

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor č. 9: Strojírenství, hutnictví a doprava

Železnice v Čáslavi – její minulost, současnost a budoucnost

Seminární práce

Autor: Vojtěch Zvolský
Škola: Gymnázium Jiřího Orteny, Jaselská 932
28401 Kutná Hora
Kraj: Středočeský kraj
Konzultant: PhDr. Lukáš Provaz

Kutná Hora 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou práci SOČ vypracoval samostatně a použil jsem pouze prameny a literaturu uvedené v seznamu záznamů.

Prohlašuji, že tištěná verze a elektronická verze soutěžní práce SOČ jsou shodné. Nemám závažný důvod proti zpřístupnění této práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

V Kutné Hoře dne 20. 10. 2021

.....

Vojtěch Zvolský

Poděkování

Děkuji PhDr. Lukáši Provazovi za vedení práce a pomoc při úpravě formální stránky seminární práce, Mgr. Pavlu Miškovskému za poskytnutí jeho seminární práce o historii železnice v Čáslavi a historických fotek a Ing. Vítu Janošovi, Ph.D., za konzultace k připravovaným stavbám a vysvětlení průběhu přípravy významných dopravních staveb u nás.

Anotace

Ve své seminární práci jsem se zabýval železnicí v Čáslavi a přilehlých traťových úsecích. Vývoj tratě jsem sledoval od jejího vzniku v polovině 19. století a skončil jsem v blízké budoucnosti změnami, kterými by trať měla projít. V jednotlivých kapitolách jsem se vždy zaměřil na železniční infrastrukturu a na provoz. Čtenář by tak během čtení měl získat základní představu o železnici v Čáslavi v souvislostech s vývojem železnice v Česku.

Klíčová slova

Čáslav; železnice; stanice; vlak; výstavba; infrastruktura

Annotation

In my term paper I dealt with the railway in Čáslav and the adjacent line sections. I followed the development of the line from its inception in the mid-19th century and ended with the changes the line would undergo in the near future. In each chapter I have always focused on the railway infrastructure and operations. Thus, during the reading the reader should get a basic idea of the railway in Čáslav in the context of the development of the railway in the Czech Republic.

Keywords

Čáslav; railway; station; train; construction; infrastructure

OBSAH

1 ÚVOD A CÍL PRÁCE.....	6
2. HISTORIE	7
2.1 Železnice v českých zemích	7
2.2 První vlak v Čáslavi.....	7
2.3 Další vývoj tratě ÖNWB a žst. Čáslav	10
2.4 Železnice v Čáslavi do roku 1945	13
2.5 Nádraží v Čáslavi během budování socialismu	15
2.6 Železnice v Čáslavi od Sametové revoluce dodnes	21
2.7 Místní dráhy na Čáslavsku od počátku dodnes	23
2.8 Nerealizované projekty na čáslavských lokálkách	29
3. SOUČASNOST ŽST. ČÁSLAV	33
3.1 Obecný popis kolejiště ve stanici Čáslav	33
3.2 Obvod hlavní nádraží.....	33
3.3 Obvod místní nádraží.....	37
3.4 Nákladový obvod.....	39
3.5 Výpravní budova	40
3.6 Vlečky	41
3.7 Provoz na trati 230.....	42
3.8 Provoz na trati 236.....	48
4. BUDOUCNOST	50
4.1 Stanice Čáslav a přilehlé traťové úseky.....	50
4.2 Vysokorychlostní tratě.....	55
5. ZÁVĚR	58
6. ZDROJE.....	59
7. PŘÍLOHY	63
7.1 Označení vozů.....	63
7.2 Označení lokomotiv.....	65
7.3 Některé návěstní znaky a návěsti pro traťovou rychlost v žst. Čáslav	66
7.4 Mapy a plány	68
7.5 Fotografie.....	72

1. ÚVOD A CÍL PRÁCE

Železnice je nedílnou součástí dopravních systémů. V posledních letech dochází k nárůstu oblíbenosti tohoto druhu dopravy, a Češi tak cestují stále více a na delší vzdálenosti. Díky taktovému jízdnímu řádu, kdy jezdí vlakové spoje v pravidelných intervalech (základ bývá 2 hodiny), a modernizace tratí, je stále populárnější každodenní dojíždění. Ve své práci se zabývám stanicí Čáslav. Hlavním zdrojem místního provozu jsou právě cestující mířící do Prahy. Dnes už místní nádraží nemá zdaleka takový význam. Pokud se ale podíváme do historie zjistíme, že před 20 lety tato stanice stála na důležité mezinárodní trati. V práci nakoukneme ale i do budoucnosti, protože se plánují změny ve stanici a také plány na stavbu nových tratí, které mohou zdejší provoz v budoucnu ovlivnit.

Cílem práce¹ je zachytit vývoj železnice v Čáslavi jak z pohledu infrastruktury, tak z pohledu provozu, a to v časovém úseku od vzniku tratě v roce 1869 až po její nejbližší budoucnost. Práce by dále měla ukázat, jak se mění potřeby doby, kultura cestování a význam stanice. Naváže při tom na seminární práci Od zemské stezky k elektrické lokomotivě na okrese Kutná Hora od Pavla Miškovského z roku 1985, jehož práce vznikla v 80. letech na gymnáziu v Čáslavi a zabývala se nejen železniční dopravou, ale také i silniční dopravou. Pro potřeby naší nynější seminární práce však ale postačí pouze ty z původních kapitol, které se věnovaly železnici. Navazovat na celý obsah původní seminární práce by bylo totiž obtížné.

¹ Poznámka: tím, že seminární práce se zabývá nejen současností a budoucností železnice v Čáslavi, ale její minulostí, může docházet u zaměření práce k přesahu mezi oborem č. 9 (Strojírenství, hutnictví a doprava) a č. 16 (Historie).

2. HISTORIE

2.1 Železnice v českých zemích

V naší zemi má železnice dlouhou a poměrně zajímavou historii sahající až do 1. poloviny 19. století, kdy byla v roce 1825 zahájena stavba vůbec první konešpřežné dráhy svého druhu na evropském kontinentě mezi Českými Budějovicemi a hornorakouským Lincem a za jejím vznikem stáli otec a syn Gerstnerovi.²

První trať s provozem, jak ho známe dnes, tedy, že v čele vlaku je lokomotiva, byla otevřena v roce 1839. Šlo o úsek Severní státní dráhy z Vídně do Brna. V dalších letech došlo k velkému rozmachu a vzniku dodnes známých železničních společností (Rakouská severozápadní dráha, Buštěhradská dráha, Česká západní dráha a mnohé další). Výsledkem bylo, že na konci 19. století byla železnice u nás zhruba ve stejném rozsahu jako dnes. Během 20. století byly významné tratě elektrifikovány a na přelomu tisíciletí se rozběhly modernizace důležitých tratí, tedy tranzitních železničních koridorů.

2.2 První vlak v Čáslavi

Předchůdkyní dnešní tratě 230, kde leží i železniční stanice Čáslav, byla Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) a její poloha nebyla vůbec náhodná. V podstatě kopírovala tehdejší císařskou silnici Vídeň – Znojmo – Jihlava – Kolín (dnes silnice I/38). Její výstavba se datuje do let 1739–1760 a tato silnice zase vedla v trase středověké obchodní cesty. V roce 1750 zde byla zřízena c. k. Pošta. Roku 1823 zvládl spěšný dostavník třísetkilometrovou cestu z Vídně do Prahy za 33 hodin.³

Na počátku 20. let 19. století se v Rakouském císařství objevila potřeba zrychlení dopravy na důležitých tepnách. Pro tento záměr se jako výhodný druh dopravy jevila železnice vzniknuvší na konci 18. století ve Velké Británii. První (parostrojní) železnicí se tak na našem území stala Severní dráha Ferdinandova

² *Konešpřežní železnice*. 1. 10. 2021 [cit. 01-10-2021]. On-line: <http://encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/konesprezni-zeleznice>.

³ KACETL, Jiří. *140 let Severozápadní dráhy*. Znojmo 2013, s. 1.

(KFNB) vedoucí z Vídně do Haliče přes Břeclav (rok zprovoznění 1839), Olomouc (1841) a Bohumín (1847) s odbočkou do Brna (1839).

Historie Severozápadní dráhy přímo souvisí s propojením Vídně a Prahy. Již v roce 1842 hledal stát prostřednictvím nově vzniklé Severní státní dráhy vhodnou trasu. Z celkem 7 variant zvítězila odbočka ze soukromé Severní dráhy Ferdinandy. V roce 1845 tak byla otevřena trať v ose Olomouc – Praha.

Další léta se nesla ve znamení boje o Severozápadní dráhu mezi KFNB a StEG (Rakouská společnost státní dráhy od roku 1854 ovládaná francouzským kapitálem). V září 1893 udělila vláda povolení pro stavbu StEGu, avšak nepřiznala jí státní garanci, takže ze stavby následně sešlo.⁴

V prosinci 1866 upřednostnil český sněm trať Pardubice – Jihlava před tratí Kolín – Jihlava. Nicméně čáslavský okres nadále na této trati trval, a tak Moravský zemský sněm udělil souhlas se stavbou.

Ihned v lednu následujícího roku se do bojů o severozápadní dráhu vložila dvě konsorcia ze středních Čech. Čáslavské konsorcium vedené starohrabětem Františkem Salm-Reifferscheidtem mělo v plánu vybudovat trať Kolín – Jihlava – Vídeň a kníže Hugo Thurn-Taxis stál v čele konsorcia sídlící v Nymburce a usilující o trať Kolín – Mladá Boleslav. Z důvodu rychlejšího postupu v povolovacím řízení se v září 1867 obě družstva sloučila.

Poslední společností, která vystoupila do snah o vybudování tratě přes Jihlavu do Vídně byla Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB). Ta od 50. let 19. století budovala železnice v severovýchodních Čechách, ale při dopravě nákladu dále na jih byla nucena využívat StEG, takže myšlenka na vlastní dráhu do Vídně byla vcelku logická. Právě tato společnost se stala třetím členem výše zmíněného konsorcia, a společně tak založili Společnost Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB). Načež byla pro tuto společnost vydaná koncese 8. září 1868⁵ za následujících podmínek: začátek stavby do 3 měsíců, dokončení do 3 až 5 let, daňová svoboda pro společnost na 9 let.

⁴ Tamtéž, s. 3.

⁵ Tamtéž, s. 5.

Za zmínku stojí, že po dostavbě železniční sítě této společnosti tedy SNDVB a majetkově a personálně spřízněné ÖNWB dosáhla železniční mapa dnešní podoby.

Stavba železnic v 19. století se vyznačovala především velmi rychlou přípravou. Krátce po vzniku společnosti vybrali koncesionáři ředitele stavby, kterým se stal Konrad Wilhelm Hellwag, uznávaný německý inženýr stojící za vznikem mnoha kilometrů tratí napříč Alpami. Již v listopadu 1868 se rozběhly první práce. Dělníci se pustili do úseku tratě Kolín – Golčův Jeníkov. Slavnostní zahájení stavby proběhlo 25. listopadu. Staniční deníky žst. Čáslav uvádí fakt, že dřevěný rýč, kterým tehdejší čáslavský purkmistr dr. Jablonský zahájil stavbu, má město uloženo do dnešních dnů. Do konce roku se začalo pracovat i na stanici Kutná Hora – Sedlec.

Tempo stavby bylo opravdu svižné, a tak mohla z Kolína jet do Čáslavi re- vizní drezína už na počátku roku 1869. Dostavba trati do Jeníkova trvala přibližně ještě 9 měsíců. K 19. září získala trať povolení k provozu ministerským výnosem. Podoba nádraží v Čáslavi se od dnešního stavu značně lišila. Nacházely se zde dvě koleje průjezdné, dále koleje manipulační a jedna kolej pro výtopnu lokomotiv. Vozový park připravený pro dráhu byl také skromný. Čítal 12 vozů I., II., III. a IV. (později zrušené) vozové třídy, 10 vozů na uhlí, 1 vůz pomocný a 1 na odklizení sněhu.⁶

Na konci listopadu sepsal inspektor Wagner zprávu, aby následně došlo k přezkoušení tratě Ing. Schulzem a Ing. Damianem, u zkoušky byl přítomen i ředitel stavby Ing. Hellwag.

Už v průběhu stavby tratě z Kolína do Jeníkova byla zahájena příprava navazujícího úseku do Německého Brodu. Při pohledu do mapy nás může zarazit na první pohled nelogický průběh celé tratě, neboť za žst. Golčův Jeníkov byl vystavěn dlouhý protisměrný oblouk, který nejdříve vede na levou a následně na pravou stranu, čímž trať zcela změní své směřování. Již nesměřuje na jihovýchod, ale na západ, a překonává tak přejezdem původní císařskou silnici právě do Německého

⁶ MIŠKOVSKÝ, Pavel. *Od zemské stezky k elektrické lokomotivě na okrese Kutná Hora*. Čáslav 1985, s. 70.

Brodu, čímž opouští své dosavadní sledování této silnice a poměrně výrazně se zajíždí přes Světlou nad Sázavou. Kdyby stavitelé vedli trať u silnice, ušetřili by cca 15 km. Avšak proti této variantě protestovali formani a zcela jistě svůj vliv uplatnil i starohrabě František Slam-Reifferscheidt,⁷ protože jeho sídlo se nacházelo právě ve Světlé. Z dnešního pohledu můžeme říct, že šlo poměrně o krátkozraké řešení, neboť tento úsek je vůbec nejpomalejším na celé trati (kolem 70 km/h). Vlak část cesty opisuje zákruty potoku Sázavka. Do provozu byl úsek předán rok po čáslavském úseku 21. prosince 1870.

Na konci roku 1871 byly ze sítě ÖNWB v provozu tratě Znojmo – Mladá Boleslav, Velký Osek Trutnov a Německý Brod – Pardubice.

2.3 Další vývoj tratě ÖNWB a žst. Čáslav

V 70. letech došlo ke zjištění, že, ač byla ÖNWB budována spíše jako vedlejší trať, nebude mít problém se uživit. Také se otočila situace v přístupu některých obcí. Litovali svého dřívějšího odmítavého přístupu vůči železnici, můžeme mluvit o štěstí, že čáslavští radní zaujali k dráze kladné stanovisko a stanici máme poměrně blízko centra. Ve stejné dekádě také přišlo na myšlenku zestátnění soukromých železničních společností. To se ale Severozápadní dráze nakonec vyhnulo kvůli jejímu nízkému stáří.

V záznamu městské kroniky z roku 1874 se dočteme, že při své zpáteční jízdě do Vídně zde vystoupil císař František Josef I. Během čtvrt hodinové zastávky byl přivítán úředníky, vojáky a občany a promluvil také s purkmistrem dr. Jablonským a okresním hejtmanem baronem Ferdinandem Voithem von Sterbez.

Jestli dosud byla trať výhodnou hlavně pro vládu ve Vídni a několik pár měst, která měla stanici, tak to se právě v 70. letech začalo pozvolna měnit. První dvě obce, které si vymohly zastávku byl Golčův Jeníkov (dnes Golčův Jeníkov město) a Církvice, a to postupně v letech 1874 a 1876.

V polovině roku 1876 byly všechny stanice na trati spojeny telegrafem.⁸ Stoupla taktéž důležitost žst. Čáslav, protože výnosem ze 17. června toho roku

⁷ Tamtéž, s. 74.

⁸ Tamtéž, s. 80.

byla stanice určena jako jedna z těch zásobujících lokomotivy vodou. Neustále stoupání tratě směrem k Jeníkovu činilo obtíže již našim předkům, proto byla výtopna v Čáslavi určena také pro postrky do Leštiny.

K 19. lednu 1896 došlo ke zřízení zcela nového ministerstva železnic. Železniční agenda byla vyjmuta z ministerstva obchodu. O čáslavské nádraží jevílo ministerstvo zájem, neboť zde už od dostavby tratě byla jen jedna kolej na vykládku zboží. Roku 1897 dalo ministerstvo souhlas a správa dráhy za 2737 zlatých vybudovala další kolej⁹.

S přelomem století provoz neustále rostl a přirozeně se objevila potřeba 2. koleje. Ta byla úseku Kolín – Čáslav nadělena k 40. narozeninám v roce 1909. Nešlo o vůbec lehkou stavbu. Na dvojnásobnou šířku musela být rozšířena celá stopa tratě, mosty a přejezdy

Roku 1909 byla vybudována první lávka na místní nádraží nacházející se až za kolejištěm Severozápadní dráhy.¹⁰ Pro stavbu lávky také hovořil fakt, že výstavbou nádraží byla přerušena cesta do obce Výčapy (cesta vedla v ose dnešní Husovy a Vrchovské ulice, její vedení je krásně patrné i z map a v ulici Vrchovská u železničních přejezdů je dobře vidět dodnes poněkud nepřirozeně utnutá cesta v přímém směru). Lávka byla o poznání užší než ta dnešní a také vedla na opačné straně staniční budovy, neboť na místním nádraží vedla přímo do 1. patra výpravní budovy. Cestující tak museli k vlaku do Třemošnice sejít do jejího přízemí. S touto lávkou se pojí i menší tajemství, o kterém pravděpodobně nemá tušení drtivá většina občanů Čáslavi a sice, že po výstavbě 2. (současné) lávky, nepřišla ta stará do šrotu, ale našla své nové využití. Část dodnes slouží jako mostek přes potok

⁹ Tamtéž, s. 89.

¹⁰ Tamtéž.

Brslenka v Pražské ulici a další část se dodnes nachází v parku ve Vodrantech u městských lázní. Lávka vyšla na 59000 K.



Obrázek 1: Mezi úzkými okny v 1. patře ústila do budovy lávka vystavěná v roce 1909 (foto autor)

Z dějin tratě také můžeme vidět boj mezi společnostmi provozující trať a městem Čáslav o větší staniční budovu. Spor došel tak daleko, že město podalo stížnost na ministerstvo 27. července 1907. Tím celá akce skončila. Ne však zamítnutím stížnosti ze strany státních úřadů, ale zestátněním celé sítě ÖNWB k 1. lednu 1908 na základě zákona z roku 1872, kterému se dříve ještě Severozápadní dráha vyhnila. Správu nad tratěmi převzal stát v říjnu 1909. Skončila tak definitivně éra soukromého vlastnictví důležitých tratí v Rakousku (a později i ČSR).¹¹

Se zestátněním bezprostředně souviselo také zdražení jízdného, a to hned od 1. ledna následujícího roku.

Čáslav se již před zestátněním domáhala zvětšení stanice a vylepšení staniční budovy. Nyní svítla naděje, že by se konečně mohly ledy pohnout. V únoru 1913

¹¹ Tamtéž, s. 90.

podpořil městskou žádost také okresní výbor, jehož členem byl i starosta dr. Zimmer. Žádost mimo jiné uváděla potřeby modernizace. Byla v ní uvedena např. nevhodnost staniční budovy především co se týká sociálního zařízení (dřevěné toalety). Toto úsilí přineslo své ovoce, takže nakonec ministerstvo železnic upustilo od pouhé přestavby a došlo na zásadní proměnu celé stanice. Ministerstvo ještě ve stejném roce vydalo povolení na provedení akce.

