

5/2015

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET



Vážení čtenáři,

V prvním letošním vydání magazínu se snažíme alespoň trochu zaplnit dosud chybějící téma – provoz parní trakce. Postaral se o to Petr Holub, který se s podporou mnoha dalších autorů věnuje „štokru“ 556.042, jak v jeho reálném provozu, tak při vzpomínkové jízdě v Jeseníkách v říjnu 2014. Téma je pojednáno velmi rozsáhle a uceleně a číslo je tak prvním speciálním vydáním magazínu Provoz v jeho historii.

Prostor magazínu Provoz nadále zůstává otevřen Vaším článkům, fotografiím či reportážím.

Za redakci přeje příjemné čtení
Petr Zobal

e-mail: provoz@lokomotivy.net

magazín Provoz na facebooku

Nahoře: **Tuhá zima neodmyslitelně patří k Liberci. Nejinak tomu bylo i v roce 1980, kdy „čtyřicetdvojka“ při pobytu v depu dobírala zásoby vody a uhlí. Za povšimnutí stojí i neolemované nárazníky bílou barvou, což nebývalo zvykem.** Foto: Drahoš Švestka

Dole: **Lokomotiva 556.042 projíždí kolem vjezdového návěstidla u stanice Rybniště. I když na záběru není patrná souprava, jedná se o Pn 69440. Léto 1979.** Foto: Jiří Vachovec



Návrat liberecké parní legendy 556 042



Dne 19. října 2014 bylo možné spatřit v Jeseníkách lokomotivu s označením 556.042. Že by se po 33 letech od zrušení vynořila lokomotiva 556.042, po sáhodlouhé opravě mimo zrak železničních fandů, nebo jde o volné pokračování filmu „Probudím se včera“, tentokrát z železničního prostředí? Většina se určitě nenechá nachytat a bude pátrat v dochovaném parku provozních parních lokomotiv, který stroj se pod označením 556.042 vlastně skrývá? Vzhledem k jediné provozní lokomotivě s velkými usměrňovacími kouřovými plechy padá podezření na lokomotivu 556.036, o kterou se pečlivě starají členové Spolku Výhrevne Vrútky.



nahoře: **Lokomotiva 556.042 se vrací od postrku poledního manipulačního vlaku 80114, trasovaného z Liberce do Mimoně. Ten musel být dne 15. dubna 1979 o hmotnosti převyšující 450 tun, což zde byla norma na jednu lokomotivu řady 556.0. Liberecké „štokry“ vypomáhaly do vrcholové stanice Křižany v nadmořské výšce 500 m.n.m.**

Foto: Drahoš Švestka

dole: **Již reinkarnovaná 556.042 a prosluněný pobyt u výtopny ve stanici Lipová lázně. Píše se 19. října 2014.**





Lokomotiva 556.036 byla 10. října přepravena „bobinou“ E 499.041 z Vrútek do Prahy-Libně jako Sv 37046. Následující den „vrútecký štokr“ odvezl ve svém vzhledu Křivoklátský expres z Prahy-Braníka přes Beroun a Rakovník do Lužné, poté zpět. O týden později, v sobotu 18. října, se uskutečnil návoz do stanice Šumperk, kam „štokr“ dorazil ve večerních hodinách. Po domluvě s četou a v podstatě její vlastní iniciativou se mohla začít realizovat úprava lokomotivy do vzhledu někdejší 556.042 z konce 70-tých let.

Strojvedoucí a zároveň člen občanského sdružení Spolok Výhrevne Vrútky, Peter Szépe, připravil jednu tabulku s označením „čtyřicetdvojky“, tu na čele lokomotivy vyměnil za současné označení 556.036. Pod záštitou organizace Steam story agency s.r.o. s Radkem Panchartkem a Tomášem Nachtmanem, který sám 556.042 pamatuje ještě za parní éry a pořídil několik fotografií dokumentující epochu ke konci parního provozu v kraji Podještědí, mohla začít modifikace. Aby úpravy byly vratné, musely být použity snímatelné nebo smývatelné materiály. Lepící fólie dodané Bohumírem Goldou přišly vhod a mohly být rozřezány do různých tvarů a nalepeny na patřičná místa. Na členitější plochy byl použitý sprej s fóliovým nánosem, často používaný na tuning automobilů, zde našel i jiné uplatnění.

