

10/2011

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET

Barvy, barvy, barvičky...

Kulaté výročí

Fotíme v ⑤,⑥,†





Na severu Francie jsou jednotky TGV nasazovány rovněž na dálkové vnitrostátní spoje využívající hojně klasické tratě. Na jednom z nich, TGV 7144 spojující Valenciennes, Douai a Arras s Paříží, je zachyceno TGV Sud-Est 68 při průjezdu zastávkou v Beuvrages, místní částí města Valenciennes. 15.8.2011. foto: Jakub Sigmund.

Vážení čtenáři.

Běží říjen a s ním se nachýlila doba pro další, v pořadí třetí číslo Provozu. Zatímco podzim 2011 se mnohde po předchozím období sucha příliš nevybarvil, snažili jsme se, aby ve Vás toto vydání zanechalo výraznější dojem. Přispět k tomu má stěžejní článek týkající se kulatého výročí 30 let TGV. Během roku stráveného ve Francii měl příležitost poznat vysokorychlostní jednotky Jakub Sigmund. A to nejen přes hledáček. Svoji tvorbu nabídl Olivier Julian, francouzský kolega, díky němuž se na cenných snímcích seznámíte i s historií provozu TGV.

Námět na nový fotoseriál včetně jeho prvního ukázkového čísla dodali Jiří Škalda a Luděk Maxa. Netradiční barvy hnacích vozidel oslovují snad každého fotografa železnice a Vy se v článku o chebských lokomotivách řady 242 pokocháte dnes již pomalu miznoucí raritou.

Závěr patří víkendu, resp. posilovým vlakům, které jsou právě tak vděčným motivem. Pojednání, které Vás provede po všemožných koutech české železniční sítě, v týmovém duchu sestavil díky přispění řady autorů Marek Cerman.

Do nadcházejícího období tradičních mlh a inverzí, umocněných krátkými dny, přejeme spoustu energie a veselou mysl.

Marek Cerman, Jakub Sigmund, Petr Zobal

Vaše další připomínky, náměty i příspěvky pro příští vydání adresujte na e-mail provoz@lokomotivy.net. Děkujeme.

Obrázek na titulní straně

Jednotka Thalys PBKA 4304 projíždí na spoji Thalys 9322 Brusel – Paříž nedaleko Arrasu. 27.3.2011. Foto: Jakub Sigmund

Obrázek na zadní straně

Stroj 754.044 vede 2.10.2011 nedělní vlak 1444 do Brna pod Hostýnskými vrchy. Foto: Tomáš Řehůřek

Obsah:









Barvy, barvy, barvičky...

Jiří Škalda a Luděk Maxa

Pod tímto názvem začíná seriál věnovaný pestrosti lokomotivního a vozového parku v České republice. Málokde v Evropě se najde tak pestrobarevný park vozidel jako u nás. Zvláště v určitých obdobích byla pestrost až nevídaná a mohli nám ji závidět fanoušci okolních zemí.

S příchodem korporativního nátěru na vozidla Českých drah začala různorodost mizet ve všech skupinách vozidel. Nevyhnula se tomu ani střídavá trakce, u které barevných odlišností nikdy nebylo mnoho. Výjimkou z pravidla byla skupinka lokomotiv z Chebu, a jim se budeme věnovat v tomto dílu.



S porcí třiceti Easů ložených hnědým uhlím stoupá 8. února 2005 dvojice strojů Českých drah 242 256+222 úsekem Chodov - Karlovy Vary-Dvory. Stroje sice mají zásuvky mnohočlenu; ty ale využívány dodnes nejsou.

Před 20 lety

S hledáním tváře naší železnice po rozdělení Československa se začala projevovat lidová tvořivost ve všech koutech naší vlasti. Jak houby po dešti se z vrat dep ukazovala jedna barevná kreace za druhou a člověku se až tajil dech, co vše najednou jde. V některých případech šlo o upravené původní nátěry, jindy o zcela nově pojatá schémata. Koncem roku 1994 se z lakovny MOVO Plzeň vrátila do Chebu lokomotiva 242.256 v dost neotřelé kombinaci barev. Tmavočervená skříň a pluhy, bílý rám, žlutá čelní podokenní část a sběrače, černá pojezdová část plus nárazníky, svislý krémový pruh na bocích kabin strojvedoucího a šedá střecha, žaluzie i rámy oken. Následovaly další stroje a byl zvolen mírně zjednodušený styl. Vynechána byla krémová barva na bocích kabin, žaluzie měly stejnou barvu jako skříň a pluhy se nastříkaly žlutou barvou. Postupem času byla tou-

Dříve vzorně udržovaný a dnes už značně vyšisovaný 242.242 v čele Os 7320 u Kynšperka nad Ohří dne 26.5.2011. Foto: Luděk Maxa



nahoře: **V září roku 2006 se vrátil "plecháč" 202 po provedení opravy v rozsahu EVy z Českých Budějovic do domovského depa Cheb. Po několika dnech byl nasazen do služby ještě řádně omatlaný z dílen. Zachycen byl 18. října 2006 s vyrovnávkou do Nového Sedla u Lokte mezi Hájkem a Dalovicemi.**

to variací přebarvena skupinka strojů čísel 202, 203, 208, 209, 239 a 242. Do detailů se všechny stroje neshodují. Liší se v drobnostech jako skříněmi baterií, zásuvkami mnohočlenu (i jejich úplnou absencí na zadním stanovišti „padesátšestky"), barvou loga dopravce na bocích a velikostí loga na čele. V průběhu let se rozrůznily i dalšími nuancemi a vylepšeními samotných čet.

Zajímavý byl v té době turnus na čtyři dispečerky v Chebu, ve kterém jezdily „plecháče" 202, 208, 209 a 256. Jejich hlavní náplň představovaly nákladní vlaky mezi Chebem a Karlovými Vary a zajížděly i do Vojtanova. Ostatní stroje jezdily převážně v osobní dopravě. Na rameni do Karlových Varů vozily jak osobní vlaky, tak rychlíky. Dále se podívaly do Plzně, ale jen v čele osobních vlaků a nočního pošťáku. To se v průběhu let změnilo a po zatrolejování trati 140 v roce 2006 začalo zajíždění s osobáky z Chebu do Klášterce nad Ohří. U rychlíků došlo k nasazení „es" PJ Plzeň, jeden rok to byly i stroje 362 z DKV Brno. V nákladní dopravě začínaly přípravy na oddělení od osobní dopravy. Nasazení strojů řad 230 a 240 znamenalo snížení potřeby lokomotiv 242 obecně a předání několika „plecháčů" do Plzně. V první vlně zůstaly ještě všechny barevné v Chebu. V druhé odešel nejdřív v roce 2007 „plecháč" 209 do Plzně a následně byl odtud ještě s 203 předán Brnu. 242.203 byla ale po krátkém ohřátí v Brně předána do Plzně. Při působení v Brně se naskytla možnost setkání s těmito nátěry i za hranicemi Česka, a to při zajíždění s rychlíky do Banské Bystrice.



dole vlevo: **Pod kulisou škodováckých provozů projíždí v pátek 18.srpna 2005 s posíleným osobním vlakem 7310 tehdá ještě vzorně udržovaný stroj 242 203 PJ Cheb.**

Současnost

Při dlouhodobých několikaměsíčních výlukách v rámci stavby koridoru na trati 170 mezi Plzní a Chebem v období od jara 2007 do dubna letošního roku docházelo k uvěznění strojů za výlukou a tak se 202, 239 a 256 začaly objevovat na výkonech PJ Plzeň a ani po ukončení výluk se do Chebu už nastálo nevrátily. V současné době jde v okolí Chebu potkat teoreticky lokomotivy čísel 208 a 242. V osmidenním turnusu je jejich hlavní náplní vozba osobních vlaků z Chebu do Klášterce nad Ohří a do Plzně. Na jednom nočním páru vla-



nahoře: **Chebská stálice 242.208 brzdí do zastávky Královské Poříčí dne 28.12.2010 s Os 7012.**

dole vlevo: **Bývalá chebská 242.209 už na výkonech nového domova v Brně se blíží k zástavce Letovice zastávka dne 25.8.2009 v čele Os 4713. Dnes už se honosí jiným nátěrem.**

dole vpravo: **Po ukončení výluky a otevření tratě z Plzně do Chebu je možno na výkonech v okolí Chebu spatřit různé plzeňské plecháče. Dne 19.5.2011 je v čele Os 7301 nedaleko Tršnic plecháč 242.239.**

foto: 3 x Luděk Maxa

ků (8923/8902) zajíždějí do Horažďovic předměstí.