Byla tak upravena budova podle projektu Františka Herolda a Josefa Minaříka. Budova stojí ve stejné podobě dodnes. Dále ministerstvo povolilo stavbu další vedlejší nákladní koleje, došlo k rekonstrukci kolejí hlavní tratě a jako poslední umožnilo propojení hlavního a místního nádraží. To vše přišlo na 35 000 K.¹²

Za války se charakter provozu výrazně proměnil. Po kolejích byly dopravovány zbraně a vojáci na frontu, případně ranění vojáci zpět z fronty. V Čáslavi během války vznikly narychlo dřevěné domky, skladiště a ubytovací prostory, které se dochovaly až do 60. let 20. století. V roce 1918, jak se válka pomalu blížila ke konci, začal se i provoz vracet k tomu předválečnému. V říjnu došlo v Praze k manifestaci, které se také zúčastnili zaměstnanci c. a k. železnic tříhodinovou stávkou. Za necelé 2 týdny 28. října již vzniklo samostatné Československo jako jeden z nástupnických států Rakouska-Uherska. Národní výbor rozhodl, že prozatím zůstaly v platnosti všechny zákony, takže také i železniční předpisy. K 2. listopadu byla zřízena ministerstva. Stejně jako v Rakousku-Uhersku správa železniční sítě spadla do agendy ministerstva železnic a 6. listopadu vznikly oficiálně Československé státní dráhy (ČSD).

2.4 Železnice v Čáslavi do roku 1945

Nově vzniklé ČSD se ihned od počátku své činnosti potýkaly s nedostatkem hnacích vozidel a vagonů. Do plného provozu před válkou chybělo drahám kolem 1500 kusů lokomotiv. Lepší ale nebyl ani stav těch provozovaných, neboť ty vykazovaly různé nedostatky a poruchy vzniknuvší za války vinou používání nekva-

¹² Tamtéž, s. 106.

litního uhlí a maziv. Podobná situace byla i u stavu vagónu. Uvedme si jeden příklad. ČSD měly vlastnit 9800 osobních vozů, ale při sčítání v roce 1919 jejich počet dosáhl pouhých 5300. V prvních letech tak nový stát bojoval s velkými problémy v železniční dopravě. Stále klesala nákladní doprava, proto byly na mnohých tratích zaváděny smíšené vlaky. Na podzim roku 1919 se nedostatek uhlí projevil v omezení dopravy a na Vánoce téhož roku byla doprava skoro zastavena. Na lepší časy se začalo blýskat až v roce 1921. Nově vzniklá republika také vykazovala potřebu stavby nových páteřních tratí (především posílení kapacit ve směru na Slovensko). Jednou z velkých staveb měl být projekt trati z Plzně nebo Prahy na Slovensko, který ve středních Čechách měl procházet městy Kouřim, Kutná Hora a Čáslav. Nicméně v dubnu 1921 byl projekt zamítnut.

V dalších letech se ministerstvo železnic snažilo podpořit užívání železniční dopravy. Proto z kraje roku 1923 byla zlevněna osobní doprava. Sleva ve vlacích na hlavních tratích dosáhla 33 % a na místních tratích mnohdy i více než 44 %. Od roku 1924 došlo ke zrušení 1. tříd v osobních vlacích a zároveň byly zaváděny vozy nekuřácké. Na další plány především v příměstské dopravě se již nedostalo.

Do 20. let 20. století se také datují první elektrifikované tratě na našem území: Těmi vůbec úplně prvními byly tratě Tábor – Bechyně (1903, napájení 2x700 V DC, první elektrická trať ve střední Evropě) a Rybník – Lipno nad Vltavou (1911, napájení 1280 V DC). U zrodu obou stál František Křížík. Šlo spíše o experimenty, ale za 1. republiky již technika pokročila a došla k elektrifikace uzlu Praha soustavou 1500 V DC. Od roku 1928 mohly jezdit elektrické vlaky mezi hlavním nádražím a Vysočany. Některé sloupy z této elektrifikace byly zbořeny až při výstavbě Nového spojení před 15 lety. To byl však na dlouhá léta poslední projekt a elektrifikace do začátku druhé světové války příliš nepokročila.¹³

10 let po vzniku státu převzaly ČSD mezinárodní předpisy upravující podmínky přepravy osob a zavazadel. Od října toho roku vešel v platnost nový přepravní řád. Naše koleje tehdy brázdilo 68 párů rychlíku a 1 lichý.¹⁴

¹³ ŽABKA, Martin. *Od elektrizace pražského uzlu uplynulo 90 let*. 26. 10. 2018 [cit. 05-10-2021]. On-line <https://seznam.cd.cz/zeleznicar/historie/od-elektrizace-prazskeho-uzlu-uplynulo-90-let/-19190/24,0,/>

¹⁴ MIŠKOVSKÝ, Pavel. cit. d., s. 109.

Začátek 30. let kromě hospodářské krize přinesl do Čáslavi i jednu velkou změnu. Tou bylo ukončení parního provozu na dráze do Třemošnice. Od roku 1930 zde panovaly motorové vozy M 120.4 „Věžák“. Jízdní doba se tak zkrátila z původních 70–90 minut na 50 a v roce 1934 byla zvýšena rychlost na 40 km/h.

Důležitým milníkem pro trať Kolín – Havlíčkův Brod se stalo období po Mnichovské dohodě. Vinou odtržení Sudet byla na několika místech kolem České Třebové přerušena trať Praha – Ostrava – Slovensko, a tím pádem také bylo přerušeno i spojení do Brna. Bývalá Severozápadní dráha se rázem stala jedinou spojnici s východem země. V krizi bylo urychleně přistoupeno ke stavbě 2. koleje v úseku Čáslav – Havlíčkův Brod. Nicméně vlaky se po ní rozjely až v době okupace.

Od 18. března 1939, kdy byl náš stát obsazen Německem, se z ČSD staly BMD – ČMD (Böhmisch-Mährische Bahn – Českomoravské dráhy). Stejně tak se na všech staničních budovách v zemi objevily dvojjazyčné názvy např. Čáslav – Tschaslau.

Zaměstnanci železnic se po celou dobu války zapojovali do odbojových akcí a nezřídka za to zaplatili životem. Jejich památku stejně jako památku jejich kolegů připomíná pamětní tabule v čekárně výpravní budovy. Jen 28. prosince během náletu na čáslavské nádraží zemřelo 38 osob a 105 bylo zraněno.

V červencích 1944 z důvodu nedostatku benzínu a náhradních dílů byl přerušen provoz osobních vlaků na čáslavské místní dráze. Provoz na trati do Močovic byl kvůli poklesu zájmu cestujících i přepravy nákladu zastaven úplně v roce 1944.

2.5 Nádraží v Čáslavi během budování socialismu

Stav železniční sítě se nacházel po konci války v tristním stavu. V majetku ČSD se nacházelo oproti roku 1938 o 45 % méně lokomotiv, u osobních vozů zaznamenaly pokles dokonce o 70 %, u motorových vozů o 50 % a u nákladních se počet snížil o 45 %. Ne dobře na tom byla také infrastruktura. Polovina výhybek

byla zničená a poškození utrpěla každá desátá budova. Podle odhadů bylo potřeba vynaložit na opravy 10 mld. Kčs během 7 let.¹⁵

Únor 1948 se projevil i na železnici. Nejprve podal demisi ministr dopravy Ivan Pietor a na jeho místo nastoupil poslanec za ČSL Alois Petr. K 30. prosinci byly zestátněny všechny nestátní dráhy pro veřejnou dopravu. V roce 1952 si dráhy prošly reorganizací. ČSD byly zrušeny a nahradilo je opět vznikuvší ministerstvo železnic. Po pouhém roce agenda železnic přešla zpět pod ministerstvo dopravy. Další velká reorganizace se dostavila v 60. letech, kdy se ze státních drah staly dráhy železničního podniku. Celá síť byla rozdělena na územní celky: Západní, Severozápadní, Střední, Jižní a Východní dráhu. Čáslav spadala předtím pod ředitelství st. drah v Hradci Králové, nově tedy příslušela Severozápadní dráze.

Jak jsem již napsal dříve, tratě ÖNWB, ale i tratě dalších společností, byly dostavěny ještě za Rakouska-Uherska a během 1. republiky se již síť moc nerozšiřovala. Ve stejném duchu se pokračovalo i za ČSR. Jednou z mála výjimek se stala stavba (spíše dostavba) novostavby tratě Havlíčkův Brod – Brno. Dnešní trať 250 při bližším pohledu převyšuje většinu našich tratí dodnes, neboť v celé délce neklesá rychlost pod 100 km/h, nachází se zde množství umělých staveb (Most Míru u Dolních Louček) a v celém průběhu trati najdeme pouze 1 přejezd v žst. Tišnov. Že trať projektanti připravili velkoryse a moderně poznáme také třeba ve stanicích, kde se nachází podchody a plně peronizovaná nástupiště. V kapitole 2.4 se píše o potřebě nové spojnice mezi Prahou a Brnem za 2. republiky. Na velké části tratě se tak začalo pracovat již na přelomu 30. a 40. let. Dokončení se však dočkala až po válce. Po jedné koleji se jezdí od 20. prosince 1953, po dvou od roku 1958. Možná nebýt trasování čáslavské tratě přes Světlou nad Sázavou, ale přímo do Havlíčkova Brodu, čímž by se trať zkrátila a napřímila, jezdily by mezinárodní vlaky právě po této trati běžně i dnes. Díky výstavbě tratě do Brna prošla velkou proměnou také stanice Havlíčkův Brod.¹⁶

¹⁵ Tamtéž, s. 112.

¹⁶ Tamtéž, s. 113.



Obrázek 2: typický obrázek provozu, který bylo možné spatřit v 70. letech. Zde na kutnohorském zhlaví projížděl 20. července 1972 rychlík 23 (Nitra – Praha) v čele s lokomotivou S 499.1016 „Bardotku“ T478.2053
(foto Jaroslav Cempírek)

Sice nová spojení měst už nevznikla, ale velké finanční prostředky proudily do elektrifikací stávajících hlavních tratí. První tratí se stal úsek tzv. Štrbské rampy mezi Poprad-Tary – Liptovský Mikuláš v roce 1955. V Čechách se elektrické vlaky rozjely 7. listopadu 1957 v úseku Praha – Česká Třebová. Od roku 1964 se poté vlaky dostaly i do Kutné Hory. Zatím probíhala elektrifikace stejnosměrným proudem 3000 V. Od 60. let ale začaly železniční správy napříč Evropou přecházet na střídavý proud o výkonu 25000 V a frekvenci 50 Hz. Z tohoto důvodu je železniční síť u nás i na Slovensku rozdělena na stejnosměrný sever a střídavý jih. V Česku je dnes 7 stykových míst. Tím prvním se stala Kutná Hora. Tím tedy můžeme odvodit, že první elektrický vlak zavítal do Čáslavi v roce 1964. V rámci této akce došlo k velkým změnám právě v Kutné Hoře, ale menší zásahy se provedly v Čáslavi. Mezi ně se řadí třeba vyzvednutí železniční lávky na místní nádraží o 150 cm. Tato úprava je dodnes dobře patrná, neboť než se na lávce cestující dostane na ocelové schody, musí jít nejdříve po několika betonových. Ty mají

právě onu výšku 150 cm. V 60. letech se stavbaři také postarali po takřka 50 letech o modernizaci staniční budovy. Už na podzim 1964 jel elektrický vlak (zatím jen zkušební) z Čáslavi do Kutné Hory.¹⁷ V pondělí 8. listopadu 1965 byl zahájen zkušební provoz mezi Kolínem a Havlíčkovým Brodem. 6. ledna poté začal provoz s cestujícími a už v květnu téhož roku jezdily v čele většiny vlaků elektrické lokomotivy (především stroje S 499.0 a S 499.1, dnes řady 230 a 240).

Elektrifikace traťových úseků kolem Čáslavi byla součástí velkého souboru tratí čítající na 230 km kolejí ve východních Čechách a v části Vysočiny (Jihlava – Kolín – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň). Náklady dosáhly 546 mil. Kčs, avšak elektrický provoz je cca pětikrát levnější než parní, návratnost se tak očekávala již do 7 let.

Ve 2. polovině 60. let došlo k vyřešení nevhodného přejezdu v Chrudimské ulici stavbou podjezdu (dodnes stojící). Zajímavostí železničního mostu je jeho neobvyklá šířka na 2 traťové koleje. Důvod je jednoduchý, most je tříkolejný. Ona rezerva byla vystavěna pro tehdy plánovanou přeložku trati do Třemošnice. Už tehdy mělo dojít ke zrušení místního nádraží a vlaky by vyrážely společně s tratí 230, od které by se odpojily před Filipovem a přes pole kolem Skovické bažantnice by vlak dojel do dopravní Skovice, odkud by již pokračoval ve stávající stopě. Z plánů později sešlo. Dnes se sice chystá zrušení místního nádraží, ale ve zcela jiné podobě. Je tedy více než jasné, že Čáslav o svůj tříkolejný most brzy přijde (viz kapitola 4).¹⁸

V září 1980 ukončily ČSD po 150 letech běžný provoz parních lokomotiv. Tato na první pohled velká změna na železnici kolem Čáslavi však proběhla, dalo by se říct, bez většího povyku, neboť poslední parní stroje brázdily zdejší tratě do roku 1975. Na kyvadlové dopravě do Kolína je nahradily motorové vozy M 152.0 (dnes řada 810).

¹⁷ Tamtéž, s. 114.

¹⁸ Tamtéž.



Obrázek 3: Tříkolejný most nad Chrudimskou ulicí (foto autora)

Důležitým milníkem, co do bezpečnosti a plynulosti provozu, bylo zcela jistě v září 1984 zprovoznění tříznakového automatického bloku, traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) 3. kategorie, kdy je trať rozdělena na oddíly o délce minimálně 1000 m (obvykle však kolem 1600 m). Na hranici každého oddílu se nachází 3. znakové návěstidlo, které ukazuje signály: volno (zelená), výstraha (oranžová, oddíl před vlakem je volný, ale v dalším už je vlak) a stůj (červená, oddíl je obsazený). Poslední autoblok před stanicí je tzv. předvěst a ta může eventuelně ukazovat i rychlost, jakou má strojvedoucí projet kolem vjezdového návěstidla. Na vícekolejných tratích je zvykem, že se instaluje obousměrný autoblok. Vlaky tedy mohou jet tzv. proti správnému směru. Během provozu svítí návěstidla jen ve směru, kterým se právě jezdí. Na naší železnici se obvykle jezdí po pravé koleji. Samozřejmě i před autoblokem se traťové úseky dělily na menší úseky. Jejich volnost zajišťoval hláskář, který ručně ovládal oddílové návěstidlo. Úseky musely být větší a větší též bylo riziko selhání lidského činitele. Tak se stalo na trati Havlíčkův

Brod – Brno 11. prosince 1970. Chybou hláskářky najel lokomotivní vlak do posledních vozů nákladního vlaku stojícího u vjezdového návěstidla žst. Řikonín. V tu samou dobu jel v opačném směru od Brna expres Pannonia a najel do vyšitých vozů nákladního vlaku. Vinou toho spadly z železničního viaduktu dva vozy a zemřelo 31 cestujících.¹⁹

Je více než jasné, že autoblok přispěl k větší bezpečnosti a propustnosti tratí. Zbytky bývalých hlásek se nicméně stále nachází bezprostředně u tratě (např. u osady Lochy). Železniční archeolog si tak přijde na své.

S elektrizací a později i zavedením autobloku se také pojí vyšší provoz vlaků, a to i mezinárodních. Přes Čáslav díky tomu jezdily na přelomu 70. a 80. let expresy zvučných jmen jako Meridian, Saxonia, Balt-Orient, Hungaria, Slovenská strela, Pannonia anebo třeba Metropol. Cílem těchto expresů bývala hlavní města států jihovýchodní Evropy, tedy Budapešť, Bukurešť, Bělehrad, Sofie. Často se mezi jejich cíle řadila přímořská letoviska jako Varna nebo Burgas. V opačném směru jezdily spoje především do Berlína. Sice expresy přes Čáslav jen projížděly, ale vidíme, jaký význam měla trať ještě před 30 lety.

Samotnou Čáslav obsluhovaly především osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíky. Jejich výchozí/cílové stanice byly různorodé. Čáslav měla přímé spojení do Prahy, dále do Brna, Jihlavy, Velkého Oseku a Znojma. Dopravní model se poměrně lišil od toho dnešního. Zatímco v současné době zastavuje v Čáslavi každou hodnu rychlík, dříve jich jezdilo o dost méně, a tak tehdejší osobní vlaky spojovaly poměrně vzdálená města kupříkladu osobní vlak Jihlava – Praha střed (Masarykovo nádraží).

Růst vykazovala i doprava nákladní. Ruku v ruce proto rostl i význam vleček např. do závodu Kosmos v Čáslavi, ze Skovic do n. p. Prefa Hýskov ve Vrdech-Bučicích nebo do závodu n. p. Sfinx České Budějovice, závod Žleby.²⁰

¹⁹ RUBEŠ, Václav. *Analýza nehod. Řikonín 1970: Tragédie expresu Pannonia*. 6. 1. 2016 [cit. 08-10-2021]. On-line: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/provoz-a-technika/analyza-nehod-%7C-rikonin-1970--tragedie-expresu-pannonia/-10186/21,0,/>

²⁰ MIŠKOVSKÝ, Pavel. cit. d., s. 115.

1. ledna 1988 přešly ČSD na nový systém značení hnacích vozidel. Prvotně publikovaný systém Ing. Kryšpína komponující čísla a písmena, nahradily pouze číselné kombinace.

2.6 Železnice v Čáslavi od Sametové revoluce dodnes

Události podzimu 1989 se na trati ani stanici jako takové bezprostředně nepodepsaly. Nicméně s totální změnou poměrů v naší zemi bylo nad Slunce jasné, že k zásadním změnám dojde velmi brzy. Ekonomika orientovaná především na Východ se začala transformovat a s tím ruku v ruce také šel pokles přepravy nákladů. Z pohledu cestujících se železnice nacházela ve velmi špatném stavu. Dlouhé jízdní doby, morální zastaralost vozového parku a také celková nekonceptivnost si ihned po revoluci začal vybírat svou daň. V roce 1990 přepravily vlaky ČSD těsně pod 300 mil. osob. Za pouhých 7 let ale následoval pokles na 200 mil. Nejhorším rokem byl rok 2009, kdy do vlaků usedlo pouze 165 mil. cestujících. Od těch se čísla zvedaly až do roku 2019, kdy vlaky cestovalo opět necelých 200 mil. osob. Dnes jsme tedy opět někde na úrovni roku 2000, avšak vlaky využíváme trochu jinak než před 20 lety – jezdíme na delší vzdálenosti (48 km v roce 2019).²¹ Za poklesem v 90. letech stály výše vyjmenované důvody, ale nesmíme zapomenout ještě na jeden a tím je automobil. Jak jsme postupně jako společnost bohatli, vrhli jsme se na kupování aut a dali jsme sbohem vlaku.

Jízdní doba rychlíku Vysočina v roce 1988 se mezi Prahou a Brnem pohybovala na kolem 4 hodin. Dnes jedou rychlíky přes Vysočinu stejnou trasu s více zastávkami asi o půl hodiny rychleji. Bohužel na modernizaci tratě 230 a 250 se přešlo až v posledních letech.

K 1. lednu 1993 vznikly unitární České dráhy, státní organizace. Bylo přistoupeno k modernizacím tranzitních železničních koridorů, ale železnice trpěla nedostatkem financí na další akce.

