

● ČD nasadí do dvou let 159 nových regionálních vlaků ... str. 2 ● Proč Správa železnic nepřijímá po MU žádná opatření ... str. 2 ● Soutěž na dopravce za 60 miliard ... str. 2 ● Rizikové zeleně je u trati méně ... str. 2 ● Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (3) ... str. 3 ● Výsledky pátrání po utajeném rekordu ... str. 3, 4 ●

číslo 11

15. června 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

6. konference železniční nákladní dopravy ŽESNAD Vize brzdou rozvoje

Za účasti ministra dopravy Martina Kupky se letošního 25. května letošního roku konala opět ve Špindlerově Mlýně 6. československá konference železniční nákladní dopravy Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD. Jako moderátoři vystoupili Ondřej Kubala a za pořadatele Oldřich Sládek, výkonný ředitel sdružení ŽESNAD.

Konference se zúčastnilo více než 250 odborníků z resortu především nákladní železniční dopravy, kteří si vyslechli řadu zajímavých přednášek a komentářů na témata:

- * konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy,
- * přidělování kapacity dopravní cesty železničním nákladním dopravcům,
- * evropské projekty v oblasti technologie (zabezpečovací systém ETCS, digitální automatické spráhy-DAC, brzdové kompozitní špalky apod.).

Ke všem uvedeným tématům se zástupci nákladních dopravců vyjadřovali vesměs kriticky. Ať už šlo o nerovné podmínky mezi silniční a železniční dopravou, tak i mezi osobní a nákladní drážní dopravou. Samostatnou kapitolou pak byly technologické projekty ETCS, DAC a kompozitní brzdové špalky. Tyto vize svými požadavky na kompatibilitu evropské železniční dopravy se ale neustálým vývojem nových funkcionalit a finanční náročností stávají spíše brzdou jejího rozvoje.

Z následné diskuse pak vyplynula výzva ke spojení sil nejen vnitrostátních institucí, ale i států našeho regionu, při vyvíjení tlaku na odpovědné orgány Evropské unie, aby se zabránilo dalšímu znevýhodňování železniční nákladní dopravy před tou silniční.

Situace na Slovensku

K uvedeným tématům hovořili za ministerstvo dopravy vedle ministra Martina Kupky např. ředitel odboru MD Lenka Hlubučková a Jindřich Kušník, za sdružení ŽESNAD jeho prezident Martin Hořínek, viceprezident Tomáš Tóth, za Správu železnic generální ředitel Jiří Svoboda a jeho náměstci Mojmír Nejezchleb a Jaroslav Flegl. Za slovenskou stranu se pak k daným tématům vyjádřili zástupci Ministerstva



6. československá konference železniční nákladní dopravy ŽESNAD.CZ

dopravy SR a slovenského sdružení nákladních dopravců AROS, kteří informovali o kritickém stavu tamní infrastruktury a současné situaci na slovenském dopravním železničním trhu.

Jediné pozitivum

Jako účastník této po odborné stránce zajímavé akce však musím konstatovat, že s pohledem do let minulých, i přes veškeré proklamace o potřebě preference ekologické dopravy, nedošlo k příliš mnoha změnám, které by tu železniční výrazně podpořily. Snad jedinou pozitivní zprávou je snížení poplatku za železniční dopravní cestu u jednotlivých vozových zásilek, jež snad alespoň trochu odlehčí přetíženou síti regionálních silnic.

Jaroslav Vondrovic, foto archiv

Zemřel Tomáš Slunka



V uplynulých dnech jsme se dozvěděli smutnou zprávu, že ve věku nedožitých 76 let zemřel po těžké nemoci první prezident FSCŘ v její novodobé historii po roce 1989 pan Tomáš Slunka, původně strojvedoucí LD Ústí nad Labem. Tomáš byl výraznou osobností, to ostatně ví dobře všichni, kdo s ním měli čest spolupracovat.

Významnou měrou se podílel na obnovení činnosti naší samostatné profesní organizace a jejím zapojení do mezinárodního sdružení evropských strojvedoucích ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa). Nemalá byla i jeho zásluha na opětovném vydávání našeho časopisu „Zájmy strojvůdce“. Jím nastavené směřování naší organizace, jeho činnost, akceschopnost a nastavená strategie při jednáních s tehdejšími představiteli Ministerstva dopravy ČR a Českých drah přineslo své ovoce.

Jako příklad je možné uvést „Dohodu o zkrácené pracovní době strojvedoucích na 36 hodin týdně, která byla potom ještě rozšířena na některé

další provozní profese ČD. Patří sem ale také uzavření dohody o novém tarifu jízdních výhod pro zaměstnance ČD, zvláště za situace, kdy MD ČR mělo v úmyslu v té době uvedené výhody zaměstnanců zrušit.