Situace v Plzni je jiná. Již dávno je minulostí přesné nasazování do turnusů, a tak je možné skoro všechny lokomotivy řady 242 potkat, kde se vám jen zlíbí. Stačí trocha štěstí a stejnou lokomotivu spatříte v Českých Velenicích, Písku, Jihlavě, Táboře, Zdicích i Klatovech. Stroje čísel 202, 203 a 256 mají najezděno po tratích na jihu Čech suverénně nejvíce.

Po příchodu do Brna odlišný nátěr na stroji 209 moc dlouho nevydržel. Na jaře letošního roku prošla lokomotiva lakovnou, kde obdržela korporativní nátěr našeho národního dopravce v jeho druhé mutaci, tj. s šedočerným rámem a střechou.

Léta se na mašinkách podepisují a jejich osud je do budoucna nejistý. S příchodem motorových jednotek LINK z produkce firmy PESA do Karlovarského kraje turnusová potřeba "plecháčů" výrazně poklesne. Další ranou budou elektrické jednotky řady 650 do Jihočeského kraje na rameno Strakonice-České Budějovice-České Velenice. V příštím roce se také počítá s příchodem řídících vozů Bfhpvee 80-30 právě k upraveným lokomotivám řady 242 na rameno Plzeň-Horažďovice předměstí. Dá se očekávat, že stroje z prvních sérií let 1975 a 1979 budou utlumovány, a tedy i všechny tak pestře zbarvené stroje.

Neoznačené foto: Jiří Škalda







Na jednom z četných spojů mezi Paříží a Londýnem byl 27. března 2011 poblíž Gavrelle zachycen Eurostar 3218.

Kulaté výročí

Jakub Sigmund

Od toho okamžiku v těchto dnech uplynulo 30 let. Nebyli první na světě. Nebyli první dokonce ani v Evropě. Přesto dokázali dát světu symbol. A minimálně v západní Evropě udat budoucí směr vývoje železniční dopravy. Těmi lidmi byli technici společností Alstom, Brissonneau, Turboméca a SNCF a tím symbolem se staly počáteční písmena třech francouzských slov – „**T**rain a **G**rande **V**itesse“ (původně „Turbotrain a Grande Vitesse“).

22. září 1981 byl otevřen první úsek vysokorychlostní železnice ve Francii, a to mezi Sathonay (Lyon) a Saint Florentin na spojnici Lyonu s Paříží. Pravidelný provoz byl zahájen o 5 dní později, kdy na trať pojmenovanou jako LGV (Ligne à Grande Vitesse, vysokorychlostní trať) LN1 Sud-Est poprvé vyjely stejnojmenné oranžové jednotky TGV s cestujícími. Vlaky na ní dosahovaly max. rychlosti 260 km/h. Po roce byl tento limit zvýšen na 270 km/h, (v roce 2001 byla na 70% délky trati zvýšena max. rychlost na 300 km/h). Celá LN1 byla otevřena o dva roky později (25. září 1983) po dokončení druhého úseku trati mezi Saint Florentin a Lieusaint. Cestu mezi Paříží a Lyonem dlouhou 409 km poté jednotky s maximální rychlostí 270 km/h zvládaly za 2 hodiny, čímž překonávaly automobilovou i leteckou dopravu.

Ke kořenům TGV

Poprvé se myšlenka na vysokorychlostní železnici spojující důležitá francouzská města objevila kolem roku 1960 po představení japonských vlaků Šinkansen. Během hledání optimálního řešení byly rozvíjeny různé projekty. Jedním z nich byl i Aerotrain vyvíjený v letech 1965-1977. Využíval stejného principu jako vlak s magnetickou levitací, tj. odstranění kontaktu s tratí, avšak s využitím nadnášení vzduchem, čímž oproti Maglevu odpadá nutnost výstavby drahého tělesa. V roce 1974 však dostal přednost projekt vycházející z prototypu jednotky TGS (Turbine à gaz spéciale; experimentální Turbo-train) a jednotek ETG (Elément à Turbine à Gaz) a RTG (Rame à Turbine à Gaz). Zatímco TGS byl prototyp, jednotky ETG byly první generací (nasazeny do provozu 1971), RTG pak druhou (1974). U všech tří typů byla (stejně jako pro prototyp TGV 001) pro pohon zvolena plynová turbína, která byla při relativně malé velikosti schopna dodat požadovaný výkon v požadovaném čase. První prototyp TGV 001 byl dokončen v říjnu roku 1971. Testy s prototypem přinesly důležité poznatky pro další vývoj, zejména v oblasti trakce, brzd, aerodynamiky a signalizace. Prototyp dosáhl nejvyšší rychlosti 318 km/h.

Důsledkem ropné krize 70. let minulého století byla snaha o snížení závislosti na fosilních palivech, která se ve Francii projevila podporou jaderných technologií v energetice.

Jedním z vyplývajících rozhodnutí bylo náhrazení pohonu s plynovou turbínou elektrickou trakcí. V roce 1974 tak byl jeden z klasických příměstských elektrických vozů řady Z7115 přestavěn na testovací stroj Z7001 (nazvaný Zebulon) pro testování sběračů, trakčních motorů, úprav vypružení a brzd. Při testech dosáhl rychlosti 309 km/h.

Testování prototypu TGV 001 a zkušebního Z7001 probíhalo až do roku 1978 s důležitými výsledky pro bu-





doucnost. V současnosti je motorový vůz TGV002 vystaven u dálnice A36 u Belfortu (zde v dílnách Alstomu prototyp vznikl) a motorový vůz TGV001 u dálnice A4 u Bischheimu. Z7001 byl zrušen v 80. letech.

Vzhled TGV 001 i interiér jednotky navrhl Jacques Cooper – podle zadání na „vlak, který nevypadá jako vlak“. Tento design byl poté s drobnými úpravami převzat i na sériové jednotky. V roce 1978 (24.7. a 12.12.) opustily brány závodu Alstom dvě předsériové jednotky – budoucí TGV Sud-Est 001 a 002 – nyní pojmenované podle rádiových volacích znaků jako „Patrik“ a „Sofie“. Po následující měsíce probíhalo odstraňování nemála technických problémů. Po úpravách provedených po zkušenostech s předsériovými kusy následovala 25. dubna 1980 konečně první sériově vyráběná jednotka s označením TGV Sud-Est 003.