²¹Počet cestujících ve vlacích Českých drah loni stoupl na 182 milionů. Cestuje se častěji na delší vzdálenosti, 30. 1. 2020 [cit. 13-12-2021]. On-line: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/3040481-pocet-cestujících-ve-vlakch-ceskych-drah-loni-stoupl-na-182-milionu-cestuje-se>

Co se týká samotné Čáslavi a okolí, tak zde v 90. letech docházelo již jen k malým změnám. V létě 1996 rezonovala městem hrozba uzavření lávky na místní nádraží. I zde vidíme typické finanční problémy té doby. ČD neměly prostředky na její opravu. Ve špatném stavu se nacházela jak dřevěná podlaha, tak přístupové betonové schody. ČD tak přišly skrz MÚ Čáslav s návrhem, že by se staly dodavatelem celé stavby a místní firmy by se podělily o náklady (asi 100 000 Kč). Na jednání bylo přizváno 6 firem, přišly 3 a žádného hmatatelného výsledku se nedobraly. Řešení nepřineslo ani jednání s vojenským letištěm v Chotusicích. Patrně opravdu došlo k uzavření, neboť z výpovědi pamětníků se dochovaly důkazy, že osobní vlaky na Třemošnici nějakou dobu jezdily od hlavního nádraží a na místní nádraží se dostávaly dvojitou úvratí. Kdy k opravě lávky došlo, není z dostupných pramenů jasné. V současné době je však v provozu a podlaha je vyhotovena z pozinkované oceli.

Na původním úseku tratě Kolín – Golčův Jeníkov více jak 100 let nepřibyla ani jedna zastávka. To se změnilo 10. 6. 2001, kdy byla do zkušebního provozu uvedena zastávka Třebešice mezi stanicemi Kutná Hora hl. n. a Čáslav. Celkové náklady dosáhly 4 188 000 Kč.

S příchodem nového jízdního řádu v červnu 2001 souvisí ukončení prodeje lepenkových (kartonových) jízdenek. Šlo o poměrně zásadní změnu, neboť tento typ jízdenek se používal v podstatě od začátku železnice. K ukončení přispěl rozvoj počítačů v 90. letech.²²

S počátkem nového tisíciletí se také pojí nákup 7 naklápěcích jednotek Pendolino od italské firmy Alstom. Díky ostrým obloukům za Jeníkov se tak tato vlaková loď Českých drah podívala několikrát i do Čáslavi.

V letech 2016–17 proběhla stavba Zvýšení traťové rychlosti Golčův Jeníkov – Čáslav. Jednalo se plnohodnotnou modernizaci. Během 2 let byl kompletně zřízen nový železniční spodek i svršek, trakční vedení a nástupiště v zastávce Horky u Čáslavi. Cestující od té doby využívají bezbariérová nástupiště s nástupní hranou

²²Lepenkové jízdenky, 13. 12. 2020 [cit. 13-12-2021]. On-line: <https://www.alanbutschek.cz/lepenky/lepenky.htm>

550 mm nad temenem kolejnice. Rychlost dosahuje 140 km/h pro klasické soupravy a 150 km/h pro vozidla s naklápěcí skříní.²³

Poslední větší stavební akci byla výměna pražců a kolejnic a čištění šterkového lože v úseku Čáslav – Kutná Hora hl. n. během dvouměsíční výluky na podzim 2018.

2.7 Místní dráhy na Čáslavsku od počátku dodnes

Stejně zajímavou historií především tedy období vzniku mají a měly lokální dráhy v okolí Čáslavi. Sice dnes vede z Čáslavi jen jedna lokální (podle zákona o drahách regionální) trať, historicky tomu tak ne vždy bylo. Provoz kolem města byl daleko pestřejší a nebýt nepřízně osudu, mohli jsme možná dnes cestovat z Čáslavi do Chotěboře či Přelouče a na druhou stranu nás vlaky mohly dostat až k řece Sázavě. Podle toho, který z plánů by se realizoval. Nakonec byla železnice položena mezi Čáslaví, Močovicemi, Třemošnicí a ze Skovic jezdily osobní vlaky i do Vrdů. Pojdme se nyní podívat na vývoj těchto tratí po pořádku.

Rozmach stavby železnic náhle utnula v roce 1873 hospodářská krize. Z té doby se dochovaly první plány na vedení železnice z Čáslavi směrem k Železným horám. Nešlo pravděpodobně o úplně první myšlenku. Po železnici na své žlebské panství pokukoval již jeho majitel kníže Vincenc Karel Auersperg za svého života. Nicméně zemřel v roce 1867. Dva roky před tím, než první vlak dorazil do Čáslavi. Za plány z počátku 70. let stáli zástupci průmyslníků v regionu v čele s továrníkem Wiesnerem. V jejich plánu se počítalo s úzkokolejnou tratí Chrudim – Prachovice – Čáslav s odbočkou do Chrudimi. V srpnu 1872 dokonce ministerstvo obchodu označilo projekt jako proveditelný. Průmyslníci získali povolení k přípravným pracím, ale krize dalšího roku projekt pohřbila.²⁴

Dráha Čáslav – Závratec získala nakonec koncesi 1. června 1879 jako vůbec první místní dráha v ryze českém kraji. K velkému rozmachu místních tratí přispěl zákon č. 56, říšského zákoníku, o místních drahách ze dne 25. května 1880. V něm

²³ ROMÁNEK, Ivo. *Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav v režii Eurovia CS*, 19. 10. 2017 [cit. 13-12-2021]. On-line: <https://tvstav.cz/clanek/4710-zvyseni-tratove-rychlosti-v-useku-golcuv-jenikov-caslav-v-rezii-eurovia-cs>

²⁴ NAVRÁTIL, Martin. *120 let trati Čáslav Žleby Třemošnice*. Česká Třebová 2002, s. 5.

objevilo spoustu úlev jako např. jednodušší stavební či provozní předpisy a také daňové úlevy na 30 let. Díky tomuto zákonu vzniklo na 600 km lokálních tratí a byla založena soukromá společnost ÖLEG (Österreichische Lokaleisenbahn-gesellschaft – Rakouská společnost místních drah).

9. března 1880 vydalo rakouské ministerstvo obchodu vyhlášku č. 41 pro trať Čáslav – Závratec s odbočkou Skovice – Vrdy-Bučice a 30. července 1881 vyhlášku č. 102 pro trať Čáslav – Močovice. Celkem 24,9 km tratí. Unikátností tratě se stal její 1,5 km dlouhý souběh se státní silnicí na Chrudim (dnes silnice I/17).

Zprovoznění traťových úseků probíhalo následovně: 4. prosince 1880 Čáslav – Žleby (7,7 km) a Skovice – Vrdy-Bučice (2,95 km). Do Močovic se začalo jezdit na den přesně o rok později (některé zdroje však uvádí i 30. říjen 1881).²⁵ Nicméně trať sloužila zatím jen prozatímní nákladní dopravě, aby stihla probíhající řepná kampaň (budova cukrovaru v Močovicích stojí dodnes, zrušen 1930)²⁶. Ke slavnostnímu zahájení provozu směrem na Žleby došlo 6. ledna 1881 za účasti zástupce pražského místodržitelství svobodného pána Webera z Ebenhofenu a ve Žlebech první vlak uvítal kníže František Josef Auersperg a místní honorace. Poté kníže hosty vzal do svého cukrovaru a slavnostní hostina a přípitek proběhl na žlebském zámku, jehož kořeny sahají do 13. století.

Stavba pokračovala ale rychlým tempem dál. Už v dubnu téhož roku dráha prošla komisionální kontrolou v úseku Žleby – Žlebské Chvalovice a 26. září 1881 zbývající část mezi Chvalovicemi a Závratcem-Třemošnicí. Od 10. listopadu poté do Chvalovic zajížděly nepravidelně nákladní vlaky. Povolení pro plnohodnotný provoz získala trať 14. února 1882. Zahájení provozu v celé délce se obešlo bez velkých slavností.

Ve stanicích Čáslav místní nádraží, Vrdy-Bučice, Žleby, Ronov nad Doubravou, Závratec a Močovice došlo též k výstavbě staničních budov a skladišť. Velikost odpovídala jejich předpokládanému využití. Jednomístná výtopna stála v Závratci a dvoumístná v Čáslavi. Ve Skovicích byla pro provoz postavena jen malá budova vypadající spíše jako strážní domek.

²⁵ Tamtéž, s. 7.

²⁶ Čáslav – Močovice, 10. 7. 2004 [cit. 09-10-2021]. On-line: <http://www.pshzd.cz/mocovice.html>

Lokálka Čáslav – Třemošnice drží jeden český primát. Jako vůbec na první trati u nás se na ní začal používat telefon ke služebnímu styku, a to 17. října 1882. Drát vedl z Čáslavi do Závratce (Třemošnice) přes Vrdy-Bučice a jeho délka dosahovala 23 km.

K rozvoji tratě velmi přispěla doprava vápence z lomů hraběte Kinského v Prachovicích. Ten se do Závratce dostával lanovkou postavenou v roce 1882 (rozpor ve zdrojích. Jeden uvádí pronájem lanovky společností ÖLEG, druhý píše, že lanovka byla vystavena na její popud).²⁷ Její délka činila 5 km a byla tak jednou z nejdelších v Čechách. Začínala už v prachovickém lomu a končila v místech, kde na přelomu století nechal postavit D. Berl vápenku (dnes je uvnitř muzeum). Doprava vápence zabrala asi 50 minut. V roce 1947, dle zápisu z Prachovické kroniky, byla lanovka zrušena a pece ve vápence žhnuly až do roku 1960.

ÖLEG upevnil své postavení 18. října 1882, kdy otevřel trať Přelouč – Heřmanův Městec – Vápenný Podol s odbočkou do Prachovic (trať v úseku odbočka Tasovice – Vápenný Podol zrušena v roce 1978, dnes je trať Přelouč – Prachovice pod číslem 015, ale z Heřmanova Městce do Prachovic během GVD 2022 nejedí žádné osobní vlaky). Protože od sebe konce tratí dělilo ani ne 5 km, prakticky okamžitě se začalo s přípravou jejich propojení přes hřeben Železných hor. Více v kapitole Nerealizované projekty.

Kromě vápence a vápna přepravovaly nákladní vlaky také třeba cukrovou řepu a paliva pro cukrovary ve Vrdech-Bučicích, Močovicích a Žlebech. Pozadu nezůstalo ani budování vleček. Nakládací koleje si tak nechaly postavit právě cukrovary, velkostatek v Závratci a v Čáslavi firma Ponoma, a. s., pro využití ovoce, Spolek řezníků a firma E. Picka a spol (Kosmos).

Do 30. června 1889 provozovala dráhu ÖLEG na vlastní náklady. Od 1. července téhož roku do konce roku 1893 byla provozovatelem ÖNWB na náklady ÖLEG. Po zestátnění dráhy k 1. lednu 1894 sice zůstala jejím provozovatelem ÖNWB, ale na účet státu a konečně od zestátnění 15. října 1909 ji provozovaly c. k. rakouské státní dráhy (kkStB).

²⁷ *K otevření Dráhy "povětrné"*, 10. 7. 2004 [cit. 09-10-2021]. On-line: <http://muzeum.mineral.cz/vapenic-tvi/zeleznohorske-vapno/zavratec-lanovka.php>

Z prvních desetiletí provozu se dochovalo i několik novinových zpráv. Z nich lze vyčíst, že přejezd přes císařskou silnici (dnes I/17) u Koudelova byl již tehdy označován za nebezpečný. Trochu ironie je, že k výstavbě přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami proběhla až na podzim 2021. Na provoz vlaků si také stěžovali sadaři mající sady u téže silnice. Vlaky jim často lámaly větve zasahující ale nad pozemek dráhy, a ničily tak úrodu. Ministerstvo tak dráze poradilo, aby větve v průjezdném profilu dráhy ořezalo: „... žádný majitel není povinen nechat přesahovati na svou půdu větve cizích stromů.“

U výše zmíněného přejezdu v km 2,0 se nacházela dnes již dávno zapomenutá zastávka Křižovatka silnic uzavřená v lednu 1918 a zrušená roku 1921. Asi 800 metrů od ní v km 2,8 se navíc nacházela od roku 1895 zastávka Koudelov.

Za první světové války provoz pochopitelně zřídil. Panovala bída a nedostatek surovin pro provoz. Výjimkou nebyly ani třeba krádeže uhlí a vozů.

Za první republiky se počet spojů pozvolna vrátil na předválečnou úroveň. Ve 20. letech pendlovaly mezi Čáslaví a Skovicemi 3 páry osobních vlaků, z čehož 3 obsluhovaly Třemošnici. Z tohoto období se dochovaly záznamy o 2 kolizích vlaků a povozů tažených koněm na souběhu tratě se státní silnicí. Nejdříve dne 10. srpna 1921 se kůň při průjezdu vlaku splášil a zacouval i s povozem do soupravy vlaku. Povoze se ulomilo kolo a osobnímu vozu roura. Po 3 minutách vlak pokračoval. Ke druhé kolizi došlo 29. listopadu 1927 v 17.20. Povez s koňmi se nebezpečně přiblížil k jedoucímu vlaku, koně se splášily a strhli kočího pod povoz. Ten vyvázl jen s lehkými zraněními. Vlak pokračoval v jízdě po 5 minutách.²⁸

1. srpna 1925 byla zřízena nová, dnes již ale neexistující, zastávka Skovice dvůr v km 4,8 asi 600 metrů od dopravní Skovice ve směru na Čáslav. Sloužila mimo jiné pro nakládku řepy. V místě se dodnes dochovala zarostlá rampa.

Po Novém roce 1929 sevřely Československo kruté mrazy. Na Kutnohorsku teplota dosáhla -26 stupňů 1. února. Nejen železniční doprava se realizovala s obtížemi. Někde byla i na dlouho přerušena. Nastaly problémy s dodávkami uhlí. Mezi 15. a 28. únorem byly vyhlášeny mimořádné prázdniny.

²⁸ NAVRÁTIL, Martin. cit. d., s. 17.

Konec 20. let a 30. léta poznamenala Velké hospodářská krize. Během této doby, konkrétně v letech 1929 a 1930, ukončily svůj provoz cukrovary Žleby a Močovice.

V září 1929 proběhla zkouška motorového a přípojného vozu. O rok později byly již motorové vozy běžně nasazovány do provozu. Díky tomu byly zkráceny jízdní doby vlaků.

V roce 1937 byla zredukována doprava na trati do Bučic. Z 9 párů motorových osobních vlaků zbyly pouze 4 páry nákladních vlaků s přepravou osob.²⁹

V závěru druhé světové války došlo v roce 1944 k zastavení motorového provozu z důvodu nedostatku nafty, který byl obnoven až 6. května 1946.

V roce 1947 byly do provozu uvedeny dvě nové zastávky označeny jako km 13,3 z. a km 9,6 z. Tak se krátce po svém otevření opravdu jmenovaly zastávky Ronov nad Doubravou zastávka a Žleby zastávka (šlo o jejich kilometrickou polohu). V jízdním řádu 1948 již figurují dnešní názvy. Na necelých 5 let mezi roky



Obrázek 4: staniční budova ve Vrdech-Bučice v roce 2000
(foto Pavel Miškovský)

²⁹ NAVRÁTIL, Martin. cit. d., s. 19.

1949 a 1955 se do jízdního řádu dostala také zastávka km 2,6 na trati do Vrdů-Bučic. Vzhledem k poloze (pouhých 300 metrů před koncem trati) se mohla nacházet někde u dnešní ZŠ Vrdy.

Od roku 1949 se na osobních vlacích objevovaly legendární motorové vozy M 131.1 „Hurvínci“. Dokonce se trať Čáslav – Třemošnice stala vůbec jejich posledním působištěm u ČSD, a to 15. března 1984.³⁰

V 50. letech se postupně převoz řepy přesunul na silnice, a poklesl tak význam tratě (tehdy již vlečky) do Močovic a následovalo zrušení. Ze stejného důvodu zaniklo nákladíště Skovice (zastávka Skovice dvůr).



Obrázek 5: Staniční budova v Močovicích necelých 20 let po zrušení tratě vyfocena 18. dubna 1985 (foto Pavel Miškovský)

Během jízdního řádu 1960/1961 byla zastavena osobní doprava do Vrdů-Bučic a zastávka se přejmenovala na Vrdy.

V letech 1965 až 1966 byl ukončen provoz parních lokomotiv 422.0 „Malých bejčků“ a nahradily je motorové lokomotivy T 334.0 „Rosničky“ a T 444.0 „Karkulky“.³¹

³⁰ Tamtéž, s. 21.

³¹ Tamtéž.

70. léta jsou pro českou železnici typická rušením tratí a třemošnická lokálka měla také namále. Jedna ze zpracovaných studií zamýšlela ponechání pouze nákladní dopravy. Uvažovalo se tedy o zastavení osobní dopravy, které nakonec neproběhlo a na přelomu 70. a 80. let prošel železniční svršek výraznou obnovou.

Po Sametové revoluci se provoz na trati i přes velkou společenskou změnu udržel. Od 26. dubna 1993 ve spolupráci s Armádou ČR zabezpečovaly ČD dopravu zaměstnanců letiště Čáslav do práce po vojenské vlečce č. 10 z Čáslavi místního nádraží. Dokonce se jednalo s obcí Chotusice o přepravě civilních cestujících. Osobní vlaky odjížděly z Čáslavi v 6.20 a 15.00 v pracovní dny kromě pátku. Pro potřeby přepravy však nejdříve musela být obnovena kolej vlečky a také kolej č. 105 na místním nádraží. Stavbu provedlo železniční vojsko o rok dříve.³²

Poslední zprovozněnou zastávkou se 28. května 1993 stala zastávka Závratec.

Po roce 2000 se provoz osobních vlaků po redukci v 90. letech rozrostl na 12 párů denně. Navíc v roce 2001 dostala novou fasádu výpravní budova na místním nádraží.

Za celou dobu provozu se jízdní doba vlaků podstatně zrychlila. Zatímco na počátku 20. století trvala jízda přes 1 h 10 min., v roce 1932 se dostala na 61 minut a po válce v roce 1948 dokonce pohyboval kolem 50 minut. Pod 45 minut vlak zvládl trať na konci 80. let. V GVD 2022 cestovní doba dosahuje 33 minut. Na spoje jsou nasazovány motorové vozy řady 810 „Čugály“. Vlak tak poráží většinu autobusových spojů v tomto směru.

2.8 Nerealizované projekty na čáslavských lokálkách

Stavbu železnic, jako každou výstavbu, dělí od prvotní myšlenky na nějakou trať či projekt poměrně dlouhá cesta. Není tedy divu, že během toho vznikají různé další plány, které se však nakonec nerealizují. Ne jinak tomu bylo v okolí Čáslavi.

Už v prosinci 1871 probíhala jednání o místní dráze Čáslav – Chotěboř. Jak již bylo popsáno v předešlé kapitole, na stůl se dostaly návrhy na spojení Čáslavi

³² Tamtéž, s. 25.

a Chrudimi úzkokolejnou drahou. Nicméně projekt pohřbila krize v roce 1873. I nejméně známá z čáslavských lokálek, močovická, se mohla dočkat svého prodloužení, a to přes Štipoklasy až do Zruče nad Sázavou. O projektu prodloužení tratě z Močovic do Zásmuk zase psal list Čáslavan v roce 1882.³³

V roce 1887 chtěla Společnost státní dráhy (StEG) vybudovat trať v ose Tišnov – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Chotěboř – Běstvina – Žleby – Žehušice – Labský Týnec (dnes Týnec nad Labem). Trať by vedla v podobné stopě jako dnešní trať 250. Jen v úseku připomínající trať 230 (zhruba Žďár nad Sázavou – Žleby) by byla vedena v přímější trase. Po zestátnění společnosti byl projekt přerušen, ale opět na něj přišla řada roku 1892 a obce byly oslovovány, zda by měly o trať zájem. Dle zdrojů se jeví, že projektu vystavil stopku nezájem poslanců ve Vídni, neboť výbor zájemců, který již začal s přípravou rozpočtu, zaslal žádost o podporu tratě do Vídně, ale to byl poslední krok. Více se o přípravě trati nepíše.

