

Loket předměstí 10. května 1997 – motorový vůz 820.020 foto J. Čech

Pomalou se blíží konec roku, a to je nejlepší příležitost k zamyšlení nad tím, co končící rok přinesl nového, na co můžeme v dobrém či špatném vzpomínat a co by se mohlo v roce příštím zlepšit.

Byl to rok velice rušný se spoustou událostí, které významně ovlivnily i situaci kolem kolejí. Dlouhotrvající napětí mezi managementem Českých drah a řadovými zaměstnanci vyvrcholilo únorovou stávkou, která sice výrazně narušila chod celého národního hospodářství a jistě byla jednou z příčin hospodářského poklesu, ke kterému během roku došlo, ale na druhou stranu ukázala, že železnice není až tak nepostradatelná, jak si mnozí mysleli. Z jejího vyhodnocení totiž například vyplynulo, že třetí čtvrtin obyvatel se stávka s úplným zastavením železniční dopravy vůbec nedotkla a těch,



Co rok dal (a vzal)

Na stávku navázala řada dalších jednání směřujících nejen k personálním změnám v resortu, ale také k řešení situace těch tratí, u kterých vedení Českých drah vykazovalo velkou ztrátovost. A tak byl úplně zastaven provoz nejprve na úzkorozchodce Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, od června na trati Loket – Nové Sedlo a v úseku Mělník – Mšeno; ve všech případech České dráhy argumentovaly zejména špatným stavem trati a nedostatkem financí na jejich opravu. Zatímco pro loketskou trať to je řešení (alespoň zatím) definitivní, o trať do Nové Bystřice i do Mšena projeví vážný zájem soukromí dopravci, a tak už v červnu provoz do Nové Bystřice převzaly Jindřichohradecké místní dráhy, avšak pro opravu tratě do Mšena ČD kdesi našly alespoň nezbytné prostředky a v září tu provoz obnovily samy. Od konce září byl pak zastaven provoz na tratích do Svobody nad Úpou a do Harrachova – také o jejich převzetí usilovalo několik soukromých společností, takže provoz do Svobody nad Úpou byl obnoven 12. prosince 1997 a do Harrachova mají vlaky začít jez-



Na provoz v úseku Loket – Krásný Jez zbyly už jen vzpomínky. Snímek motorového vozu 820.020 byl pořízen 10. května 1997 na zastávce v Horním Slavkově foto J. Čech

Loučná nad Desnou 10. července 1997 foto J. Březina

kterým způsobila vážnější problémy, bylo jen asi 10 %. V praxi se prokázalo, že v osobní dopravě je železnice do značné míry nahraditelná jinými druhy dopravy (ale už málo se zkoumalo, za jakých podmínek a hlavně za kolik). V nákladní dopravě měly největší problémy podniky, odkázané na velké objemy přeprav materiálu (hutě, palivoenergetický komplex apod.), tedy právě ten segment přepravní, který má pro další existenci železniční dopravy rozhodující význam.

