# Jak dál na Slavkovské dráze?

V závěru května uplynulo již 22 let od okamžiku, kdy byla zavedena výluka na Slavkovské dráze, tedy na regionální trati z Krásného Jezu do Lokte. Stalo se tak z důvodu nevyhovujícího stavu infrastruktury, zejména železničního svršku, s tím, že v dohledné době dojde k opravě trati. Pro tento účel byla také díky úsilí tehdejšího poslance Ing. Rudolfa Tomíčka jako zvláštní kapitola do státního rozpočtu pro rok 1999 zařazena částka 49 milionů korun. Tehdejší České dráhy ale tyto finance použily pro jiné účely a tak trať postupně dále chátrala, zarůstala vegetací a také se stala terčem zlodějů, kteří nejdříve demontovali zařízení odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky, později pak i součásti železničního svršku. Z trati tak zmizelo nejen drobné kolejivo, ale i stovky metrů kolejnic. Vrcholným kouskem zlodějů pak byla krádež ocelového mostu v úseku Horní Slavkov zastávka – Údolí, která se před několika lety udála za asistence policie. Pachatelé se jí při kontrole prokázali falešnou smlouvou s provozovatelem dráhy.

Přerušení železniční dopravy se tak stalo velkým handicapem nejen pro město Horní Slavkov, ale i pro celou oblast Slavkovského lesa. Přepravu cestujících po několik let ještě zajišťovala náhradní autobusová doprava, podnikatelské subjekty, které do této doby využívaly služeb železnice, musely přejít na přepravu silničními kamiony. Těžká nákladní doprava měla vliv na zhoršování životního prostředí i na stav komunikací spojujících Horní Slavkov s Bečovem nad Teplou nebo s Loktem.

Ještě před zavedením dlouhodobé výluky se objevily snahy a udržení, resp. obnovení provozu. Aktivní byly, kromě zmíněného poslance, zejména město Horní Slavkov a Hospodářská a sociální rada Sokolovska. Stranou těchto snah nezůstali ani železniční odboráři. Snažení všech zainteresovaných přineslo dílčí výsledky. V roce 2006 byl v rámci opravných prací Správy tratí Karlovy Vary obnoven cca kilometr dlouhý úsek z nádraží Loket do zastávky a nákladiště Loket předměstí, kde vznikl tzv. miniterminál s možností přestupu z vlaků na autobusy a naopak. O sedm let později, v roce 2013, pak došlo k obnově více než šestikilometrového úseku z Krásného Jezu do zastávky Ležnice, která byla při této příležitosti přejmenovaná na Horní Slavkov–Kounice. Na trati je zavedena sezónní víkendová osobní doprava (jež však pro odlehlost zastávky od města nemá pro zdejší občany valného významu); z vlečky firmy Legios jsou po kolejích ke konečné montáži do Loun odváženy zde vyráběné kotle železničních cisteren.

***V roce 2013, po dlouhých 16 letech, došlo k obnově více než šestikilometrového úseku z Krásného Jezu do zastávky Ležnice, která byla při té příležitosti přejmenována na Horní Slavkov-Kounice.***

Od té doby proběhla opět řada dalších jednání, která mají za cíl obnovu dopravy na zbývajícím úseku Slavkovské dráhy.

Snahou radnice je, aby v první etapě byly vlaky dovedeny až na hornoslavkovské nádraží, které leží uprostřed města, mezi jeho historickou a novou částí. Před několika lety byl dokonce v úseku mezi Kounicí a stanicí Horní Slavkov Správou železniční dopravní cesty snesen železniční svršek, což je nutným předstupněm budoucí obnovy (tentokrát se tak ovšem stalo z důvodu množících se krádeží ocelového materiálu). Karlovarský kraj má zájem na obnově celé zbývající trati z Kounice až do Lokte předměstí (9 km). Podmínkou provozovatele dráhy bylo, aby se kraj zavázal, že v případě rekonstrukce trati zde objedná provoz osobních vlaků v rámci základní dopravní obslužnosti. Kraj takto v loňském roce učinil, kdy se zavázal, že na trati celotýdenně objedná 4 páry osobních vlaků. Bohužel ze strany SŽDC se objevuje neochota se tímto problémem zabývat, neochota napravit to, co porušením ustanovení zákona o drahách způsobila. Objevují se různá „hausnumera“, kolik by obnova stála. Jedná se o částky od 200 do 400 milionů korun. Uvážíme–li, že oprava úseku z Krásného Jezu na Kounici stála 22 mil. Kč, jsou tato čísla značně nadnesená. Lze se domnívat, že toto je záměr. Nebude se zde jednat o investici, ale pouze o opravu, na kterou lze použít (stejně jako na úseku obnoveném před šesti lety) užitý materiál z hlavních tratí.

Vzhledem k přípravě těžby lithia v okolí Horního Slavkova má trať velký potenciál i v nákladní dopravě. Z hlediska technologie i rychlosti přepravy bude vhodnější vytěženou surovinu dopravit nejkratší cestou přímo do vlakotvorné stanice Nové Sedlo u Lokte, než složitě přes Krásný Jez a karlovarské dolní nádraží. Hlásí se i další zájemci o nákladní dopravu, včetně společnosti Legios, která plánuje v místním závodě zvýšit výrobu cisteren. Současně má Slavkovská dráha význam i pro turistický ruch v regionu, kdy je spojnicí mezi atraktivními lokalitami, jakou jsou městská památková rezervace Loket se známým hradem, Bečov nad Teplou s hradem, zámkem, botanickou zahradou a několika muzei. V jejím okolí je i několik přírodních památek. Trať je unikátní i po technické stránce, kdy v relativně krátkém úseku se nachází několik tunelů, velkých kamenných viaduktů a dalších zajímavých staveb.

**Robert Koutný**

***Souběžně s tratí Počerady - Vrskmaň je od 70. let v provozu nová vlečka Počerady - Čepirohy, po níž se dopravovalo uhlí do počeradské elektrárny.***

# Nenápadnou lokálku na Mostecku pohltila rozšiřující se těžba hnědého uhlí

1. března roku 1887 přijel z Počerad do Vrskmaně první vlak. Za zrodem lokálky spojující městečko Vrskmaň na dráze Ústecko–teplické s Počerady na dráze Plzeňsko–březenské stála především přeprava uhlí a cukrové řepy. Lokální dráha na okraji mostecké uhelné pánve byla vybudována výhradně ze soukromých prostředků a prioritní přepravou pro ni byla nákladní přeprava. Vozilo se po ní například uhlí z dolu Běta, který byl napojen vlečkou v km 15,837 (mezi zastávkou Okořín a nádražím místní dráhy ve Vrskmani) a také cukrovka do Havraně (km 7,846) v době řepných kampaní. Tolik stručná vizitka bývalé severočeské lokálky Počerady – Havraň – Vrskmaň.