Na začátku století se původní projekt dráhy kolem Doubravy z roku 1887 dostal opět do popředí, když byla zpracována studie na trať Závratec-Třemošnice – Maleč – Křeveš – Skuteč s odbočkou Maleč – Chotěboř. Délka činila 67,5 km z toho odbočka 10 km. Poměrně zajímavý se jeví záměr provozovat elektrické vlaky. Zájem i stavbu měly firmy Beck a Löwenfeld z Trhové Kamenice, parní pila a lihovar v Malči nebo sklárna rodu Rücklů v Horním Bradle, která vyráběla mimo jiné vánoční ozdoby až do léta 2021,³⁴ kdy musela ukončit provoz z důvodu pandemie covidu 19 a snížené poptávky. O trať jevil velký zájem i nasavrcký okres, ale ani tato dráha nezískala podporu na nejvyšších místech.

V roce 1906 získal okresní výbor v Chotěboři povolení k zahájení předběžných technických prací ke stavbě železnice v ose Závratec-Třemošnice – Běstvina – Maleč – Nová Ves – Chotěboř, kde by se na havlíckobrodském zhlaví napojila na trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice. Projekt významně podpořil Zemský výbor království Českého. Angažoval se v především v sestavení výboru, který

³³ Tamtéž, s. 32.

³⁴ BRÁZDOVÁ, Tereza. *Sklářská tradice v Horním Bradle končí po více než 150 letech*, 5. 6. 2021 [cit. 09-10-2021]. On-line: <https://pardubice.rozhlas.cz/sklarska-tradice-v-hornim-bradle-konci-po-vice-nez-150-letech-8506296>

připravil trasování a polohy zastávek stanic. Projekt byl rozdělen na dva úseky, které se dělily v Malči. V září 1906 byla předložena první část projektu a v prosinci i druhá. Trať měla dosáhnout délky 24 km. Měly vzniknout dvě stanice, a to Maleč a Nová Ves. Náklady se pohybovaly kolem 2, 5 milionu rakouských korun. Trasa mezi Chotěboří a Prahou by se pak zkrátila o 30 km. 2. května 1907 proběhlo ve Třemošnici setkání zástupců obcí a koncesionářů. Tentýž a následující den se uskutečnila i prohlídka trasy. V říjnu téhož roku bylo schváleno vedení trasy a v lednu 1908 se ustavilo družstvo pro výstavbu. O 2 roky později přišla na přetřes i myšlenka na výstavbu spojky Maleč – Vápenný Podol. Obce podél trati se k plánu připojily. V říjnu 1911 zpracovala kancelář Köhler a Raynal projekt a prohlídka trasy proběhla 25. května až 5. června 1912. Všechny tyto snahy ale ukončila první světová válka.

Hned po skončení války navrhl chotěbořský okresní výbor v přípravě trati pokračovat. V roce 1922 provedla opět kancelář Köhler a Raynal přípravné práce. Během roku 1924 doporučil čáslavský okresní výbor zabývat se stavbou elektrické trati. Ale nedostatek financí projekt opět pohřbil.

Po záboru Sudet během krátké existence druhé republiky se objevil návrh na stavbu trati z Prahy do karpatského Chustu, která by protínala Čáslav, Ždírec a Nové Město na Moravě.³⁵

Po skončení druhé světové války to byl znovu ONV Chotěboř, kdo žádal o pokračování přípravy a zařazení projektu do pětiletky, nebyl však vyhodnocen jako důležitý.

Z dalších plánů již pouze jen krátký seznam:

- 1882, přípravné práce trati Žďár – Maleč – Golčův Jeníkov
- 1911, žádost České Bělé o prodloužení navrhované trati Třemošnice – Chotěboř až do České Bělé, Borové a Ždírci
- 1910, návrh na trať na Třemošnice – Běstvína – Vilémov – Habry – Světlá
- 1946, projednání návrhu trati Třemošnice – Bezděkov – Ždírec³⁶

³⁵ NAVRÁTIL, Martin. cit. d., s. 35.

³⁶ Tamtéž.

K žádné stavbě již ale nedošlo. Pouze z očitého svědectví mých příbuzných bydlících u Běstviny a pamatujících si vyměřování či prohlídky možných tras po druhé světové válce lze usoudit, že se tehdy pravděpodobně naposled uvažovalo o stavbě trati dál z Třemošnice. Další desetiletí přinesly řadu projektů na železnici v okolí Čáslavi, ale šlo, a i aktuálně jde jen o lokální přeložky stávajících tratí.

3. SOUČASNOST ŽST. ČÁSLAV

3.1 Obecný popis kolejiště ve stanici Čáslav

V současné době (podzim a zima 2021) leží žst. Čáslav na trati 230 Kolín – Havlíčkův Brod (jeden z úseků celostátní dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách) v km 278,225³⁷ a jde o tzv. mezilehlou stanici, jejímž provozovatelem je Správa železnic, s. o. V přilehlých mezistaničních úsecích, jak do Kutné Hory hlavního nádraží, tak do Golčova Jeníkova, je trať dvoukolejná a elektrifikovaná střídavou soustavou 25 kv/50 Hz. Ze stanice dále odbočuje trať 236 Čáslav – Třemošnice se zjednodušeným řízením dopravy podle předpisu D3. To právě dělá stanici zcela unikátní v celé síti Správy železnic. Vlaky na Třemošnici totiž odjíždí z místního nádraží, které je však na druhé straně areálu a přístup na něj je přes lávku, která vede nad celým kolejištěm. Stanice je obsazena výpravčím a dirigujícím dispečerem. Přednosta provozního obvodu sídlí v Kolíně. Zastavují zde rychlíky linky R9 z Prahy do Brna a osobní vlaky linky S20, které obsluhují celou trať 230. Čáslav je poté výchozí pro spěšné vlaky do Trutnova. Hojná je zde i nákladní doprava. Můžeme zde vidět všechny typy vlaků (Mn, NEx, Pn). Stanice se poté dělí na 3 obvody: Čáslav hlavní nádraží, Čáslav místní nádraží a Čáslav nákladní obvod.³⁸

3.2 Obvod hlavní nádraží

Obvod žst. je vybaven staničním reléovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71 (SZZ), jedná se o SZZ 3. kategorie s rychlostní návěsní soustavou. Provoz v obvodu má na starosti hlavní výpravčí sídlící v budově RZZ (reléové zabezpečovací zařízení) vedle výpravní budovy. Hlavní výpravčí řídí, organizuje a kontroluje veškerou vlakovou dopravu v I. Obvodu stanice a také v přilehlých mezistaničních úsecích Čáslav – Kutná Hora a Čáslav – Golčův Jeníkov. V těchto úsecích bylo instalováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, tedy tříznakový

³⁷ Žst. Čáslav, *Staniční řád žst. Čáslav*, 2021, strojopis, nestr.

³⁸ Tamtéž.

obousměrný automaticky blok. Hranice s III. obvodem je hrot výhybky č. 24 a výkolejka Vk 201. Provoz v obvodu řídí výpravčí. Hlavní páteří obvodu i celé stanice jsou koleje č. 1 – č. 6. Průjezdny koleje č. 1 a 2 mají užitečnou délku 635 a 660 metrů. Předjízdny koleje č. 3 a 4 jsou dlouhé 603 metrů a kolej č. 6 585 metrů.³⁹ Všechny tyto koleje jsou elektrifikovány v celé délce. Manipulační kolej č. 5 přímo před staniční budou je elektrifikovaná v délce 195 metrů na jeníkovském zhlaví.

Největší zátěž je samozřejmě na průjezdných kolejích č. 1 a 2. Předjízdny



Obrázek 6: Reléové SZZ v dopravní kanceláři žst. Čáslav, odkud je řízen provoz vlaků v celé stanici (foto autor)

koleje č. 3 a 4 využívají hlavně osobní vlaky, které zde začínají/končí anebo slouží k předjetí pomalejších vlaků rychlejšími, právě tedy opět osobní vlaky zde čekají na předjetí rychlíky. Během aktuálně probíhajících výluky na tratích 010, 011 a 260 a vedení odklonů mezinárodních vlaků Praha – Vídeň a Praha – Budapešť přes Vysočinu⁴⁰ se nezřídka stává, že tyto koleje používají i rychlíky linky R9. Kolej č.

³⁹Žst. Čáslav, *Staniční řád žst. Čáslav*, 2021, strojopis, nestr.

⁴⁰ SŮRA, Jan. *Velká vlna výluk na koridoru začne už v dubnu, do Brna se bude jezdit přes Vysočinu dva roky*, 7. 12. 2020 [cit. 09-10-2021]. On-line: <https://zdopravy.cz>

5 je využívána především k odstavení vozidel. Další koleje v liché skupině (č. 7 a 9) jsou v provozu výjimečně a ani jejich seřadovací návěstidla (Se8 a Se9) nesvítí. O poznání zajímavější provoz se nachází v sudé kolejové skupině. Kolej č. 6 má zásadní význam pro nákladní dopravu, protože právě na ní zastavují nákladní vlaky, když opět čekají na předjetí, ale také třeba na připojení nákladních vozů. Za porostem keřů se nachází koleje, které již jsou opět manipulační a vjezd na ně je možný přes výkolejky na jeníkovském zhlaví nebo přes výměnu č. 28 z koleje č. 6 na kutnohorském zhlaví. Koleje č. 8a (kusá), 10 a 12 se používají na odstavení vagónu na delší dobu. Poslední velkou skupinou jsou koleje č. 10a, 10b, 10c a 10d.



Obrázek 7: Pohled směr Havlíčkův Brod. Zcela vpravo kolej č. 5. Vlevo točna a před ní remíza u skupiny kolejí č. 10. (foto autora)

Ty přísluší remíze, kde parkují MUV (motorové univerzální drezíny sloužící k údržbě tratí) Správy železnic. Vedle remízy se poté nachází jediná kolejová točna ve stanici o průměru 18 m. Bohužel se již nepoužívá. Ze strany remízy u ulice Za tratí vede kolej 10c, která v těchto místech zarostla, a tak nesjízdná. Nicméně se

po ní dalo dojet až na spojovací kolej do nákladního obvodu. Dnes je kolej fakticky rozdělená, u remízy nese výše zmíněné označení a na druhé straně jde o kolej č. 14d.

Pro osobní vlaky jsou u kolejí č. 1, 2, 3 a 4 úroňová nástupiště, tedy příchod na ně je přes koleje, což mimo jiné snižuje kapacitu stanice, pokud ke koleji č. 2 přijede vlak, nemůže v tu samou chvíli projíždět vlak po koleji č. 1. Nástupiště u těchto průjezdných kolejí jsou s pevnou hranou a se zpevněným povrchem ze zámkové dlažby. Délka nástupiště u první koleje činí 340 m a u druhé 256 m. Nástupiště u koleje č. 3 má pouze zpevněnou hranu a délku 260 m. Výška nad temenem kolejnice je u všech tří poté 250 mm (moderní bezbariérová nástupiště mají 550 mm). Poslední nástupiště u koleje č. 4 je pouze sypané a disponuje délkou pouze 200 m a výškou 200 mm nad temenem kolejnice.⁴¹

Popišme si typickou jízdu vlaku ve směru od Kutné Hory. Vlak projede 3 protisměrné oblouky u obce Lochy rychlostí 70 km/h, načež před přejezdem P3719 přes silnici II/339, hlavní přivaděč do Čáslavi z obchvatu silnice I/38, vlak nabírá rychlost až do 100 km/h. Před stanicí ho čeká ještě přejezd P3718 v ulici Nad Budínem a v kilometru 278,962 míjí vjezdová návěstidla 1S a 2S. a před kutnohorským zhlaví projíždí přejezd P3717 v ulici Chotusická. Traťová rychlost v průjezdných kolejích je 100 km/h, a to až do oblouku za jeníkovským zhlaví, ve kterém je rychlost snížena na 80 km/h. Poté, co vlaky překonají v oblouku konstrukčně trojkolejný most přes silnici na Chrudim, vrací se rychlost zpět na 100 km/h. Vlaky pokračují cca 1 km podél zástavby čtvrti Váchov před mostem přes silnici I/38 minou poslední přejezd P3716 v ulici Filipovská. Následují vjezdová návěstidla 1L a 2L a v kilometru 276,559 vlak opouští žst. Čáslav. Zde začíná rekonstruovaný úsek tratě zmodernizovaný v letech 2016–2017 v rámci stavby Zvýšení traťové rychlosti Golčův Jeníkov – Čáslav. Rychlost v tomto úseku je 140 km/h pro vozidla s naklápěcí skříní (jednotka řady 680), horní rychlostník N na 120 km/h pro vozidla:

⁴¹ Žst. Čáslav, *Staniční řád žst. Čáslav*, 2021, strojopis, nestr.

- a) Hnací vozidla řad 150.2, 151, 162, 163, 180 DB, 263, 350, 362, 363, 371, 372, 471 a 680, 840, 841, ale také Taurusy ÖBB 1116 a ÖBB 1216, včetně Pendolina řady 680, pokud má v poruše naklápění,
- b) Osobní vozy s kotoučovou brzdou.⁴²

Pro všechny ostatní vlaky zde platí rychlost 110 km/h na dolním rychlostníku N.

3.3 Obvod místní nádraží

Stanice Čáslav místní nádraží je výchozí pro trať 236 do Třemošnice a nachází se v ní reléové staniční zabezpečovací zařízení AŽD-71. Provoz řídí dirigující dispečer sídlící taktéž v dopravní kanceláři umístěné v budově RZZ a je podřízen hlavnímu výpravčímu. Předtím, než došlo k instalaci SZZ na místním nádraží na sklonku roku 2020, sídlil dispečer ve staniční budově právě tam. Ten řídí také dopravu na přilehlé trati, a to podle Předpisu pro zjednodušené řízení drážní do-



Obrázek 8: Obvod místní nádraží z lávky. Rovně směr Třemošnice, vpravo koleje mezi nákladním obvodem a hlavním nádražím (foto autora)

⁴² HARÁK, Martin. *Tlačíme na zvyšování rychlosti na koridoru pro dálkové i regionální spoje*, 25. 10. 2012 [cit. 09-10-2021]. On-line: <https://zeleznicar.cd.cz>

pravy (SŽDC D3). V praxi to znamená, že volnost úseků zjišťuje dispečer telefonickým dorozumíváním. Jedinými světelnými návěstidly jsou odjezdové a cestové u peronů místního nádraží a vjezdové návěstidlo TS s předvěstí. Hranici s III. obvodem tvoří námezník výhybky č. 201a. Kolejový systém je značně skromnější. Tvoří ho pouze dvě dopravní koleje č. 101 a 103 užitečné délky 48 a 43 m a dvě koleje manipulační č. 102 (pokračuje poté přímo jako vlečka do Skladového areálu MR Čáslav) a 105a užitečné délky 115 a 219 m.⁴³ Všechny koleje v obvodu jsou bez trakčního vedení.

Rozsah kolejiště je také přímo úměrný provozu. Zatímco v obvodu hlavního nádraží máme jen za hodinu něco kolem 8 vlaků (teď v době odklonu přes 10), tak na místním nádraží projede denně 13 párů osobních vlaků⁴⁴ do Třemošnice a zpravidla 1 pár manipulačního vlaku do Vrdů. Všechny vlaky musí využít při své cestě kolej č. 101 nebo 103. U nich se také nachází dvojice nástupišť se zpevněnou hranou a povrchem délky 23 a 44 m. Výška nad temenem kolejnice činí 200 mm.

Jízda vlaku po trati 236 do Čáslavi je sice značně odlišná od té po trati 230, ale i tak má své kouzlo. Vlak jako první mine v kilometru 0,072 nebo 0,048 (podle koleje buď č. 101, nebo 103) odjezdové návěstidlo. Traťová rychlost je zde 40 km/h. Hned za zhlavím se nachází první přejezd P3730. Ani ne po minutě jízdy vlak snižuje svou rychlost na 10 km/h, protože ho čekají dva přejezdy. Nejprve P3731, přes který vede účelová komunikace do firmy Recykling a hned vedle P3732 na křižovatce ulic Pod Nádražím a Chrudimská a ihned za nimi může vlak zvýšit svou rychlost na 30 km/h a v kilometru 0,650 mine vjezdové návěstidlo TS, a opustí tak žst. Čáslav.

Než se přesuneme k III. obvodu, podíváme se na jednu zajímavost tratě 236 bezprostředně za Čáslaví. Na 1,5 km dlouhém úseku právě od přejezdu P3732 až po přejezd P3737 se silnicí I/17 vede trať hned vedle silnice a to tak, že silniční značky musí být umístěny dokonce až na druhou stranu trati. Druhou kuriozitou byl až do 25. října 2021 právě zmíněný přejezd. Šlo totiž i jedno z posledních úrovnových křížení železnice a silnice první třídy v Česku bez světelných výstražníků

⁴³ Žst. Čáslav, *Staniční řád žst. Čáslav*, 2021, strojopis, nestr.

⁴⁴ *Jízdní řád 2021*, 13. 12. 2020 [cit. 9-10-2021]. On-line: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad>

a závor. I když je celý úsek u přejezdu na první pohled přehledný, stávaly se na něm smrtelné nehody. Naposled 31. ledna 2018 v 4.32 vjel řidič pod kola Os 15900. Řidič nehodu nepřežil. Během vyšetřování příčin nehody Drážní úřad provedl měření, jehož výsledkem bylo, že z 11 606 automobilů za 24 hodin plných 11 026, tj. 95 %, překročilo maximální povolenou rychlost 30 km/h. Rekordmanem se stal řidič, který přejezd proletěl rychlostí 129 km/h.⁴⁵

3.4 Nákladový obvod

Posledním, avšak neméně důležitým obvodem žst. Čáslav, je obvod nákladový. Sice z pohledu běžného cestujícího není vidět, ale v Čáslav důležité místo. Vymezíme si ho nejprve odborně. Hranici s I. obvodem tvoří hrot výhybky č. 21 a výkolejka Vk201 a hranici s II. obvodem námezník výhybky č. 201a. Zatím jsme hranice všech obvodů popisovali podle prvků v kolejišti, nicméně nyní si ukážeme, pro laiky, názornější rozdělení. Když pojedeme autem ulici Vrchovská směrem do města, přijedeme k přejezdu čtyřkolejnému P3729. Nalevo od prvních dvou kolejí na přejezdu (č. 105a a 101) se nachází místní nádraží. V druhé půlce přejezdu jsou koleje č. S1 a 14 a opět nalevo od nich tentokrát najdeme hlavní nádraží. Logicky tedy můžeme říct, že všechny 4 koleje na pravé straně vedou do nákladového obvodu.