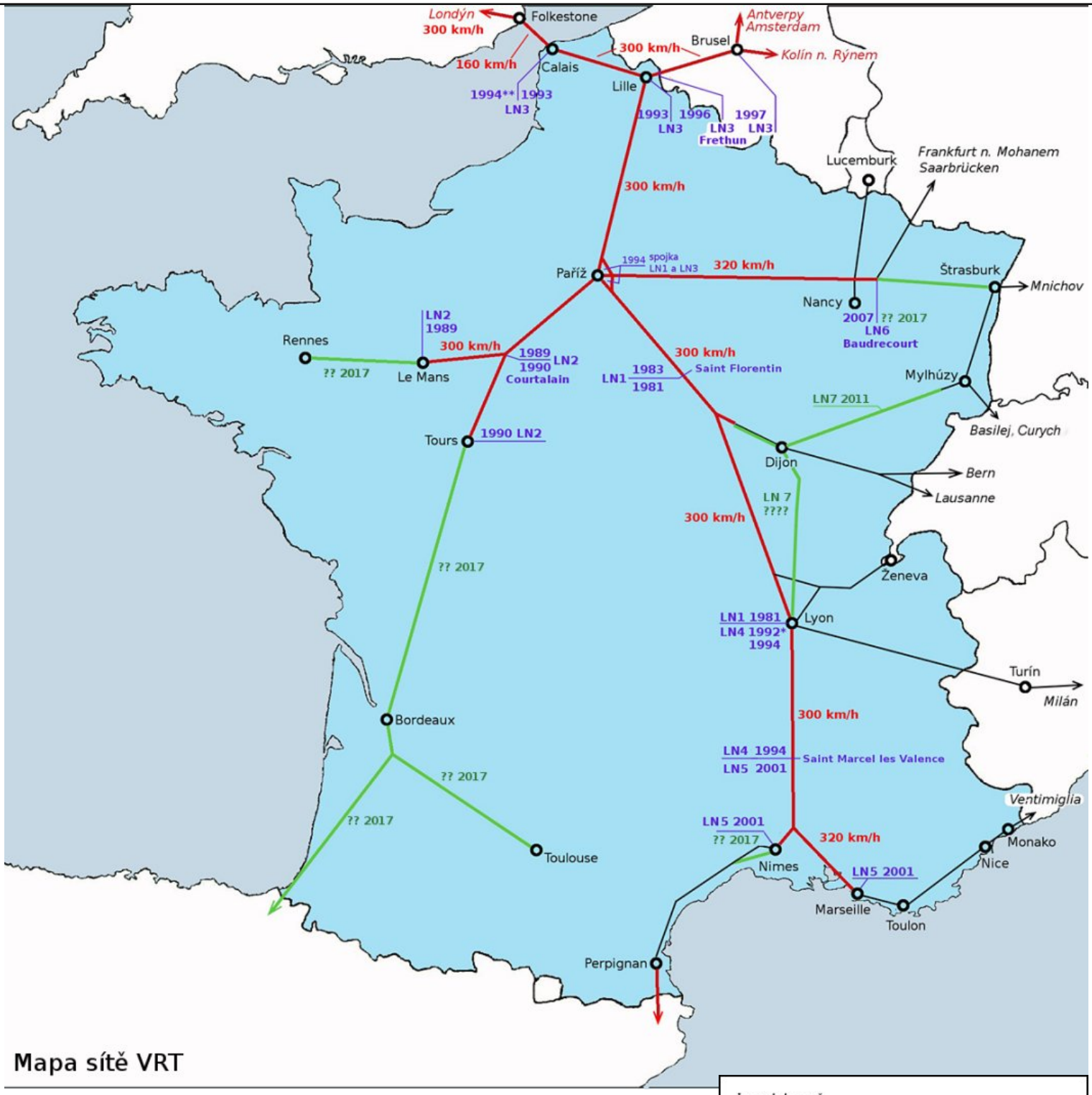
Budování infrastruktury

Ale to už jsme dosáhli okamžiku, kdy novotou vonící TGV SE poprvé vyjely na LN1 z Lyonu do Paříže. Současně se slavnostním otevřením této trati bylo oznámeno další pokračování výstavby vysokorychlostní železnice – tentokráte již rovnou pro rychlost 300 km/h. Dalšími městy, jež měly být spojeny s Paříží, bylo Le Mans a Tours (LGV LN2 Atlantique). První cestující na této trati byli přepraveni 24. září 1989 (Paříž - Le Mans) a 30. září 1990 (Courtalain - Tours). Postupně se síť LGV rozrůstala do pavučiny vycházející z francouzské metropole. V následujících letech bylo do provozu předáno několik nových tratí. Jednalo o LN4 Rhóne-Alpes, (prodloužení LN1 směrem k Marseille; úsek Montanay – Saint Marcel les Valence, 1994), LN3 Nord a 69 km dlouhou spojnici LN1 a LN3 (1994).

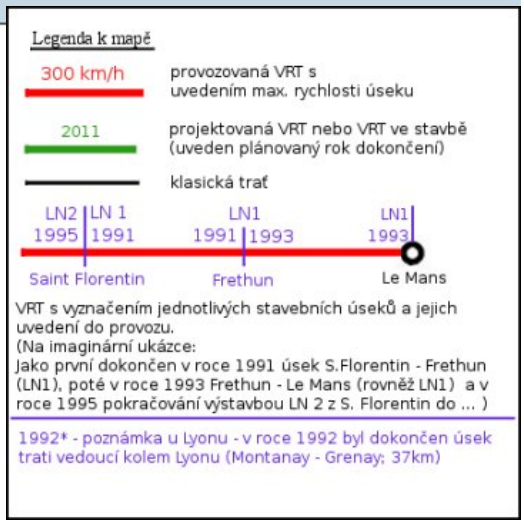
V roce 1993 došlo k otevření prvního úseku trati LN3 Nord. Ten spojoval Paříž s Calais a později, když byl v listopadu 1994 dostavěn tunel pod kanálem La Manche, i s Londýnem. Další evropskou metropolí obsluhovanou spoji TGV se stal Brusel. Po dokončení LN3 Nord v úseku z Fretin na belgické hranice do Wannehain (1996) následoval belgický úsek do Bruselu (1997). O pět let později byla trať zavedena do Lutychu a v roce 2009 až na německé hranice k Aix la Chapelle. Téhož roku byla uveden do provozu úsek z Antverp do Amsterodamu. Tím bylo dokončeno propojení pěti evropských zemí – Francie, Anglie, Belgie,

nahoře: **Původní oranžový nátěr u jednotek Sud-Est byl postupně nahrazován šedomodrým vycházejícím z jednotek Atlantique. Jedna z jednotek S-E v původním nátěru byla v lednu 1998 poblíž Courvières zvěčněna společně s další, již modrošedou na TGV Curych–Bern–Paříž.** foto: Olivier Julian

dole: **Dvojice TGV Sud-Est s TGV 5224 (Lille - Nantes) + 5227 (Lille – Massy) právě míjí třísetkilometrovou rychlostí odbočku do Arrasu. 7.11.2010.**



Mapa sítě VRT



Holandska a Německa.

Těsně po přelomu tisíciletí (2001) bylo dokončeno další pokračování LN1 a LN4 - trať LN5 Mediterraneé z Saint Marcel les Valence do Marseille.

Posledními úseky otevřenými pro běžný provoz jsou první etapa LN 6 Est-europeenne (Paříž – Baudrecourt; 2007) a úsek z Perpignan na francouzsko-španělské hranice (2010).

Druhá etapa LN6 mezi Baudrecourt a Vendenheimem by měla být dokončena v roce 2017. V roce 2012 nebo 2013 by mělo dojít k zahájení provozu na španělském úseku Figueras-Barcelona, a tím ke zkrácení jízdní doby mezi Paříží a Barcelonou ze současných 7 hodin 20 minut na 5 hodin 35 minut.

Na konci letošního roku by měla být dokončena první etapa LN7 Rýn – Rhona, která navazuje na LN1 a spojí Lyon s Mylhúzami.

V budoucnosti se počítá s dalšími projekty: Le Mans – Rennes, Tours – Bordeaux, Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Španělsko (západní pobřeží), Lyon – Turín a další. Tyto stavby však patří do kategorie po roce 2016.



Typově unikátní TGV La Poste 952 na spoji 6994 právě severně od Lyonu překročil řeku Rhónu. 20.1.1999. Foto Olivier Julian

Technika na kolejích

Sud-Est

Provoz na LN1 Sud-Est zahajovaly jednotky stejnojmenného typu v oranžovém nátěru. Mezi roky 1978 a 1985 bylo těchto jednotek se dvěma motorovými a osmi vloženými vozy dodáno celkem 111. Jako rezervní byla dodána jedna poloviční jednotka. Z hlediska trakce se jednalo o 101 dvousystémových a 8 třísystémových (přesnější technické parametry všech typů jsou uvedeny v tabulce). Z celkového počtu 111 jednotek bylo pouze 109 určeno pro provoz s cestujícími. Zbývající dvě jednotky (včetně zmiňované rezervní části), nesoucí číselné označení 01-07 (resp. 951-957) jsou poštovní TGV. V noci spojují Paříž s Macon a Cavaillon. Jednotka 038 byla rekonstruována na další TGV La Poste, čímž se jejich počet zvýšil na 3,5 jednotky. Jedná se zřejmě o jediné vysokorychlostní jednotky v pravidelném provozu, které nejsou určeny pro osobní dopravu. Údajně je možné potkat občas rezervní sedmý řídící vůz řazený v osobní soupravě.