***Ze zhruba osmnáctikilometrové tratě dnes zbylo jen několik náspů a propustků.***

Uhlí stálo za vznikem lokálky a paradoxně i za jejím zánikem. Postupné rozšiřování povrchových hnědouhelných dolů v okolí Mostu (Důl Vršany a Důl Jan Šverma) nakonec udělalo nad lokálkou definitivní kříž. Po roce 1960, kdy byla na trati zastavena osobní doprava (údajně k 1. lednu; některé historické prameny ale uvádějí ukončení osobní dopravy až v roce 1963), ještě nějaký čas fungovala doprava nákladní, byť jen v podobě vlečky.

Vlečkový provoz na úseku Havraň – Vrskmaň (km 7,846 až 17,575) definitivně zanikl až v roce 1984, lokálka se tak nedožila ani sto let. Tou dobou už souběžně s tratí Počerady – Vrskmaň byla od sedmdesátých let v provozu nová vlečka Počerady – Čepirohy dopravující uhlí do počeradské elektrárny (vlečka je v provozu dodnes). Postupující těžba v dolech Vršany a Jan Šverma (časem došlo k propojení obou dolů; v roce 1999 se doly sloučily a samostatný Důl Jan Šverma organizačně zanikl) nakonec pohltila i část hlavní tratě Ústecko–teplické dráhy mezi Jirkovem a Komořany, včetně odbočné stanice Vrskmaň.

Dodejme, že lokálka měla ve Vrskmani samostatné nádraží o čtyřech kolejích a spojku do paralelně ležícího „velkého“ nádraží na bývalé Ústecko–teplické dráze. Ze zhruba osmnáctikilometrové tratě dnes zbylo jen několik náspů, propustků a v archivu hromádka starých dokumentů a fotografií. Část tratě nyní slouží jako cyklostezka. Konkrétně úsek Polerady – Malé Březno (u Mostu nz.), dlouhý zhruba osm kilometrů, je součástí cyklostezky 3106. Část původní tratě kopíruje i nová cyklostezka Vrskmaň – Strupčice (výstavba cyklostezky Chomutov – Strupčice proběhla v letech 2014 až 2016), která vede přímo po okraji dolu Vršanská uhelná. Od Chomutova, respektive od Otvic, pak po trase bývalé Ústecko–teplické dráhy vede až k obci Vrskmaň (cca 3,5 km) in–line stezka/cyklostezka (3114).

Zajímavostí lokálky Počerady – Polerady – Havraň – Vrskmaň je, že se v Poleradech narodil známý konstruktér drezín Josef Wohanka (1842–1931). Ze skromných poměrů rodiny venkovského učitele se Josef Wohanka vypracoval mezi českou podnikatelskou a společenskou elitu 1. republiky. V roce 1866 založil firmu Wohanka a Brosch, později přejmenovanou na Wohanka a spol., která obchodovala s kůžemi, cukrovarskými stroji, řepnými semeny a drezínami. Jméno Wohanka bylo ale synonymem především pro drezíny. Josef Wohanka zemřel 2. ledna 1931 ve věku 89 let a pochován je na Vyšehradě.

*Nádražní budova v Poleradech – vedle silnice na bývalé Třískolupy*

**Michael Mareš**

# Z Vidnavy se stalo neviditelné město, turisté se mu vyhýbají

Na konferenci ŽESNADu ve Špindlerově Mlýně(https://zdopravy.cz/on–line–zeleznicni–nakladni–dopravci–resi–nejvetsi–potize–na–tuzemskych–koleji–28659/) se nechal slyšet poslanec Ing Martin Kolovratník (ANO 2011), že je v Česku moc tratí a síť by se měla zmenšit. To řekne pan poslanec v současné době, kdy jsou na dálnicích až dvacetikilometrové fronty zaviněné kamionovou i dálkovou autobusovou dopravou a přebujelou individuální dopravou (nemalý vliv má i jízda bezplatně přidělených služebních aut až domů!) na denním pořádku? To řekne poslanec České republiky, kdy v Evropě bojují již i děti neustálými školními stávkami proti změně klimatu?

Jeho slova patrně padají na úrodnou půdu ministerstva dopravy, kde, ač již není ministrem pan Ťok, se spřádají plány na vyvolání správního řízení na rušení tratí, o něž „není zájem“. Jako první má padnout čtyřkilometrová trať ve výspě Rychlebského výběžku, a to Velká Kraš–Vidnava, odbočující z důležité „dřevařské“ lokálky Lipová Lázně – Velká Kraš – Javorník ve Slezsku.

Vidnava byla do roku 1945 významné město, ležící na tehdy významné trati vedoucí do pruského, nyní polského velkého města Nisy. Trať do Nisy byla přerušena okamžitě v květnu 1945 a spojení již nebylo po roce 1945 obnoveno, ač o něj občané po roce 1989 projevili zájem, trať na polském území ještě nějakou dobu byla v provozu, ale nepřežila železniční chaos v Polsku v 90. letech 20. století. Na nádraží ve Vidnavě bylo dokonce v 80. letech 20. století vybudováno velkolepé železniční muzeum sdělovací a zabezpečovací techniky, které bylo nesmyslně počátkem 21. století zrušeno a přesunutu do Hradce Králové a to navíc mimo oči veřejnosti. Muzeum ve Vidnavě bylo tehdy i tahákem pro turisty a dopravní odborníky.

V roce 2010 došlo z důvodu rozvratu železnice vlivem nekoncepční krajské politiky Olomouckého kraje ke zrušení osobní dopravy do Vidnavy, ač vlakem lidé jezdili a měli výhodné spojení do hospodářského, kulturního a lázeňského centra Jeseníků, do (obec s rozšířenou působností) města Jeseník. Kraj ušetřil 4 (!) kilometry z objednávky vlaků do Vidnavy a z Vidnavy se od té doby stalo neviditelné město, turisté se mu vyhýbají a železniční turisté ho smazali z mapy úplně, místní občané přešli nuceně na jinou dopravu, většinou automobilovou. Olomoucký kraj dokázal, že ho jeho výspa nezajímá, a stát nyní skrz ministerstvo dopravy vzkazuje občanům a turistům – nezajímáte nás.

