Albatros před 60 lety dosáhl rekordní rychlost, ta je už čtvrt století běžnou součástí naší železnice

26.8.2024 - | České dráhy

Dne 27. srpna 1964 vytvořila parní lokomotiva Albatros na zkušebním železničním okruhu VUZ u Velimi nový československý rychlostní rekord 162 km/h. Tehdejší rekord je už čtvrt století každodenní součástí železničního provozu v České republice.

Maximální rychlost 160 km/h dosahují stovky vlaků od SC Pendolino po osobní spoje na 933 kilometrech českých a moravských tratí.

Psal se rok 1964 a u Velimi na zbrusu novém železničním polygonu, dokonce ještě nebyla dokončena jeho elektrizace, testovaly zahraniční vagónky nové typy vozů. Ty už byly projektované na maximální rychlost 160 km/h. Při zkouškách bylo nutné tuto rychlost dosáhnout a překonat. ČSD pro účely zkoušek zapůjčily své nejvýkonnější a nejrychlejší parní lokomotivy řady 498.1 z bratislavského depa. Stroje s čísly 106 a 115 se prakticky celý rok střídaly v čele testovacích souprav.

Když se blížil konec prázdnin, probíhaly na okruhu rychlostní zkoušky. Díky tomu 27. srpna 1964 dosáhla lokomotiva 498.106 vedená strojvedoucím Róbertem Procházkou a topičem Miloslavem Houbou v čele dvojice vozů rekordní rychlost 162 km/h. Byl tak vytvořen nový československý železniční rychlostní rekord. Uvádí se, že začátkem září dosáhl druhý stroj dokonce ještě vyšší rychlosti a přiblížil se hranici 170 km/h, ale kvůli závadě tato hodnota nebyla oficiálně potvrzena.

Čtvrt století stošedesátkou po českých tratích

Co bylo před 60 lety rekordem pro československou železnici, to se stalo pro České dráhy v jízdním řádu 2000/2001 každodenní rutinou. Nejprve osm spojů EuroCity z Prahy do Břeclavi a dál do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska začalo jezdit rychlostí 160 km/h. Jeden z prvních rychlých úseků ležel mezi Brnem a Břeclaví a stále patří mezi nejrychlejší místa české železnice. Prvními „rychlovlaky“ se staly spoje Antonín Dvořák, Vindobona nebo Hungaria.

V současnosti mají maximální rychlost 160 km/h povolenou stovky vlaků Českých drah od SC Pendolino po regionální osobní vlaky. Podle statistické ročenky Správy železnic disponovala česká železnice ke konci loňského roku 933 kilometry tratí pro rychlost 160 km/h. Vedle koridorů z Prahy do Ústí nad Labem a Českých Budějovic, z Brna do Břeclavi nebo z Břeclavi do Přerova jde především o koridor Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava. Stošedesátkou je možné jezdit i na dalších tratích, např. mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, z Olomouce do Uničova, na plzeňském koridoru, na trati z Ostravy ke slovenským hranicím, nebo na trati přes Vysočinu.

Pro rychlost alespoň 160 km/h disponují České dráhy více než 260 hnacími vozidly a skoro 900 osobními vozy. Velké množství těchto vozidel může jezdit dokonce rychlostí 200 km/h a víc. Národní dopravce v rámci mezinárodní kooperace používá pro rychlé vlaky také lokomotivy a vozy zahraničních partnerů např. z Rakouska, Slovenska, Maďarska nebo Polska.

Nejrychlejší vlaky Česka

Cestovní, tedy průměrnou, rychlost českých vlaků silně ovlivňuje průjezd železničními uzly, kde je většinou nižší rychlost, průjezd velmi vytíženými úseky, kde se musí rychlost přizpůsobit i pomalejším vlakům, např. zastávkovým regionálním spojům, a také pomalejší úseky koridorů v údolích našich řek, např. kolem Vltavy, Labe, Orlice nebo Svitavy. V těchto místech se pohybuje traťová rychlost obvykle kolem 80 až 100 km/h.

Kvůli tomu jedou naše nejrychlejší vlaky rj 374 Vindobona a EC 271 Metropolitan pouze v krátkém úseku mezi Břeclaví a Brnem, kde je na 89 % délky tratě mezi oběma stanicemi povolena rychlost 160 km/h. Mezi nejrychlejší vlaky patří také spoje, které jedou po 1. železničním koridoru s velkým podílem vysokých rychlostí. Vlaky SC Pendolino pak ilustrují, jak průjezd železničními uzly mohou vlaky zpomalit. Zatímco mezi centrem Prahy a Ostravy dosáhne Pendolino cestovní rychlost „jen“ 113 km/h, pak cestovní rychlost mezi stanicemi na okraji městských center, kterými jsou Ostrava-Svinov a Praha-Libeň, dosahuje 119 km/h.

Nejrychlejší vlaky Česka

Trasa	Vlak(y)	Cestovní rychlost (km/h)
Břeclav – Brno hl.n.	rj 374 Vindobona	122
Brno hl.n. – Břeclav	EC 271 Metropolitan	118
Praha hl.n. – Ostrava hl.n.	SC Pendolino	113
Opava východ – Praha hl.n.	Opavan	112
Praha hl.n. – Pardubice hl.n.	Jan Perner	104
Břeclav – Praha hl.n.	rj Vindobona / EC Metropolitan	102
Praha hl.n. – České Budějovice	Jižní expres	100

Aby dosahovaly vlaky tak vysoké cestovní rychlosti v celé své trase, musí být úsekové (průměrné) rychlosti mezi dvěma sousedními zastávkami vlaků ještě vyšší. Do nich se započítá rozjezd a brzdění, ale už je neovlivňuje délka pobytu ve stanici. Nejvyšší průměrnou rychlostí mezi dvěma zastávkami se mohou pochlubit např. úseky Pardubice – Kolín (140 km/h), Olomouc – Zábřeh na Moravě (131 km/h), Staré Město u Uherského Hradiště – Hodonín (127 km/h), Choceň – Pardubice (124 km/h), Brno – Břeclav (až 122 km/h) nebo Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě (120 km/h). Velmi rychlé úseky jsou také na jihu Čech. Například „pomalejší“ rychlíky dosahují úsekovou rychlost mezi Táborem a Olbramovicemi 111 km/h a na kratičkém, jen 7 kilometrů dlouhém úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví dosáhnou průměrné rychlosti 105 km/h.

https://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/albatros-pred-60-lety-dosahl-rekordni-rychlost-ta-je-uz-ctvrt