Jednotka č. 88 posloužila jako zkušební při vývoji následujícího typu Atlantique a později po rekontrukci na třisystémovou Sud-Est dostala označení 118. Během své existence prošly jednotky dvěma rmodernizacemi. Během nich se mimojiné měnil poměr mezi vozy první a druhé třídy (z 3:4 na 2:5). Zároveň byl na všechny jednotky aplikován nátěr shodný s typem TGV Atlantique v kombinaci modré a stříbrné.

Třísystémové jednotky č. 110-118, z nichž jsou 112-114 majetkem SBB, jsou určeny pro zajíždění do Švýcarska.

Atlantique

Stejně jako pro trať LN1, byly i pro LN2 připraveny stejnojmenné jednotky. Na rozdíl od sytěoranžové podoby prvních TGV vyjely první dvě jednotky TGV Atlantique v bílomodrém nátěru. Další jednotky opouštěly výrobní závod již v klasickém šedomodrém provedení, které předurčilo styl jednotných nátěrů TGV do budoucna. Vzhledově došlo oproti sérii Sud-Est jen k drobným úpravám jednotky (např. prodloužení střešní nástavby motorového vozu až nad kabinu strojvedoucího). V letech 1988-1992 bylo dodáno celkem 105 dvousystémových dvanáctivozových jednotek. Všechny jednotky jsou dodnes provozní. V předchozích letech prošly modernizací podle Christiana Lacroixe, když byl kompletně změněn design interiéru. Taková jednotka je rozpoznatelná podle odlišného barevného značení tříd na vozech. Zajímavostí budiž úprava osmi jednotek pro tažení motorovou lokomotivou typu CC 72000 kvůli zajíždění z Nantes do Sables d'Olonne. Používání tohoto sys-

dole: **Jarní krajinou projíždějící Sud-Est 40 je poblíž vesnice Roeux zvěčněno coby TGV 7111 Paříž - Valenciennes. 27.3.2011.**



tému bylo ukončeno v roce 2004, kdy byla tato trať elektrifikována.

Réseau

Dalším typem dodaným SNCF v letech 1993-1996 je TGV Reseau. Čelní vůz je vzhledově shodný s typem TGV Atlantique, v jednotce je 8 vložených vozů. Bylo vyrobeno 50 dvousystémových a 30 třísystémových (navíc 3 kV ss pro provoz v Belgii a Itálii). Později byly tři třísystémové (4507-09) jednotky upraveny na dvousystémové (551-553). Všechny tyto jednotky procházejí postupně modernizací stejně jako Atlantique. Z devatenácti dvousystémových jednotek byly použity vložené vozy pro rekonstrukci na TGV POS (doplněním čelních vozů z typu Duplex). Čelní vozy od těchto jednotek se spojily s původními vloženými vozy TGV Duplex a vznikly jednotky Reseau/Duplex (viz níže).

Jednotka č. 4530 byla přeměněna na vysokorychlostní měřící vlak IRIS 320. Není bez zajímavosti, že jednou za dva měsíce projíždí pod kanálem La Manche, tažena dieselovou lokomotivou.

Rekonstrukcí Thalysu PBA 4531 vznikl Reseau 4551. Pro provoz v Itálii, na spojích mezi Paříží a Milánem či Turínem, jsou vybaveny jednotky 4501 až 4507. Zbytek třísystémových jednotek je pak nasazován na spoje z Francie do Bruselu (mimo Thalys).

Thalys PBA

V roce 1996 navázala na 30 třísystémových jednotek Reseau dodávka 10 taktéž třísystémových jednotek vybavených navíc i pro provoz v Holandsku. Označení jednotek obsahuje počáteční písmena tří evropských metropolí, jež vlaky spojují PBA: **P**aříž, **B**rusel, **A**msterodam. Vzhled všech jednotek se od výroby, kdy obdržely sytě vínový nátěr, skoro nezměnil. V letech 2008–2010 prošly všechny jednotky modernizací, během níž byl renovován především interiér jednotek. Jediným vizuálním externím rozdílem je změna provedení loga společnosti Thalys. Na jaře 2007 byla jedna jednotka PBA rekonstruována na jednotku Reseau, čímž se počet provozovaných PBA ustálil na současných 9 jednotkách.





TMST

Na konci roku 1987 byl vydán požadavek na vývoj jednotky určené pro provoz na budoucí LGV Nord spojující Paříž s Londýnem. Výsledkem vývoje unikátního typu byly v letech 1992 a 1993 jednotky označené PS1 (7 vložených vozů) a PS2 (18 vložených vozů). PS = Pre series = předsériový. Do konce následujícího roku bylo dodáno celkem 38 jednotek. Z nich 31, nazývaných „Three Capitals“ (Tři metropole), je provozováno pod hlavičkou společnosti Eurostar na spojích Londýn – Paříž (v zimní a letní sezóně jsou některé spoje vedeny až na jih Francie – Avignon a Alpy) a Londýn – Brusel. Z těchto 31 jednotek vlastní 16 jednotek SNCF, 11 jednotek patří British rail



nahoře: **Jednotka TGV Reseau 4521 nasazená 15.8.2011 na spoji TGV 9834 z Bruselu do Lyonu projíždí pod větrnými elektrárnami poblíž Saint Maur (Belgie).**

uprostřed: **V posledních paprscích slunce se jako TGV 7139 objevil Sud-Est 98. Na pozadí s obcí Bruille lez Marchiennes se blíží do stanice Somain. 28.3.2011.**

dole: **Státní svátek 15.8.2011 umožnil „lov“ TGV i jindy než o obligátním víkendu. Tak se podařilo zachytit pondělní posílení ranního spoje z Paříže do Amsterodamu (Thalys 9315; Thalys PBA 4540). Wez-Velvain (Belgie).**

a 4 jednotky náleží SNCB (Belgie). Zbývajících 7 jednotek bylo dodáno společnosti British rail pro spoje „North of London“ z Paříže na sever od Londýna. Vlaky v této relaci nakonec nikdy nevyjely. Jednotky byly nasazovány na spoje v Británii. Od roku 2005 jsou tyto jednotky pronajaty SNCF, kde v provozu doplňují TGV na vnitrostátních spojích. Stejně tak tři jednotky SNCF - 3203/4, 3225/26, 3227/28 - byly vyňaty z nasazení na spojích Eurostar a po opatření logem TGV a klasickým šedomodrým zbarvením na čelech motorových vozů nyní slouží ve vozbě vnitrostátních vlaků TGV. V roce 2008 byl oznámen úmysl provést rekonstrukci všech jednotek „Three Capitals“. První jednotka by měla být dokončena ke konci roku 2012.

Jednotky jsou z výroby třísystémové. Některé jednotky SNCF byly kvůli zajíždění do sezónních destinací upraveny i pro provoz na systému 1,5 kV ss.

V porovnání s ostatními typy TGV jsou tyto jednotky unikátní, ať již délkou 394 m („Three Capitals“) resp. 319 m (ex „North of London“), hmotností 752 tun, resp. 665 tun, nebo výkonem 12,240 kW. Ač nejvýkonnější, přesto mají nejhorší poměr výkon/hmotnost ze všech TGV. Jednotka je tvořena motorovými vozy na čelech a dvěma soupravami vložených vozů (9 nebo 7 vozů). U prvního a posledního vloženého vozu je navíc poháněn i krajní podvozek (první podvozek od motorového vozu). Předěl mezi soupravami vozů je dobře patrný nepřítomností Jakobsova podvozku, který je jinak pro ostatní typy TGV typický.

