

## 100 let ČSD

Jeden z prvních zákonů nové Československé republiky byl i ten, který říkal, že všechny zákony, vyhlášky a předpisy bývalého Rakouskouherska zůstávají v platnosti. Když dva dny po vyhlášení samostatné republiky 30. října 1918 byly ustaveny Československé státní dráhy, bylo jasné, že i zde zůstanou v platnosti všechny železniční předpisy a vyhlášky. Vzniklo ministerstvo železnic a prvním ministrem byl jmenován Izidor Zahradník. Ministerstvo nemělo zpočátku plný vliv na dění na železnici. Na konci roku 1918 a začátkem roku 1919 byla situace v některých částech země nestabilní. Byla to jižní část Slovenska, kde vojska maďarské republiky RAD bojovaly ve snaze změnit hranice státu. Také pokus o ustavení slovenské republiky RAD a pokusy o změnu politického systému. Nejuvýchodnější část republiky, Zakarpatské Ukrajina byla republice oficiálně přiřknuta až v roce 1920. Nestabilní bylo i Těšínsko a zejména severozápadní Čechy. Zde občané německé národnosti vyhlásili vlastní stát Deutsch Böhmen. A stalo se to již 29. října 1918. Ustavili i svou zemskou vládu a ta podle hesla - kdo má v ruce dráhu, je pánem, převzala do své správy železnice okrsků Cheb, Litoměřice, Liberec a Trutnov, pro které zřídila svá ředitelství v Ústí, Liberci a Chebu. Vedením železničního ředitelství v Ústí byl jmenován typický sudeták Friedrich Hromatka. Jeho první výnos nařizoval složení slibu německo rakouskému státu a veškeré finanční účetnictví vést přes ústřední banku německých spořitelů Dresden bank v Ústí. Přednostou dopravy byl jmenován inspektor Janitschek ze Střekova. V půlce listopadu došlo k přesunu ředitelství z Ústí do Teplic. Zde Dr. Geutebrück založil Severo západní a severočeské ředitelství státních drah v Teplicích. Do jejich působnosti mělo spadat celkem 1515,6 km tratí. Přítrž všem těmto odstředivým jevům učinily až jednotky československé armády. V Ústí proběhlo

vyhlášení nové republiky až 11. prosince 1918. Další problémové místo byla Šumava, kde byly pokusy o vytvoření provincie Böhmenwaldgau. Tady nemusely nastoupit zbraně, ale vše bylo vyřešeno pragmatickou dohodou kterou vyjednal Dr.Ing. Jan Bašta, generální ředitel drah. Dohoda stála na potřebě vyřešit nedostatek uhlí v Bavorsku a nedostatek zbraní v Čechách. Byla dohodnuta výměna uhlí za zbraně, za dva vozy uhlí jeden vagon se zbraněmi a střelivem. 28.listopadu 1918 byly v Alžbětíně poprvé měněny vozy s uhlím za vozy se zbraněmi. Jedna směna byla vždy 20 vozů s uhlím za 10 vozů se zbraněmi. Poslední výměny proběhla 29. prosince 1918 a celkem proběhlo 11 „obchodů“. Zbraně pak byly určeny hlavně pro sokolské pluky, které odcházely bojovat na Slovensko s maďarskými bolševiky.

Z toho je vidět, že vznik ČSD byl spojen se složitou poválečnou situací a skutečností, že železnice v posledních letech Velké války byly zcela podřízeny potřebám armády. Československý stát převzal téměř celou železniční síť bývalých c.k. Státních drah a také maďarských královských drah, tedy těch, které se nacházely na území republiky.

V prosinci 1920 byl přijat zákon č. 690/1920, který umožňoval zestátnit jakoukoliv železnici, která slouží veřejné dopravě a začlenit ji do sítě ČSD. Současně s tím se měnily názvy stanic na české a slovenské, na územích s německým obyvatelstvem zůstaly zachovány dvojjazyčné názvy. V roce 1921 převzaly ČSD provoz na Košicko-bohumínské dráze, ke znárodnění došlo ovšem až v roce 1945. Jiné velké soukromé železniční společnosti jako byly Ústecko - teplická a Buštěhradská dráha zůstaly v prvních letech republiky ještě soukromé, ale k jejich zestátnění došlo k 1.1.1923. Na základě zákona č. 156/1925 pak bylo následně zestátněno 48 místních drah v českých zemích.