Tím samozřejmě tento výčet nekončí, bylo by možné jmenovat některé další v té době získané výhody ve FSCŘ ukončil a přešel na Drážní úřad, svoji spolupráci s naší odborovou organizací nepřerušil a nadále jsme konzultovali a společně řešili různé problémy a záležitosti týkající se jak profese strojvedoucích, tak i železniční dopravy ČR.

Úmrtí pana Tomáše Slunky znamená velkou ztrátu nejen pro FSCŘ, ale i pro celý segment železniční dopravy. Prosíme tedy ty kolegy, kteří jej osobně znali, aby mu věnovali tichou vzpomínku.

Tomáši, requiescat in pace – odpočívaj v pokoji, nezapomeneme.

Za všechny kamarády a známé
Míla Pykal

Vracíme se k střelbě na zabezpečovací zařízení letošního 2. května Když je relé terčem

V minulém čísle Zájmy strojvůdce jsme informovali o zastavení provozu mezi pražskými Vysočany a Horními Počernicemi, které způsobily 2. května celkem průstřely palné zbraně. Vyšetřovatelé mimořádné události je objevili na objektu zabezpečovacího zařízení, který se nachází v tomto úseku. Následkem bylo poškození technologie a výpadek zabezpečovacího zařízení. Vyšetřovatelé Správy železnic na místě přistihli také podezřelého a spolu s vyšetřováním celého případu jej předali Policii ČR k dalšímu řízení. Trať do Horních Počernic se podařilo zprovoznit před 19. hodinou. Policie obvinila ze střelby 24letého muže z obecného ohrožení.

Mluvího Správy železnic Dušana Gavendy jsme se zeptali na podrobnosti případu. Zopakoval, že vyšetřovatelé mimořádné události na objektu zabezpečovacího zařízení objevili celkem 11 průstřelů.

Podezřelého spolu s vyšetřováním celého případu předali Policii ČR k dalšímu řízení. Podle jejího následného vyjádření se mělo jednat o neúmyslný čin.

Škoda za desítky tisíc

Protože střelba poškodila technologii, činnost zabezpečovacího zařízení byla přerušena. „V takovém případě je nutné dopravu v dotčeném úseku s ohledem na bezpečnost provozu přerušit. Vlaky začaly znovu jezdit teprve

v okamžiku, kdy pro ně bylo opět možné zajistit bezpečnou cestu. Zcela bez omezení se provoz obnovil po opravě zařízení.“ doplnil mluvího Gavenda.

Podle jeho slov v daném místě dochází k rekonstrukci traťového úseku, proto se nejednalo o stálé zabezpečovací zařízení. „Poškozeno bylo provizorní zabezpečovací zařízení zhotovitele stavby. Škodu proto Správa železnic zná pouze orientačně, řádově se jednalo o desítky tisíc korun.“ uvedl mluvího.

Dodal, že standardně jsou technologie zabezpečovacího zařízení na naší síti chráněny adekvátním způsobem běžným i v okolních zemích, který odpovídá důležitosti prvků drážní infrastruktury, stejně jako míra dohledu nad nimi.



Upozornění chybí

Odborník na železniční techniku Josef Schrötter k tématu uvedl, že zabezpečovací zařízení na trati jsou většinou umístěna v reléových skříních. „Tyto skříně jsou umístěny v blízkosti kolejí a jsou v nich instalovány technologie



pro ovládání návěstidel a autobloku. Dne 2. května 2023 si jednu reléovou skříň na trati mezi pražskými Vysočany a Horními Počernicemi vybral pro umístění terče 24letý mladík, aby se zdokonalil ve střelbě z pušky. Celkem 11 výstřelů proniklo do reléové skříně

a poškodilo technologii zabezpečovacího zařízení, což mělo za následek jeho výpadek a zastavení železničního provozu. Možná by tyto skříně měly být opatřeny nápisem – Pozor elektrické zařízení.“ uzavřel inženýr Schrötter.

(maj), foto archiv

Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (3) Jak to skutečně vypadá „v terénu“

Před patnácti lety se uskutečnil zajímavý výzkum Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR (HR 176/08). Studii řešil od poloviny roku 2008 Výzkumný ústav bezpečnosti práce a byl zaměřen na profesi strojvedoucího. Ve třetí části se Evžen Mikolajek soustředil na část věnující se šetření v terénu.