Nechyběly ani tempery, které pomohly při realizaci přesnějších tvarů. Začalo se kolem 19 h, kdy už byla lokomotiva přistavena pod místní osvětlení ve stanici Šumperk. Čas běžel velmi rychle a tak to vypadalo, že lokomotiva zůstane ve ztvárnění bez bílého mezikruží a modrou výplní na dýmničních dveřích; nakonec pod podporou Tomáše Nachtmana se povedlo dotáhnout i tuto část, která byla často symbo-lická i pro další lokomotivy ze severu Čech. Blížila se jedna hodina ranní; zdá se, že by mohlo být hotovo, i když lokomotiva 556.042 byla v minulosti hodně pestrá a zjišťujeme, že je celkem nereálné vyzdobit veškeré prvky úplně do detailu, ty se i s časem



nahoře: **Na prvním záběru se „vrútecký štokr“ 556.036 představuje při jízdě pro fotografy v Podještědí u zastávky Novina, konané 23. září 2012. Zde ve vzhledu po výrobním, v jakém jezdí standardně. Na sousedním snímku již po provedení modifikací, inspirovaných lokomotivou 556.042.**

dole: **Večerní Šumperk a reinkarnace 556.042 v plném proudu. Strojvedoucí Petr Szépe právě vyměnil tabulku s označením lokomotivy. Na té jsou již evidentní některé úpravy, především červené doplňky a vzor šachovnice.**
Foto: Alexander Loidl



nahoře: **V údolí mezi Hanušovicemi a Potůčníkem se rozléhají rychlé a masivní výfuky dvojité dyšny Kylchap. „Štokr“ o sobě dává po ránu vědět i táhlou kouřovou stopou.**

dole: **Pod rouškou podzimu nákladní vlak opouští obydlenou oblast v Jindřichově. Zde četa začíná prožívat nejhorší chvíle. Stoupání 30 promile je nemilosrdné, spadané listí a mazané kolejnice vytváří kluzký film. Trať je téměř nesjízdná. Muselo dojít k rozpojení soupravy a vlak byl odvezen na dvakrát. Aby se předešlo komplikacím, dále z Branné se pokračovalo pouze s jednou polovinou soupravy.**





nahoře: **Lokomotiva 556.036 „v převlečení“ na točně ve stanici Lipová lázně při otáčení. Velké očekávání, jestli se lokomotiva na točnu opravdu vejde. Bylo to „o fous“, točna měří 20,04 m a lokomotiva má od běhounu po poslední soukolí tendru 19,92 m, po citlivém najetí se vše podařilo jak má.**

dole: **Další záběr dokladují jízdu „štokra“ 556.036 dne 19.října 2014 - na táhlém stoupání kousek od předvěsti do stanice Ostružná. Plastické uhelné bago a unikající pára v horní části tendru prozrazuje, že je intenzivně přikládáno uhlím do topeniště.**



obměňovaly. Lokomotiva má navíc kulaté nárazníky, nikoli hranaté.

Druhý den, ve stanici Bludov, kde je sraz fotografů, organizátor akce Jiří Rubín smutně oznamuje platícím účastníkům, že lokomotiva 556.036 bohužel nepojede. Vzápětí doplní: „pojede ale 556.042“. Většina si snaží dát tuto informaci do souvislosti s tím, že je již nějakou dobu tento stroj sešrotovaný. Zanedlouho se ozve hluboká jednozvučná píšťala a mašina se vyřítí z ranní mlhy, po odjezdu ze stanice doprovázená východem slunce se můžeme směle vydat do hor…

Mnozí si asi položí otázku, proč vůbec tato „kamufláž“ a jaký je vlastně důvod? Lokomotiva 556.036 ve svém vzhledu již jezdila 22. a 23. září 2012 pro fotografy v okolí Českolipska, i když zde by byl vzhled lokomotivy 556.042 s ohledem na region, kde dříve působila, logičtější, nepodařilo se tenkrát tuto myšlenku zrealizovat. V roce 2014 byla tedy další příležitost.