Rušit trať v chudých oblastech je politicky nekorektní, ekologicky škodlivé a hospodářsky sebevražedné. Po hlášce poslance Kolovratníka mě napadá rok 1997, kdy tehdejší předseda vlády Václav Klaus (tehdy ODS) chtěl rušit tratě a pro zasmání odborníků naivně argumentoval: **„Jel jsem z Jičína do Prahy a pořád jsem přejížděl nějakou trať, je tady moc tratí...“** No nic, pak vyvolal železniční stávku a pád své poslední vlády. Nastoupil Miloš Zeman (tehdy ČSSD) a ten si již dal pozor a postoj politiků k tratím rehabilitoval a zařídil konečně modernizaci regionálních tratí, které se po vstupu do EU v roce 2004 zásadně modernizují, existují ale lobbistické síly, které chtějí tento evropský trend (v Německu požadují dopravní svazy přepravců reaktivizaci mnoha zrušených tratí) návratu k železnici zvrátit.

**Martin Kubík**

# Reakce MD ČR na článek o Vidnavě: O žádném spřádání plánů na vyvolání správního řízení na rušení tratí, o něž není zájem, nevíme

Na Ministerstvo dopravy, jako příslušnému správnímu orgánu, doputovaly dvě žádosti ve věci zrušení dráhy – ona Velká Kraš – Vidnava, a pak trať Kralovice – Mladotice. Tyto žádosti jsme v rámci správního řízení povinni řešit a rozhodnout, což také činíme. V současné době jsme ve fázi před vydáním finálního rozhodnutí u této dráhy (Velká Kraš – Vidnava), tedy připravujeme dané rozhodnutí.

Jinak, co se týče přístupu či strategie ministerstva dopravy u málo využívaných a nevyužívaných drah obecně, doporučila bych dotaz směřovat spíše na SŽDC, protože ta je majoritním vlastníkem a provozovatelem železniční sítě v ČR. Podle zákona o dráhách lze dráhu zrušit jen na návrh jejího vlastníka. Lze doplnit, že v současné době je Poslaneckou sněmovnou projednávána novela zákona o dráhách, kde byl mimo jiné načten poslanecký pozměňovací návrh tzv. konzervace dráhy – institutu určitého „mezistupně“ před definitivním úředním zrušením dráhy.

A co se týče vlastního popis procesu předcházejícího zrušení dráhy, ten je vcelku velmi jednoduchý. V zásadě se jedná o poměrně standardní správní řízení o žádosti. Správnímu orgánu (v tomto případě MD) je adresována žádost ve věci zrušení dráhy či její části a ten je povinen v rámci správného řízení vydat o této žádosti rozhodnutí. Problémem je spíše samotný reálný průběh, kdy záměr zrušit dráhu vždy vzbudí značné množství nesouhlasných stanovisek, které není snadné vypořádat.

**Lenka Rezková**,
vedoucí tiskového oddělení
a tisková mluvčí MD ČR

***V roce 1945 byla ve Vidnavě zastavena přeshraniční doprava. Snímek Michael Mareš***

# Pro tratě, na nichž dochází ke křižování protijedoucích vlaků, je předpis D3 špatný

Každá nehodová událost na železnici vyvolá zájem veřejných sdělovacích prostředků. Po střetnutí vlaků na trati z Čáslavi do Třemošnice tomu nebylo jinak.

Provoz na této trati je prováděn dle předpisu D3 „Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, jenž označuji jako „Předpis pro složitější řízení drážní dopravy“. Na „trati D3“ jsem sice nikdy nepracoval, nicméně z textu tohoto předpisu, ale především nezbytného „Prováděcího nařízení“ (PND3), které je pro každou trať jiné, plyne, že pro zaměstnance vykonávající dopravní službu je práce mnohem náročnější a rizikovější než na trati provozované dle předpisu D1 (v minulosti i D2). Tratě „dle D3“ nejsou výjimkou ani v zahraničí (Německo, Rakousko). Nicméně snaha o provozní úspory „provozovatelů dráhy“ vede ve svém důsledku k absurditám, nad nimiž zůstává rozum stát. Příkladem je styk dvou „tratí dle D3“ mezi Českem a Německem = Dolní Poustevna – Sebnitz. Zřejmě světový unikát. Samotná „místní úprava“ (Dodatkové ujednání), jíž se musí zaměstnanci řídit, je „román“ o 42 stranách. Srovnáme-li podmínky jízdy vlaku z Děčína do Rumburka přes Sebnitz a Dolní Poustevnu, tak při jízdě z Dolního Žlebu do německé dopravny Schöna (a naopak) se řídí strojvedoucí hlavními návěstidly. Při přejíždění státní hranice „na severu“ se musí jízda vlaku samostatně sjednávat. Zatímco na „hlavní trati“ stačí (zjednodušeně řečeno) červené a zelené světlo na hlavním návěstidle, jízda z/do Sebnitz je možná na základě kmitajícího modrého světla. Kladu si otázku, proč se vymýšlí nějaká „revoluční“ řešení místo toho, aby místo návěstidla s kmitajícím modrým světlem existovalo návěstidlo s červenou a zelenou … Jaký je věcný rozdíl mezi červeným a klidným modrým světlem (zakazujícím jízdu) a zeleným a kmitajícím modrým světlem (dovolujícím jízdu)? Po pádu „železné opony“ jsem systematicky projížděl rakouské tratě. I místní tratě na „Moravském poli“, na nichž byl provoz řízen podle „rakouské D3“. Nestačil jsem se divit. Ve stanicích byly samovratné (samořezné) výhybky – v tuzemsku, na síti ČSD, věc tehdy zcela neznámá. Ve stanicích elektrické stojany a kabely umožňující připojení hnacího vozidla na síť 230 V. Vlaky byly tehdy doprovázeny vlakvedoucím, nicméně jízdu vlaku tvořeného motorovým vozem 5047 sjednával v dopravnách strojvedoucí vysílačkou, jíž dopravce (v zemi zahnívajícího kapitalismu) vybavil hnací vozidla (mobily tehdy neexistovaly).