Zaměřme se tedy na stanoviště strojvedoucího a na některé faktory, které se tohoto dotýkají, byť i jen zdánlivě. Začneme opět citací ze zmíněné zprávy z roku 2009. Je ovšem nutné upozornit, že šetření „v terénu“ se tehdy konalo pouze u společnosti ČD, protože společnost ČD Cargo sice na výzkumu spolupracovala, ale jak uvádí tato zpráva, šetření v terénu se nezúčastnila. Proto se citace, kterou uvádím, týká jen stanovišť hnacích vozidel v osobní dopravě.

Pracovní prostor

K posouzení rozměrů pracovního místa byla použita obecně závazná legislativa vztahující se k problematice pracovního prostředí, tj., nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci. Dle tohoto nařízení, musí být rozměry podlahové plochy nejméně 2 m², přičemž šíře volné plochy pro pohyb nesmí být stabilním zařízením v žádném místě zúžena pod 1 m. Dále jsou zde uvedeny požadavky na rozměry volného pohybového prostoru pro dolní končetiny při práci v sedě. Zde je požadována, mimo jiné, minimální hloubka tohoto prostoru 500 mm od přední strany stolu, či žezel.

Pracovní prostor ve všech lokomotivách, na kterých proběhlo šetření byl nedostatečný, s výjimkou hnacího kolejového vozidla řady 471, kde byly výše zmíněné požadavky splněny. V této řadě (a také v řadě 163, 363) jsou nainstalovány v prostoru pro nohy podpěry, což je vhodné z hlediska správného sezení.

Zpráva, jejímž závěrem se zabýváme, se podrobně věnovala ergonomickému

rozložení stanoviště strojvedoucího. Víme všichni, jaké lokomotivy a motorové vozy jsme dostali jako dědictví minulosti. Továrny chrlily mnohasetkusové série lokomotiv, při jejichž konstrukci se samozřejmě na strojvedoucí myslelo, což o to. Přiznejme si ovšem, že dnešní hygienické normy jsou poněkud jiné než tehdy. Ve světle dneška by zřejmě nikdy neprošlo stanoviště na motorovém voze 810. Jenže co si s tímto dědictvím minulosti máme počít dnes? To je problém, který vyřeší až ukončení provozu této řady. Ale to jen taková malá odbočka.

V této souvislosti je škoda, že tehdejší vedení nákladního dopravce se této části šetření odmítlo účastnit, protože bychom měli hodnocení i řady 742, nebo 731. To by rozhodně přispělo k objektivnímu pohledu. Ale závěry si můžeme domyslet, pokud ve zprávě čteme o kvalitě sedaček, jejich umístění a potřebného prostoru na stanovišti.

Každopádně si nelze nevíšimnout, že jedině, co již tehdy podle norem vyhovovalo, byly poměrně novotou zářící stroje řady 471.

Pracovní poloha a sedadlo

Jednotlivé odstavce podrobně rozebírají jednotlivé detaily pracovního prostředí. V odstavci s názvem Pracovní poloha je konstatováno, že převážná většina strojvedoucích, nebyla během absolvovaných jízd opřena o zádovou opěru. Příčinou bylo především nevhodné umístění kontroleru a brzdiče ve větší vzdálenosti od okraje pultu. Proto strojvedoucí musí pro jejich ovládní natahovat ruce vpřed a vzdálit se zády od opěry sedadla. Naproti tomu

„tlačítko bdělosti“, bylo umístěno příliš blízko, jeho pohodlné ovládní by vyžadovalo větší vzdálenost od okraje pultu.

V odstavci, věnujícímu se pracovnímu sedadlu se konstatuje, že většina z nich nemá podpěry hlavy a loketní opěrky. Sedačky také postrádají dostatečné odpružení a nemožnost nebo nedostatečná možnost individuálního nastavení. U některých typů hnacích vozidel bylo možno nastavit tuhost sedačky, ale bez možnosti výškového nastavení. Mnohdy ale k tomu všemu chyběly tlumiče, takže sedačka nebyla zcela funkční. V této souvislosti opět nemožno skrýt zklamání, že nemohly být hodnoceny sedačky již zmíněných řad 742 a 731, které byly – a na některých kusech lokomotiv těchto řad stále jsou – pouze ve formě lepších verpánků, jen výškově nastavitelných. Ty samozřejmě postrádají jakékoli vypružení nebo něco, co by ochránilo strojvedoucího od přímých rázů přenášejících se při jízdě na sedačku.

Snaha o navýšení komfortu

V posledních letech se ovšem na tomto poli udělal značný kus práce. Snaha, zkvalitnit pracovní prostředí strojvedoucích je opravdu znát. Nejedno stanoviště starších lokomotiv je osazeno novými sedačkami, které jsou pohodlné, nastavitelné, vypružené. Samozřejmě se nikdy nezavděčíte lidem všem, ale snahu o zvýšení komfortu a relativního pohodlí nelze upřít. Samozřejmě ne každé stanoviště starší lokomotivy lze upravit tak, jak bychom si představovali. Ale díky aspoň za to, co se udělalo. Stejně samozřejmě nenaděláme nic s rozmištěním ovládacích prvků na stanovišti.