Lokomotiva 556.042 byla vyrobena v roce 1952 ve Škodových závodech v Plzni z nejpočetnější řady vyprodukovaných lokomotiv v počtu 510 ks. Prvních osmdesát



nahoře: **Za rozbřesku, nedaleko bývalého Habermmanova mlýnu u Bludova, který proslavil film Juraje Herze z roku 2010 a poskytl reálie poblíž města Tábor, tak i 556.042 zvládla elegantně zastoupit jiná lokomotiva.**

dole vpravo: **Společná fotografie v Branné a hlavní aktéři reinkarnace 556.042, zleva, na stupačce Tomáš Nachtman, dále Libor Dombrowski, Tomáš Sluka, Martin Holub, Peter Szépe, Petr Holub a Radek Panchartek.**
Foto: 2x Pavel Vlček

dole vlevo: **Po krátkém pobytu ve stanici Ostružná se vydává vlak vstříc Ramzovskému sedlu.**

vyrobených lokomotiv mělo dosazené velké kouřové plechy, další již měly malé, výjimkou byla 556.020, kde se zkoušely menší plechy, atypické – velké plechy byly seseknuty v rovině vodorovného ochozu. V provozu se bylo časem možné setkat s dalšími lokomotivami, které již měly po dílenských opravách dosazeny menší plechy, totožné jako měla vyšší řada (viz. foto na 556.0195) např. stroje 556.029, 556.068 nebo 556.025, ta působila i přímo v Liberci.

Volba k nalíčení 556.036 tedy byla vymezena v tomto rozpětí. Vzhledem k tomu, že se díky vzorné péči a „pestrému kabátu“ 556.042 vryla do paměti i železničním fotografům a vznikla spousta záběrů dokumentující vzhled této lokomotivy až do konce parního provozu, bylo vše jasné.











Vzhled lokomotivy 556.042 v čase:

nahoře: **Je léto 1972, Liberec, 1. nástupiště, rok po jejím příchodu z Kralup nad Vltavou. Lokomotiva dosud nemá žádné výrazné barevné doplňky, chybí smetadla, reflektor i hranaté nárazníky. Na usměrňovacím kouřovém plechu je prezentován nápis „VIII. všeodborový sjezd“, který se konal v Praze 12. až 15. června 1972 a stanovil jako hlavní úkol odborů „rozvoj pracovní iniciativy a socialistického soutěžení“.**

Foto: Jiří Kulhánek

uprostřed: **Dne 18. srpna 1978 byl zachycen odjezd nákladního vlaku z Turnova, lokomotiva má již instalovány smetadla, navíc již s typickým nátěrem - červenobílou šachovnicí. Bílé mezikruží s modrou výplní na dýmničních dveřích dosud chybí.**

Foto: Drahoš Švestka

dole: **Pondělí 8. září 1980, depo Liberec. Od oficiálního ukončení parního provozu uběhlo teprve pár dní, lokomotiva je stále naleštěná. Na dýmničních dveřích je patrné mezikruží s modrou výplní. Nátěr na pantu s modrými okraji, červenou zde vystřídala bílá. I nárazníky mají jiné olemování.**

Foto: Zdeněk Kačena

Do provozu v Liberci, kam přišla z LD Kralupy nad Vltavou, zasáhla 556.042 od 27. května 1971. Za svůj výrazný vzhled vděčí z velké části strojvedoucímu, panu Jiřímu Mikešovi, který na lokomotivu přešel z 556.0195, ta byla zrušena koncem roku 1976. I na tomto stroji již byly k vidění některé prvky, které se později prolínaly s výzdobou 556.042. Asi nejvíce efektní byla červeno-bílá šachovnice na smetadlech. Ve stejném provedení bylo možné vídat třeba i na strojích 556.0305, 556.0193, 556.0490 nebo 556.0296, která je převzala po zrušení 556.0490, odstavené v kovošrotu v České Lípě.