Thalys PBKA

V letech 1996-1997 navázaly na dodávku jednotek Thalys PBA nové jednotky PBKA, které vycházejí právě z typů Reseau a PBA. Podoba vozů je shodná se současně vyvíjeným typem Duplex (dodávky od 1996). Jedná se o čtyřsystémové desetivozové jednotky provozované na severu Evropy pro spoje mezi městy **P**ařížˇ, **B**rusel, **K**olín a **A**msterodam (PBKA). Celkem bylo vyrobeno a dodáno 17 jednotek pro 3 železniční správy: 4341 – 4346 pro SNCF, 4301-4307 pro SNCB, 4331 a 4332 pro NS (Holandsko). Jednotky 4321 a 4322 byly zakoupeny DB, ale provozovány jsou společností SNCB. Všechny PBKA prošly v letech 2008-2010 stejnou modernizací jako jednotky PBA.

Duplex

S narůstajícím počtem spojů se začal projevovat problém vyčerpání kapacity některých úseků vysokorychlostních tratí. Prvním krokem byla modernizace zabezpečovacího zařízení a zvýšení výkonu brzd pro snížení brzdné vzdálenosti. Tím bylo umožněno snížit intervaly mezi vlaky na některých linkách na 3 minuty. Další možností je provozovat jednotky ve dvojici. Nevýhodou

Technické parametry souprav TGV

Typ	Označení řady	Označení jednotek	Období výroby	Výkon [kW]	Max. rychlost [km/h]	Hmotnost [t]	Délka [m]	Sestava jednotky	Kapacita [cestujících]	Systémy		
Sud-Est (La Poste)	23000	1-37, 39-45, 47-69, 71-87, 89-98,100-102	1978-1985	6450	270 nebo 300	385	200,2	M + 8V + M	350 nebo 345	1,5 kV DC	25 kV 50 Hz	15 kV 16 2/3 Hz
	33000	110-118			270	390			360			
	923000	01-07 (*1)			270	345		M + 8V + M	-			
Atlantique	24000	301-405	1988-1992	8800	300	444	237,6	M + 10V + M	458			
Réseau	28000	501,503-514,534-553	1993-1996	8800	320	383	200,2	M + 8V + M	360			3 kV DC
	38000	4501-06,4510-29,4551 (*2)										15 kV 16 2/3 Hz
Thalys PBA	38000	4532-4540	1996	8800	300	388	200,2	M + 8V + M	377			
Thalys PBKA	48000	4301-4307 (SNCB) 4321-4322 (DB/SNCB) (*3) 4331-4332 (NL) 4341-4346 (SNCF)	1996-1997	8800	300	383	200,2	M + 8V + M	377			750 V DC
TMST (*4)	373000	3001-3022 (BR) 3101-3108 (SNCB)	1993-1996	12240	300	752	393,72	M + 9V + 9V + M	760		1,5 kV DC	3 kV DC
		3205/06, 3211/12, 3219/20, 3231/32 (SNCF) 3201-04, 3207-10, 3213-18, 3221-30 (SNCF)				665	320	M + 7V + 7V + M	558			
		3301-3314 (BR)										
Duplex	29000	201-289	1996-2006	8800	320	390	200,2	M + 8V + M	512	1,5 kV DC		3 kV DC
Réseau/Duplex	28600	601-612, 616-619	2006-2008	8800	320	383	200,2	M + 8V + M	512			15 kV 16 2/3 Hz
	38600	613-615										
POS	384000	4401-4419	2005-2008	9280	320	423	200,2	M + 8V + M	360			
Duplex Dasye	29700	701-749	2008-2011	9280	320	390	200,2	M + 8V + M	512			
RGV 2N2	310000	4701-4730	2010-2014	9280	320	390	200,2	M + 8V + M	512			15 kV 16 2/3 Hz
		801-825										

*1 – označení je použito pro polovinu jednotky, tj. 01-07 = 3,5 jednotky
*2 – 4501-06 jsou vybaveny pro provoz v Itálii
*3 – jednotky zakoupené DB, ale provozované SNCB
*4 – označení je použito pro každou polovinu jednotky (tj. stejně jako u La Poste)



tohoto řešení je nutná větší délka nástupišť a navíc výsledný nárůst kapacity spojů nebyl dostatečně výrazný.

Úvahy nakonec vedly k navýšení kapacity vlaku při zachování délky.

V letech 1987–1990 proběhly první studie dvoupatrových vložených vozů. Následovala celá řada zkoušek, od testování dynamiky vozu s výše umístěným těžištěm až po úpravu vloženého vozu TGV Sud-Est tak, aby získal podobu spodního patra budoucího Duplexu. Účelem bylo zjištění reakcí cestujících na patrové řešení, které se doposud vyskytovalo pouze u příměstských vlaků. Největším problémem se nakonec ukázal limit maximální nápravové hmotnosti 17 tun. Té bylo dosaženo použitím odlehčené hliníkové skříně.

Krátce po dokončení těchto zkoušek začala jednání s firmou Alstom a výsledkem bylo dodání první soupravy vložených vozů Duplex na konci roku 1994. Vzhledem k tomu, že motorové vozy nových jednotek byly dokončeny až v červnu 1995, byly první zkoušky nových souprav realizovány s použitím motorových vozů Reseau.

Kapacita desetivozové jednotky Duplex je 512 cestujících. Běžně jsou jednotky nasazovány spojené ve dvojici nebo s jednotkou Reseau.

V letech 1996-2008 bylo dodáno celkem 89 jednotek (označeny 201-289) a setkat se s nimi lze na celé síti TGV.



nahoře: **Během hry na schovávanou se sluncem se na trati u Wez Velvain objevil Thalys PBKA 4304 na spoji Thalys 9323 do Amsterodamu a opět pondělní posila jednotkou PBA do Bruselu. 15.8.2011.**

uprostřed: **Naprostá náhoda tomu chtěla, aby se fotografovi podařilo zvěčnit tři jednotky Thalys (zřejmě 2xPBA, 1xPBKA) v plné rychlosti na jediném záběru. V popředí uhání dvojice vedená Thalysem 4536 jako spoj THA 9328 z Bruselu do Paříže. Na vedlejší koleji se právě potkává s Thalysem neznámého čísla tvořícím spoj THA 9331 z Paříže přes Brusel, Antverpy a Rotterdam do Amsterodamu. Obě jednotky se míjí relativní rychlostí téměř 600km/h nedaleko městečka Plouvain dne 27.3.2011.**

na protější straně: **TGV Sud-Est 115, jezdící pod společností Lyria z Paříže do Bernu, je na jedné ze svých cest zachyceno nedaleko francouzsko-švýcarské hranice pod panoramatem pevnosti Jouex. 14.8.2008.** foto: Olivier Julian


SNCF



Jedna z jednotek Reseau s TGV 5402 z Lille do Štrasburku před několika minutami opustila Arras a nyní z klasické tratě najíždí na VRT u městečka Croisilles. 16.7.2011.

Vybrané destinace TGV (časy jízdy z Paříže)

Destinace	Počet spojů	Jizdní doba
Lyon	34	1h 57m
Marseille	14	3h 3m
Toulon	7	3h 50m
Nice	6	5h 38m
Montpellier	12	3h 18m
Perpignan	5	4h 17m
Le Mans	15	54m
Rennes	19	2h 3m
Tours	7	1h 4m
Bordeaux	21	3h 1m
Toulouse	5	5h 22m
Štrasburk	16	2h 17m
Lille	23	1h 2m
Figueras (Špan.)	2	5h 27m
Milán (It.)	2	7h 1m
Ženeva (Švýc.)	9	3h 5m
Lausanne (Švýc.)	4	3h 39m
Bern (Švýc.)	1	4h 42m
Curych (Švýc.)	4	4h 36m
Monako (Monako)	1	6h 8m
Stuttgart (Něm.)	4	3h 44m
Mnichov (Něm.)	1	6h 13m
Frankfurt n. M. (Něm.)	5	3h 49m
Lucemburk (Luc.)	6	2h 6m
Kolín n. R. (Něm.)	5	3h 14m
Brusel (Belg.)	25	1h 20m
Amsterdam (Niz.)	10	3h 18m
Londýn (VB)	16	2h 15m

Réseau/Duplex + POS

Při otevření nové LGV Est-Europeenne vyvstala potřeba nasazení patřičného počtu vozidel (odhad je 19). Podle predikce vytížení souprav bylo zbytečné nasazení kapacitních Duplexů. Díky tomu vznikly v letech 2005 – 2008 dva zajímavé „kříženec“. Vstupem do procesu bylo 19 původních dvousystémových jednotek Reseau (515-533) a 19 nových souprav Duplexů (poháněny stejně jako Duplex Dasye již asynchronními motory). Soupravy Reseau prošly renovací shodnou jako jednotky Atlantique. Prvním výsledkem celého procesu je 19 desetivozových třísystémových jednotek POS (pojmenování podle Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland; Paříž – východ Francie – jih Německa). Jsou složeny z renovovaných vložených vozů Reseau a nových řídících vozů Duplex. Druhým výsledkem je 19 patrových jednotek Duplex/Reseau složených z vozů jednotek Duplex a renovovaných motorových vozů Reseau. Jednotky POS jsou nasazeny na LGV Est-Europeenne. Duplex/Reseau lze potkat nejčastěji na LGV Sud-Est, jezdí ovšem na celé síti TGV.