Provoz v obvodu je tvořen především vozy řady 810 z trati 236, protože, pokud se musí dostat na koleje hlavní tratí, jedou nejprve po koleji č. 101 přes přejezd na kolej č. 201, kde vykonají úvrať a po spojovací koleji č. S1 přes výše zmíněný přejezd vjíždí do obvodu hlavního nádraží. A k vozům řady 810 ještě jednou, neboť právě v obvodu mají své depo v podobě dvoukolejné remízy České dráhy (OCÚ Střed, SÚ Kolín, dříve DKV Praha, PJ Kolín) v pokračování kolejí č. 205 a 205b a hned vedle depa na koleji č. S1 se nachází pumpy na naftu určené na zbrojení motorových vozů a také lokomotiv k posunu společnosti ČD Cargo. O největší provoz, co se objemu týká, se zde stará vojenská vlečka č. 10, která uhýbá z koleje

⁴⁵ Zpráva o výsledcích šetření mimořádné události – Střetnutí vlaku Os 15900 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3737 mezi dopravnou D3 Skovice a žst. Čáslav místní nádraží 31. 1. 2018, 22. 11. 2018 [cit. 2021-10-15]. On-line: <http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy>

č. 201 a vede na 6,5 km vzdálené vojenské letiště v Chotusicích. Stejným směrem spolu s vlečkou na letiště pokračuje kolej č. 201, a to opět jako vlečka do firmy Zenit Čáslav, dříve Kosmos, a právě tudy také jezdily vlaky po dnes již zrušené trati do Močovic.⁴⁶

3.5 Výpravní budova

V každé stanici najdeme budovu, kde si cestující mohou koupit jízdenky, počkat na vlak nebo si třeba uložit zavazadla. Pestrost služeb samozřejmě záleží na velikosti a důležitosti nádraží. Proto v Praze na hlavním nádraží najdeme spoustu obchodů, rychlých občerstvení nebo i banku. Naopak budovy v těch nejmenších stanicích poskytují pouze pokladnu a prodej vnitrostátních jízdenek.



Obrázek 9: Výpravní budova (foto autora)

Čáslavská budova je, co do vzhledu, prakticky identická jako ostatní budovy ve stanicích bývalé Severozápadní dráhy. Jsou zde dvě pokladny, avšak v provozu

⁴⁶ 569 Čáslav místní nádraží – Močovice, 5. 12. 2020 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://www.atlasdrah.net/cz/stredocesky>

současně fungují jen ráno, jinak jedna pokladna přes den stačí. Na pokladně se dají koupit jízdenky jak pro vnitrostátní, tak mezistátní dopravu nebo třeba lístky na MHD v Praze. Jelikož osobní dopravu zde provozují ČD, mají prostory v nájmu od Správy železnic, a pokladní jsou tak jejich zaměstnanci. V budově se dále nachází prostory, které dříve sloužily jako úschovna zavazadel a čekárna (poznáme podle nápisů nad vstupními dveřmi), komerční prostor a v patře poté byty. Veřejné toalety jsou umístěny v malé přízemní budově hned vedle staniční budovy společně s úschovnou na kola.

3.6 Vlečky

Nedílnou součástí prakticky každého nádraží jsou železniční vlečky, dráhy sloužící k napojení většinou průmyslových provozů nebo skladů na celostátní, potažmo regionální dráhu. Vlečky vlastní majitelé příslušných provozů, které ty konkrétní vlečky obsluhují. Není tedy překvapením, že několik vleček je zapojených přímo do čáslavské stanice.

Do obvodu hlavního nádraží ústí 3 vlečky: vlečka č. 1091 TEDOP, s. r. o., v přímém pokračování koleje č. 14b, která stále funguje. Vlečka č. 1201 STAKO, s. r. o., Čáslav z koleje č. 9 a vlečka TES Čáslav v přímém pokračování koleje č. 5 jsou mimo provoz a vjezd drážních vozidel není povolen.⁴⁷

Lépe na tom jsou vlečky v obvodu místního nádraží. K té nejpoužívanější se řadí vlečka č. 1046 Čáslav pila obsluhující pilu společnosti LESS & TIMBER, a. s., v Chrudimské ulici. Samotné těleso vlečky se odpojuje ještě ve stanici, avšak už z tratě 236 v km 0,267. Vlečka č. 1192 Skladový areál MR Čáslav. Pod jedním číslem se zde skrývají v podstatě dvě vlečky. Obě odbočují z předjízdných kolejí místního nádraží. Jedna vychází z koleje č. 103 (vlevo se směru na Skovice) a druhá navazuje na kolej č. 102 (pohledem na Skovice vpravo).

Z nákladního obvodu vychází poté několik vleček dalších. Asi tou nejdůležitější je Vojenská vlečka č. 10 – Čáslav patřící pod letiště v Chotusicích. Tato zásobuje vojenské letiště cisternami s palivem a během leteckých dní na ní jezdí

⁴⁷ Žst. Čáslav, *Staniční řád žst. Čáslav*, 2021, strojopis, nestr.

zvláštní vlaky z místního nádraží. Pro tento účel zbudovala armáda před branou letiště zastávku. Můžeme zde mluvit o menší zajímavosti, neboť technický stav tratě a zastávky je výrazně lepší než velká část regionálních tratí u nás. V km 0,055 vycházela z této vlečky ještě další tzv. Mrazírenská vlečka Čáslav. Její činnost byla ukončena 31. 12. 2011. Nedlouho poté byla odstraněna i samotná výhybka, přes kterou se na vlečku vjíždělo. Na starších mapách je trať velmi dobře vidět, protože na severovýchodním okraji Čáslavi vykreslovala poměrně velký oblouk. Z vojenské vlečky poté v km 0,941 vychází vlečka UNIKOM.⁴⁸ Pod číslem 1413 se skrývají 2 koleje vedoucí do depa ČD. Poslední je vlečka č. 1203 STARBRIGHT s. r. o., vlečka Čáslav, která pokračuje z koleje č. 201. Prvních pár metrů vede společně s tratí na letiště. Poté se ale odklání doleva a přes zahrádkářskou osadu, most přes potok Brslenka a podjezd po tratí 230, načež se dostane k přejezdu v ulici Pražská, kde najdeme výrobní závod Zenit, spol. s r.o., Čáslav (dříve Kosmos). Při pohledu směrem k Zenitu vidíme 4 koleje, 2. zleva stoupá po náspu a ztrácí se v hustém křoví. Nicméně i zde stále je a ještě dále, v dnes již v nevyužívané části areálu, nalezneme depo pro lokomotivy. Jsou zde celkem 4 koleje, 3 do depa a 1 na pravé straně patří patrně trati do nedalekých Močovic (zrušena 1965). Od podzimu 2020 má vlečku v nájmu Muzeum Technických Zajímavostí, z. s.⁴⁹ v Chocni, které zde ji chce zprovoznit pod názvem Čáslavská musejní železnice. V uplynulém roce proběhla především likvidace náletových dřevin. Nejdříve na jaře šlo především o prostory v bývalém areálu Kosmos, nyní na podzim (konkrétně 17. 11.) probíhaly práce u mostku přes potok Brslenka v ulici Chotusická. Uvidíme, jak se v dalších letech záměr vydaří.

3.7 Provoz na trati 230

Z povahy tratě (není součástí tranzitních železničních koridorů) vyplývá, že zde provozovaná osobní doprava je vnitrostátního charakteru. Dálková doprava je

⁴⁸ *Seznam provozovaných vleček k 6. 1. 2020*, [cit. 2021-10-10]. On-line: <https://www.ducr.cz, nestr>.

⁴⁹ VELŠOVÁ, Karolína. *Obrazem: Ráj nejen pro šotouše. Nadšenci z Chocně mají unikátní sbírku techniky*, 27. 10. 2021 [cit. 10-10-2021]. On-line: <https://www.denik.cz/regiony>

zajišťována rychlíky linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava v objednávce Ministerstva dopravy ČR. Denně projede přes Čáslav v každém směru 10 rychlíků (tj. 10 párů), avšak směrem na Prahu jede ještě o dva spoje více. Základní takt je 120 minut, ale během ranní a večerní špičky jede vlak každou hodinu. Směrem na Prahu odjíždí vždy v XX:51 a jako první jede z Čáslavi R966 4:51 a poslední R972 v 20:51. V opačném směru na Brno/Jihlavu jede první spoj R975 v 7:07 a poslední R965 s odjezdem v 21:07. Vidíme tedy, že tyto spoje mají odjezd z Čáslav v XX:07.⁵⁰

V čele těchto rychlíků jezdí lokomotivy řady 362 přezdívané Eso, které přísluší OCÚ Východ, SÚ Maloměřice (dříve DKV Brno). Trat přes Vysočinu je pro tyto spoje domovinou již 40 let, neboť první stroj (363 001) byl vyroben v plzeňské Škodě v roce 1980.⁵¹ Šlo o vůbec teprve druhé dvousystémové lokomotivy v ČSSR. Díky tomu nemusely vlaky v Kutné Hoře měnit lokomotivy ze stejnosměrných na střídavé a naopak. I když nejstarší stroje jsou zde s námi již 5. dekádu, jde o nehojnější řadu elektrických lokomotiv na našem území a nezdá se zatím, že by měl nastat jejich ústup.

Zatímco u lokomotivy nás jako cestující stav ani staří nezajímá, o to víc chceme znát stav vozů a zde linka R9 poskytuje poměrně pestrou škálu vozů, avšak vždy jde přestavby původních vozů B (2. třída) a A (1. třída) produkovaných od 70. do 80. let vagonkou VEB Waggonbau Bautzen, která těmito vozy konstrukce UIC-Y zásobovala celý Východní blok.

Kmenová souprava je tvořena 6 vozy, a to 1 vozem 1. třídy Aee¹⁴⁵, 1 vozem 2. třídy a s oddílem pro zavazadla řady BDs⁴⁴⁹, 3 vozy 2. třídy řady Bee²⁷³ a jedním vozem 2. třídy řady Bee²³⁸. K této soupravě se poté ve špičkách přidávají až 3 vozy 2. třídy řady B²⁴⁹.⁵² Maximální rychlost této jízdny soupravy je 140 km/h, kterou využívá na I. tranzitním železničním koridu mezi Prahou a Kolínem. Kromě poslední zmíněné řady a řady BDs⁴⁴⁹ prošly všechny vozy rekonstrukcemi, takže poskytují přeci jen o něco větší pohodlí, avšak věk tyto vozy nezapřou. Na druhou

⁵⁰ *Jízdní řád 2021*, 13. 12. 2020 [cit. 2021-10-10]. On-line: <https://www.spravazeleznice.cz/cestujici/jizdni-ad>

⁵¹ *Lokomotiva 363*, 2021 [cit. 2021-10-10]. On-line: https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_363

⁵² NOVOTNÝ, Filip. *Řazení vlaku R 963 „Vysočina“*, 27. 4. 2021 [cit. 2021-10-10]. On-line: <https://www.zelpage.cz/razeni/21/vlaky/cd-963>

stranu mezi fanoušky železnice mají větší oblibu právě vozy nerekonstruované, protože mají stále spouštěcí okna a nachází se v nich kupé, která jsou ale v posledních letech na ústupu zejména z ekonomických důvodů. Uvažme, že do vozu 2. třídy s kupé se vejde (při 6 místech v 1 kupé) 66 cestujících, ale to vozu s velko-prostorovým uspořádání si může sednout cestujících 72.

Především v posledních 10 letech dochází k soustavnému zvyšování komfortu na železnici, a na našich kolejích se tak objevují buď ojeté, ale i tak kvalitnější, vlaky ze zahraničí, nebo objednavatelé dopravy požadují rovnou soupravy nové. A konečně po letech čekání se dočká i linka R9, a to hned novými vlaky. Ministerstvo dopravy vypsal veřejnou soutěž na dopravce této linky od GVD 2025. Tato na první pohled dlouhá lhůta je zapříčiněna požadavkem právě na nové vlaky. Stalo se tak vůbec poprvé, co MD vyhlašuje veřejné zakázky na rychlíky a požaduje zbrusu nové soupravy. MD chce, aby dopravce nasadil vratnou soupravu (lze ji vést z obou stran) s minimální rychlostí 200 km/h. Této specifikaci odpovídají třeba vlaky ČD Railjet jezdící do Rakouska. Půjde tedy opravdu o velkou změnu. Vítěz soutěže bude cestující na lince přepravovat 15 let. Hodnota zakázky je 6,6 mld.⁵³

Nyní se dostáváme k osobním vlakům linky S20 Kolín – Havlíčkův Brod. Dnes je tvoří lokomotiva 362, vůz 2. třídy a s oddílem pro zavazadla řady BDs⁴⁴⁹ a patrový vůz Bdmteeo²⁹⁴. Ve směru na Kolín projede v pracovní den 12 spojů (+ 2 spěšné směr Trutnov) a v opačném směru je vypraveno 15 vlaků.⁵⁴

Stejně jako u rychlíkové linky i zde objednavatel (Kraj Vysočina) chce nasadit nové vlaky, naštěstí u této linky je již smlouva dopravcem ČD uzavřena a nové elektrické jednotky by se zde měly objevit nejpozději s příchodem GVD 2024 v prosinci 2023. V současné době probíhá jejich výroba. Půjde o vícesystémové jednotky řady 650.2 z rodiny RegioPanter produkovaných plzeňskou Škoda Transportation.⁵⁵ Po dodání všech aktuálně objednaných jednotek v roce 2024, bude po

⁵³ SŮRA, Jan. *Ministerstvo dopravy vypsal soutěž na rychlíky Praha – Brno, poprvé chce po dopravci nové vlaky*, 5. 10. 2021 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>

⁵⁴ *Jízdní řád 2021*, 13. 12. 2020 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad>

⁵⁵ SŮRA, Jan. *Zakázky za 7 miliard. Kellnerova Škoda dodá Českým drahám RegioPantery i patrové vozy*, 29. 3. 2019 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>

českých kolejích jezdit pod vlajkou ČD celkem 123 jednotek. Pokud přičteme ještě dalších 37 jednotek pro Jihomoravský kraj, budou RegioPantery s přehledem nejpočetnějším vozidlem u nás.

Od změny jízdního řádu v prosinci 2019 jezdí z Čáslavi spěšné vlaky až do Trutnova hl. n. Denně jezdí 2–4 spoje (podle toho, co je za den a období – léto, sobota, neděla, pracovní dny). V Kolíně měly totiž soupravy zbytečné prostoje, a tak se do Čáslavi dostávají jako klasické osobní vlaky Kolín – Čáslav a odtud poté vyráží jako vlaky spěšné. Na spoje jsou nasazovány motorové vozy řady 854 „Hydra“ modernizované mezi lety 1997–2006 (v šumperském podniku PARS nova, a. s., od května 2021 ŠKODA PARS a. s.) s přípojnými vozy Bdt⁷⁵⁷.

Již v kapitole 3.2. jsem psal o aktuálně probíhajících stavebních pracích na tratích I. TŽK mezi Prahou – Pardubicemi a Brnem (konkrétně stavby: Velim – Poříčany, BC; Modernizace železničního uzlu Pardubice; Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC a 3 stavby v souvislém úseku Adamov – Blansko, BC; žst. Adamov a Brno-Maloměřice St.6 – Adamov, BC). Proto je od 6. dubna 2021 (na GVD 2022 všechny) většina mezinárodních vlaků v relacích Praha – Vídeň a Graz/Bratislava vedena přes Vysočinu. Jde tak o velký návrat expresních vlaků na tratě 230 a 250, neboť zde jezdily od 50. let až do roku 1997, kdy došlo k elektrifikaci tratě mezi Brnem a Českou Třebovou. Můžeme zde tedy vidět vlaky EC Metropolitan a Slovenská strela do Budapešti a Bratislavy s lokomotivami ČD 380 „Emil Zátpek“, ZSSK 383.1 „Siemens Vectron“ či československé legendy řady 350 „Krysa“, vůbec první vícesystémové stroje v ČSSR ze 70. let. Cestující poté mohou využívat pohodlné vozy např. Ampz¹⁴⁶, Bmz²²⁶ či jídelní WRmz⁸¹⁷ s maximální rychlostí 200 km/h. Na spojích do Rakouska poté jezdí 7 souprav ČD Railjet a 3 soupravy ÖBB Railjet tažené lokomotivami ÖBB 1216 „Taurus“. Tyto jednotky s maximální rychlostí 230 km/h patří ve svém segmentu mezi ty nejlepší v Evropě. Dobrou zprávou je, že vozy Viaggio Comfort firmy Siemens Mobility, se budou v Česku objevovat v dalších letech stále častěji. Od prosince 2021 nasadí ČD 10 pětivozových jednotek této konstrukce pod označením InterJet na linky Ex6 Západní expres Praha – Plzeň – Cheb a R15 Krušnohor Praha – Ústí nad Labem –

Cheb.⁵⁶ Tím to ale nekončí. V dubnu 2021 podepsaly ČD s konsorciem Siemens Mobility – Škoda Transportation smlouvu na 18 devítivozových jednotek na linky Praha – Hamburg/Budapešť/Vídeň.⁵⁷

Zatím jsme se pohybovali jen ve světě státních dopravců jezdící v závazku veřejné služby. Ale od dubna 2021 jezdí přes Čáslav také největší český soukromý doprava RegioJet podnikatele Radima Jančury. Jeho vlaky však mezi Prahou, Brnem, Vídní a Bratislavou jezdí na komerční riziko. Jeho soupravy tvoří většinou ojeté, avšak stále kvalitní, vozy Bmz odkoupené od ÖBB. V čele vlaků poté jezdí lokomotivy 193 „Siemens Vectron“ (registrace v Německu, proto řada 193 a ne 383 jako v ČR a SR) pronajaté od ELL Austria GmbH a hnací vozidla řady 386.2 Traxx F140 MS od Bombardier Transportation ve vlastnictví společnosti. Zatímco vlaky ČD mezi Kolínem a Brnem nestaví od prosince 2022 bude právě RegioJet zastavovat v Havlíčkově Brodě.

Nákladní doprava jezdící přes Čáslav je vcelku různorodá, co se týká jak dopravců, tak i druhů vlaků. Vede zde jedna z větví Východního a východo-středo-mořského koridoru (RFC 7) spojující německé přístavy jako Brémy, Rostock či Hamburg přes Česko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko s řeckými a bulharskými přístavy. Setkáme se tak v Čáslavi s hojným mezinárodním provozem.

Nejvíce vlaků samozřejmě provozuje společnost ČD Cargo, největší český nákladní dopravce, ze skupiny ČD, a. s. V čele jejich vlaků jezdí ikonické „Laminátky“ řady 230. Vyráběla je plzeňská Škoda v 60. letech a známe jsou díky svým podivuhodně tvarovaným čelům ze sklolaminátu. Impulzem k výrobě těchto střídavých strojů bylo schválení elektrifikace jižní části ČSSR střídavou soustavou. Jejich královstvím se stala relace Komárno – Kutná Hora hl. n., kde vznikl první styk elektrických soustav a do čel vlaků se zde stavěly stejnosměrné stroje. Jak šel čas, tak řada 230 postupně zmizela z osobní dopravy, ale v čele nákladů ji ještě budeme určitě vídat několik let, i když brzy vstoupí do 7. dekády provozu. Další neodmyslitelnou lokomotivou spjatou s Čáslaví je samozřejmě řada 363 a 363.5

⁵⁶ Přehledně: *Dráhy mluví o největší revoluci od nasazení Railjetů. Do provozu uvedou vlaky za 9 miliard*, 24. 9. 2021 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>

⁵⁷ SŮRA, Jan. *České dráhy objednaly až 180 vozů u konsorcia Siemens – Škoda za 12,5 miliardy, zvládnou rychlost až 230 km/h*, 12. 4. 2021 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>

„Eso“. V posledních letech se zde objevují také moderní interoperabilní lokomotivy jako řada 383 „Siemens Vectron“. Ve službách ČD Cargo jezdí aktuálně 12 strojů. Nejnovějším přírůstkem ve flotile je poté 10 hnacích vozidel řady 388 Bombardier Traxx MS3, dalších 10 kusů by měl výrobce dodat během roku 2022.