Železniční síť byla již z doby Rakousko-Uherska prakticky vybudovaná, ale pro potřeby nového státu nebyla zcela vyhovující. Většina tratí měla hlavní směřování směr Vídeň a Budapešť. Pro dopravu ve směru východ - západ zde bylo jednokolejné spojení z Plzně přes Prahu, Českou Třebovou a Olomouc a dále navazující KBD, která navíc vedla velice náročným terénem.

V roce 1920 byl přijat stavební program zaměřený na zdvoukolejnění již stávajících tratí v délce 350 km. Součástí byla i modernizace důležitých úseků. Jako první byla zahájena přestavba úseku Břeclav - Kůty a Kůty - Devínská Nová Ves - 1921. Přestavba trati Praha - Brno - Břeclav - Bratislava byla zahájena v roce 1924, dokončeno 27.10.1936. V letech 1927 - 1929 byla postavena spojovací dráha z Veselí nad Moravou do Nového Města nad Váhom. Trať Vsetín - Bylnice zprovozněna roku 1928. Významnou akcí bylo dvoukolejné spojení v úseku Horní Lideč - Púchov dokončené v roce 1937, které umožnilo napojení na trať z Žiliny do Bratislavy. Hlavní trať na sever Čech z Kralup do Vraňan byla zdvojkoľejněna v roce 1929 a úsek Hrobce - Lovosice dokončen 1934 a Vraňany - Hrobce v roce 1940. Druhá kolej Zdice - Plzeň v roce 1932. V roce 1937 se začalo se stavbou druhé koleje mezi Brnem a Veselím nad Moravou. Mezi důležité projekty patřila modernizace, zdvojkoľejnění a částečná novostavba na trati Brno - Křižanov - Havlíčkův Brod. S pracemi se začalo v roce 1938, ale v roce 1943 byly práce z důvodu války přerušeny a celá stavba byla dokončena až v roce 1953, ovšem již jako socialistická stavba mládeže. Dokončení dvoukolejky z Vraňan do Hrobců je až v roce 1940 a úsek Lovosice přes Ústí n.L. na státní hranici dokončen v roce 1943.

Jedním z projektů modernizace byla i postupná elektrizace uzlu Praha v letech 1924 - 1928 napětím 1 500 V stejnosměrných. V Praze se objevily první elektrické lokomotivy, tedy včetně těch na

bateriový pohon. V původním projektu se počítalo i s elektrizací tratě z Prahy do Plzně. Na stavbu však nebyly peníze a realizace byla přesunuta na pozdější dobu.

Od roku 1927 začaly ČSD provozovat také státní autobusovou dopravu. Postupně získaly převahu nad státní sítí poštovních autobusových linek, které vznikaly od roku 1908. Také proto v letech 1933 - 34 byla poštovní autobusová doprava začleněna do ČSD. Tak byla autobusová doprava sjednocena. Po dobu druhé světové války provozovaly autobusovou dopravu jak Českomoravské dráhy, tak i Slovenská železnice. Po válce přešla autobusová síť opět pod ČSD. Během roku 1949 byla autobusová doprava převedena pod nové podniky ČSAD.

Lokomotivní park zdědily ČSD značně různorodý. Bylo jen málo řad lokomotiv, kterých bylo „hodně“. Šlo o řadu 434.0 a 354.0. Úkol zněl sjednotit řady hnacích vozidel, jednak výrobou nových typů, ale také rekonstrukcemi těch starších. První novou lokomotivní řadou byly stroje 365.0 v počtu 20 kusů v roce 1921. Další nové typy, které se vyráběly v meziválečném období byly např. stroje řady 354.1 v počtu přes 200 kusů v letech 1921 - 1941, 423.0 z let 1921 - 1946 v počtu 231 kusů a další řady 434.1, 387.0, 534.0, 486.0, 456.0.