Pokud bychom chtěli u ovládacích prvků na stanovišti zůstat déle. Je – dle nejen mého názoru – škoda, že při rekonstrukcích starších lokomotiv se nepodařilo ve větší míře unifikovat stanoviště strojvedoucího. Jako příklad mohu uvést rekonstrukci řady 753.7 a 742.7. obojí motorem Caterpillar, ale každé stanoviště je úplně jiné. Samozřejmě, je rozdíl mezi stanovištěm obou lokomotiv z hlediska jejich konstrukce a prostoru. Nejsm naivní. Ovšem sjednotit ovládací prvky a pokusit se, umístit je tak, aby byly stanoviště obdobné, by neměl být větší problém a naší práci by to rozhodně prospělo.



Pro strojvedoucí vyššího vzrůstu je kabina řady 742.7 prostě nízká. Foto archiv ČD

Rekonstrukce 742.7

Pokud se mohu zastavit konkrétně u řady 742.7: Jako nešťastné vnímám snížení stropu kabiny. Kolegové vyššího vzrůstu, kteří jezdí i u nás v Olomouci jsou z této lokomotivy doslova nešťastní. Proč? Když si stoupnou, praští se do hlavy. Mimořádně, kolik z vás jezdí při posunu vsedě? Předpokládám, že většina z vás stojí a práci sleduje z otevřeného okna. To je pro „čahouny“ u této řady pro nemyslitelné. Když z okna ve stoje vykouknou, jsou po pás venku. Vsedě je vyklonění z okna nemožné. O této řadě by se daly psát trakáty, ovšem podle sesbíraných informací, které jsem o této řadě zjistil, jsou strojvedoucí z této rekonstrukce poněkud rozpačití. Konstrukční nákladních automobilů uvažují ve své práci o každém detailu, aby měl řidič co nepohodlnější prostředí. Mám ten pocit, že tady se na ledacos opomnělo. Zvláště – opakují se – již zmíněný snížený strop stanoviště je velmi nepříjemný. Ale to je na samostatný článek.

Nové jsou lepší

Pokud bych měl hodnotit stanoviště strojvedoucího na elektrických lokomotivách, nemohu nezpomenout nedávnou možnost být na akci, které se zúčastnil bývalý šéfkonstruktor plzeňské škodovky. Ten mimo jiné prosazoval, aby ti, co jsou zodpovědní za umístění jednotlivých ovládacích prvků na stanovišti, měli jízdy se strojvedoucími na trati Praha – Žilina. Sledovali, zjišťovali, ptali se, dávali pozor. Na dlouhé trase se pohodlí či nepohodlí strojvedoucího projeví v plné míře.

Nové lokomotivy a ucelené jednotky elektrické i nezávislé trakce mají stanoviště strojvedoucího na úplně jiné úrovni, než jsme byli zvyklí doposud. Mnoho kolegů si pochvaluje stanoviště uprostřed, a ne při kraji, už z hlediska rozmištění ovládacích prvků a více místa kolem sebe. V tomto směru

se na nových strojích udělalo pro naše pohodlí hodně kvalitní práce. Samozřejmě, ne každému všechno vyhovuje, ale převážně jsou se stanovišti strojvedoucího kolegové spokojeni. Což je pozitivní skutečnost a je také potřeba za dobré věci vyjádřit pochvalu, a ne hledat jen věci, co se dají za každou cenu kritizovat.

Kdo ji vyrobil?

Co je ovšem zarážející, že i zde se nedaří unifikovat stanoviště tak, aby byla víceméně obdobná. Samozřejmě – co výrobce, to jiné zvyklosti a také snaha o odlišení se od konkurence, nejsem naivní. Je to ovšem velmi nepříjemné za situace, když lokomotivy často střídáte, což je na nákladní i osobní dopravě často pravidlem. Některá má ovládní sběračů na pravé, jiná na levé ruce. Ovládní takřka čokoliv se liší. Samozřejmě častá změna brzdových lokomotiv může v důsledku přinést větší chybovost, zvláště v kritických situacích. V autě víte, kde máte brzdu a plyn. Ale pokud chcete rychle reagovat na lokomotivě, musíte si napřed uvědomit, kdo ji vlastně vyrobil. To je podstatně složitější.