Tím máme za sebou nesrovnatelně lehčí část nákladní dopravy. V posledních 10 letech do ní totiž vstoupilo výrazně více dopravců než do osobní. Přes Čáslav tak jezdí desítky soukromých dopravců s různými lokomotivami. Jmenujme ty největší v pořadí, jak v objemu přepravy následují za ČD Cargo: nejprve tedy METRANS Rail, s. r. o. s 30 stroji TRAXX F140 MS řady 386, následně PKP Cargo International, a. s., které brázdí místní trať s „Brejlovci“ řad 753.7 a 752.6 a dále jmenujme společnost ORLEN Unipetrol Doprava, s. r. o. s „Vectrony“ řady 383. Jsou to právě Vectrony vyráběné firmou Siemens Mobilty v Mnichově, která je v Čáslavi na nákladních vlacích tou vůbec nejpočetnější řadou dopravců. Není se čemu divit, protože po světě jezdí více než 1000 těchto strojů.⁵⁸

Tím jsme se vypořádali s lokomotivami a dopravci a nyní je čas podívat se, odkud kam náklady přes Čáslav putují. Zatímco sehnat jízdní řády osobních vlaků je záležitost 1 minuty, u nákladů tomu tak není. Z výpisu ČD Cargo se nicméně dají vyčíst zajímavé informace. Během 1 všedního dopoledne projede přes železniční stanici kolem 10 vlaků s nejrůznějšími destinacemi. Plná polovina z nich měla na mířeno za hranice naší země nebo se odtud vracela. Nejčastějším cílem je přechod Děčín/Bad Schandau (tento přechod je na německé železnici druhý nejrušnější hned za přechodem ve švýcarské Basileji). Další vlaky poté míří na moravské přechody Břeclav/Hohenau (Rakousko) a Lanžhot/Kúty (Slovensko) a do jižních Čech k přechodu Horní Dvořiště/Summerau (Rakousko). Naopak ve vnitrozemí je častým cílem nákladu nymburské seřadovací nádraží, které je druhé nejrušnější u nás. Jiné vlaky poté míří do severočeských měst jako je Oldřichov u Duchcova či Lovosice. Jak vidíme, charakter provozu ze zeměpisného pohledu je výrazně severo-j jižní. Výše zmíněné nákladní spoje v Čáslavi staví spíše zřídka např. z provozních důvodů, jako je předjetí osobními vlaky. Dalším důvodem

⁵⁸ Siemens Mobility sells 1,000th Vectron locomotive. 4. 5. 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://press.siemens.com>

může být, jak se v železničářské mluvě říká, že cílová stanice „nebere“, je v ní plno, a vlaky tam musí čekat na trase, mnohdy i desítky kilometrů daleko. Posledním důvodem je poté nakládka zboží, třeba betonové prefabrikáty z Vrdů. Ukázali jsme si dálkové nákladní vlaky kategorií NEx (nákladní expres) a Pn (průběžný nákladní vlak). Velkou skupinou jsou takzvané manipulační vlaky (Mn). Jezdí obvykle na krátké vzdálenosti po lokálních tratích, ale nejsou výjimkou ani na hlavních. Z Čáslavi jsou dopravovány zpravidla do nejbližší vlakové stanice, tedy do Kolína nebo Havlíčkova Brodu. V čele těchto vlaků se mnohdy využívá lokomotiva řady 742 „Kocour“, která je využívána v Čáslavi k posunům.

3.8 Provoz na trati 236

Zde bude výčet všemožných řad lokomotiv a vozů podstatně kratší. Zatímco po kolejích tratě 230 projedou za den desítky vlaků (díky výlukám bude aktuálně tento počet přes 100 vlaků denně), na trati do Třemošnice budeme mluvit nejvýše o 26 spojích denně a 2 manipulačních vlacích do a z Vrdů, jezdících zpravidla také denně.

Provoz na trati je velmi jednoduchý. Všechny spoje jedou z Čáslavi do Třemošnice a zpět. V dopravní špice jsou vypravovány spoje každou hodinu. Pokud jedou v hodinovém intervalu, křížují se dva protijedoucí spoje v dopravně Skovice. V sedlech je naopak interval 120 minut. O víkendech je poté tento interval po celý den. Trať obsluhují dva motorové vozy řady 810 „Čugála“ z SÚ Kolín, které jsou deponovány právě v čáslavské remíze v nákladní obvodu. Řadě 810 se také někdy říká plevel českých kolejí, neboť tohoto značně nepohodlného dopravního prostředku bylo ve Vagónce Studénka během 70. let vyrobeno přes 600 kusů a důvod? Vcelku prostý. V 70. letech se hledala náhrada za „Hurvínky“ řady M 131.1 (označení podle šéfkonstruktéra ČKD Vojtěcha Kryšpína, jeho systém se využíval od roku 1921 do 31. prosince 1987), které obsluhovali vedlejší tratě s řídním provozem. Sice bylo v plánu pořídit těchto strojů jen něco přes 100, ale jejich nespornou výhodou byla cena. „Osmsetdesítky“ tak mají třeba motor z autobusu Karosa ŠM11, ale i další prvky jako je převodovka. Postupem času sešlo z výroby větších motorových vozů, a ČSD tak koupily naopak více těchto malých. Čas řady

810 přišel v 90. letech. V době, kdy železnice čelila podfinancování, odlivu cestujících a obecného, mimo jiné i politického nezájmu. Tam, kde dříve jezdily soupravy vozů s lokomotivou, najednou stačilo několik vozů řady 810⁵⁹ (popřípadě stejně vypadajících přípojných vozů, takové soupravě se říkalo ropovod). Žádná jiná řada se snad také nemůže pochlubit tolika modernizacemi a vzniku odvozených řad. Jedna za všechny – řada 814 Regionova. Sice vozů řady 810 dnes už zdaleka nejedí tolik, potkáme je na našich kolejích stále v dosti hojném počtu a nevypadá to, že by se právě z Čáslavi v nejbližších letech poroučely. Každý den tak jezdí 17 km dlouho trasu na třemošnické lokálce.

Zrušit nebo nezrušit lokálku, to je ta věčná otázka české železnice. Síť železnic u nás totiž odpovídá velmi často potřebám nákladní dopravy v 19. století, není tak divu, že některé lokální (podle zákona regionální tratě) vedou odnikud nikam a v podstatě už od 50. let se ruší (největší vlna rušení přišla v 70. letech). I aktuálně se vedou debaty o buď omezení provozu, zastavení provozu na nějaké trati, nebo o jejím prodeji či zrušení.⁶⁰ A celou dobu tyto akce budí vášně. Jestli trať 236 může něčemu vděčit za to, že se v jejím případě nemluví ani o jednom, je to firma GOLDBECK Prefabeton s. r. o. Ta již od 90. let patří do německého nadnárodního koncernu Goldbeck.⁶¹ Díky tomu se ve Vrdech vyrábí betonové prefabrikáty na stavby, které se do světa dostávají po vlečce Vrdy – Skovice a následně po trati 236 do Čáslavi. Jak jsem již psal, jezdí zde v průměru jeden vlak denně, což je na regionální trať velmi slušné. Nedá se říci, že by osobní vlaky do Třemošnice vozily snad vzduch, ale je jisté, že bez nákladní dopravy, by osud tratě byl značně nejistý.

⁵⁹ DOLEJŠÍ, Milan. *Nepohodlný symbol české železnice jubluje*, 6. 7. 2013 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci>

⁶⁰ SŮRA, Jan. *Středočeský kraj mění plány na zastavení provozu na lokálkách. Konec chce na 9 tratích, u 4 omezí dopravu*, 23. 6. 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://zdopravy.cz>

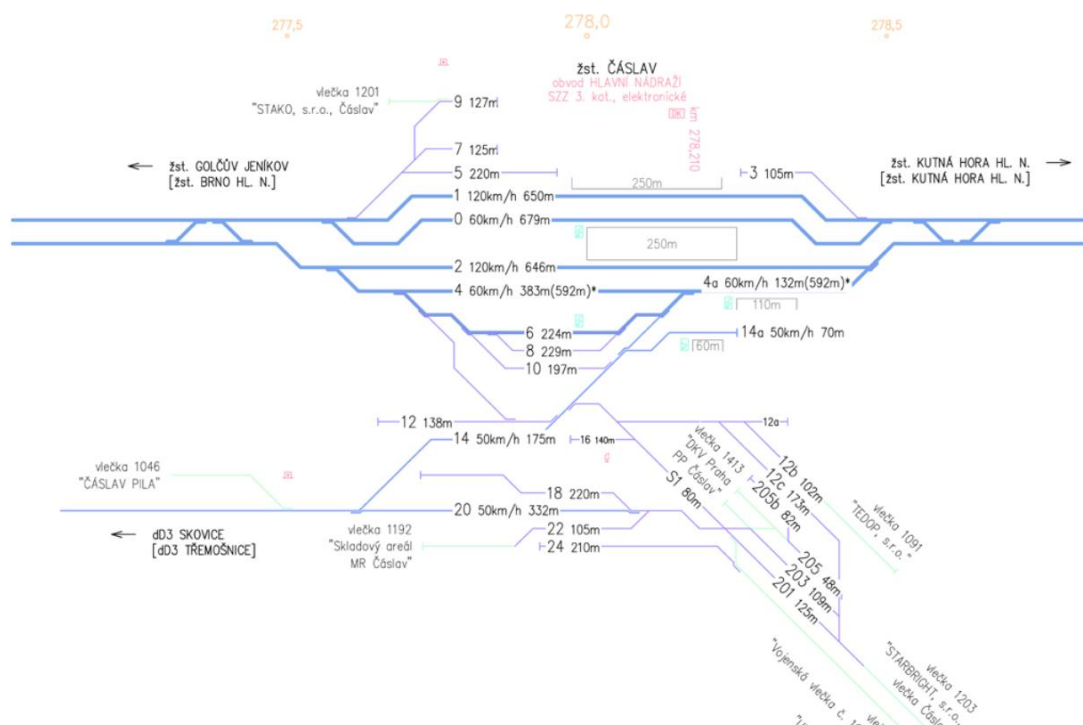
⁶¹ *Prefabeton, O společnosti*, 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <http://www.prefabeton.cz/prefa/>

4. BUDOUCNOST

4.1 Stanice Čáslav a přilehlé traťové úseky

Současnost čáslavské železnice jsme prošli vyčerpávajícím způsobem, a je tak čas se podívat, na co se mohou nejen cestující v Čáslavi a v jejím nejbližším okolí těšit v následujících letech. Poté, co se dlouhá léta peníze lily především do modernizací tranzitních koridorů, se dostává zhruba od roku 2010 i na další důležité tratě. Bohužel nám v Česku chybí dlouhodobá koncepce a modernizace tratí v Česku může vypadat nahodile. Přesně tak vypadají i tratě přes Vysočinu. Zatímco v některých úsecích se jezdí po novém svršku už pár let, jinde, jako třeba v Čáslavi, budeme ještě několik let čekat. Průběh přípravy staveb a co vlastně rozhoduje, kde se bude stavět dřív či později, si probereme později. Podíváme se teď na konkrétní změny. Vynecháme úsek tratě do Jeníkova, kde modernizace proběhla a budeme se soustředit na žst. Čáslav a přilehlý úsek do Kutné Hory.

Podle schválených plánů má doznat čáslavské nádraží poměrně razantních změn. Zatím nebyl schválený finální projekt, ale z dostupných zdrojů si můžeme udělat docela dobrou představu. Zásadní proměnou dojde obvod hlavního nádraží.



Obrázek 10: Budoucí kolejové uspořádání zst. Čáslav po modernizaci (www.metroprojekt.cz/public/files/documents/mpi-01-2017-web.pdf)

Ze staniční budovy se cestující ihned dostane na vnější nástupiště délky 250 m u 1. koleje. Dále následují koleje č. 0 a 2, mezi kterými se nachází ostrovní nástupiště stejné délky. U koleje č. 4a se poté má nacházet vnější nástupiště délky 110 m, u kterého by společně s nástupní hranou u koleje č. 0 dle zkušeností ze žst. Kolín mohly zastavovat, končit či začínat osobní vlaky a tyto koleje by měly tedy být předjízdny. Hlavní průjezdné koleje tak stále budou č. 1 a 2. Z nákresu je patrné, že současné koleje č. 5 a 3 se stanou kusými. Otázkou však zůstává, kde budou jejich zarážedla. Jisté je, že kolej č. 1 se posune blíže ke staniční budově, a to i díky 0. koleji, která ji posune blíže. Dále si musíme uvědomit, že nová nástupiště budou podstatně širší než ta aktuální, opět tedy další metry směrem k budově.

Poslední velkou změnu, kterou jsme zatím vynechali, je zrušení obvodu místního nádraží a přesunutí vlaků od Třemošnice ke kolejím tratě 230. To by mělo být realizováno výstavbou odbočky z koleje č. 12 do budoucí koleje č. 20 a vlaky budou končit u koleje č. 14a s vnějším nástupištěm délky 60 m. Z plánu také vidíme, že trať 236 by měla vlečku 1192 objíždět zprava (pohled při jízdě do stanice) namísto dnešní jízdy zleva. To jsou tedy největší změny v uspořádání kolejí. Rozsah elektrifikovaných kolejí zůstane stejný.

Všechna nástupiště by měla být propojena mimoúrovňově podchodem a jejich výška bude 550 mm nad temenem kolejiště, což znamená, že budou bezbariérová. Podchod však také nahradí stávající lávku typickou pro čáslavské nádraží.

Správu železnice přijde rekonstrukce na 1, 2 mld.⁶²

Blíže začátku stavby (podle letáku na stránkách SŽ rok 2022, avšak otázkou je, jak současný je tento odhad) je aktuálně staniční budova. Příběh nádražních budov je krásným příkladem, jak dlouhá byla cesta dělení unitárních ČD, s. o. na SŽDC, s. o. (později SŽ) starající se o infrastrukturu a ČD, a. s. provozující dopravu. K 1. lednu 2003 vznikla SŽDC, které z původních ČD připadly kolejiště, zastávky a nástupiště.⁶³ Starala se však jen o jejich modernizaci. Provozování (technickoprovozní obsluha a organizování a řízení dopravy (výpravčí, dispečeri)

⁶² *Rekonstrukce žst. Čáslav*, 12. 11. 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky>

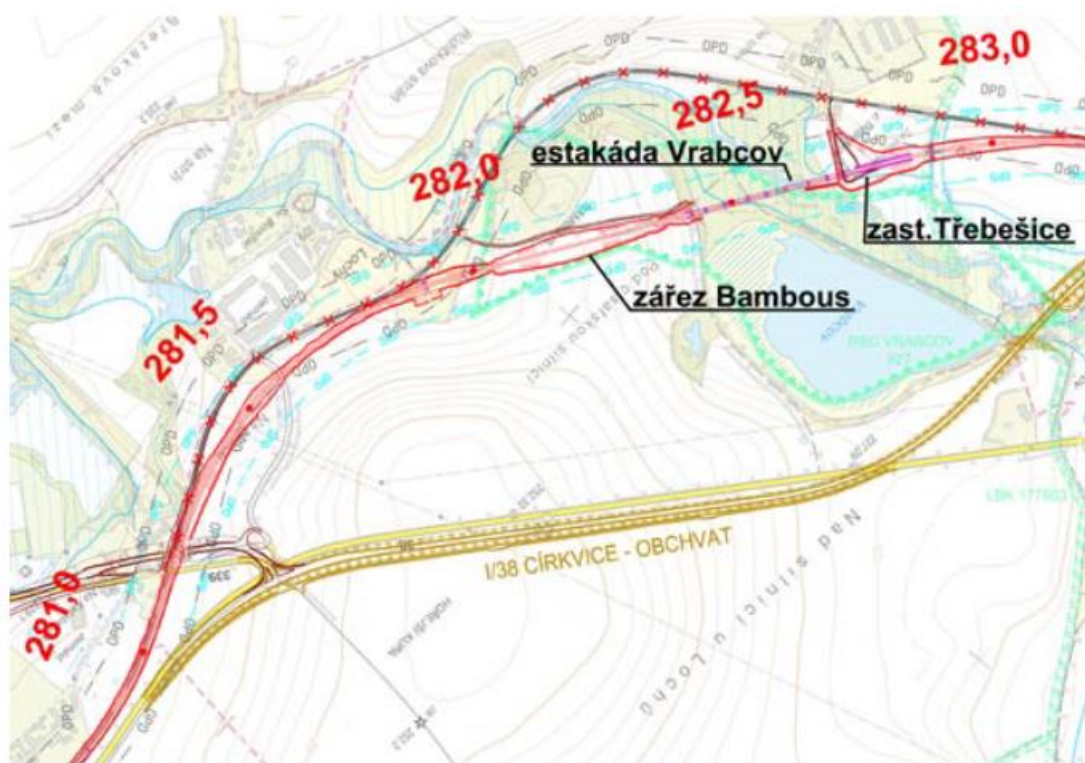
⁶³ *Vznik SŽDC*, 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas>

železniční dopravy objednávala u jiných společností. Prakticky 100 % sítě provozovala společnost ČD. 4. prosince 2007 rozhodla druhá vláda Mirka Topolánka, že k 1. dubnu 2008 dojde k převedení funkce provozovatele dráhy od ČD na SŽDC.⁶⁴ Ta se nově starala také o údržbu tratí a vydávání jízdních řádů, ale výpravčí a dispečeri zůstali pod ČD. O jejich přesun se postarala k 1. září 2011 vláda Petra Nečase. Uniformu tehdy převleklo na 9000 zaměstnanců. Nově u SŽDC pracovalo 18000 lidí. Poslední, co chybělo, byly budovy. K převodu nádražních budov došlo k 1. červenci 2016. Převedeno bylo 1569 nádražních budov a přes milionu čtverečních metrů pozemků v bezmála 950 lokalitách osobních nádraží v hodnotě 3,31 miliardy Kč včetně 316 zaměstnanců, kteří se o ně starali. Dělení ČD bylo po 13 letech hotovo.⁶⁵

Je to i jeden z důvodů, proč stav budov u nás je tak špatný. ČD zkrátka nechtěly investovat peníze do majetku, o který jednou přijdou. Teprve od roku 2016 se rozběhly naplno velké opravy budov. Během rekonstrukce čáslavské budovy by mělo dojít k výstavbě komerčního prostoru a podkrovního bytu, dále vznikne prostor pro zaměstnance Správy železnic, WC se přesunou do budovy. Podle zkušeností z jiných staveb určitě rekonstrukcí projde vnější plášť budovy i všechny interiéry.