Nicméně ani vysílačková komunikace nezajistila bezpečnost provozu a v 90. letech minulého století na jedné z tratí došlo k čelnímu střetnutí protijedoucích vlaků. Jeden zaměstnanec prostě selhal. Hofráti na ředitelství ÖBB v císařské Vídni vyřešili problém jednoduše. S odstupem let jsem se na trať znovu podíval. Opět jsem se nestačil divit. Průvodčí byl suplován strojvedoucím s POP nebo nahrazen jízdenkovým automatem. Lichoběžníkovou tabulku nahradilo vjezdové návěstidlo, dorozumívání vysílačkou odjezdové návěstidlo s „červenou a zelenou“ a kolejovým indikátorem, pro kterou kolej návěst dovolující jízdu platí… návěstidla ovládá „dirigující dispečer“. Jak prosté – místo kontrol dodržování pracovní doby zaměstnanců a jejich odpočinku…

Zatímco provozní zaměstnanci se v jedné z českých TV vyjádřili k předpisu D3 negativně, mluvčí SŽDC se vyjádřil ve smyslu „předpis D3 je dobrý“. Z úst mluvčího nelze očekávat jiné vyjádření, ohrozilo by to jeho další pracovní kariéru a to mu nikdo nepřeje. Jakkoli považuji předpis D3 za „špatný“, tak jeho idea je dobrá, ovšem pouze pro tratě typu Nýřany – Heřmanova Huť, Smržovka – Josefův Důl a řadě dalších, na nichž se – řečeno s nadsázkou – může vlak srazit akorát sám se sebou. Pro tratě, na nichž dochází ke křižování protijedoucích vlaků, je předpis špatný. Tuzemská železniční infrastruktura je dlouhodobě zanedbaná. Pravda, řada věcí se zlepšila a investuje se do zabezpečovacích zařízení, nicméně leckdy nehospodárně. Příkladem jsou třeba stanice Černý Kříž a Nové Údolí. V rámci modernizace tratě (záslužný počin) staniční ZZ používá rychlostní návěstní soustavu, která je přece jen dražší a složitější než prosté návěstní znaky červená, zelená, bílá … Zejména z pohledu traťových rychlostí a dynamických vlastností hnacích vozidel při rozjezdech je rychlostí návěstění zbytečnost. Protože se modernizovalo za „evropské peníze“, na hospodárnost se nehledělo. „Brusel“ bylo patrně třeba oslnit tím „nejmodernějším“, leč z hlediska využitelnosti zcela nepotřebným. Přitom na pražském hlavním nádraží rychlostní soustava všude použita není a rychlost jízdy přes výhybky „u tunelů“ je návěstěna rychlostníkem – výrazně levnějším a jednodušším řešením … Jak prosté.

Předpis D3 je výhodný pro provozovatele dráhy, jemuž šetří investice do traťového zabezpečovacího zařízení. „Bezpečnost“ je zajištěna papírovým předpisem s tím, že zaměstnanci dopravce jsou povinni předpis dodržovat. To je ovšem stejné, jako zákaz řízení silničního vozidla. Zákaz řízení – rozhodnutí správního orgánu – jako takový nezabrání tomu, aby „osoba se zákazem“, které je povinna dodržovat, si za volant nesedla znovu. Podobně absence řidičského oprávnění nezabrání tomu, aby „neřidič“ nesedl za volant. Mnohem „bezpečnější“ byla železniční doprava v prvopočátcích železnic. Telefony neexistovaly, „zabezpečovací zařízení“ představovalo tzv. žezlo. Na trať mohl pouze vlak jehož personál měl žezlo. Dnes bychom použili výraz povolenka. Konec konců, s tímto „nemoderním“ systémem zabezpečení jízdy na jednokolejné trati jsem se setkal před několika lety v Římě. „Tramvajoželeznice“ vycházející od nádraží Termini byla z důvodu stavebních prací na jednom úseku jednokolejná, tramvajáci protijedoucích souprav si před jednokolejným úsekem předávali „žezlo“… Jak prosté.

**Miroslav Zikmund**

# Proč anglicky?

V deníku MF Dnes (i na webu) se před časem objevila informace o tom, že strojvedoucí by měli umět anglicky. Reportáž TV Prima obsahovala i poněkud úsměvný nápad, že železniční předpisy by měly být sjednoceny. Důvodem má být „strojvůdcovská interoperabilita“, to znamená, aby strojvedoucí nemusel znát provozní předpisy všech států, pro něž má „papíry“, ale jezdilo by se podle jednotných evropských předpisů.

Kladu si otázku – Proč anglicky? Spojené království Velké Británie a Severního Irska s největší pravděpodobností opustí v rámci brexitu EU. To znamená, že nebude žádný stát, který by angličtinu v rámci EU považoval za „svůj“ národní jazyk. Pravda – v Irsku a na Maltě je úředním jazykem angličtina, ovšem oba státy pro jazykové potřeby EU uvedly jako „národní jazyky“ irštinu a maltštinu. Podíváme-li se na železniční mapu Evropy, pak je „vedoucím dopravcem“ německý národní dopravce DB. Bez stanoviska DB se v dálkové mezistátní dopravě směřující do Německa téměř nic nepohne. Pohled na tiskopisy, používané v mezistátním železničním provozu, praví, že mimo jazykové mutace v národním jazyce je součástí tiskopisu němčina. Na většině železničních nákladních vozů jsou zejména varovné nápisy v „národním“ jazyce země, kde je vůz registrován a – v němčině. Podobně různé nálepky obsahují mimo národního též německý text. Do „ostrovního království“ jezdí pouze vysokorychlostní soupravy tunelem, počet strojvedoucích znalých angličtiny a anglických předpisů lze počítat na desítky. Není tedy třeba angličtinou zaplevelovat kontinentální Evropu. Zaměstnanci železničních společností jezdících do Německa musí prokázat příslušnou úroveň znalostí němčiny a pokud jezdí mimo oblast příhraniční dopravy, potom musí mít příslušnou úplnou dopravní zkoušku podle německých předpisů. Výhodu mají západoevropští zaměstnanci z příhraničních oblastí, které i po válce – na rozdíl od někdejšího Československa – zůstaly jazykově smíšené. Tamní obyvatelé hovoří nebo spíše jsou schopni se dorozumět oběma jazyky. Drobnou výjimkou je Francie, jejíž obyvatelé jsou hrdí na jazyk Balzaca a Dumase a hovořit cizím jazykem nemají chuť. Trochu jiná situace je ve Švýcarsku, kde personál přicházející do styku s cestujícími (pokladní, průvodčí) musí ovládat všechny úřední jazyky (němčina, italština, francouzština) + angličtina. Rétorománština používaná v kantonu Graubünden je v tomto smyslu výjimkou, nicméně v době tištěného knižního jízdního řádu byla i tato jazyková mutace plnohodnotnou součástí informací pro cestující. Místní zaměstnanci tímto jazykem samozřejmě hovoří. V rámci někdejších ČSD existovala – tak jako v celém Československu – jazyková dualita. Předpisy existovaly ve dvou jazykových mutacích, na Slovensku – i v době, kdy část provozu byla řízena z „českého“ ředitelství – byla používána slovenská jazyková mutace. V současnosti je v Česku slovenština uznávána za plnohodnotný dorozumívací jazyk = slovensky hovořící zaměstnanci nemusí skládat jazykovou zkoušku a podobně to platí i opačně. Tím spíše, že základní předpisy se neliší. Pro ostatní sousední železnice je pro řízení provozu v mezistátní dopravě vždy stanoven úřední dorozumívací jazyk, v němž se komunikují „závazná slovní znění“ předpisů při řízení provozu. Lokální výjimky samozřejmě existují. Když jsme byli před mnoha lety – těsně před zánikem společného státu – na širokorozchodné trati v Maťovcích, dozvěděli jsme se, že úředním dorozumívacím jazykem se sousední Ukrajinou je slovenština, nicméně veškerá komunikace se vede maďarsky, neboť pro místní to byla „mateřština“. Za socialistického režimu lokomotivní čety vozební stanice Štúrovo jezdily s nákladními vlaky na „laminátkách“ do Budapešti. Zvládnout maďarské provozní předpisy nebyl pro tamní „domorodce“ s maďarštinou coby v podstatě „mateřským“ jazykem problém. Tito zaměstnanci byli dvojjazyční.