Také časté zvukové alarmany kvůli kdečemu jsou otravné a někdy i stresující. Ať je to díky hlášeným poruchám, nebo vlivem zabezpečovacímu systému. Mírel houká každou chvíli a často se dostáváme do situace, kdy strojvedoucí vlastně hlídá mírel samotný, než aby tomu bylo naopak. ETCS bude naopak nutit mačkat „živák“ stále, i na „zelené ulici“. Na reakci na potvrzení změny módu ETCS je za jízdy pět vteřin. Což je hodně málo, takže to vede k tomu, že potvrdím všechno a rychle. I důležitou zprávu o přejezdu či návěští, kterou již nejde zpět vyvolat. Pro strojvůdce, co často mění tratě i lokomotivy to bude velmi nepříjemné a hraničící se stresem.

Evžen Mikolajek



Také v novějších lokomotivách řady 714 strojvedoucí spíše stojí. Foto archiv ČD

Výsledky čtyřletého pátrání po dobře utajeném rekordu Lokomotiva S 699.001

Začátkem 60. let začal v plzeňské lokomotivce vývoj nového typu elektrické lokomotivy pro napětí 25 kV/50Hz po vzoru úspěšných šestnápravových lokomotiv stejnosměrné trakce řad E 699.0 a E 669.1 (180 a 181). První prototypy střídavých lokomotiv se osvědčily a připravovala se výroba velké série nových. Technická část byla jedna věc, vnější vzhled druhá. Na jeho vytvoření se nově podíleli i designéři František Kadaus a Otakar Dblík. Druhou novinkou bylo použití sklolaminátu na skříň stroje jak u čtyřnápravové, tak i šestnápravové verze. Lokomotiva dosáhla rychlostního rekordu a mne zajímalo kdy a za jakých okolností k tomu došlo. Nečekaně se ukázalo, že mi tato „domácí úloha“ zabere čtyři roky.

Nová lokomotiva S 699.001 byla vyrobena v roce 1963, měla trvalý výkon 4920 kW a elektrodynamickou brzdu o výkonu 3000 kW. Délka byla rovných 20 000 mm, uspořádání dvojkolí Co'Co', průměr dvojkolí 1250 mm. Převod byl 1:3,2, hmotnost 126 tun a tažná síla na háku byla 310 kN. Max. rychlost z výroby byla 120 km/hod. V roce 1966 byly vyměněny celé podvozky a došlo ke změně převodu na 1:2,18, maximální rychlost se zvýšila na 160 km/hod. Tato úprava ovšem snížila výkon elektrické odporové brzdy při rychlostech do 100 km/hod. Také na této lokomotivě konstruktéři ze Škodovky použili nový způsob přenosu tažných sil pomocí tažných tyčí. Ten si poprvé vyzkoušeli na prototypu střídavých el. lokomotiv E(S) 479.0 a 1. Poprvé tento způsob přenosu použila firma Alsthom. Přenos pomocí tažných tyčí zlepšoval adhezi lokomotivy.

Problémem byla strojovna

Lokomotiva byla po výrobě používána k řadě zkoušek přímo výrobním závodem. Počítalo se s tím, že bude zahájena sériová výroba nejen pro ČSD, ale i pro jiné dopravce. ČSD však takový požadavek nevnesly ani zástupci SŽD. Problémem mohla být tzv. strojovna. Z důvodu použití tažných tyčí k přenosu tažných sil nebylo možné umístit transformátor pod skříň podvozky, byl tedy ve strojovně. Ta byla navíc tak zaplněná, že průchozí uzoučkou chodbičkou by bez problémů prošlo snad jen malé dítě. V případě, že by tedy musel strojvedoucí utéct do strojovny, tak prostě neměl šanci. Jak tam mohli pracovat správkaři, to se mohu jen domnívat. Faktem je, že se tehdy ve světě propagoval systém, kdy se mělo všechno vyměňovat přes střechu. Z praktických důvodů se od toho upustilo. Ale celkové řešení se stalo vzorem

pro stavbu prototypu ČS4 001, který pak také sloužil na okruhu.

Lokomotivu S 699.001 v roce 1965 zakoupil Výzkumný ústav železniční pro používání na železničním zkušebním okruhu v Cerhenicích pro potřeby rychlostních a chodových zkoušek osobních vozů do rychlosti 180 km/hod. Samotné předání proběhlo až po přepravě ze Škody Plzeň na ŽZO v Cerhenicích, která se uskutečnila v noci ze 7. na 8. prosince 1965. Technickobezpečnostní zkoušku vykonala 17. prosince. Ovšem její první pracovní nasazení nebylo na okruhu, ale na kolejích ČSD. Lokomotiva byla 20. prosince 1965 přetažena z ŽZO Cerhenice do Kutné Hory, kde se sedm dnů podílela na provozních zkouškách nově dokončené elektrifikace střídavým systémem z Havlíčkova Brodu do Kutné Hory.