Jako jedna z prvních železničních správ v Evropě začaly ČSD s motorizací provozu. První pokusy proběhly již v roce 1920, ale velký rozvoj se uskutečnil o pár let později. Do pravidelného provozu se první motorové vozy M 210.0 dostaly v září 1925 na trati Zaječí - Hodonín. A pak už šel vývoj velice rychle dopředu. Vznikaly nové dvou i čtyřnápravové motorové vozy : M 220.1,2,3, M 140.0,2, M 120.0,2,3, M 130.0,2, M 230.0,1, M 221.1,2, M 131.0, M 130.1,2,3, M 120.5, M 232.0,1,2, M 242.0, M 251.0,1, M 222.0. Legendární věžák řady M 120.4 se pak rozšířil po celé síti a v 30. letech již motorové vozy dominovaly na mnoha místních tratích. V roce 1932 byly vyrobeny

první dva motorové vozy s elektrickým přenosem výkonu řady M 244.0. ČSD si následně objednaly větší a rychlejší motorové vozy. Na kolejích se tak objevily vozy řad M 234.0, M 251.2 a M 264.0, ale i motoráky s elektrickým přenosem výkonu řad, legendární Modré šípy, M 273.0, M 274.0, M 275.0 až po jedinečný M 290.0. Slovenská strela vyjela na trať Praha Bratislava v roce 1936. Tento stroj byl po dlouhou dobu naším nejrychlejším vlakem mezi těmito dvěma městy. Jeho elektromechanický přenos výkonu nazývaný podle svého tvůrce se nazýval Sousedík. Posledním předválečným motorovým vozem byl stroj řady M 260.0 s čistě mechanickým přenosem výkonu.

### Období druhé světové války

Po podepsání Mnichovské dohody 30.září 1938 musely ČSD vyklidit obsazená území a předat Německým říšským drahám 877 lokomotiv, 136 motorových a 158 přívěsných vozů, 117 rychlíkových, 2160 osobních a 23 500 nákladních vozů. Republika přišla o 30 % svého území, přičemž na loupeži našeho území se podílelo také Polsko a Maďarsko. 15. března 1939 po obsazení zbytku republiky byl zřízen Protektorát Čechy a Morava a následně vznikl i samostatný Slovenský stát. ČSD se rozdělily na Českomoravské dráhy. Od 1 září 1939 byly postupně odstaveny všechny motorové vozy, protože pohonné hmoty byly určeny jen pro válku. To se týkalo i Slovenské strelly. Železnice se dostaly pod kontrolu nacistické správy, jako strategicky důležitý prostředek k zásobování vojska. Od roku 1944 se území dnešních Čech stávalo cílem mnoha leteckých náletů, především významných dopravních uzlů, nebo stanic, které sousedily s významnými průmyslovými podniky. Těžce bylo poškozeno nádraží v Pardubicích, kde mimo hmotné škody bylo i 200 obětí. Ještě více byly zasaženy stanice na území dnešních severozápadních Čech, např. stanice Cheb, Karlovy Vary, Most, Plzeň i Ústí n.L. ( 15. a 17.dubna 1945), ale také České Budějovice, Beroun. A právě nálety na prostor podkrušnohoří

donutily německou správu ke zřízení pobočky koncentračního tábora Terezín přímo v Ústí n.L. v objektu dnešního ústeckého depa. O tom se zmiňuje v jednom ze svých dopisů Petr Jilemnický, v němž píše : když slyším Ústí nad Labem, vzpomínám si, jak jsme tam chodili z Terezína a těžce dřeli na trati ... Dvě dodnes zachované budovy tohoto tábora jsou přímo proti lokomotivnímu pomníku v areálu depa Ústí n.L.

### ČSD po II. Světové válce

Po porážce Německa bylo Československo obnoveno v původních hranicích kromě Podkarpatské Rusi a došlo i k obnovení ČSD. Hlavním úkolem bylo zprovoznění poškozených tratí. V celé republice bylo evidováno přes tři a půl tisíce kilometrů poškozených tratí. Z původních asi 94 tisíc nákladních vozů jich zbylo jen 17,5 tisíce. Podobná situace byla i v lokomotivním parku. Do konce roku se podařilo většinu tratí alespoň provizorně opravit a v prosinci byla ze škodovky dodána první poválečná lokomotiva 534.0301. Těch bylo v následujících dvou letech dodáno 228 ks. V roce 1948 byla dodána série 60 kusů lokomotiv řady 433.0. Z dalších typů parních nákladních lokomotiv to byly 556.0 vyrobené v počtu 510 ks, ale byly potřeba i stroje pro osobní dopravu. Ty zastoupily řady 477.0, 475.1, 498.0 a 498.1.

Pro provoz na vedlejších tratích bylo v letech 1948 - 1956 v Tatře Kopřivnice a Vagonka Studénka vyrobeno 549 ks dvounápravových motorových vozů řady M 131.1. Velká byla rovněž série motorových vozů M 262.0 (238 kusů) a také M 284.0 a 284.1 zastaralé koncepce z let 1947 - 1951 z Královopolské.