Otázka jednotnosti železničních předpisů je složitější. Pravda – počínaje pobřežím Atlantického oceánu na západě Evropy a konče pobřežím Tichého oceánu na východě Ruska mají stejný význam červená, zelená a žlutá barva na návěstidle (a kombinace něčeho mezi tím). Některé země se drobet liší, ale to není podstatné. V nástupnických státech bývalé Jugoslávie platí v podstatě stejné „jugoslávské“ železniční předpisy. Místní „ochránci národních zájmů“ neměli potřebu vytvářet něco nového, co by se lišilo od sousedů, s nimž existují politicky napjaté vztahy. Konec konců na silnicích téměř celého světa, včetně Afriky, Ameriky, Austrálie mají světelné signály stejný význam. Nicméně v něčem se místní předpisy odlišují. V rámci Evropy platí mezinárodní řidičský průkaz (jazykově správně by mělo být mezistátní), aniž by byla prováděna zkouška ze „státních odlišností“ nebo vyžadována znalost „universálního“ jazyka. Podobný nebo zcela shodný význam má řada návěstidel „vedlejšího“ charakteru – např. návěstidla pro elektrický provoz. Složitější je to ovšem v případě „dopravní“ části železničních předpisů, které se mnohdy dost zásadně liší.

Když jsem cca před třemi desítkami let poprvé zavítal do země Helvétského kříže, tak jsem nevěřícně zíral na organizaci místního provozu. To, co se předvádělo „podle švýcarských předpisů“, bylo v zásadním rozporu s tím, co mohli dělat výpravčí ČSD podle tehdy platného předpisu D2. Když se člověk zahloubal do tištěného jízdního řádu (nebo různých sešitků a skládaček s jízdním řádem dané trati), tak na jednokolejných tratích docházelo v hodinových nebo půlhodinových intervalech k čelnímu střetnutí protijedoucích vlaků. Vlak na jednokolejné trati totiž odjížděl ze stanice dříve, než dorazil vlak z opačného směru. Často rozdíl činil až dvě minuty … Provozní předpisy na české železnici (v současnosti předpis SŽDC D1) se v mnoha pasážích věcně neliší od předpisu D2 účinného od 29. 8. 1962, včetně novelizace předpisu v polovině 80. let minulého století. Nicméně stále se liší od švýcarských předpisů, které rozhodně nepodceňují bezpečnost provozu a cestujících. Vzato do důsledku – aplikace některých pasáží „dopravní části“ předpisu SŽDC D1 ve Švýcarsku by znamenala do 15 minut kolaps železniční dopravy. A ten, kdo využil zahraničních jízdních výhod k cestě na „Balkán“, jen zírá. Zatímco v tuzemských podmínkách je jízda vlaku s otevřenými dveřmi téměř na hranici trestného činu, jízda vlaku (EC nevyjímaje) s otevřenými dveřmi „na Balkáně“ je věc zcela normální, nad níž se nikdo nepodivuje. Z depa je vystavena motorová jednotka s nástupními dveřmi, které nelze zavřít… a jezdí se tak dlouhodobě. Cestující se musí přizpůsobit. V Rumunsku je zcela běžné, že na „první“ koleji před staniční budovou stojí nákladní vlak a vlaky s přepravou cestujících zastavují na kolejích vzdálenějších. Cestující si musí nějak poradit = souprava nákladních vlaků se přelézá nebo podlézá. Nikoho to nevzrušuje, nikdo si nestěžuje, cestující s kočárkem si dokážou poradit. Zatímco v tuzemsku mluvčí různých „železničních“ institucí hovoří o porušování zákona při přecházení trati mimo „železniční přejezd“ a nebezpečnosti pohybu v kolejišti (kdo z nich vůbec ví, ve kterém železničním předpise je pojem kolejiště definován – přesněji řečeno, kdo z provozních zaměstnanců to ví?), na Balkáně si s pohybem osob v kolejišti stanice nikdo hlavu neláme. Po mezikolejových stezkách se jezdí s dětským kočárkem, likvidaci travního porostu v kolejích obstarávají krávy, kozy, ovce…

Představa o jednotné železniční předpisové angličtině a angličtině coby dorozumívacím jazyku v železniční Evropě je iluzí. Nedovedu si představit, jak by se v obsahově „chudé“ angličtině dala přeložit všechna předpisová ustanovení předpisu SŽDC D1 sepsaného v jazykově bohaté češtině, aby byla nezaměnitelně jednoznačná. Předpisy „psané krví“ (nejen dopravní) musí být stručné, jasné, srozumitelné. Že se toto pravidlo nedodržuje, je věc jiná. Mnohdy je příčinou pouhý slovosled rozvíjejících větných členů, čárka, středník… i jediná špatně umístěná nebo chybějící čárka dává větě jiný nebo zcela opačný význam.