Pokračování na straně 4



Lokomotiva S 699.001 nedlouho po výrobě v roce 1963

Výsledky čtyřletého pátrání po dobře utajeném rekordu Lokomotiva S 699.001

Dokončení ze strany 3

Zkoušelo se napájení v Kutné Hoře a byla provedena i zkušební jízda v úseku Kutná Hora – Golčův Jeníkov a zpět. Hned začátkem nového roku, 4. ledna 1966, se uskutečnila technická jízda v úseku Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Jihlava. Další den následovala ověřovací jízda v úseku H. Brod – K. Hora a zpět, aby mohla být 6. ledna 1966 provedena oficiální zahajovací jízda v úseku Havlíčkův Brod – Kutná Hora. Následovala přeprava lokomotivou nezávislé traktice z K. Hory na ŽZO, kde byla ve dnech 7. až 10. ledna připravována na chodové zkoušky. Ty proběhly ve dnech 11. až 23. ledna.

Testy lokomotiv i vozů

Takto vypadal úplný začátek po převzetí od výrobce. Pak již následovaly běžné pracovní dny, kdy se lokomotiva podílela na řadě různých zkoušek – chodové, brzdoměrné, zatěžovací, hlukové, rychlostní. A jen odborníci z okruhu věděli přesně, co se má zkoušet, zkoumat, měřit, vyhodnocovat.

Testovaly se vozy osobní, nákladní, naše i cizí. Někde to bylo s poznámkou NDR/DDR, PKP, Studénka, ale i vozy z Jugoslávie a SNCF. Osobní vozy NDR i na rychlost 160 km/h, pro SŽD na rychlost 180 km/h. Zkoušely se i řady lokomotiv. Někde se v zápisech objevuje jen typová značka výrobce, jako např. Škoda 32E, 47E, 48E, 52E, 55Ea 64E, nebo jen vůz Ganz. U některých výkonů je napsána jen řada – T 478.1, T 669, T 679.2, T 444.1, S 479.0, E 458.0. V dalších případech je to celé inventární číslo. S 489.002, 019, T 478.2001, T 478.1010, T 679.2001, T476.501, S 499.0096, M 250.001 nebo E 469.3011–13. Mezi těmito testy byla i řada dalších, které jsou zaznamenány jen ve zkratkách, a jejichž význam mi zůstal skryt.

Dne 28. srpna 1966 je lokomotiva přepravena do výrobního závodu v Plzni k výměně podvozků. Práce trvají do 8 října a mašina je přepravena zpět na ŽZO. Dva dny zajištění a pak je odvezena do Kolína na zvázení. Necelý půlrok na to je stroj opět převezen do Škodovy, kde stojí do 31. července 1967. Důvod není uveden.

Jediný prototyp

Každá lokomotivní řada měla a má od výrobce dán udržovací plán jednotlivých prohlídek. V 60. a začátkem 70. let to bylo u elektrických lokomotiv v kategorii E0, E1, E2, E3, E4, EG1, EG2, přičemž běžná údržba (E0) se dělala v rozmezí 800–1200 ujetých

kilometrů, E1 2400–3600 km a další byly trojnásobek té předchozí. Podle záznamů z knihy předávky si prohlídku E0 dělali na okruhu sami, na vyšší stupně jezdila, či byla tažena do depa Brno Maloměřice. Proto jí bylo možné vídat i na trati přes Vysočinu, často byla použita jako postrkový stroj. Zřejmě při větší poruše je pak stroj převezen (přetažen) do výrobního závodu, jako například 7. května 1967, a z Plzně se vrací až 31. července. Následně odjíždí lokomotiva 2. září do Plzně na opravu v rozsahu E2, zpět se vrací 8. října 1967.

Protože tato lokomotiva byl vlastně jediný prototyp, tak se jí nevyhnu-la řada závad. Těch výrobních i těch z provozu. Na vnitřní straně tečou všechny převodovky, utržený sběrač, závada na elektrické brzdě, závady na pneumatické brzdě. Například únor 1968 - přetažení do Plzně na opravu tekoucích převodovek a výměnu vypružení + převážení. Hned v březnu oprava spáleného odporníku a kabeláže (6. až 16. března)

Do dílen v Kolíně je odtazena 11. června 1969 na E4, vrací se až 25. září 1971. Měsíc po dílnách zápis – všechny převodové skříně opět tečou! Prvního říjnového dne roku 1971 vykonala provozní zkoušky s max. rychlostí 175 km/h, 7. ledna 1972 je odstavena opět do kolínských dílen na opravu střechy (do května), běží jen na 4 motory, horký chod motoru 050. Následuje přeprava do Maloměřic na další opravu a E2. Poté řada dalších zápisů, poslední je z 5. srpna 1974. Zde zápis končí a další kniha předávky není k dispozici.

