



Zničený úsek trati mezi Petrovem nad Desnou a Rapotínem
foto J. Březina

nistra dopravy neměla být obnovena ani jedna z nich, další vývoj situace toto stanovisko nepotvrdil. Úsek Kunov – Vrbno pod Pradědem již opravuje nájemce OKD Doprava (má být zprovozněn ještě do konce roku) a o privatizaci a obnově zbylých úseků se nyní jedná.

Počet osob, které České dráhy přepravují, neustále klesá. Bezespory se na tom podepsalo zvýšení jízdného k 1. září, jakož i druhá změna jízdního řádu, která na mnoha místech znamenala ztrátu spojení a cestující si museli hledat jiné způsoby dopravy než vlak. V souvislosti s privatizací výše zmíněných úseků se však potvrdilo to, čím argumentují odboráři šéfové i prostí železničáři – že na mnoha tratích k zajištění rentabilnějšího provozu většinou stačí jen trocha snahy a zájmu. Zejména

dit krátce po Novém roce. Nečekaným zvratem v průběhu privatizace bylo, že České dráhy pronajaly Jindřichovradecským místním dráhám provoz také na trati do Obrataně (od 23. října).

Na dalších tratích byl provoz zastaven v červenci v důsledku velkých záplav, které doslova paralyzovaly život na velké části Moravy a Slezska i na některých místech Čech. Velká voda poničila mnoho mostních objektů a v jednom případě odnesla i zemní těleso tratě. Samozřejmě byl obnoven provoz na hlavním tahu mezi Prahou, Ostravou a hraničními přechody do Polska a na Slovensko, byť zatím provizorně a v některých místech jen po jedné koleji. Úsek z Ostružné do Branné je v provozu od 4. listopadu a trať z Rudy nad Moravou do Hanušovic byla slavnostně zprovozněna 17. listopadu a na zbývajícím úseku Hanušovice – Branná byl provoz obnoven 19. prosince 1997.

Záplavy ovšem zničily také regionální tratě do Vrbna pod Pradědem, do Koutů nad Desnou a Sobotína. Zatímco podle vyjádření mi-



Zničený most přes Odru na hraničním přechodu Bohumín – Chalupki 9. srpna 1997
foto P. Mitáček



Nástupiště v Ostravě-Svinově v červenci 1997
foto Z. Bernatík

je důležité, aby jednotlivé přípoje skutečně navazovaly bez zbytečných časových ztrát, podobně v nákladní přepravě má rozhodující význam způsob jednání s přepravci. Také finanční náklady na opravu havarijního stavu nebývají tak vysoké, jak uváděli někteří vedoucí pracovníci Českých drah – publikované stamilionové částky jsou totiž kalkulovány pro úplnou obnovu celé trati, zatímco ve skutečně havarijním stavu bývají jen některá místa a nutná částka k jejich opravě je minimálně o dva řády nižší.

Po dodávce nových motorových vozů řady 843, jakož i vozů přípojných a řídicích (řady