Po otevření LGV Rýn – Rhona je na této trati v plánu nasazení jednotek POS na spoje z Paříže do Lausanne, Bernu a Ženevy. Na LGV Est-Europeenne by měly být nahrazeny novými jednotkami AGV.

Duplex Dasye

V letech 2008 – 2011 byl realizován kontrakt na dodávku 49 inovovaných jednotek typu Duplex. Zatímco předešlé typy TGV používaly synchronní motory (kromě TGV Sud-Est – stejnosměrné a TMST – asynchronní) u tohoto typu byl zvolen pohon asynchronními motory. Navíc je jednotka vybavena pro používání systému ERTMS.

TGV 2N2

Zároveň se zatím poslední objedávkou na 28 jednotek Duplex Dasye byl ze strany SNCF vznesen požadavek na dodávku třetí generace jednotek Duplex. Celkem bylo objedáno 55 jednotek + jeden rezervní motorový vůz. Třicet jednotek s termínem dodání 2010-2014 je třísystémových pro provoz v Německu, Švýcarsku a Lucembursku. Zbylých 25 dvousystémových jednotek pro předpokládané nasazení mezi Francií a Španělskem by mělo být dodáno v letech 2012–2014.

AGV

Nejnovějším typem vysokorychlostního vlaku určeného pro SNCF je AGV (Automotrice à grande vitesse). Zatímco u předchozích typů byly vložené vozy řešené jako nepoháněné a vlak uváděly do pohybu pouze čelní vozy (kromě vlaků TMST), u tohoto typu jsou poháněné i nápravy pod vozy. Použity jsou opět Jakobsovy podvozky. Čtyřsystémová jednotka (25 kV 50 Hz, 3 kV ss a 1,5 kV ss a 15 kV 16 2/3 Hz) bude existovat ve variacích s počtem 7, 8, 11 nebo 14 vložených vozů s odpovídajícím výkonem 6-12 MW. Maximální rychlost jednotky je 360 km/h. Prototyp byl představen 5. února 2008. Od té doby první jednotka podstoupila testování jak na okruhu ve Velimi, tak na LGV Sud-Est. V současné době by u SNCF měly být dodány první tři jednotky, které jsou stále podrobovány testům. Dalším budoucím provozovatelem (objednáno 25 jedenáctivozových jednotek – označení ETR 575) by se





Nejstarší provozovaná jednotka TGV Sud-Est 01 - „Patrik“ právě s TGV 7148 Valenciennes – Paříž projíždí Somain. 28.3.2011.



Thalys PBA 4535 na spoji Paříž – Brusel projíždí tunelem pod obcí Bruyelle (Belgie). 17.4.2011.

nahoře: **Před cca 15 minutami opustil Eurostar 3211 coby spoj Eurostar 9129 z Bruselu do Londýna výchozí stanici. Po dalších 90 minutách cesty zastaví v cíli své cesty. Na této fotce je dobře patrný přechod mezi první a druhou soupravou 9 vložených vozů (přítomnost dvou klasických podvozků místo jednoho Jakobsova).**

měl stát italský Nuovo Transporto Viaggiatori (NTV), jehož plánem je nasazení těchto jednotek na spoje mezi Turínem, Milánem, Boloní, Florencií, Římem, Neapolí, Salernem, Benátkami a Padovou.

A co dál?

Vzhledem k náročnosti výstavby nových tratí je budoucnost rozvoje infrastruktury vysokorychlostní dopravy rozplánována několika projekty na dalších minimálně 10 let. Zajímavější a akčnější změny však můžou probíhat v nasazení vozidel. Na spojích Paříž – Frankfurt n. M. by mělo být nasazeno až 15 jednotek ICE 3MF (řada 406; Multisystem France) – upraveno firmou Bombardier pro provoz ve Francii. Počítáno je i se spoji z Frankfurtu do Marseille. Na začátku tohoto roku Siemens představil nové Velaro D (řada 407), jež má být od začátku příštího roku nasazeno na spoje z Německa do Francie, Belgie a Holandska. Díky splnění požadovaných limitů je jednotka schválena i pro provoz pod kanálem La Manche, přičemž DB počítají se spoji mezi Londýnem a Belgií, Holandskem, případně Franfurktem od roku 2013. Společnost Eurostar objednala 8 jedno-





nahoře: **TMST 3303, jedna z šesti krátkých souprav, které jsou v pronájmu u SNCF, byla 10.9.2011 nasazena na ranní spoj z Paříže do Valenciennes (TGV 7105).**

uprostřed: **Jednotka Duplex 276 má za sebou dlouhou cestu s TGV 5165 z Marseille. Do cíle v Lille mu zbývá několik posledních minut cesty. 27.3.2011.**

tek (s opcí na dalších 15) vycházejících z typu Velaro D – 400 m dlouhé, 16 vozů, třísystémové, max. rychlost 320 km/h, výkon 16 MW. Dalším adeptem vstupujícím do výsostných vod TGV je španělská společnost AVE. Po dokončení úseku na španělské straně hranice (mezi Barcelonou a Figueras) počítá s provozem spojů Madrid – Barcelona – Paříž s výhledem na budoucí prodloužení do Londýna.

Stvořeny pod šťastnou hvězdou?

Od pravidelného nasazení prvního TGV uplynulo 30 let. Od té doby k první jednotce přibylo dalších více než 500 jednotek všech typů. Nevyhýbají se jim, stejně jako žádné jiné dopravní technice, větší či menší nehody a karamboly. Porovnáme-li aktuální stav jednotek s historickým vývojem a modernizacemi, zjistíme pouhé tři chybějící jednotky:

TGV Sud-Est 70

28. září 1988 byla tato jednotka nasazena na spoji TGV 736 Paříž – Grenoble. Nedaleko města Voiron se vlak v rychlosti 105 km/h střetl na přejezdu se silničním stotunovým nadměrným nákladem (transformátor). První motorový vůz během nehody vykolejil. Nehoda si vyžádala 2 mrtvé (strojvedoucí a cestující) a 25 lehce zraněných. Silniční náklad údajně neměl povolení k přejezdu této trati. Čelní motorový vůz nikdy nebyl opraven a vrácen do služby, přičemž zbytek jednotky zůstal jako záložní pro LGV Sud-Est.

Reseau 502

TGV 7119 Paříž – Dunkerque 25. září 1997 do svého cíle nedojel. Jeho pouť byla předčasně ukončena na úrovňovém křížení se silnicí u Bergues nedaleko od cíle, když z důvodu stávky 80 minut opožděný vlak narazil v rychlosti 130 km/h do sedmdesátitunového uvízlého asfaltovacího stroje. Přední motorový vůz vykolejil, otočil se vlevo a položil se na bok vedle tělesa trati. Další 4 vozy jednotky vykolejily, přičemž 2 opustily těleso trati. Žádný z vložených vozů se nepřevrátil. Výsledkem nehody bylo 7 lehce zraněných (včetně strojvedoucího). Motorový vůz byl zrušen. Dva vložené vozy ze zbytku soupravy později posloužily pro opravu Thalysu PBKA 4345 poškozeného při jiném střetu na přejezdu.