Požár a zrušení

Lokomotiva v roce 1981 vyhořela a nikdy nebyla opravena. Ve stavu VUŽ byla do roku 1988 a v roce 1990 byla papírově zrušena. Stroj nebyl nikdy opraven (i když se oprava prý plánovala), kvůli množství závad, navíc se na opravu jezdilo skoro 200 km dalek. Tedy nerentabilita a velice drahý provoz. Po letech chátrání padlo rozhodnutí vystavit unikátní stroj v plzeňské Techmání. Lokomotiva byla povrchově opravena, dostala nový lak. Opravena byla také obě stanoviště. Strojovna je však ve stejném stavu jako po požáru. A takto si jí mohli návštěvníci Techmání prohlédnout. Minulý čas bohužel platí – už tam totiž není. Proběhla jednání a stroj zakoupilo do svých sbírek Národní technické muzeum a od listopadu 2021 je lokomotiva umístěna v chomutovském depozitáři.



Snímek z Kutné Hory z 18 března 1968, který patrně zmátl hodně lidí ohledně data rekordní jízdy.

Záhadná doba rekordů

Čím je tento stroj tak zajímavý, kromě svých technických parametrů? Známa je informace z příručky pro strojvedoucí střídavých elektrických lokomotiv, kde se bez bližšího upřesnění píše, že v roce 1967 dosáhla S 699.001 šestistupňová rekordní jízdy přes 200 km/hod. Nic víc. A nebylo to na zkušebním okruhu, protože tam drží rekord 180 km/hod při zkouškách s osobními vozy pro tehdejší Sovětský svaz. Rok 1967 však dostává trhlínu, když objevím informaci, že tato jízda byla provedena na traťovém úseku mezi Brnem a Břeclaví, mezi stanicemi Modřice a Rajhrad. Ale v roce 1967 se v tomto úseku teprve elektrifikace budovala. Oficiálně byla stavba dokončena až 12. září 1967. Kdy byla kolaudace, to nevím. Ale pravidelné osobní vlaky a rychlíky byly až do konce roku vedeny v parní trakti.

Kde k rekordní jízdě došlo je tedy jasné, ale kdy a proč? Nezbyvá nic jiného než pátrat v dobovém tisku. S laskavou pomocí Moravského zemského archivu jsou probrány časopisy Jihomoravský železničář z let 1967 a 1968, také denní tisk Brněnská rovnost. Také digitalizované noviny tehdejšího ÚV KSČ Rudé Právo. Nic. Nikde nic. Jen politika. Ale na druhou stranu jsem si osvěžil vzpomínky na dění z doby tzv. Pražského jara. Toho dění byl plný i železničářský tisk. Jako malý

záraz zapůsobí článek z Železničáře z 21. listopadu 2002, kde brněnský kolega Ladislav Pazourek píše, že rekordní jízda se konala až v polovině července 1970. V příspěvku jsou uvedena i jména: za ČSD tam byl strojvedoucí Jan Vals a za VUŽ Josef Vedral. Ale přesné datum – zase nic. No, uplynulo třicet let

Všechno je jinak

V materiálech z plzeňské Techmání se k tomuto stroji udává, že rekord byl v roce 1968. V materiálech o ŽZO o této akci není ani slovo. To je pochopitelné, rekord se neudal na okruhu, ale pár set kilometrů dále. V článku z Železničáře, a i z jiných zdrojů vyplývá, proč se rekord udal právě na jihu Moravy. Jsou tam dostatečně dlouhé přímé úseky a v tomto prostoru také byly provedeny úpravy tratí, resp. uložení polystyrenových desek pod šterkové pole. Bylo to podle návrhu prof. Zbyňka Jirsáka a tyto úpravy se prý dělaly až začátkem roku 1968. Ale že by se se zkušební jízdou čekalo dva půl roku po provedení úprav, mi přijde nepravděpodobné. A tak stále zůstává ve hře jaro roku 1968.

Tohle období připomíná i řada kamarádů a přátel, termínů nahrávají jedno z mála fotografií z „pohybu“ lokomotivy na kolejích ČSD: Lokomotiva S 699.001 stojí v Kutné Hoře pod stejnoměrnou trakti, opodál stojí motorová lokomotiva T 334.0 VUŽ a fotky jsou datovány 17. a 18. března 1968. Odtud asi vznikla ta myšlenka, že lokomotiva jela na, nebo se vracela z rychlostní zkoušky. Jeden z moravských kolegů píše, že na 99 % se jízda uskutečnila v sobotu 19. března 1968. A v duchu si k tomu dodávám, že by mi bylo ctí, kdyby to bylo na svátek sv. Josefa. Ale všechno je úplně jinak.