Angličtina používá pro mnohá česká (slovenská) slova odlišného významu pouze slovo jedno. Příkladem je „international“, které se v češtině podle konkrétního kontextu překládá jako mezistátní nebo mezinárodní. Přičemž obsahově jsou to v češtině slova zcela rozdílná; mezistátní a mezinárodní nejsou synonyma. Rovněž tak slovo TRANSFER, způsobivší na dlouhá desetiletí (trvající dodnes) mezinárodně politický problém. Anglické slovo má v češtině několik výrazů – přesun (viz třeba katalogy cestovních kanceláří), přenos, převod, ale v souvislosti s událostmi po 2. světové válce bylo přeloženo jako odsun ve smyslu „vyhnání, odsunutí“ německého obyvatelstva… A na politický problém bylo zaděláno. A teď přeložte provozní předpisy české železnice do anglického jazyka…, domnívám se, že i v ostatních jazycích by byl stejný problém, jazyk německý tvořený mnohými složeninami nevyjímaje. Evropská komise – podle dostupných informací – před řadou let zadala úkol vytvořit jednotný informační systém jízdních řádů. Takže cestující by si mohl najít kompletní spojení ze „zapadlé“ vísky ve Francii do „zapadlé“ vísky v Rumunsku… Myšlenka hezká, ale výsledek zatím nulový. A patrně k tomu nikdy nedojde. Proto stále existují národní vyhledavače různé kvality. V rámci spolupráce „národních dopravců“ probíhá výměna „národních dat“ (měla by zahrnovat všechny dopravce, leč nezahrnuje).

V tuzemsku je oblíbeným vyhledávačem IDOS spravovaný firmou CHAPS s. r. o. I přes řadu nedokonalostí považuji jeho „stolní“ verzi za nejlepší. Na rozdíl od webových verzí se s ním dá lépe pracovat. Přesto neposkytuje všechny potřebné informace. Důvodem je absence dat za zahraničí. Například informatici ÖBB nedávají do mezistátní výměny dat náhradní autobusovou dopravu. Výsledkem výstupu vyhledávače je neexistence spojení. To lze najít pouze s národním vyhledávačem. Při „konverzi národních dat“ – národní data jsou pořizována v „národním“ formátu a pro převod se používají různé konverzní programy – dochází (nikoli může docházet, ale reálně dochází) k chybám. Někdy se část dat nenačte nebo se začnou „hádat“ data ohledně téhož mezistátního vlaku, který do systému zadaly obě železnice… A pokud není ctihodná „bruselská byrokracie“ schopná vyřešit takovou banalitu, jako jsou kompatibilní data železničních jízdních řádů pro vyhledávače spojení, považuji za vyloučené, aby někdo někdy byl schopen vytvořit „jednotné evropské železniční dopravní předpisy“, tím spíše prosadit angličtinu jako „dorozumívací železniční jazyk“. **Miroslav Zikmund**

***Os 12380 relace Roudnice nad Labem – Straškov – Zlonice projíždí zrušenou zastávkou Bříza, motor 809.434–4, 7. 5. 14.37 h.***

# Bříza: Jedno cíleně zrušené nákladiště a zastávka

Zastávka Bříza (nezaměňovat se zastávkou Bříza obec, původně Račiněves na sousední trati) ležela na trati Straškov – Kmetiněves – Zlonice. Nejprve po roce 2000 bylo zrušeno nákladiště a vytržena manipulační kolej, ač by zde zájemce byl, v areálu je totiž pila. V prosinci 2009 zde přestaly zastavovat veškeré osobní vlaky, ač zde vystupovali dělníci pracující na pile. Posléze byl počet vlaků na trati redukován na dva páry vlaků ve všední dny. Budova zastávky patří SŽDC a je ve stavu postupného chátrání, ač je obydlena. Trochu moc „ač“, ale prostě tak to je.

Při mé návštěvě Břízy 7. května jsem hovořil s majitelem pily: **„Já pocházím ze železničářské rodiny, můj otec byl náčelníkem v Mikovicích** (nyní Kralupy nad Vltavou–předměstí),**dělal jsem na dráze u Drahstavu, bydlím v budově zastávky, dráha do toho nedá ani korunu, ale nechce to ani prodat, ani opravit, střecha padá. Dráhou bych posílal, ale to se teď vůbec pro soukromníka nedá; chtěl jsem si jednou poslat vagon betonových pražců do Straškova, sem to nejde, vytrhali to, z Chabařovic, dráha řekla, zaplatíte 24 (!) tisíc, tak jsem se s nimi rozloučil a poslal si to dvěma kamiony za šest tisíc, to dovozné je šílené.“** Já na to: **„To snad dělají schválně, aby si nikdo nic neposlal, jen ucelené vlaky, fakt divné, pak se trhají manipulační koleje lehce!“**

Cestujícího nezajímá, kdo zastávku v Bříze zrušil, ale nechápe, proč?! Byla jako skoro všechny na znamení. Co se ušetřilo, zvlášť na trati, kde jede „jeden vlak dnes a další zítra??“ A udělat to kamufláží, že byla na sousední trati Straškov–Libochovice přejmenována Račiněves na Břízu obec je absurdní. Navíc, když chce někdo jet ze Zlonic do Břízy, musí jet závlekem přes Straškov s dražším jízdným, ale kdo by tam jel, namítne rušitel a „správný hospodář“! On tak ani jet nemůže, protože vlak do Břízy obec ve Straškově nenavazuje, ujede o pár minut! **Martin Kubík**

# Jak soukromník prodraží cestu, i kdyby zlevnil

Od prosince má převzít několik rychlíkových linek místo ČD konkurenční dopravce Arriva. Bez ohledu na to, jak nastaví ceny, a zda a kdy bude uznávat nový celostátní tarif, hrozí až tisícům cestujících, že zaplatí znatelně více. A to z důvodu, který, obávám se, může být do poslední chvíle přehlížen. Jsou jím výjimky při výpočtu kilometrické vzdálenosti v současném tarifu ČD (TR 10), a tarifní výjimky ve výlukových řádech při cestě oklikou. Například dnes je to u ČD tak, že cestující z Písku do Strakonic, který jede rychlíkem s návazností v Protivíně, platí stejnou cenu, jako kdyby jel kratším směrem přes Putim naRažice. Ujede tedy 36 km, ale zaplatí jako kdyby jel jen 22 km. Filosofie je jasná: cestující by neměl připlácet za to, že mu vlak v Putimi nestaví. Co bude po nástupu soukromníka na úsek Písek – Protivín? Domůže se stejné ceny nebo přístupu, když každý úsek obslouží jiný dopravce? A takových výjimek je více: Kdo má dnes jízdenku od Turnova do Bakova na hlavní, může bez doplatku přejet nestavícím rychlíkem do Mladé Boleslavi a pak se vrátit. Ujede 39 km, ale platí za 21 km. Není tak penalizován za to, že rychlíky od severu Bakov hlavní projíždějí. Jelikož má od nového řádu převzít rychlíky mezi Turnovem a Boleslaví opět společnost Arriva, jaká je šance, že cestujícímu tato cesta nezdraží na dvojnásobek? A nakonec tu máme výluky, třeba několikaměsíční. Dnes můžete dle výlukového řádu ČD cestovat s jízdenkou Praha – M. Boleslav místo autobusu bez doplatku oklikou přes Lysou, Kralupy i Nymburk. Od nového řádu má rychlíky onoho směru provozovat společnost Arriva. Jakpak se asi uzná oklika bez doplatku? A jak vůbec můžeme mluvit o doplatcích k jízdenkám mezi různými firmami? Zařídí je snad celostátní tarif? **Vít Patrák,**

# Velmi špatná správa

Železniční prostory, přinejmenším nejhlavnější nádraží v republice, jsou v poslední době zavalena reklamou (samozřejmě z peněz daňových poplatníků) hlásající, že Správa železniční dopravní cesty (dále SŽDC) je dobrá správa. Toto tvrzení je přinejmenším diskutabilní, obzvláště v situaci, ke které na pražském hlavním nádraží dochází nejen se zvyšující teplotou, ale v létě odjakživa.