⁶⁴ *Usnesení vlády České republiky ze dne 4. prosince 2007 č. 1352*, 4. 12. 2007 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://kormoran.vlada.cz/usneseni>

⁶⁵ *Vláda dnes schválila převod nádraží a souvisejícího majetku Českých drah na stát*, 21. 12. 2015 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy>



Obrázek 11: Náskres přeložky tratě u Loch
 (<https://www.metroprojekt.cz/public/files/documents/mpi-01-2017-web.pdf>)

Poslední stavbou, tentokrát v okolí Čáslavi, je projekt s názvem Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo), který má za cíl kompletní rekonstrukci traťového spodku a svršku a také dvou zastávek. Dnes je v celém úseku rychlost 100 km/h s lokálním propadem na 70 km/h v mezi kilometry 281,400 až 282,660 u důvodu 3 oblouků u osady Lochy. Nově by vlaky měly jezdit rychlostí 140 km/h, a to i díky přeložce právě u Loch. Trať se trvale zkrátí o 200 m. Po dokončení rekonstrukce dojde v celém úseku ke zkrácení jízdní doby o 4,5 minuty.⁶⁶

Při modernizacích tratí na našem území je velkým tématem také rušení přejezdů. Během této stavby by mělo ale dojít k poměrně velké redukci. Prvním zrušeným je přejezd P3717 v ulici Chotusická. Nahrazen bude pro pěší ve stejném místě podchodem a pro auta podjezdem o 120 m dále směrem na Kutnou Horu (vzhledem k tomu, že přejezd je ještě ve stanici, dojde k jeho odstranění asi při modernizaci stanice). Přestavba stanice a úsek do KH byl pár let zpět jedna stavba

⁶⁶ Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo), 18. 7. 2019 [cit. 2021-10-13]. Online: <https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky>

a následně došlo k jeho rozdělení na dvě akce). O přejezdu P3718 v ulici Nad Budínem se žádné zdroje nezmiňují. Hned k náhradě dvou přejezdů dojde u Kalabousku. Nejprve P3719 na silnici II/339 (přivaděč od silnice I/38 do Čáslavi) bude nahrazen nadjezdem a účelová komunikace do Loch, která odbočuje ze silnice 339, povede nově ve stopě opuštěné tratě až do vsi, a tím nahrají P3720. Přejezd P3721 u zastávky v Třebešicích zanikne v souvislosti s opuštěním stávající stopy. Další dva přejezdy (P3722 a 3723) budou zrušeny v příštím roce v souvislosti se stavbou obchvatu Církvice. První jmenovaný podle zdrojů bez náhrady, druhý (přivaděč do Kutné Hory), bude nahrazen nadjezdem.⁶⁷

Celkové náklady se pohybují kolem 1, 77 mld. Nutno podotknout, že jde o 2 roky starý odhad.

A nyní k tomu, proč by vše mohlo dopadnout trochu jinak. Modernizace stanice a přilehlého úseku se již několik let odsouvá. Ještě v roce 2016 se jako počátek stavby uváděl rok 2020. Nicméně už někdy v roce 2019, kdy Správa železnic spustila on-line mapu se všemi stavbami, objevil se v letáku ke stavbám rok 2023 (konec 2025) u stanice a rok 2026 (konec 2028) u tratě do KH. Nicméně zrovna u stanice ukazuje detail stavby při najetí myši na mapě rok 2025 (konec 2027), tedy jiný rok než leták, na který daný detail odkazuje. Dalo vcelku práci dostat se ke skutečnému stavu. Ten je následující. Před oběma stavbami dostane přednost stavba Rekonstrukce mostu km 287,291 trati Retz (ÖBB) – Kutná Hora. Tento most v žst. Kutná Hora hlavní nádraží převádí přes potok Vrchlice 6 staničních kolejí a je v havarijním stavu. Jeho rekonstrukce tak tedy hoří a je naplánována hned po skončení výluk na tratích I. TŽK a návratu expresů na tyto tratě. Dále je snaha, aby se stavba provedla současně s modernizací kutnohorské stanice, a snížil se tak počet výluk. Oba projekty by mohly být hotovy do roku 2025. Na řadu poté přijde Čáslav a také mezistaniční úsek.⁶⁸ Věcí, která může promluvit do konečné podoby modernizace Čáslavi, se říká vnitřní výnosové procento (představuje procentuální výnosnost projektu za celé hodnocené období). Protože všechny velké

⁶⁷ *Církvice, obchvat*, 2021 [cit. 2021-10-13]. On-line: <https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby>

⁶⁸ Interview autora s Ing. Vítem Janošem, Ph.D. (bytem Zbýšov), Čáslav 19. 10. 2021.

železniční projekty u nás jsou spolufinancovány EU, musí vnitřní výnosové procento dosáhnout 5,5 %, jinak na ně EU peníze neposkytne. S tímto si Správa železnice poradila třeba na IV. TŽK u stavby dvou tunelů u Českých Budějovic v celkové délce 8 km tak, že návratnost rozpočítala do více let. Podobným nepříjemnostem jsou ušetřeni třeba Rakušani, kteří na peníze z EU již nedosáhnou a mohou stavět nákladné projekty, u kterých vnitřní výnosové procento nedosahuje 5 %. Příprava dopravních staveb v Česku je běh na dlouho trať. Staví se u nás spíše než podle nějaké koncepce prostě podle toho, kde zrovna jsou potřebná razítka ke stavbě. Každá stavba má několik dílčích kroků a 4 velké. Jsou to studie (určí se výnosové %), EIA – posudek o vlivu na životní prostředí, ÚR – územní rozhodnutí a SP – stavební povolení. Výnosové procento se ale musí neustále přepočítávat až po stavební povolení podle aktuálních cen, může se stát, že najednou projekt přestane vycházet, protože cesta od studie k SP trvá dlouhá léta. Nutno zmínit, že u dálnic a vytižených tratí se nestane, že by výnosové procento najednou nevyšlo, ale u staveb, kde třeba už není tolik lidí, kteří ji využijí, riziko existuje. V případě Čáslavi tak vůbec nemusí dojít třeba na přivedení tratě 236 k trati 230 a s tím spojeným výrazně delším podchodem (musel by nahradit celou délku nadchodu), stejně tak se může v ohrožení octnout přeložka u Loch.

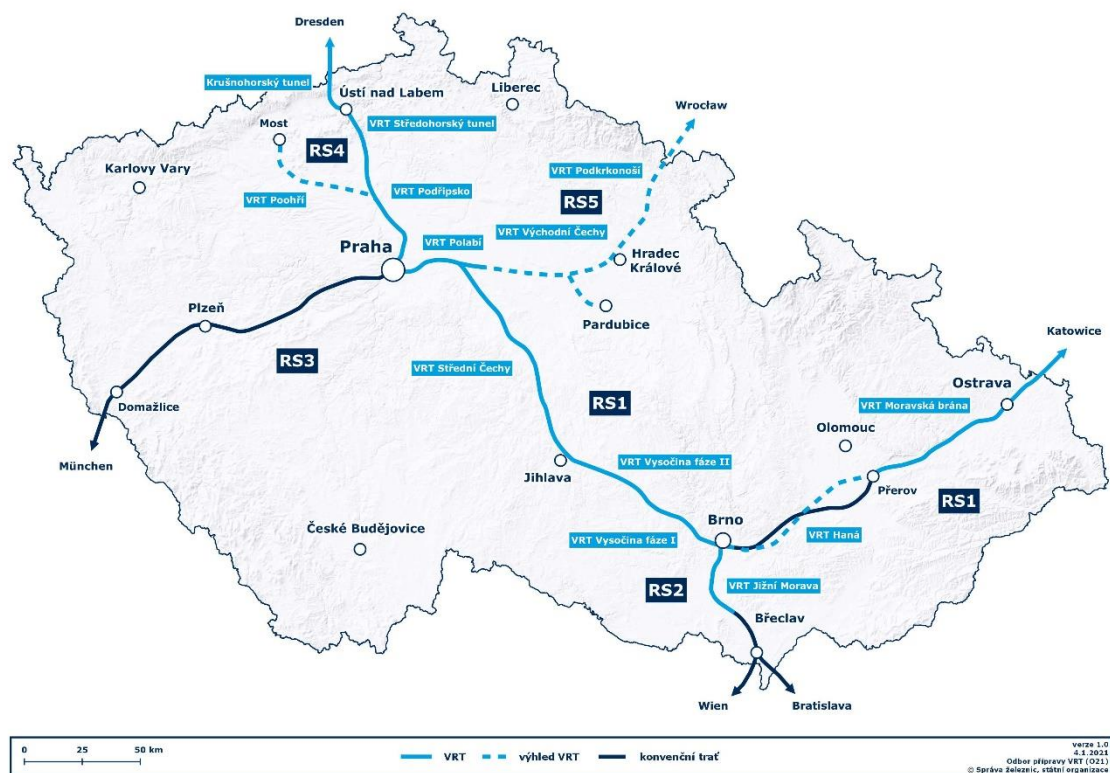
Můžeme tedy říct, že je ve hvězdách, jaké nádraží v Čáslavi budou cestující využívat v příštích letech. Prozatím je odhad začátku prací ve stanici kolem roku 2025 a na trati do KH „někdy potom“, snad v letech 2026 až 2028.

4.2 Vysokorychlostní tratě

Na jaře 2017 schválila vláda ČR plán na výstavbu vysokorychlostních tratí.⁶⁹ Systém dostal název Rychlá spojení (RS). V rámci něj má být během 25 let investováno astronomických 600 mld. Kč. Má být postaveno celkem 5 nových tratí: RS1 Praha – Brno – Ostrava, RS2 Brno – Břeclav a RS4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany včetně odbočné větve do Mostu. Poslední tratí je RS5 přes východní Čechy do polské Wroclawi, nicméně tato trať je na seznamu priorit jako poslední.

⁶⁹ *Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR má poprvé jasné obrysy, schválila ho vláda*, 22. 5. 2021 [cit. 2021-10-13]: On-line: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

Význam tratí spočívá především ve zrychlení osobní železniční dopravy (Praha – Brno na 1 hodinu, stejně tak do Drážďan), převedení expresní vlaků z tranzitních železničních koridorů, a tím uvolnit kapacitu příměstské a nákladní dopravě. Česká republika by se zařadila do elitního klubu států, které provozují železnice s vyšší rychlostí než 250 km/h.



Obrázek 12: mapa plánovaných VRT (autor Správa železnic)

V současné době jsou úseky 3 zmíněných tratí ve fázi územního plánování. Výjimkou jsou tzv. pilotní úseky Polabí (Praha – Poříčany), Moravská brána (Přerov – Ostrava) a Jižní Morava (Brno – Břeclav), kde probíhají geodetické průzkumy a projektování. Důležitým milníkem bude získání územního rozhodnutí, tedy chvíle, kdy začnou výkupy pozemků. Bude zajímavé sledovat, jak rychle výstavba s ohledem na legislativu bude probíhat. Zahájení prací na těchto úsecích je stanoveno na léta 2025 a 2027. Další úseky poté mají přijít na řadu na přelomu 20. a 30. let, poslední v letech 40. U pilotních úseků můžeme čekat největší tlak na výstavbu, neboť přínos těchto úseků bude viditelný i bez dostavby celé sítě.

Nedaleko Čáslavi by měla vést trať RS1, úsek Střední Čechy, s výstavbou od roku 2027. Správa železnic počítá s výstavbou terminálu Kutnohorsko, kde by stávaly zastávkové vlaky. Z pohledu přepravy z Čáslavi není ani tak zajímavý směr do Prahy, protože tam to bude vždy rychlejší po konvenční trati. Navíc se počítá, že rychlíky budou využívat VRT Polabí, ale jako zajímavý se nám jeví vlaky do Brna. Kdybychom započítali cestu autem či MHD k onomu terminálu, dejme 20–30 minut a sečetli ji s jízdou vlaku cca 1 hodina, jsme na 1:30 hodině, což je o plnou hodinu méně než teď

Projekt VRT je velmi ambiciózní a potřebný. Nicméně cesta ke kompletní síti bude velmi dlouhá a spletitá. Dají se očekávat především protesty občanů z dotčených obcí, do příprav zcela jistě promluví i ochránci přírody a nesmíme zapomenout na to nejdůležitější u těchto akcí – finance.

5. ZÁVĚR

Z předešlých kapitol můžeme vidět, jak se za nějakých 150 let proměnil charakter železniční dopravy na Čáslavsku, stejně ale také i v celém Česku. Zatímco v 19. století se železnice stavěly především pro potřeby nákladní dopravy a lokální tratě tak velmi často vedly k cukrovarům (Vrdy, Močovice), dnes se klade spíše důraz na přepravu osob a náklad byl upozaděn. Nezapomnělo se však na něj a při rekonstrukcích stanic dochází k prodlužování staničních kolejí, aby se na ně vešly delší nákladní vlaky. V současné době se železnice vystavěná v 19. století potýká s potřebami 21. století. Do budoucna se tak dá očekávat především rozvoj ve prospěch osobní přepravy, především výstavba VRT. Na řadu také přijde otázka lokálních tratí, které též odpovídají době vzniku a dávno pominuly důvody jejich stavby, a tak u některých i poptávka po jejich využívání. S rozmachem individuální automobilové dopravy ztratily konkurenceschopnost. Nicméně bychom se měli s těmito otázkami vypořádat. Z celkového hlediska je debata o té či oné lokalce s minimální nákladní dopravou obsluhující pár obcí se stovkami obyvatel zcela marginální, pokud ji porovnáme s diskuzemi o stavbách VRT nebo modernizacích hlavních tratí.

6. ZDROJE

a) Prameny

Železniční stanice Čáslav, *Staniční řád žst. Čáslav*, 2021, strojopis, nestr.

b) Literatura

KACETL, Jiří. *140 let Severozápadní dráhy*. Znojmo 2013

MIŠKOVSKÝ, Pavel. *Od zemské stezky k elektrické lokomotivě na okrese Kutná Hora*. Čáslav 1985 (seminární práce)

NAVRÁTIL, Martin. *120 let trati Čáslav Žleby Třemošnice*. Česká Třebová 2002

c) Internet

BRÁZDOVÁ, Tereza. *Sklářská tradice v Horním Bradle končí po více než 150 letech*, 5. 6. 2021 [cit. 09-10-2021]. On-line: <https://pardubice.rozhlas.cz/sklarska-tradice-v-hornim-bradle-konci-po-vice-nez-150-letech-8506296>

CEMPÍREK, Jaroslav. *Plzeňští strojevůdci*. On-line: <http://www.strojvedouciplzen.cz/index.php?page=fotografie&id=11260> (fotografie žst. Čáslav, 1972)

Církvice, obchvat, 2021 [cit. 2021-10-13]. On-line: <https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby>

Čáslav místní nádraží – Močovice, 5. 12. 2020 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://www.atlasdrah.net/cz/stredocesky>

Čáslav – Močovice, 10. 7. 2004 [cit. 09-10-2021]. On-line: <http://www.pshzd.cz/mocovice.html>

DOLEJŠÍ, Milan. *Nepohodlný symbol české železnice jubluje*, 6. 7. 2013 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci>

HARÁK, Martin. *Tlačíme na zvyšování rychlosti na koridoru pro dálkové i regionální spoje*, 25. 10. 2012 [cit. 09-10-2021]. On-line: <https://zeleznicar.cd.cz>

Jízdní řád 2021, 13. 12. 2020 [cit. 9-10-2021]. On-line: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad>

- Koněspřežní železnice*. 1. 10. 2021 [cit. 01-10-2021]. On-line: <http://encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/konesprezni-zeleznice>.
- K otevření Dráhy "povětrné"*, 10. 7. 2004 [cit. 09-10-2021]. On-line: <http://muzeum.mineral.cz/vapenictvi/zeleznohorske-vapno/zavratec-lanovka.php>
- Lepenkové jízdenky*, 13. 12. 2020 [cit. 13-12-2021]. On-line: <https://www.alanbutschek.cz/lepenky/lepenky.htm>
- Lokomotiva 363*, 2021 [cit. 2021-10-10]. https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_363 On-line: [wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_363](https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_363)
- Metroprojekt informuje*. 1. 1. 2017. On-line: <https://www.metroprojekt.cz/public/files/documents/mpi-01-2017-web.pdf> (plán přestavby stanice a přeložka tratě 230)
- NOVOTNÝ, Filip. *Řazení vlaku R 963 „Vysočina“*, 27. 4. 2021 [cit. 2021-10-10]. On-line: <https://www.zelpage.cz/razeni/21/vlaky/cd-963>
- Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR má poprvé jasné obrysy, schválila ho vláda*, 22. 5. 2021 [cit. 2021-10-13]: On-line: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy>
- Počet cestujících ve vlacích Českých drah loni stoupl na 182 milionů. Cestuje se častěji na delší vzdálenosti*, 30. 1. 2020 [cit. 13-12-2021]. On-line: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/3040481-pocet-cestujicich-ve-vlacich-ceskych-drah-loni-stoupl-na-182-milionu-cestuje-se>
- Prefabeton, O společnosti*, 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <http://www.prefabeton.cz/prefa/>
- Seznam provozovaných vleček k 6. 1. 2020*, [cit. 2021-10-10]. On-line: <https://www.ducr.cz, nestr>.
- Siemens Mobility sells 1,000th Vectron locomotive*. 4. 5. 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://press.siemens.com>
- SŮRA, Jan. *České dráhy objednaly až 180 vozů u konsorcia Siemens – Škoda za 12,5 miliardy, zvládnou rychlost až 230 km/h*, 12. 4. 2021 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>

- SŮRA, Jan. *Přehledně: Dráhy mluví o největší revoluci od nasazení Railjetů. Do provozu uvedou vlaky za 9 miliard*, 24. 9. 2021 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>
- SŮRA, Jan. *Ministerstvo dopravy vypsaló soutěž na rychlíky Praha – Brno, poprvé chce po dopravci nové vlaky*, 5. 10. 2021 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>
- SŮRA, Jan. *Středočeský kraj mění plány na zastavení provozu na lokálkách. Konec chce na 9 tratích, u 4 omezí dopravu*, 23. 6. 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://zdopravy.cz>
- SŮRA, Jan. *Velká vlna výluk na koridoru začne už v dubnu, do Brna se bude jezdit přes Vysočinu dva roky*, 7. 12. 2020 [cit. 09-10-2021]. On-line: <https://zdopravy.cz>
- SŮRA, Jan. *Zakázky za 7 miliard. Kellnerova Škoda dodá Českým drahám Regio Pantery i patrové vozy*, 29. 3. 2019 [cit. 2021-10-11]. On-line: <https://zdopravy.cz>
- Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)*, 18. 7. 2019 [cit. 2021-10-13]. On-line: <https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky>
- Rekonstrukce žst. Čáslav*, 12. 11. 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky>
- RUBEŠ, Václav. *Analýza nehod. Říkonín 1970: Tragédie expresu Pannonia*. 6. 1. 2016 [cit. 08-10-2021]. On-line: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/provoz-a-technika/analyza-nehod-%7C-rikonin-1970--tragedie-expresu-pannonia/-10186/21,0,/>
- Usnesení vlády České republiky ze dne 4. prosince 2007 č. 1352*, 4. 12. 2007 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://kormoran.vlada.cz/usneseni>
- VELŠOVÁ, Karolína. *Obrazem: Ráj nejen pro šotouše. Nadšenci z Chocně mají unikátní sbírku techniky*, 27. 10. 2021 [cit. 10-10-2021]. On-line: <https://www.denik.cz/regiony>
- Vláda dnes schválila převod nádraží a souvisejícího majetku Českých drah na stát*, 21. 12. 2015 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

Vznik SŽDC, 2021 [cit. 2021-10-12]. On-line: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas>

Zpráva o výsledcích šetření mimořádné události – Střetnutí vlaku Os 15900 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3737 mezi dopravnou D3 Skovice a žst. Čáslav místní nádraží 31. 1. 2018, 22. 11. 2018 [cit. 2021-10-15].
On-line: <http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy>

ŽABKA, Martin. *Od elektrizace pražského uzlu uplynulo 90 let*. 26. 10. 2018 [cit. 05-10-2021]. On-line <https://seznam.cd.cz/zeleznicar/historie/od-elektrizace-prazskeho-uzlu-uplynulo-90-let/-19190/24,0,,/>

d) Interview

Interview autora s Ing. Vítem Janošem, Ph.D. (bytem Zbýšov), Čáslav 19. 10. 2021

7. PŘÍLOHY

7.1 Označení vozů

Jak osobní, tak nákladní vozy mají samozřejmě své označení. Z něj už na první pohled můžeme poznat, o jaký vůz jde (vozová třída, patro, účel, délka a další vybavení). Označení každého vozu se skládá z velkých písmen, která jsou napříč Evropou více méně stejná:

A	Vůz 1. Třídy
B	Vůz 2. Třídy
D	Služební vůz
P/Post	Poštovní vůz
_R	Restaurační vůz v kombinaci s oddílem pro cestující, AR = s 1. Třídou
S/Sa- lon	Salonní vůz
WL_	Lůžkový vůz
WR	Jídelní vůz
DD	Otevřený patrový vůz pro přepravu automobilů

Druhá část označení poté obsahuje malá písmena, ta už se v jednotlivých státech Evropy liší:

a	Dvounápravový vůz
b	Vůz vybavený pro tělesně postižené osoby
c	Vůz se sedačkami upravitelnými jako místa k ležení (lehátka)
d	Vůz s prostorem pro jízdní kola
ee	Vůz se zásobováním energií z napájecího vedení (CZE)
f	Řídicí vůz
g	Vůz s alternativním oddílem pro zaměstnance obsluhy vlaku
h	Vůz vybavený pro tělesně postižené osoby
m	Vůz delší než 24,5 m
o	Dvoupodlažní vůz

p	Velkoprostorový vůz se středovou uličkou (pro dálkovou dopravu)
t	Velkoprostorový vůz se středovou uličkou (pro regionální dopravu)
x	Vůz lehké stavby pro motorové vlaky
z	Vůz se zásobováním energií z napájecího vedení (CZE)

Poslední částí označení vozu je pravý horní index, jež obsahuje 2 číslice. Význam první:

0	Historické vozy
1	Vozy první třídy
2	Vozy druhé třídy
3	Kombinované vozy první a druhé třídy
4	Kombinované vozy osobní a služební
5	Dvounápravové a úzkorozchodné vozy
6	Vojenské vozy
7	Přípojně a řídicí určené pro soupravy s motorovými vozy
8	Speciální vozy (jídelní, barové, lůžkové, lehátkové...)
9	Služební a poštovní vozy

A dvojčíslí na konci:

00–49	Vozy uzpůsobené pro mezinárodní provoz (RIC)
50–89	Vozy vhodné pouze pro vnitrostátní provoz
90–99	Patrové vozy, řídicí vozy nebo zvláštní vozy

Na závěr si ukážeme i několik příkladů.

