



V pátek 17. listopadu 2000 byl při příležitosti ukončení zdoluhavé opravy měchenického mostu zaveden zvláštní vlak Praha-Braník - Dobříš a zpět v čele s vršovickým „čtyřkolákem“ 434.2186. Na mostě jsou ještě patrný montážní lávky, sloužící pro dokončovací práce.

Foto Pavel Matoušek

Dobříška na přelomu tisíciletí

19. září 2000 v 8.10 h byla zahájena dlouho očekávaná a několikrát odkládaná výluka traťové koleje mezi stanicí Měchenice a odbočkou Skochovice na trati Dobříš - Vrané nad Vltavou - Praha. Po dvouleté přestávce tak pokračovala oprava měchenického mostu přes Vltavu.

Během 45denní nepřetržité výluky bylo opravováno první, druhé, třetí a čtvrté mostní pole; páté a částečně druhé bylo opraveno již v roce 1998. Výluka byla velice náročná, neboť trať za vyloučeným úsekem se na měsíc a půl ocitla bez kolejového spojení s ostatní železniční sítí. Pro zajištění osobní dopravy mezi Měchenicemi a Dobříší sem bylo na celou dobu výluky dopraveno 10 vozů řady Bmo a lokomotivy 749.006, 013, 146, 179, 182 a 218, kterým byla přes měchenický most pro tento účel povolena mimořádná přechodnost. Ke zbrojení „zamračených“ byly do Dobříše dopraveny dvě cisterny s naftou a k provádění běžné údržby bylo, též na Dobříši, zřízeno dočasné pracoviště přípravářů DKV Praha.

Lokomotivy byly nasazeny ve dvoudenním oběhu s tím, že v odpoledních hodinách stoupala turnusová potřeba o další stroj. Tím docházelo k zajímavým kombinacím v řazení souprav a žádou zvláštností nebyly ani „dvouhlavé“ vlaky.

Izolací šesti „zamračených“ na „dobříšce“ nastal v Praze přechodný nedostatek lokomotiv, který byl

Po dobu nepřetržité výluky se na „dobříšce“ po dlouhé době, bohužel však jen nakrátko, objevily „zamračené“. Na snímku z 30. září 2000 přijíždí 749.013 do Malé Hraštic.

Foto Tomáš Zapletal





V Dobříši se během výluky provádělo i zbrojení „zamračených“. Tak tomu bylo i 30. října 2000, kdy se doplňoval stroj 749.006.

Foto Pavel Bittner

ještě znásoben zvýšenou potřebou hnacích vozidel nezávislé trakce během souběžně prováděných napětových výluk v pražském železničním uzlu. Proto došlo k zápůjčce strojů 749.051 a 187 z DKV České Budějovice, 749.130, 170 (resp. 140 a 227) a 750.380 z DKV Louny (PJ Chomutov) a 750.371 z DKV Ústí nad Labem (PJ Nymburk).

Zavedení náhradní autobusové dopravy mezi krajními stanicemi vyloučeného úseku komplikovala, stejně jako předloni, značná vzdálenost nejbližších silničních mostů přes Vltavu. Proto byly vlaky na pražské straně vedeny odklonem do a ze stanice Davle na čerčanské trati a náhradní autobusy ČSAD Smíchov jezdily mezi Davlí a Měchenicemi. Přestupy na náhradní dopravu pochopitelně vznikala zpoždění, která se bohužel vinou ostrých obrátů u většiny vlaků na Dobříši i v Praze přenášela dále a během dne se pak nepříjemně kumulovala.

Nákladní doprava v úseku Vrané nad Vltavou - Dobříš byla po dobu výluky zastavena a pro sta-

nice v úseku Měchenice - Dobříš byl s platností od 14. 9. 2000 vydán zákaz nakládky.