Nejhorší v životě je, pokud jste pamětníkem. Moje první pracoviště bylo na „Wilsoňáku“ v září 1974, kdy zcela nepovedená budova architektky Šrámkové zdaleka ještě neexistovala, před Fantovou budovou po ulici Vítězného února jezdila stará tramvaj (výroba tak r. 1939) číslo 7 a byl tam krásný park s jezírkem. Budova paní Šrámkové měla problémy s topením a větráním od samého počátku, v létě bývalo horko, v zimě zase pro zaměstnance zima. Po cca 15 letech čas oponou trhnul a z ČSSR se po letech stala ČR, z ČSD se staly ČD, jen problémy s větráním a topením šrámkovské budovy zůstávají. Teď dokonce údajně jedna z nejlepších klimatizací na trhu definitivně přestala fungovat, v zimě nikdo nepředpokládal, že asi přijde léto, a tak výběrové řízení na novou klimatizaci na „Wilsonu“ je vypsáno na srpen, a tak cestující a zaměstnanci, těšte se na Vánoce, kdy možná klimatizace, připravená pro vás „dobrou“ správou, bude fungovat. Ve stejné době se patrně cestující mohou těšit i na jezdící „jezdicí schody“ na sedmé nástupiště z prostředního tunelu, ty nejezdí už dva měsíce a výročí 30. 6. oslavily i s přihlouplou cedulí, aspirující na 1. místo v anketě Aktuálně.cz na nejhloupější ceduli v ČR. Ta cedule je vám platná jako mrtvému zimník, pod nejezdícími jezdicími schody vám totiž doporučuje užít jiné eskalátory a ty na Wilsonově nádraží na 7. nástupiště široko daleko nejsou. Na závěr sázka s tiskovým mluvčím SŽDC: Jak dlouho ještě tam ta cedule bude? Tipuji do Vánoc a chci prohrát. **Petr Rádl**

# Z prkotiny málem drama

Nerad bych přeháněl, ale to, co ve středu 26. 6. prováděla „dobrá“ správa (SŽDC) s klienty, kteří chtěli cestovat ve 20.05 h do stanic koridorové trati mezi Říčany a Benešov u Prahy, bylo skutečně pozoruhodné. Na odjezdové tabuli bylo, že tento vlak nejede a dalo se i zjistit, že důvodem je neschopnost jízdy jednotky Elefant. Jelikož další osobní vlak do Benešova jede ve 21.05 h, tak jsme počítali, že pojedeme o hodinu později a zašli si do Billy nakoupit nějaké občerstvení, když v tom horku se dopravce k ničemu takovému na nádraží s rozbitou klimatizací neměl. Dříve se říkalo, žečtyři největší nepřátelé socialismu jsou jaro, léto, podzim, zima. Režim se změnil, ale nepřátelé zůstali stejní. Ve 20.17 h měl jet vlak do Říčan a na odjezdové tabuli se objevilo, že nepojede pouze do Říčan, ale až do Benešova, rozhlas ale nic nehlásil. Ve 20.15 h na odjezdových tabulích stále nebylo nástupiště, když nádražní rozhlas předtím nijak neinformoval o prodloužené jízdě vlaku, pak v cca ve 20.20 h se ohlásilo: „Na 7. nástupišti ukončete nástup do vlaku do Benešova u Prahy, vlak je připraven k odjezdu“. Poté nastal všeobecný úprk tunelem na poslední sedmé nástupiště včetně maminek s kočárky a cestujících o berlích. Všichni poté na nástupišti (předtím si přečetli tu již notoricky známou ceduli, že mají užít jiný - nevím, jestli jezdící či nejezdící eskalátor) kupodivu zjistili, že není kam ukončovat nástup, protože vlak ještě nepřijel. Jestli mají v nádražním rozhlase provozovaném „dobrou“ správou (SŽDC) kamery do podchodu a na nástupiště, tak se tím úprkem jistě museli dobře pobavit. Oni to nadávání cestujících ve vlaku na „dobrou“ práci „dobré“ Správy železniční dopravní cesty, totiž nemohou slyšet. **Petr Rádl**

# Trať Praha–Beroun v trvalé krizi!

Na trati Praha–Beroun ještě nezačala rekonstrukce, a není téměř dne, aby nedošlo k nějaké mimořádnosti provozu (porucha trolejového vedení, porucha zabezpečovacího zařízení, porucha vozidla atd.).

Například 4. 7. odpoledne nejezdily opět vlaky mezi žst Praha–hl.n. – Praha Smíchov, prý z důvodu poruchy ovládání dálkově řízené dopravny Praha–Vyšehrad, na hlavním nádraží byl naprostý chaos, automatické hlášení stále přidávalo zpoždění – až vlak zmizí (to to nelze jinak vyřešit v systému!), jelikož ve stanici není žádný akční „živý“ informátor, nikdo se nic nedozví včas, někteří lidé proto přejeli MHD na Prahu–Smíchov, ani zde nebyla situace lepší, nakonec jel některý vlak odklonem přes Krč, která je však také sužována výlukami, pak konečně jel vlak i přes Smíchov a oba vlaky se nakonec setkaly (!) v žst. Praha–Radotín.

Lidé již nevědí, jak mají jezdit do práce, auty to také nejde – dálnice a silnice u Prahy jsou věčně v kolonách či rozkopané. Lidé se vystěhovávají z Prahy z důvodu vysokého nájemného a s vidinou „vlastního domečku,“ ale doprava je čím dál horší.

Začarovaný kruh kolem Prahy jen tak neskončí.

**Martin Kubík**

# Ad: Čejč – Hodonín a Jihomoravský kraj

Dovoluji si opožděně reagovat na příspěvek pana Martina Kubíka, otištěný v Obzoru č. 9/2019. Objevilo se v něm několik ne zcela přesných informací, které bych rád dovysvětlil a podal v širším kontextu.