1972. A navíc celé datum

Napadlo mne zkusit se zeptat bývalých výpravčích z těch dvou stanic z období 1968–1970, zda si někdo z nich něco k dané věci nepamatuje. Ale podařilo se sehnat jen jedno jméno pamětníka, výpravčího a pozdějšího náčelníka stanice Modřice. Říká, že do stanice nastoupil po škole v roce 1972 jako elév. Na jízdy si pamatuje, ale datum ne, snad konec léta 72. A jednu jízdu se s nimi svezl. Jeli prý tak rychle, že v Rajhradě projeli odjezdové návěstidlo a zastavili daleko za stanicí až u jakéhosi mostu. Pátrání jde cestou přes traťové hospodářství, ale i přes odborné práce jmenovaného profesora. Výsledek se dostává ve velké pomoci jednoho brněnského lékaře. Je nalezen v materiálu prof. Zbyňka Jirsáka v Bulletinu Československé společnosti pro mechaniku 3/1987. V článku je popsáno měření na trati Modřice Rajhrad, a že se uskutečnilo v roce

1972. Opět chybí přesné datum. Autor uvádí, že v místech měření byla naměřena rychlost 67 km/h, 106, 136, 160 a 197 km/h. Jelo se tedy vícekrát, ale měřilo se na jednom místě na trati. Tato informace nijak nezpochybnuje rekord 203 km/hod. Lokomotiva byla tak rozjetá, že rekord dosáhla kousek za místem traťového měření. Následuje „objev“ článku v časopise železniční technika č.11/81, kde na str. 167 je odkaz na zkoušky na trati Modřice – Rajhrad v roce 1972.

A jako záraz zapůsobí, když mi přišla kopie knihy předávky této lokomotivy. Již z předchozích některých údajů zde uvedených je jasné, že pocházejí právě z této knihy předávek. Rukou psané, ne vždy dobře čitelné, rozmanité. První letmá prohlídka a na nic jsem nenarazil. Z druhé jsem už dělal výpisky z jejího zajímavého pracovního života. Kniha je vedena od začátku prosince 1965 kdy lokomotiva odjela z Škodovy na ŽZO a až do 5. srpna 1974. Nejspíš jako i jím se zaměřuji na rok 1968 – nic, žádná zmínka o rekordu. Rok 1970 zmiňovaný v článku v Železničáři z roku 2002 je úplně mimo, neboť lokomotiva 11. června 1969 odjela do dílen v Kolíně na E4 (str.37) a další zápis na str. 38 je z 25. září 1971 – lok po E4. V roce 1970 nemohla nikde jezdit.

Na str. 49 – 18 října 1972, přeprava ŽZO Velim – Brno Maloměřice jako Pk vlaku 5944/9061I, odstavena do opravy a rekonstrukci. Bez data – po opravě bez závad, reko. neprovedena. (Tou rekonstrukcí měla být vyvazovací opravou včetně výměny obručí vzhledem k jejich ojetí. K tomu nakonec nedošlo.)

Další zápis (jak to, že jsem to předtím přehlédl...) - 1. listopadu 1972 (drobným písmem) – rychlostní zkoušky Modřice (a téměř nečitelně) Rajhrad, ujeté 86 km.

Druhý den odjíždí lokomotiva 2. listopadu z Brna do Kutné Hory 178 km.

3. listopadu – Kutná Hora – Velim – 20 km.

4. listopadu – exkurze Jugoslávie.

A je to tady. Další potvrzení roku 1972 a navíc celé datum:

1. listopadu 1972 vykonala lokomotiva S 699.001 v úseku Modřice – Rajhrad rychlostní rekord 203 km/hod.

Veliký dík

Nebuďte zde vyjmenovávat spoustu výborných lidí, kteří se zapojili a pomáhali s vyhledáváním podkladů směřujících k vypátrání tohoto data. Nemůžu to moje zásluha, ale zásluha všech, kteří podali pomocnou ruku. V podstatě je to průřez celou republikou. Všem, všem patří veliký dík.

Pátrání po datu rychlostního rekordu probíhalo od léta roku 2019 až do jara 2023.

Josef Oliva,
strojvedoucí v. v., Ústí nad Labem



Z důvodu bezpečnosti při vysokých rychlostech byla před čelními okny připevněna ochranná síť. Lokomotiva při jízdě na okruhu v Cerhenicích.

