



„Dobříška“ po stu (a dvou) letech

Známa rekreační trať z Dobříše do Prahy, přesněji řečeno její úsek z Dobříše do Prahy-Modřan, se spolu s částí „Posázavského Pacifiku“ z Čerčan do Jílového u Prahy v roce 1997 dožila stovky let. Chtělo by se dodat, že ve zdraví a plné síle, leč není tomu tak. Stý rok „dobříšky“ se nesl ve znamení jejího pomalého, avšak celkového chátrání.

Trať Dobříš - Praha-Vršovice vstoupila do roku 1997 se šesti pomalými jízdami, k nimž v průběhu první poloviny roku přibýly další tři, a s celkově neutěšeným stavem svršku i spodku, mostů, budov a zabezpečovacího i sdělovacího zařízení. Povolena přechodnost na měchenickém mostě přes Vltavu, omezená od roku 1995 na 16 tun na nápravu, přinesla snížení nákladní přepravy - zvláště u největšího přepravce, mnišeckých hrudek, které postupně převádějí přepravu na silnice. Pro lokomotivy řad 749 a 751 byla vydána výjimka z přechodnosti, podle níž na mostě nesměly brzdit ani se rozjíždět. Stroje původní řady 752 a z ní přestavěné 749 ztratily přechodnost zcela. Lokomotivy řady 751 pak na most mohly jen s vypuštěnou vodní nádrží, neboť s vodou by je zchátralý most patrně již neunesl.

Za tohoto stavu trať projel 5. května 1997 měřicí vůz a výsledek měření byl jednoznačný: do podbití a vyspravení několika úseků koleje okamžité zastavení provozu. Na trať sice vzápětí nastoupila podbíječka a druhý den se opět jezdilo, avšak pouhé podbití nemohlo na sešlosti svršku nic změnit, a tak rozhodnutí komise, která trať poté posuzovala, znělo nesmlouvavě: za stávajícího stavu může být provozována do konce roku a ani o den déle.

Na základě hrozícího zastavení provozu začaly přípravy na opravu alespoň nejkritičtějších míst. A tak byla 13. října 1997 zahájena nepřetržitá dvanáctidenní výluka úseku Dobříš - Měchenice, při níž byly mezi Čisovci a Měchenicemi opraveny opěry tří mostů přes Bojovský potok, u dvou z nich byly opraveny i ocelové mostní konstrukce a namísto třetí, jejíž stav již opravu nedovoľoval, bylo vloženo mostní provizorium. V úsecích Dobříš - Malá Hraštice a Malá Hraštice - Mníšek pod Brdy byla provedena těžká střední oprava koleje v délce 200 a 400 metrů. Mezi Mníškem pod

Přes měchenický most se plouží osobní vlak do Dobříše s lokomotivou 742.406.

Foto Pavel Bittner, 20. 7. 1998

Lokomotiva 749.008 s osobním vlakem opatrně vjíždí rychlostí pomalé chůze na měchenický most (2. března 1997).





Brdy a Měchenicemi pak bylo ještě vyměněno na 50 kusů defektoskopické vadných kolejnic.

Na rok 1998 pak bylo naplánováno zahájení prací na opravě již zmiňovaného měchenického mostu (km 29,145 až 29,363). Přípravné práce na nepřetržitou výuku začaly již v únoru, avšak původní uvažovaný termín jejího zahájení - 1. červen - nebyl pro nedostatek prostředků dodržen. Ba co více - reálně hrozilo nebezpečí, že se s opravou vůbec nezačne a pro stále se zhoršující stav bude na mostě od 1. 7. 1999 doprava zastavena zcela. Vzhledem ke značnému zhoršení stavu ocelové konstrukce mostovky a mostnic SDC Praha k 1. 6. ukončila platnost výjimky z přechodnosti pro lokomotivy řad 749 a 751, a tak týden po přechodu na nový GVD muselo DKV Praha vzniklou situaci řešit náhradou „zamračených“ řadou 742.

Teprve po opožděném přidělení potřebných prostředků mohly být práce zahájeny. Vlastní oprava mostu byla rozvržena na dva roky a část, připadající na loňský rok, pak ještě do tří etap, při nichž byla nepřetržitě vyloučena traťová kolej Měchenice - odbočka Skochovice. V první etapě, od 28. do 30. července, byla opravována mostní ložiska na skochovické opěře, v následujících dvou etapách, tj. od 3. srpna do 6. září a od 23. září do 27. října, bylo opravováno druhé a páté (hlavní, obloukové) mostní pole. Takovéto rozdělení si vynutila nutnost zachování volné plavební dráhy vždy alespoň pod jednou polovinou hlavního pole, neboť ji narušovalo lešení, zbudované pod mostní konstrukcí.