Liberecké „štokry“ patřily mezi velmi udržované stroje a svým pestrým vzhledem byla každá lokomotiva jedinečná, proto by byla chyba je v tomto vyprávění opomenout. Kromě 556.042 stojí za zmínku např. lokomotiva 556.0457 s inverzně provedenými čísly na tabulce či 556.0280, 556.0290, 556.0325 nebo 556.0399 s nevšedním barevným provedením. S ohledem na to, že lokomotivy byly v turnusové skupině přidělené konkrétním lokomotivním četám, každá z nich měla zájem, aby jejich stroj vypadal dobře. Navíc to často vyústilo v určitý duch soupeřivosti mít lokomotivu co nejzajímavější, odlišnou od jiných „štokrů“. To byl kolikrát hnací motor některých strojvedoucích i topičů a tak bylo možné spatřit pestré úpravy vzhledu či modifikací přímo „v kuchyni“.



nahoře: **Lokomotiva 556.0195 dne 17.dubna 1976 při pobytu v libereckém depu, kde probíhá obhlídka a údržba stroje. O patnáctém sjezdu KSČ ve dnech 12 až 16. dubna stále informuje nápis na kouřovém usměrňovacím plechu. Evidentní je dále červený čelník i šachovnice, bíle olemovaný ochoz, červené madla i pant s modrým zakončením, modrá barva na běhounech, nebo lemování nárazníků.** Foto: Drahoš Švestka

dole: **Těsně před stanicí Rychnov u Jablonce nad Nisou se 15. září 1974 nachází 556.042 s nákladním vlakem do Liberce. Lokomotiva nemá mezikruží na dýmničních dveřích. Za povšimnutí stojí kulaté nárazníky, kdy jeden není bíle olemován. O příčině můžeme spekulovat – buď nebyl ještě dotřen, nebo došlo k jeho výměně. Smetadla jsou již i se vzorem šachovnice. I když se to na první pohled vůbec nezdá, byl tento záběr pořízen strojvedoucím přímo ze stanoviště lokomotivy T 478.1164, která se vracela od postrku z Jeřmanic. Protože se protijedoucí nákladní vlak s 556.042 v čele křižoval v Rychnově s osobním vlakem 5411, musela být motorová lokomotiva „uklizena“ na kusou kolej u turnovského zhlaví. Zmíněným strojvedoucím byl Jan Koutný, který byl vždy připraven a proto vznikla tato pěkná fotografie.**









Nahoře: **Na průjezdu manipulačního vlaku 80114 trasovaného z Liberce do Mimoně se představí lokomotivy, které patřily mezi vzorně udržované. „Štokr“ 556.0280 v čele před malou chvílí překonal údolí Rokytky přes pověstný viadukt u zastávky Novina. Zároveň se nachází na výrazném stoupání 24 promile k Ještědskému tunelu o délce 815 metrů. Zde musela četa reagovat ohleduplně; pokud byl i postrkový stroj, přestat včas přikládat bylo samozřejmostí. Uhlí v topeništi „dvěstěosmdesátky“ bylo v tunelu prohořelé a četa na postrkovém stroji se nedusila spalinami. V tomto případě na postrku pomáhal štokr „litevský“ 556.0399. Na smetadlech 556.0280 je patrná trikolora. Obě lokomotivy mají červeně zvýrazněné madla, panty, táhlo k regulátoru, tyče i soukolí, podobně i bílou barvou ochoz. Píše se rok 1978 dne 18°.srpna.**