Nejprve k omezování osobní dopravy na trati (Hodonín –) Mutěnice – Kyjov. Vytížení zdejších osobních vlaků bývalo dlouhodobě neměnné. Po rozšíření osobní dopravy a prodloužení tras vlaků až do Hodonína v roce 1995 sice došlo k navýšení nabídky, ale dostatečně byly vytíženy jen některé vlaky, a tak nebylo pro mnohé divu, když trať v září 1997 postihla redukce jízdního řádu a zejména zavedení tzv. nulového grafikonu o víkendech. Nutno poznamenat, že jízdní řády tehdejší trati ČD č. 257 byly pojaty docela nepřehledně – figurovaly tam přímé vlaky, přímé vozy, spojení přes Mutěnice i po spojce, alternativy pro pracovní dny a pro víkendy. Větší atraktivitě bránila vzdálenost stanic a zastávek od center obcí – v Mutěnicích šlo sice primárně o přestupy, ale nádraží Dubňany, ležící v místní části Jarohněvice, je vzdáleno bezmála 2 km od centra města, majícího takto lepší spojení s Hodonínem autobusy. Svatoborské nádraží se obce dotýká rovněž jen okrajově, ale svoji klientelu mělo. Lépe posloužila autobusová linka ČSAD 63860 Kyjov – Svatobořice–Mistřín – Dubňany – Hodonín, kde se nasazovaly i kloubové autobusy. Nakonec sám Kyjov trpěl na odlehlost nádraží od centra a špatnou návaznost na autobusové linky. Otázkou je, co by znamenala případná zastávka u tamní Šroubárny, v dosahu vytěžované kyjovské zastávky na vlárské dvoukolejce.

Rozhodně není pravda, že se nejprve zrušil triangl u Mutěnic. Naopak – v prosinci 2002 se v celé délce regionální dráhy Mutěnice – Kyjov zavedlo zjednodušené řízení dopravy s mezilehlou dopravnou Svatobořice a nádražím se zastávkou Dubňany. To v konečném důsledku znamenalo nemožnost jízd od Hodonína po tzv. Mutěnické spojce na Kyjov, protože bylo třeba obdržet klíče na dirigovaný úsek. Po zrušení lokálky na jaře 2009 zbylo jen torzo v Kyjově, jako spojení s vlečkou Šroubáren a právě triangl v obvodu žst. Mutěnice. Do roku 2011 byl plně funkční a sjízdný, dnes sice už jen částečně – spojovací kolej 90S je vyloučena.

Druhá uvedená trať, Čejč – Ždánice, dostala nepříznivé polohy stanic a zastávek vůči osídlením už do vínku z vůle investora a majitele, připomínek během přípravy nebylo dbáno. Naopak se důsledně propojila nakládková místa, spadající do jeho „svěřeneckého fondu“. Osobní doprava byla jen trpěnou popelkou a dnešním pohledem i jazykem by se dalo mluvit o zneužití dotací pro stavbu veřejné místní dráhy, která byla v reálu delší vlečkou. O to více je však s podivem, že přes různá omezení tam osobní doprava vydržela až do konce 90. let. Nemalou zásluhu na tom mělo sladění s místní autobusovou dopravou. Zastávky s přípoji a velmi dobrou návazností po přilehlém regionu byly u ždánického nádraží, v Želeticích, Uhřicích, též u Damborřic a v Kloboukách, resp. Kašnici. Právě 90. léta byla kritickým obdobím, kdy se změna životního stylu promítla do vytěžování osobních vlaků. Po menších redukcích, které tehdy postihly prakticky všechny tratě, však přišel osudný květen 1996. Po něm zbyly jen dva páry do Ždánic, jeden ranní osobní vlak z Klobouk do Čejče a další dva odpolední obraty tamtéž. To vše jen v pracovní dny. Vlaky byly přinejmenším v úsecích Čejč – Klobouky a Ždánice – Uhřice slušně vytíženy, zejména pokud šlo o návoz a odvoz zaměstnanců ždánických Šroubáren. Od podzimní změny GVD v září 1997 už nejezdily ani ty, a v pátek 22. května 1998 jsme se se zdejší osobní dopravou, zmrzačenou pod úroveň základní dopravní obslužnosti, naposledy rozloučili.

K ještě poměrně nedávno čilé nákladní dopravě na uvedené lokálce dodejme, že šroubárna Ždánice sama na přelomu let 2002 a 2003 ukončila přepravu po kolejích a to z prozaického důvodu – majitel rozhodl o přestěhování výrobních zařízení do lépe dostupného Kyjova a ČD tak naopak posloužily k odvozu materiálu odsud. Po předchozím zrušení vykládky uhlí ve Ždánicích tak zmizel poslední zdejší přepravce. V důsledku nevalného stavu svršku na koncovém úseku Uhřice u Kyjova – Ždánice došlo na podzim 2006 k jeho zrušení a pozdější přestavbě na cyklostezku. Když už nebylo jiné reálné možnosti využití chátrající dráhy, vznikla na jejím tělese alespoň oblíbená cyklostezka, která bude pomníčkem po trati, která se nezrodila zrovna pod šťastnou hvězdou.

Opětovně navrhované zrušení osobní dopravy v úseku Čejč – Hodonín nebylo nic nového pod sluncem. Chudobná nabídka, zejména o víkendech, kdy okolo Mutěnic funguje čilá vinařská turistika, je pouze nahrávkou pro budoucí zrušení – těžko může zaujmout, proto se pro malé využití může rušit. K malému využití osobních vlaků na tomto úseku napomohlo nejen předchozí a výše uvedené rušení na navazujících tratích v letech 1998 a 2004, ale také poloha zdejších nádraží. V podstatě souběžná autobusová linka z Hodonína přes Mutěnice, Čejč, Terezín a Krumvíř do Brna má výrazně lepší pozici. A tu ještě paradoxně vylepšuje nízká traťová rychlost lokálky 50 km/h i horší návaznosti v Hodoníně. S takovými okolnostmi se těžce obhajuje zachování osobních vlaků na dříve nejexponovanějším úseku trati Hodonín – Zaječí.

Za čas by pak mohlo dojít k přehodnocení existence osobní dopravy v úseku Čejč – Zaječí, který ještě těží z jinak koncipované autobusové dopravy a velmi dobré návaznosti na Brno. Tzv. salámová metoda by se pak mohla uplatnit všude – a v tom se s autorem původního příspěvku zcela shoduji. **Leoš Tomančák**