V letošním roce by práce za jedné zhruba čtyřicetidenní nepřetržité výuky měly pokračovat opravou zbývajících mostních polí tak, aby byly ukončeny k novému GVD a na mostě mohl být obnoven provoz bez omezení přechodnosti (tj. 20 tun na nápravu pro lokomotivy a dvou a čtyřnápravové vozy) a plnou traťovou rychlostí.

Oprava mostu spočívá v zesílení ocelové mostní konstrukce ve všech polích výměnou pásnic na příčnicích a podélnicích, v celkové opravě brzdového ztužidla, zavětrování, v opravě podlah, mostních ložisek a v částečné obnově nátěru. Dále pak ve výměně vyhnílych mostnic a obnově železničního svršku.

Po dobu trvání výluk byla zcela zastavena nákladní doprava v úseku Dobříš - Vrané nad Vltavou, osobní dopravu mezi Dobříš a Měchenicemi zajišťovalo vždy pět lokomotiv řady 749 (od 3. srpna do 6. září 1998 zde byly „uvězněny“ lokomotivy 749.013, 102, 162, 180 a 182 a od 23. září do 27. října stroje 749.013, 146, 162, 180 a 182), jimž byla pro návoz na výuku a pro odvoz po jejím skončení povolena mimořádná přechodnost. Lokomotivy zde zůstaly po dobu výluk uzavřeny spolu s osmi vozy řady Bmo. Zbrojení se provádělo ze železničních cisteren, přistavených na Dobříš.

Jeden autobus náhradní přepravy pak jezdil mezi Měchenicemi a Davlí na čerčanské trati, kam byly dobříšské vlaky od Prahy odkloněny, a u vlaků, u nichž se předpokládala větší frekvence, jezdily ještě další posilové auto-

busy mezi Měchenicemi a Prahou-Zbraslaví (přímo, mimo Jarov, Vrané nad Vltavou a Skochovice).

Osobní dopravu za organizačně náročné výluky komplikovala úsporná opatření v podobě zrušených nebo časově omezených služeb dozorců výhybek v některých stanicích, což znemožňovalo operativní překládání křižování opožděných vlaků, takže se zbytečně kumulovala zpoždění a přenášela se dále. Doprava v průběhu plánované letošní výluky by měla být organizována obdobně.

Jelikož po ukončení loňských výluk zatím zůstala v platnosti omezená přechodnost a lokomotivy řady 742 nemohou vytápět osobní vozy, bylo pro zimní období nutno nahradit patrové vozy řady Bmo vozy s nezávislým topením. V DKV Praha je však k dispozici jen nedostatečné množství vozů řady Bix (020), navíc v ne zcela dobrém stavu, takže do Prahy byly přesunuty ještě vozy řady Baafx (010) z DKV České Budějovice, Česká Třebová a Liberec. Z důvodu ovládnutí jejich dveří byly do čela těchto „luxusních“ souprav nasazeny lokomotivy řady 714, které sem byly staženy z jiných výkonů v rámci DKV Praha.

Nejkritičtější místa na trati Dobříš - Praha sice byla (resp. budou) odstraněna, k jejímu uvedení do optimálního stavu by však bylo minimálně třeba těžké střední obnovy traťového svršku v celé délce a ne jen na pouhých šesti stech metrech. Nedobry je i nadále zejména stav traťové koleje v úsecích Mníšek pod Brdy - Čisovice a Vrané nad Vltavou - Praha-Modřany, první staniční koleje ve Vraném nad Vltavou a v Praze-Zbraslaví, jakož i výhybek v Praze-Krči. Plynulosti dopravy brání i velké množství trvalých omezení traťové rychlosti na 30 (ve dvou případech), 20 (čtyřikrát) a dokonce i 10 km/h (dvakrát) přes nechráněné přejezdy místních komunikací.

Aktuální hrozbě zastavení provozu „Dobříška“ nicméně unikla. Nemaťlou zásluhu na tom má nadšení a houževnatost pracovníků Správy mostů a tunelů SDC Praha, neboť sám fakt, že se opravu mostu na regionální dráze podařilo obhájit v době, která železnici zdaleka nebyla příznivě nakloněna, se rovná téměř zázraku. Pozitivní roli snad sehrála i blízkost hlavního města, neboť likvidace tratě by byla v tomto případě přece jen příliš na očích. Avšak mnoho jiných tratí v odlehlých koutech naší vlasti, jejichž stav není o nic lepší, takové štěstí bohužel nemá.

Text a neoznačené foto Pavel Čáp

Hustou džunglí, jen vzdáleně připomínající železniční svršek, se ze stanice Malá Hraštice rozjíždí lokomotiva 742.381. Následující cestu táhlým stoupáním k Mníšku pod Brdy ji ještě zkomplikuje trvalé omezení traťové rychlosti na 20 km/h přes nechráněný přejezd (vlevo).

Lokomotiva 742.275 v čele soupravy patrových vozů řady Bmo sjíždí od Nové Vsi pod Pleší do Malé Hraštice (vpravo).