Foto: Drahoš Švestka

Dole: **Již trochu omšelá 556.0457 v libereckém depu koncem srpna 1980. I přesto jsou zřetelné barevné doplňky, kromě zmíněného inverzního provedení tabulek s označením lokomotivy je patrné bílé mezikruží na dýmničních dveřích a to včetně modré výplně. Pant v totožném vzoru jako na 556.042 ve stejném období. Modré smetadla s červeným znakem Škoda, bílé lemy na náraznících, bílý ochoz.**

Foto: Radim Šnábl









Nahoře vlevo: **„Čtyřicetdvojka“ při pohledu z lávky, která svého času patřila neodmyslitelně k libereckému nádraží a poskytovala přehled nad každodenním staničním ruchem. Při pohledu na lokomotivu z nadhledu vyniká i čistota v horní části válcového kotle, což je důkazem nemalé údržby. Píše se 12. dubna 1979.**

Foto: Vladimír Truxa

Nahoře vpravo: **„Mikešovka“ v Lužických horách - i to byl obraz, který bylo možné vídat při trasování vlaku přes peážní úsek Hrádek nad Nisou – Žitava – Varnsdorf. Po příjezdu Mn 80522 (viz. předchozí záběr) do stanice Varnsdorf přešla tatáž lokomotiva na Vn 59999 s cílovou stanicí Děčín (v úseku Benešov – Děčín přečíslované na Vn 59998). Fotoaparát Tomáše Nachtmana tento vlak zachytil za železniční stanicí Jiřetín pod Jedlovou. Na pozadí je patrná kolona stojících aut u přejezdu, kde železniční úsek z Varnsdorfu do Rybniště kříží silnici spojující Svor a Rumburk.**

Uprostřed: **Do nákladiště Bílý Kostel nad Nisou brzdí se zavřeným regulátorem nablýskaná 556.042. Dne 31. srpna 1979 se zhostila Mn 80522 z Liberce do Varnsdorfu. Vozba tohoto manipulačního vlaku byla součástí čtyřdenního oběhu v GVD 1979/1980, který byl situovaný pro lokomotivní řadu 556.0. Ty zde sloužily až do konce pravidelného parního provozu. Pokud není rozpoznatelné místo zachycení vlaku, je to určitě dáno tím, že zde přibyla obytná zástavba a na pozadí dominuje silniční estakáda rychlostní komunikace E442, přemosťující údolí Lužické Nisy.**

Foto: Tomáš Nachtman

Dole: **Na podzim roku 1979 se podařilo Jiřímu Vachovcovi zachytit 556.042 s Vn 59999 při pobytu ve stanici Jedlová.**





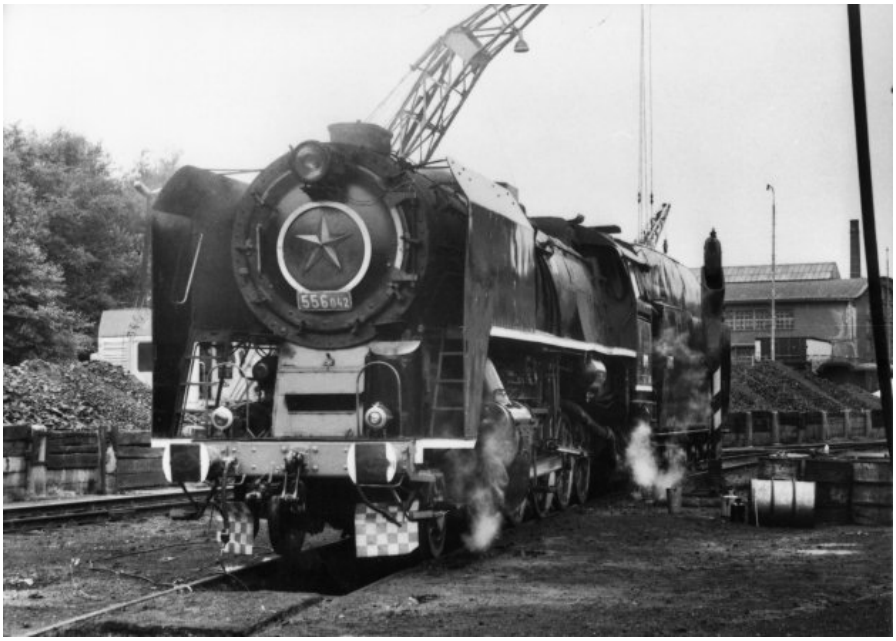
Nahoře: **Vozy ložené pískem z Hrádku nad Nisou do Liberce, vlak známý také jako Pn 60991, přepravovaly lokomotivy po návratu z Děčína. V návaznosti na předchozí záběr a daný oběh, byl nejdříve dopraven Pn 69940/1 z Děčína do Varnsdorfu. Přes peážní úsek následoval Mn 80523. V Hrádku pak lokomotiva přešla na soupravu výsypných vozů typu Sa, Sas. Tu můžeme pozorovat na fotografii Vladimíra Truxy z 12. května 1980 před předvěstí do Bílého Kostela nad Nisou. Vlak zrovna překonal viadukt přes Lužickou Nisu. Trať k němu sjíždí po spádu, za ním následuje opět stoupání, které pokračuje až do Liberce. Četa bude muset přizpůsobit styl jízdy – otevřít regulátor a živější oheň doplnit o další várku uhlí pomocí mechanického přikladače.**