V roce 1952 dochází k velké reorganizaci sítě ČSD. Byla zrušena ředitelství drah a vznikly dráha Košická, Ostravská, Pražská, Plzeňská a Ústecká. Byly také zřízeny Energoúseky, v roce 1956

přejmenované na Elektroúseky. A ve služebních hodnostech jsme zrušili přednosty a po sovětském vzoru byli zavedeni náčelníci a celé ČSD se staly polovojenskou organizací.

### Elektrizace ČSD

Hned v prvních poválečných měsících bylo zahájeno projektování elektrizace na Slovensku, v roce 1946 bylo rozhodnuto o elektrizaci celé trati z Prahy do Čierne nad Tisou. Při projektu bylo využito projektu předválečného a také návrhu na elektrizaci železnic Slovenského štátu z let 1941 - 1943. Zvolený napájecí systém byl 3000 V stejnosměrných. Zároveň s tím byly objednány nové elektrické lokomotivy.

První úsek elektrifikované trati Žilina - Liptovský Mikuláš byl předán do provozu v dubnu 1955, v únoru 1956 byl zprovozněn celý úsek Žilina - Spišská Nová Ves. V Čechách byla dána do provozu trať z Prahy do České Třebové 7.11.1957, kdy trať projel slavnostní vlak. Ale pro spoustu závad byl pravidelný provoz zahájen až 19.března 1958. Na konci roku 1958 byla dokončena elektrifikace úseku z Kolína přes Nymburk do Ústí n.L. První elektrický vlak do Ústí n.L. přijel 30.12.1958. Slavnostní vlak s ministrem Vlasákem vezla lokomotiva E 499.087 s nymburským strojvedoucím Rychetským. O den později přivezl ústecký strojvedoucí Josef Kratina s lokomotivou E 499.099 první nákladní vlak. Plzeňská škodovka (tehdy s názvem závody V.I.Lenina) pak dlouhé roky přímo chrlila stovky elektrických lokomotiv jak pro ČSD, tak i pro zahraničí i pro československé provozy. Stokusová série E 499.0, E 499.1 60 ks, E 469.1 85 ks, E 469.2 55 ks, E 469.3 30 ks. Několika set kusá série lokomotiv řad E 669.0,1,2,3, E 479.0,1, E 469.5.

V roce 1963 byla zahájena elektrizace jižní části republiky střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. První střídavý úsek byl Blovice -

Koterov, kde si lokomotivka dělala zkoušky s prvními prototypy střídavých elektrických lokomotiv s původním označením E 479.0, později přeznačené na S 479.0. Následovala elektrifikace trat'ového úseku z Kutné Hory přes Havlíčkův Brod do Jihlavy, zprovozněná v roce 1965. V roce 1967 byl dán do provozu úsek z Havlíčkova Brodu přes Brno do Bratislavy a také do Břeclavi. Na tyto nové úseky dodala škodovka nové a elegantní lokomotivy řad S 489.0 a S 499.0.

Stejnoseměrná a střídavá trakční soustava se poprvé setkaly ve stanici Kutná Hora. Následovala styková místa Nedakonice u Uherského Hradiště, na trati za Berounem směr Plzeň, z Třebové do Brna za Svitavy a na trati z Ústí do Chebu je to za stanicí KDAŇ - Prunéřov. Ovšem !!! úplně první stykové místo nebylo na trati, ale v Třebušicích na předávacím nádraží Washington, kde bylo a je stykové místo 3 kV ss ČSD a 1,5 kV ss důlní dráhy.

### Motorizace ČSD

V šedesátých letech dochází k velkému rozvoji motorizace a téměř monopolním výrobcem se stává pražská ČKD. Po několika pokusných typech dieselových lokomotiv jako např. T 434.0 přicházejí velké série spolehlivých lokomotiv řad T 435.0, T 458.0,1, T 444.0, T 444.02, T 444.1, T 466.0,2, a nakonec stroje pro těžký posun a vlaky, lokomotivy T 669.0,1. Pro osobní dopravu jsou to stroje řad T 678.0, T 679.0 a početná série T 478.1,2,3,4. Také pokus o výkonnější a rychlejší stroj T 499.0. Ten však narazil na nepřítele zvaného RVHP a početnou americko-ukrajinskou konkurenci v podobě lokomotiv řady T 679.1. První sergej byl dodán 18.3.1966 do depa Zvolen a bylo jich dodáno 660 ks, včetně variant pro široký rozchod.