1. listopadu 2000 proběhla hlavní prohlídka mostu. Na základě jejího verdiktu byla přes most povolena doprava, a tak následujícího dne byla výluka ukončena. Okamžikem ukončení výluky byla přes most (a tím pádem i na celé trati) povolena přechodnost dvou a čtyřnápravových vozů o hmotnosti 20 tun na nápravu a hnacích vozidel, jejichž účinky nepřesahují traťovou třídu C 2. Na mostě nadále pokračovaly dokončovací práce bez vyloučení provozu, během nichž ještě zůstalo v platnosti dočasné trvalé omezení traťové rychlosti na 10 km/h. Na 50 km/h byla rychlost zvýšena až po ukončení všech prací od 15. 12. 2000.

Po letech problémů způsobených omezením přechodnosti se nyní očekává zvýšení nákladní přepravy (tím i nasazení lokomotiv řady 751) především u nejdůležitějšího přepravce - mnišec-kých kovohutí, které nyní mohou nakládat vozy na plnou nosnost.

V rámci „úspěšných zlepšováků“ se na tuto trakčně náročnou trať do osobní dopravy nevrátily „zamračené“, které byly ve spojení s patrovými vozy Bmo jedinými vozidly, schopnými poskytovat dostatečnou kapacitu souprav i slušnou dynamiku jízdy. V současné době nasazované motorové vozy řad 810 a 853 i lokomotivy řady 714 (případně v roli záskoků 742) s přípojnými vozy Baafx či Bix jen s obtížemi zvládají náročná stoupání a časté rozjezdy. Přípojně vozy Baafx a zvláště pak Bix domovské stanice Praha-Vršovice s prerezivělými skříněmi a odcizenými hliníkovými součástmi (kliky, police na zavazadla), celé počmárané spreji, špinavé a větší netopící, pak patří k tomu nejhoršímu, co po kolejích Českých drah vůbec jezdí. Takové vozy ve spojení s trakčně nevyhovujícími hnacími vozidly odrazují cestující veřejnost a Českým drahám dělají jen ostudu. Lokomotivy řady 749 s vozy Bmo by se měly na trati od nového GVD sice opět objevit, avšak pouze na víkendových rekreačních vlacích.

I přes dokončenou opravu měchenického mostu a již dříve provedenou opravu svršku v úsecích Čisovice - Klinec, Vrané nad Vltavou - Praha-Zbraslav a Praha-Zbraslav - Praha-Modřany zůstává stav trati žalostný. Stále je na ní množství přechodných omezení traťové rychlosti (pomalých jízd), která spolu s neuvěřitelným množstvím trvalých omezení přes nechráněné přejezdy mění jízdu vlaku v pohyb přískoky vpřed a neúspěšně prodlužují jízdní doby. Směrem do Prahy vlaky na přejezdech brzdi třikrát na 10 km/h, čtyřikrát na 20 km/h a jednou na 30 km/h, ve opačném směru pak na 10 km/h dokonce čtyřikrát, dvakrát na 20 km/h a jednou na 30 km/h - mnohde ve stoupání až 22 promile.

O ekonomice jízdy proto raději ani nemluvě.

V dezolátním stavu je též jarovský tunel a proustek v km 35,550 mezi Jarovem a Prahou-Zbraslaví. Pomalé jízdy přes tyto objekty Správa dopravní cesty Praha odstranila vskutku lišáckým způsobem - přeměnou přechodného omezení traťové rychlosti v trvalé.

Budoucnost této kdysi významné rekreační tratě nevypadá příliš optimisticky. Silná konkurence autobusové i individuální silniční dopravy ve spojení s nízkou cestovní rychlostí vlaků a odpuzujícím vozovým parkem činí „dobříšku“ čím dál méně atraktivní jak pro dojíždění do zaměstnání či škol, tak i pro cesty za rekreací.

Pavel Čáp, spolupráce Pavel Bittner



V letních měsících byl na „dobříšce“ typický „kočkopes“, tedy sestava tvořená motorovým vozem řady 853 a přípojným Bmo. Na snímku Pavla Bittnera z 11. září 2000 přijíždí 853.005 do Nové Vsi pod Pleší.