Dole: **Jaro 7. května 1979 je v plném proudu a šum Lužické Nisy na okamžik přehluší ostré výfuky lokomotivy. Ta se soupravou „sypáků“ překonává údolí pomocí 225 metrů dlouhého viaduktu, za kterým následuje nákladiště Machnín. V současnosti je zde pouze jednokolejná zastávka. Na stanovišti lokomotivy průběh jízdy koriguje strojvedoucí Jaroslav Rydlo. Na postrku je mimo záběr 556.0324.**

Foto: Tomáš Nachtman







Nahoře: **Ještě jeden pohled na Pn 60991 z Hrádku nad Nisou těsně před cílem cesty, zastavil 1. června 1980 u vjezdového trojramenného návěstidla německého typu známého též pod přezdívkou „Henlein“**

Foto: Jiří Vachovec

Uprostřed: **Strojvedoucí Jaroslav Rydlo zatáhl za regulátor, aby mohl jízdou vpřed odstoupit od soupravy na nákladním nádraží v Liberci, které právě 11. února 1979 obklopuje sněhová pokrývka**

Foto: Vladimír Truxa

Dole: **Lokomotiva se nachází na tzv. „Křivé koleji“ v obvodu libereckého depa, zde probíhalo promazání pojezdu. Křivá se říkalo proto, že prudce odbočovala od koleje patrné nalevo. Zde pro změnu probíhalo doplňování zásob uhlí a vody. Tendr lokomotivy 935.204 pobere 35 m^3 vody a skýtá prostor pro 20 m^3 uhlí.**

Foto: Petr David

Po kavalkádě historických záběrů, na kterých se především představuje lokomotiva 556.042, si pojďme díky vzpomínce Drahoše Švestky přiblížit několik mrazivých dní. Dny, které jakoby patřily svojí náladou k Libereckému kraji, ať už z pohledu tehdejších extrémních zim či ještě se zastoupením řady 556.0, bez které byl provoz libereckého depa nepředstavitelný. A nejen to…

Silvestrovská noc 1978

Když jsem v časných ranních hodinách prvního lednového dne roku 1979 vyprovázel poslední kamarády a kamarádky ze silvestrovského mejdanu, který se poprvé (a naposledy) konal v našem bytě, oblečen v džínách a tričku, neboť venku byla vlahá jarní noc s teplotou kolem 11°C, netušil jsem, co za překvapení nastane už za pár hodin. Meteorologové sice varovali před vpádem arktického vzduchu od severu, ale kdo by si z toho co dělal. Zvlášť když je člověku 19 let. Momentálně bylo mou největší starostí, jak vyvětrat zakouřený obývák, protože přes otcův výslovný zákaz kouření se během silvestrovské zábavy toto jaksi nepodařilo uhlídat a podvědomě jsem cítil, že to přinese jisté problémy. Ve snaze vypudit kouř za každou cenu jsem tedy otevřel obývák dokořán a poté se odebral do svého pokojíku ke kýženému spánku. Byly cca 3 hodiny ráno...