Rok 1974 byl nejen rokem tuhé normalizace, ale na dráze také rokem změn. Byl vydán předpis o unifikaci nátěrů hnacích vozidel. Tedy



stejnoseměrné budou celé tmavě zelené, střídavé červené, motorové lokomotivy a vozy tmavě vínové. První taková celozelená elektrická lokomotiva byla E 469.103 a do depa Ústí dorazila z dílen Vrůtky 12. července 1974. Ihned dostaly nelichotivou přezdívku „zelené ropuchy“, bez ohledu na typ. V tomto roce došlo také k velké dopravní události. Od grafikonu bylo otočeno číslování kolejí. Ze sudých se staly liché a naopak.

Nelze opomenout, že souběžně s elektrifikací docházelo k budování nového zabezpečovacího systému ve stanicích a na trati. Liniový vlakový zabezpečovač je dodnes nepřekonaný systém.

### Přeložky tratí

Nepříliš známou skutečností jsou velké železniční přeložky tratí, zejména na severu republiky. Jak se u nás říká, Ústecko - teplická dráha vznikla kvůli uhlí, a kvůli uhlí musely její tratě ustupovat. Jedna trať dokonce dvakrát. První přeložka byla v úseku Třebušice - Vrskaň, kde na začátku 60. let byla posunuta o pár desítek metrů. V tomto nedlouhém úseku trati však byly neustálé problémy s pohyblivým svahem a trvaly přes dvacet let do zprovoznění nové přeložky. Velká přeložka byla vybudována mezi stanicemi Oldřichov u Duchcova a Most přes nově vybudované nádraží v Bílině. Po nové trati se začalo jezdit od nového grafikonu 1968/69. Následovala stavba nového osobního nádraží v Mostě. V polovině 70. let začala výstavba nové přeložky mezi Ústí n.L. a Bohosudovem, dána do provozu ke grafikonu 1982/83. Na tomto úseku bylo postaveno nové předimenzované nádraží Chabařovice a navíc daleko od města. Před Chabařovickým nádražím vede dlouhý most přes místní rybníky. Ke konci 80. let začala stavba přeložky z České Lípy do Zákup. Napojení na původní trať je u zastávky Vlčí Důl - Dobranov. Na nové přeložce

vznikla nová výhybna Žízníkov. Jako jediná z předchozích přeložek nevznikla kvůli uhlí, ale kvůli snazší přepravě uranové rudy ze stanice Brniště. Další velká přeložka byla postavena na trati bývalé Buštěhradské dráhy - také kvůli uhlí - z Nového Sedla do Sokolova. Tady nechybí tunel a hluboký zářez ve skalním masivu. Zatím poslední přeložka byla dána do provozu ke grafikonu 1989/90 na trati Třebušice - Chomutov. Nový úsek trati je veden na náspu nasypaném na dno vytěženého povrchového domu. V místech kde je trať nejbližší zámku Jezeří, je tento násep vysoký 180 metrů. Dlouho tam byla čtyřkolejná trať, ale používaly se jen dvě koleje a druhé dvě procházely podbíjením a opravami. Dlouhé roky tam kvůli sedání podloží byla rychlost 40 km/h. Od roku 1985 byl na ČSD zaveden nový systém označování vozů a lokomotiv a zanikl zajímavý systém označování Kryšpín.

Změna politického systému zastihla ČSD naprosto nepřipravené pro drážní konkurenci. Bylo to mimo jiné i proto, že od 70. let se technický rozvoj drážní sítě zastavil. Zatím co jinde šli cestou zvyšování rychlosti vlaků, u ČSD se šlo opačným směrem. Na mnoha úsecích tak docházelo ke snižování traťových rychlostí.

### Konec ČSD a vznik ČD

Rok 1992 byl posledním rokem, kdy jsme měli jednotné ČSD. Rozdělení státu se týkalo i železnice, vznikly dvě nástupnické organizace, České dráhy a Železnice Slovenské republiky. Snaha vyrovnat se vyspělým železničním společnostem vedla ČD k velikým investicím jak do obnovy a modernizace tratí i zabezpečovacího zařízení. Totéž v oblasti hnacích a tažených vozidel přichází až v posledních letech. To však už není historie, ale současnost.

Josef Oliva, strojvedoucí Ústí n.L. v.v.

