



„Buchar“ 742.102 byl 8. září 2021 zachycen při své cestě s loženou soupravou z Tovačova v místě už neexistující hlásky Skašov. Kolej odbočující vpravo je vlečka do štěrkoven.

Foto Michal Boček

Betonové prefabrikáty z Tovačova opět na kolejkách

V časopise Dráha č. 2/2017 jsme přinesli ucelené pojednání o proměnách nákladní dopravy na trati z Kojetína do Tovačova. V textu byly kromě jiného nastíněny i optimistické vyhlídky využívání vlečky tovačovského závodu GOLDBECK pro odvoz hotové výroby. Ve skutečnosti však byly od napsání zmíněného článku až do letošního léta vyexpedovány po kolejích pouze dvě zakázky, čítající dohromady přibližně stovku vozů. Jedinou stabilní nákladní dopravou na trati tak zůstává odvoz štěrkopisku z vlečky Skašov do Kojetína a odtud dále do Polanky nad Odrou v rozsahu obvykle dvou ložených vlaků týdně jezdících od jara do podzimu.

Koncem letošního července se ale situace změnila a na trati se začaly hojně objevovat krátké soupravy nízkostěnných vozů ložených stropními panely Spiroll 500. Tovačovský závod GOLDBECK se totiž stal hlavním dodavatelem stavby logistického centra, které buduje developerská společnost Accolade pro americkou společnost Amazon v místě bývalých usazovacích nádrží cukrovaru v Kojetíně. Už samo zapojení železniční dopravy do stavby gigantického závo-

du, který má i přes vysokou míru robotizace zaměstnávat více než 2 000 lidí, je poměrně zajímavé a je dáno hlavně (zcela oprávněnou) obavou developera ze stížností obyvatel obcí mezi Tovačovem a 12 km vzdáleným Kojetínem z extrémního nárůstu již tak silné kamionové dopravy způsobené silniční přepravou těchto panelů.

Jinak totiž Amazon pro svou činnost – i přes četné proklamace o minimalizaci dopadů své činnosti na životní prostředí, včetně uhlíkové

stopy – vůbec nemá v plánu železniční dopravu využívat. A to i přesto, že na pozemku budovaného závodu končí stále fyzicky existující vlečka někdejšího kojetínského cukrovaru.

Zmíněná vozba betonových panelů započala 26. července 2021 a v rozsahu obvykle dvou párů vlaků denně by měla probíhat po dobu přibližně deseti měsíců. Prozatím se jezdí pouze v pracovní dny, přestože původní záměr počítal s celotýdenním provozem. Vozbu vlaků zajišťuje ČD Cargo a průběh přeprav je obvykle takový, že mezi 5. a 6. hodinou vyjíždí z Kojetína souprava obvykle sedmi prázdných vozů řady Res do Tovačova, kde je obvykle do 9. až 10. hodiny na vlečce GOLDBECKu naložena a následně se vrací zpět do Kojetína. Zde pak je za pomoci autojeřábu vyložena na krátkém vykládkovém místě vlečkového nádraží lihovaru Tereos TTD Kojetín (jde o veřejně přístupné kolejiště za kojetínským nádražím) za asistence lokomotivy řady 701 nebo 703 zmíněného lihovaru. Mezitím odjíždí lokomotiva řady 742 s druhou soupravou vozů (vyloženou v době, kdy je v Tovačově nakládána první souprava) do Tovačova k nakládce a zpět do Kojetína se naložená vrací mezi 13. a 15. hodinou – časy odjezdů vždy závisí jen na rychlosti prací při nakládce, resp. vykládce obou „rotujících“ souprav.

Vozbu popisovaných vlaků zajišťovala až do 15. října lokomotiva 742.102, která byla jen 20. srpna díky své neschopnosti nahrazena strojem 742.139. Po závadě trakčního motoru na „stodvojc“ přebíral 18. října pomyslnou štafetu stroj 742.108 sloužící na těchto výkonech dosud.



Lokomotiva 742.102 předává 29. září 2021 vlečkovému „prasátku“ 703.533 právě z Tovačova přivezenou soupravu betonových dílců.

Foto Rostislav Kolmačka

Text Rostislav Kolmačka