Sud-Est 46

Spoj z Paříže do Ženevy narazil v rychlosti 100 km/h do nákladního vozu stojícího na přejezdu nedaleko města Tossiat dne 19. prosince 2007. Nehoda si vyžádala jednoho mrtvého (řidič nákladního vozu), jednoho těžce zraněného cestujícího a 23 lehce zraněných. Pro rozsah poškození byl motorový vůz v roce 2009 zrušen.

Nejedná se však o jediné nehody, které kdy vysokorychlostní spoje ve Francii postihly. Již rok po nasazení TGV do pravidelného provozu si jeden ze spojů mezi Marseille a Paříží vybrali teroristé a do zavazadlového prostoru umístili bombu. Ta explodovala nedaleko Lyonu a zabila dva cestující. Výpis dalších nehod by víceméně vždy představoval střetnutí na přejezdu s větším či menším poškozením čelního vozu jednotky. Jednou z vážnějších nehod byla kolize právě jednotky Thalys PBKA 4345 (spoj 9344 z Amsterodamu do Paříže) na přejezdu v Holandsku (blízko Hoeven) opět s nákladním vozem. Těžce poškozená jednotka byla opravena s využitím dvou vložených vozů z výše zmíněného Reseau 502. V roce 2008 došlo ke kolizi vlaku Thalys PBA 4536 s osobním vlakem ve stanici Gouda. Střet se obešel bez zranění.

Na vysokorychlostních tratích došlo ke třem jiným nehodám, při nichž vykolejily části jednotek. 14. prosince 1992 to byla jednotka Sud-Est 56. Po předchozím použití záchrané brzdy se vytvořila jízdní plocha na kole jednoho z podvozků, což později způsobilo vykolejení tohoto podvozku při vjezdu do stanice Mâcon Loche TGV v rychlosti 270 km/h. Létajícím štěrkem bylo zraněno 25 cestujících v prostoru stanice.

21. prosince 1993 se v důsledku silných dešťů uvolnilo podloží pod tratí na místě dnešní stanice TGV Haute Picardie. Při rychlosti 294 km/h tehdy vykolejilo posledních pět vozů jednotky Reseau 511. Z 200 cestujících byl jeden lehce zraněn. Velkým štěstím bylo, že nedošlo k převržení, nebo roztržení jednotky, a že vozy i po vykolejení zůstaly na traťovém tělesu. Vlak zastavil ve zdálenosti 2,3 km po vykolejení.

5. června 2000 vykolejily 3 podvozky jednotky Eurostar v rychlosti 250 km/h z důvodu mechanické poruchy.



nahoře: **TGV Duplex 220 jedoucí z Paříže do Lyonu právě projel větvením tratě u Montanay (severně od Lyonu). Zatímco tato jednotka pokračuje směrem k letišti Lyon Saint Exupéry, jednotka stejného typu v pozadí před několika minutami opustila centrální Lyon Part Dieu. 26.4.2008.** Foto Olivier Julian

Rychlostní rekordy

Samotnou a relativně významnou kapitolou v historii TGV jsou rychlostní rekordy. U něčeho, co je s rychlostí spjato tak úzce jako TGV, to snad ani jinak nejde.

Prvním rekordmanem s názvem TGV v rodném listě se 8. prosince 1972 stalo TGV 001. Dosažením rychlosti 318 km/h ustanovil nový rychlostí rekord vozidel nezávislé trakce.

Na další zápis bylo nutno počkat na dokončení první VRT. I z důvodu zpopularizování technické novinky byl 26.2.1981 proveden pokus o překonání stávajícího rekordu elektrické trakce, který od roku 1955 držela rovněž francouzská lokomotiva BB 9004 (331 km/h). Rychloměr TGV Sud-Est 16 se vyšplhal až k hodnotě 380 km/h. V květnu 1988 byl tento rekord překonán německou experimentální ICE na hodnotu 406,9 km/h. Tento rekord však nevydrží dlouho, neboť už 5. prosince 1989 SNCF vrací úder jednotkou Atlantique a rychlostí 482,4 km/h. Při druhém pokusu 18. května 1990 je dokonce ještě rychlejší a tachograf ukazuje 515,3 km/h. Zatím aktuálním držitelem rychlostního rekordu se stala jednotka TGV POS 4402, která 3. dubna 2007 dosáhla rychlosti 574,8 km/h.

Za zmínku stojí i „vytrvalostní“ rekord kdy Reseau 531 překonal při slavnostním otevření LGV Mediterraneé 26. května 2001 vzdálenost mezi Calais a Marseille (1067,2 km) za 3 hod 29 minut. Eurostar vypravený 17. května 2006 z Londýna do Cannes s částí filmařů Da Vinciho kódu urazil bez zastavení 1421 km za 7h 25m.

Závěrečná poznámka autora:

Ve výše uvedených odstavcích je uveden pokus o stručný popis a seznámení s technikou pro nás vzdálenou (jak geograficky, tak technicky (myšleno dosahovanou rychlostí)). Na závěr článku jsem se snažil sehnat aktuální statistické údaje. To se bohužel nepodařilo. Tak snad jen jeden z „historických“ údajů, který mě zaujal. V roce 2005 při výročí 25 let TGV poskytl ředitel SNCF Guillaum Pepy rozhovor, ve kterém uvedl, že SNCF denně vypravuje 680 spojů TGV. Průměrné obsazení těchto vlaků činí 71 %, čímž zdaleka převyšují ostatní společnosti využívající vysokorychlostní železniční dopravu. Celý rozhovor (obsahující zajímavé informace) přeložený do češtiny lze nalézt na http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2_07/tgv.pdf .

Těžko říct, zda někdo před 40 lety, když vývoj budoucích TGV začínal, dokázal odhadnout budoucnost tehdejší novinky. Dokázal si někdo při pohledu na TGV001 představit vlak tvořen dvěma jednotkami o celkové kapacitě 1024 cestujících uhánějící rychlostí 320 km/h (2x Duplex Dasye)? Nezbývá než popřát, ať dál ukrajují vysokorychlostní kilometry napříč Evropou pod šťastnou hvězdou....

Použité zdroje:

- 30 ans de Grande Vitesse en France et en Europe
- La Grande vitesse en Europe
- wikipedia

Fotíme v ⑤,⑥,†

Marek Cerman

Víkendové šotoušení. V mých náctiletých dobách problém. Na dotaz, zda můžu být puštěn ven, jsem obdržel: „Zase fotit? Já ti ten šrot vytluču z hlavy!“, děl otec. Strojvedoucí. Nevytloukl :-)

Ale částečně mě naučit nést odpovědnost. Totiž, když jsem si vyžadonil do bytu štěně neposedného bígla, továrnu na psí chlupy, sliboval jsem hory doly, a taky že se o něj postarám. Jenže ke štěněti se pořídil fotoaparát. A netrvalo dlouho, uzrál nápad vyfotit si oblíbenou mašinku. Postupně se začala rozjíždět nová záliba, až vedle mladého psa řehtal pořádný Kůň. A oboje potřebovalo čas. Jenže psék přišel do rodiny navzdory vůli ostatních členů a žádat někoho z nich o uspokojení psích potřeb nebylo fér. A hlavně, mělo to malý úspěch. Pročež jedinou možností se stalo braní ho s sebou k železničním pešunkům blízkého okolí. Nebo „ten šrot“ oželet úplně. O psaní si omluvenek do školy a následném studování, kterýže tátův upovídaný kolega s jakým vlakem zase pojede, radši nemluvím. Zkrátka, víkendové akce byly vzácné asi tak jako jednička v mém studijním listu. Změnilo se to až s přestěhováním do Brna za čtyřkovými brejlovci, oficiálně fakultou elektrotechniky. A právě zde na Moravě začnu dnešní fotopojednání. Jeho námětem jsou posilové vlaky ČD, a.s., kterým patří víkend, případně pátek.



hojně využíván běžkaři. A „čtyřky“ zde dovedou potrápit závěje vytvořené větrem na pláních Vysočiny, na podzim zase listová kaše na stoupáních lesních úseků. Nic z toho ale netížilo v jarním dni stroj 754.049 při průjezdu zářezem mezi Radňovicemi a Veselíčkem s jeho vlakem Sp 1766. Pro následující GVD má být vozba vlaku zajištěna řadou 750.7. Foto: Luboš Šudák.