Vůz Bdmtee²⁸¹

B	Vůz 2. Třídy
dmtee	Prostor pro jízdní kola; delší než 24, 5 m; velkoprostorový se střední uličkou, zásobování energií z napájecího vedení
281	Vůz druhé třídy, vhodný pro vnitrostátní provoz

Ampz¹⁴³

A	Vůz 1. třídy
mpz	delší než 24, 5 m; velkoprostorový se střední uličkou, zásobování energií z napájecího vedení
143	Vůz 1. třídy, uzpůsobený pro mezinárodní provoz

7.2 Označení lokomotiv

Stejně jako vozy i lokomotivy mají své značení. Současný systém se používá od 1. ledna 1988. Do té doby se hnací vozidla označovala podle systému Vojtěcha Kryšpína, jehož označení se užívalo od roku 1923 a skládalo se ze tří částí: písmenech (E = elektrická stejnosměrná lokomotiva, T = lokomotiva se spalovacím motorem) a čísel určující počet hnaných náprav, maximální rychlost a hmotnost na nápravu v tunách. Současné označení má tedy tento význam, 1. číslice:







1	Elektrická lokomotiva na stejnosměrný proud
2	Elektrická lokomotiva na střídavý proud
3	Elektrická lokomotiva dvou – či vícesystémová
4	Elektrická jednotka nebo vůz na stejnosměrný proud
5	Elektrická jednotka nebo vůz na střídavý proud
6	Elektrická jednotka nebo vůz dvou – či vícesystémová
7	Motorová lokomotiva
8	Motorová jednotka nebo vůz
9	Řídicí vůz (od roku 2009 řídicí vůz jednotky)
0	Vložený (nemotorový) vůz (od roku 2009 vložený vůz jednotky)


2. a 3. číslice je tzv. konstrukční skupina, která ale neříká nic o charakteristice vozidla. 4. – 6. číslice označuje evidenční číslo, tedy o kolikátý stroj příslušné řady jde a poslední číslice je kontrolní, která se vypočítává na základě vzorce.

Pro příklad použijeme nejpočetnější řadu lokomotiv u nás, tedy 362, konkrétně 362 118-2. Trojka nám napovídá, že se jedná o elektrickou lokomotivu dvou – či vícesystémová, 62 je konstrukční skupina. Dále byla vyrobena jako 118. kus své řady a kontrolní číslo je 2.

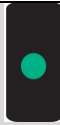


7.3 Některé návěstní znaky a návěsti pro traťovou rychlost v žst. Čáslav

Hlavní návěstidla:



	Stůj (červené světlo)	Vlaku je zakázáno projet za návěstidlo. Čelo vlaku musí zastavit ještě před návěstidlem.
	Výstraha (horní žluté světlo)	Vlak smí jet kolem návěstidla a v obvodu výhybek k němu přilehlých maximální dovolenou rychlostí a musí zastavit před příštím hlavním návěstidlem, zakazujícím jízdu
	Volno (zelené světlo)	Vlak smí jet kolem tohoto i příštího návěstidla a v obvodech výhybek k nim přilehlých maximální dovolenou rychlostí.
	Rychlost 40 km/h a volno (zelené světlo, pod ním žluté světlo)	Vlak smí jet kolem návěstidla a v obvodu výhybek k němu přilehlých rychlostí nejvýše 40 km/h, u následujícího návěstidla pak smí jet maximální dovolenou rychlostí.
	Rychlost 40 km/h A výstraha (žluté světlo, Pod ním žluté světlo)	Vlak smí jet kolem návěstidla a v obvodu výhybek k němu přilehlých rychlostí nejvýše 40 km/h a musí zastavit před následujícím hlavním návěstidlem, zakazujícím jízdu.
	Rychlost 60 km/h a volno (zelené světlo, pod ním žluté světlo)	Vlak smí jet kolem návěstidla a v obvodu výhybek k němu přilehlých rychlostí nejvýše 80 km/h, u následujícího návěstidla pak smí jet maximální dovolenou rychlostí.

	žluté světlo doplněné žlutým pruhem)	
	Rychlost 60 km/h A výstraha (žluté světlo, Pod ním žluté světlo Doplněné žlutým pruhem)	Vlak smí jet kolem návěstidla a v obvodu výhybek k němu přilehlých rychlostí nejvýše 60 km/h a musí zastavit před následujícím hlavním návěstidlem, zakazujícím jízdu.


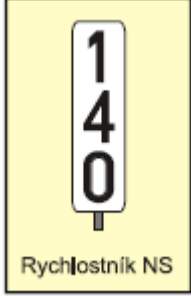


Oddílová návěstidla:

	Volno (zelené světlo)	2 a více oddílů před vlakem je volných. Vlak smí projet do následujícího oddílu.
	Výstraha (žluté světlo)	Oddíl před vlakem je volný. Vlak smí projet do následujícího oddílu.
	Stůj (červené světlo)	Oddíl před vlakem je obsazený. Vlak musí zastavit před návěstidlem. Poté může pokračovat dle rozhledových podmínek.

Posunovací návěstidla:

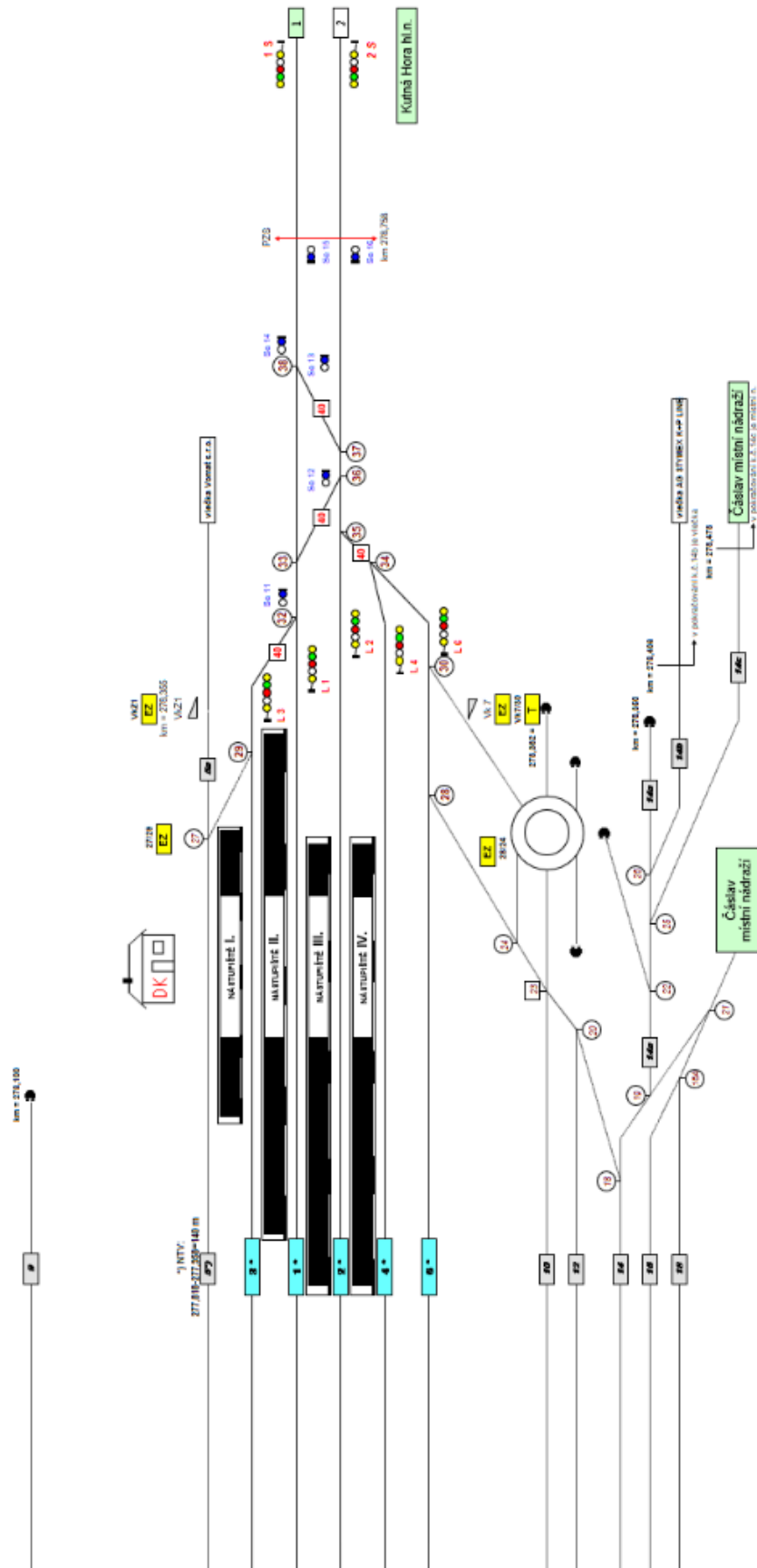
	Posun zakázán (modré světlo)	Zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem.
	Posun dovolen (bílé světlo)	Dovoluje posun

Návěsti pro traťovou rychlost:

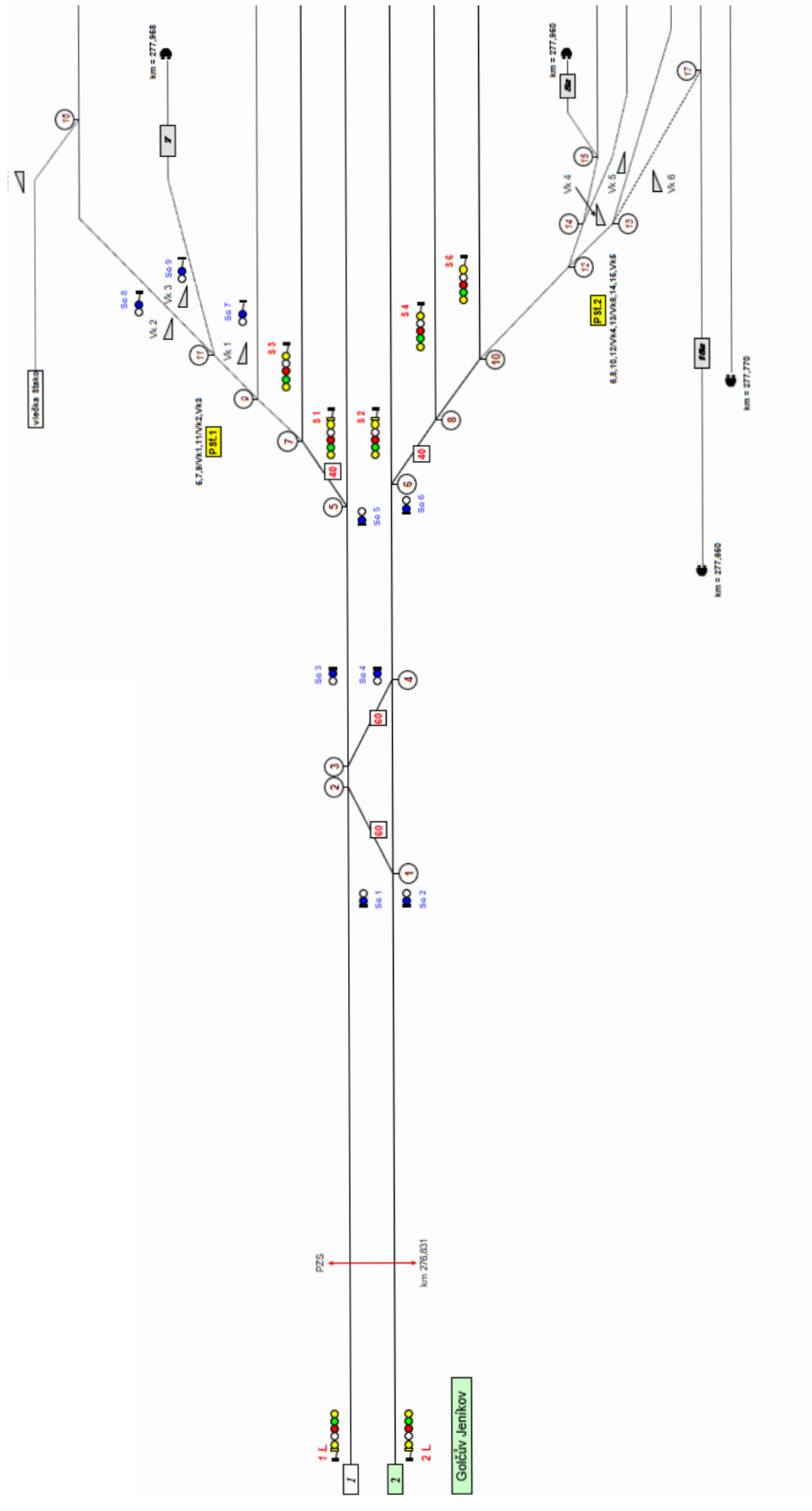
	<p>Návěst traťová rychlost (bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo)</p>	<p>Přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.</p>
	<p>Návěst Traťová rychlost (bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou)</p>	<p>Přikazuje strojvedoucímu soupravy s naklápěcími skříněmi nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem</p>
	<p>Návěst Očekávejte traťovou rychlost (žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlost)</p>	<p>Předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku N.</p>
	<p>Návěst Očekávejte traťovou rychlost (žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti)</p>	<p>Předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku NS.</p>

7.4 Mapy a plány

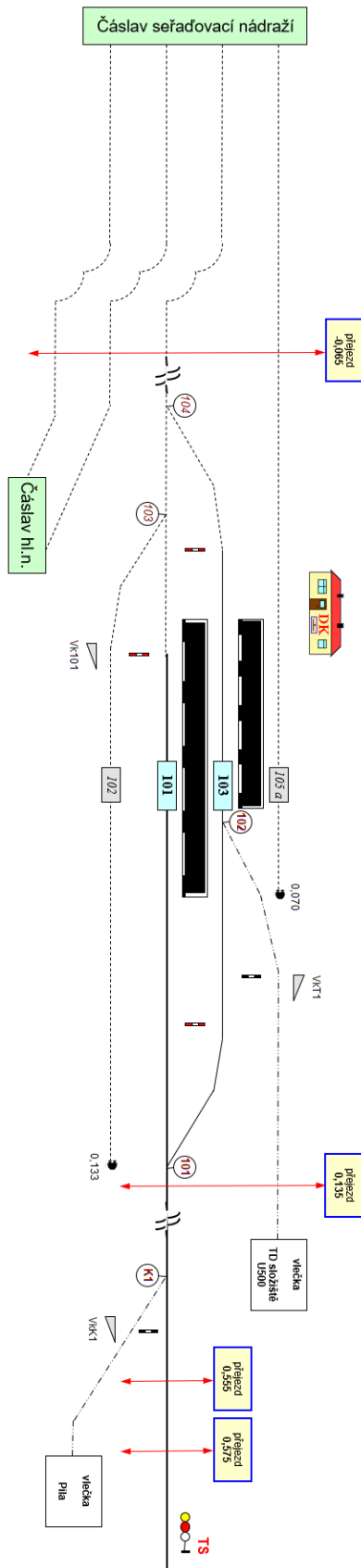
Plán žst. Čáslav



Obrázek 13: Kutnohorské zhlaví žst. Čáslav



Obrázek 14: Jeníkovské zhlaví žst. Čáslav



Obrázek 15: Místní nádraží, bez odjezdových návěstidel instalovaných na podzim 2020

7.5 Fotografie



Obrázek 16: Pohled z lavy směrem na Golčův Jeníkov (foto autora)



Obrázek 17: Pohled z lávky směrem na Kutnou Horu (foto autorů)



Obrázek 18: nepoužívaný vodná jeřáb pro parní lokomotivy (foto autora)



Obrázek 19: pracoviště výpravčího pro obvod hlavního nádraží (foto autora)



Obrázek 20: motorový vůz řady 810 připravený k odjezdu do Třemošnice (foto autora)



Obrázek 21: depo pro vozy řady 810 a nákladní obvod (foto autora)



Obrázek 22: konec nákladního obvodu, vpravo kolej na vojenské letiště, vlevo kolej na vlečce do Zenitu, dříve do Močovic (foto autora)



Obrázek 23: koleje na vlečce do Zenitu, po pravé koleji se dříve jezdilo do Močovic (foto autora)



Obrázek 24: kolejnice na u brány na druhé straně areálu Zenitu, pravděpodobně původní z tratě do Močovic (foto autora)



Obrázek 25: souběh tratě 236 a silnice I/17, rok 1985, nadjezd obchvatu samozřejmě chybí (foto Pavel Miškovský)



Obrázek 26: staniční budova, rok 1985 (foto Pavel Mikšovský)



Obrázek 27: přejezd P3717 v ulici Chotusická s mechanickými závorami, tedy před rokem 1984, nalevo závorářské pracoviště (foto Pavel Miškovský)