2. V Nemoticích přibrzďuje páteční studentský Sp 1727 Javořina s lokomotivou 754.042. Ačkoliv papírově vlak cestou z Brna až po Kyjov projíždí všemi stanicemi, často je i na několik minut zastaven právě před odjezdovými mechanikami Nemotic. Důvodem je zpožděný vlak 4111, který se ještě nachází v dlouhém mezistaničním úseku do Kyjova. Nejinak tomu bylo 22. dubna 2011. Na vedlejší koleji tehdy pro technické problémy postávalo z Otrokovic se vracející dvojče 750.326+275, které bylo oživeno až o hodinu později.

3. Působení řady 754 na víkendovém spoji na Vláře připomene i snímek Ondry Foldyny. Udržovaný stroj 754.009 minul předvést do Vlárského průsmyku na dlouhé cestě z Trenčína do Brna. Celých 40 kilometrů jej provede trať 341, resp. 845 zvlněnou chráněnou krajinnou oblastí Bílých Karpat.



1. Pár spěšných vlaků Pernštejn spojující Brno se Žďárem nad Sázavou představuje především spojení pro cestu za volnočasovými aktivitami. V čase zimy je při dobrých sněhových podmínkách



4



5



6

4. Tradice železničního spojení Brna s Ostravskem přes Valašské Meziříčí dostane od následujícího grafikonu další ránu. Z hlediska finančních úspor, o které má jít především, o to méně pochopitelnou. Zrušen bude páteční spoj R 1445 a obratový R 1444. Vlaky, které ve většině projížděného úseku měly početnou studentskou klientelu. Tím spíše iracionální, že posledním spojem zajíždějícím z Brna na Valašsko zůstane v nevhodné pozdní poloze sobotní spěšný vlak. Šestivozovou soupravu, která je pro něj plánována, zužitkuje až při nedělní cestě zpět. Připomínkou dřívějších dob spojení budiž fotografie Rosti Kolmačky, na níž byla 27. března 1999 zvěčněna se spěšným vlakem do Frýdku-Místku lokomotiva 750.144.

5. Kuriózní sestavu čítal rychlík 1444 dne 11. září 2011. Pět vozů Bmx se vracelo z Ostravska, kde byly uplatněny pro zvláštní jízdy s parními lokomotivami. V čele se strojem 754.041 mine vlak za okamžik zastávku Hlinsko pod Hostýnem. Foto: Tomáš Krajcar.

6. Na severovýchod Moravy nás převeze elektrická vsuvka v podobě nedělního posilového rychlíku relace Třinec – Praha. V jeho čele se blyští, aspoň co do zářivosti svého čerstvého laku „peršing“ 162.036. Snímek pochází od Lukové u Rudoltic.

7. Pro dopravu výletníků z Brna do západních Jeseníků byl na rok 2011 objednán na soboty i neděle vlak 1403 párovaný spojem 1402. Ten o nedělích slouží spíše jako studentský vlak, ve kterém při slunečném zimním závěru týdne už v Olomouci hledají cestující místo k sedění s obtížemi. Strachovat se o něj ale nemuseli 27. března 2011, kdy po dekádě teplejšího počasí do hor nakrátko vtrhla zima, která do Jeseníků lid z Hané nenalákala. Ten den s šestivozovou soupravou posily funěla na Ramzovou 754.020. Od prosincové změny řádů bude R 1403 veden již jen při sobotách a zpáteční vlak 1402 pouze o nedělích.

8. U sněhu zůstaneme, ale přesuneme se za ním na únorové Maloskalsko. „Osmičku“ ještě se svou provozní patkou na střeše zvěčnil před líšenskou zastávkou v čele rychlíku 1143 Vláďa Musil. Pětivozová souprava s dieselem v čele si svoji roli splní o sobotě ráno při cestě z Prahy na vlaku 1138 do Tanvaldu a v neděli večer na vlaku 1149 ve směru opačném.

9. Zatímco na „švejcích“ začala invaze modernizovaných lokomotiv 750.7 nesměle v lednu 2011, „Tanvaldy“, jak se mnozí příznivci třistadesítkových šestiválců obávali, se jim v roce 11 ovládnout nepodařilo. První vlašťovka zavítala do brány Jizerských hor 19. února a byla jí 750.701. O týden později si nedělní pár střihla 750.703, a to bylo na delší dobu poslední slovo brejlovců. Na přelomu jara a léta se turnusu držela úzkoprsatě 749.039. Modrá flotila ve směru na Turnov poslala pak


7


8


9

několik výstrah o žních. Z té doby je i další fotka Vládi Musila, kdy s pozadím kupovité oblačnosti nad Českým rájem hnala s večerním rychlíkem 1149 před odbočkou Zálučí „Francesca“ 750.703. Na příští rok už na papíře pro tyto obraty stojí 750.7.

10. Na trati 070 bylo 29. května možné spatřit soupravu, jaká pro zdejší končiny nebyla netypická v dobách, kdy zde ještě vládly vozy řady 853. Jednalo se o rychlík 1147, který stejně jako ostatní „Tanvlady“ nepředstavuje pro grafikon rušící, čistě víkendový vlak, zato však bývá až o dva vozy posílen. Toho dne turnusovému vozu 854.001 ulehčila z Mladé Boleslavi práci se třemi vozy lokomotiva 749.260, která stejnou sestavou dopravovala domů účastníky akce Bitva pěti armád z Doks.


10



11



13

11. Tři minuty před pořízením předchozího záběru 749.260 v Krnsku cvakla závěrka aparátu Martina Šarmana. V jeho hledáčku byl ale osobák 9206, vedený toho dne nezvykle „čezovkou“ 151.019.

12. A proti času budeme pokračovat i nadále. Souprava tří „béček“ z předchozího záběru se stala v ránu 28. května 2011 středem pozornosti Pavla Martocha. Pod Českým Šternberkem ji zachytil se strojem 749.107, patřícím k tomu motorově nejlepšímu, co DKV Praha může nabídnout. Tradiční patrové vozy Bmto absentovaly kvůli jejich nasazení ve výlukové vozbě na trati 200.



12



13. Lokomotiva 751.004 je poslední své řady, kterou lze spatřit v osobní dopravě. Nejčastěji je k vidění v čele pohotovostního nehodového vlaku, výjimečně pak i v čele osobních vlaků při nedostatku provozních lokomotiv řady 749. Na snímku z 21. srpna 2010 je zachycena s Os 9055 při průjezdu nejmalebnějším úsekem Posázavského pacifiku nedaleko Pikovické jehly. Foto: Pavel Martoch.

14. Vždy několikrát ročně se po trati 212 podívá do Světlé nad Sázavou místo turnusové bardotky řada 742. Snímek z 25. září 2011 představuje lokomotivu 742.132 s vlakem Os 9206 nedaleko zastávky Stříbrná Skalice. Foto: Pavel Martoch.



15. Mohutný kumul dokresluje pozadí fotografie 749.006 od Pecerad. Při dobrzďování do zastávky s osobním vlakem 9064 ji zachytil Ondra Foldyna dne 21. května 2011.



16. Stroj 749.146 můžeme dnes vidět již pouze v DHV Lužná u Rakovníka jako muzejní exponát. Na jaře roku 2011 však ještě v plné síle brázdil posázavské koleje. Bylo tomu tak i 16. dubna 2011, kdy s vlakem Os 9058 opustil zástavku Poříčí nad Sázavou-Svárov. Foto: Pavel Martoch.



17. Nesmíme zapomenout na šumavské léto, kdy kromě víkendu jezdily klasické soupravy i ve všední dny. O nedělní spoj Os 8120/1 se 28.8.2011 se v blízkosti Stožce postaral stroj 749.254. Foto: Jan Hejzlar

18. O pár dní dříve, 18.8.2011, na chvíli v šumavském odpoledni zastavil čas Petr Zobal, když zvěčnil stejný vlak jako na předchozím záběru, jak se blíží k zastávce Pěkná, tentokrát pod vedením jednobarevného stroje 749.252.

Neoznačené foto: Marek Cerman




754 044-6