Probudilo mne něco, co se snad nedá nazvat ani zimou...byl to mráz, příšerný chlad se odkudsi vehnal do bytu a já, drkotajíc zuby, jsem přiskočil k oknu. Co se to proboha děje? Pohled z okna byl tristní a chvíli trvalo, než si můj alkoholem ještě částečně zpomalený mozek uvědomil, co se vlastně děje. Venku bylo všechno pokryté sněhem, otevřenou ventilačkou proudil do pokoje ledový vzduch a z ocelově šedého nebe se sypal sníh, zvířený mocnými poryvy větru. Nechápavě jsem na to hleděl a pak jsem se raději odebral do kuchyně a začal uklízet pozůstatky silvestrovského hodování. Příjezd rodičů a sestry se v důsledku změny počasí poněkud opozdil, ale večerní zprávy jsme sledovali všichni společně. A bylo co sledovat. Mluvilo se o zimě století a jednotlivá hlášení byla šokující. "V severním Německu sněží nepřetržitě více jak 80 hodin. Nefunguje doprava, zásobování ani dodávky tepla"...."V Moskvě naměřili -47 stupňů Celsia - padl rekord z roku 1900"..."V Dánsku se doporučuje vůbec nevycházet z domu"....Ve Švédsku a v Norsku spadly teploty pod -50 stupňů"... "Energetika a železniční doprava v Československu na pokraji kolapsu"...

Vyhlášení uhelných prázdnin pro všechny stupně škol počínaje dnem 8.1.1979 v důsledku energetické krize mne ani moc nepřekvapilo. Naopak, po téměř jarní druhé půli prosince jsem si uvědomil, že se naskýtá jedinečná šance vypravit se s foťákem na sever Čech, kam jsem měl tak jako tak v úmyslu vyrazit a pořídit zde neopakovatelné záběry posledních zbytků parních lokomotiv u ČSD v opravdu mrazivé atmosféře. V ten moment mi ještě nedocházelo, že vzhledem k povětrnostním podmínkám to opravdu nebude žádná legrace. Navíc se o mne pokoušela chřipka, ale už bylo rozhodnuto. Vyjedu co nejdřív, nejlépe HNED.

Vzhůru do Liberce

Neděle, 7. ledna 1979, 17.44 hod. Rychlík 680 Brno - Liberec se dává do pohybu. Kupodivu načas. Přes rozmary počasí se daří dopravu udržet v chodu. Nejhorší situace je v nákladní dopravě. Na síti stojí stovky vlaků s energetickým uhlím, ve vozech je uhlí zmrzlé tak, že se nedá vyložit. Jízda zatím probíhá normálně, navzdory třeskutému mrazu. Svitavy, Česká Třebová, Pardubice, Hradec Králové, vše jde zatím bez problémů. V depu Jaroměř je možno vidět větší množství parních strojů řad 534.03 a 556.0. A zatím je ve vlaku i příjemně teplo.

Asi jsem to zařekl. Za Starou Pakou pociťuji, že teplo z vozu rychle mizí. Sáhnu na kryt teplo-vzdušného topení, je studený. A sakra. To tedy není příjemné. Vzápětí přichází průvodčí v kožešinové čepici a od jednoho kupé k druhému sděluje nepříjemnou zprávu. Na brněnském brejlovci T 478.3242 došlo k zamrznutí parního generátoru PG 500. Budeme to muset do Liberce nějak vydržet. No, hlavně že to aspoň jede...

Čas 23.15. Se zpožděním pouhých 10 minut opouštíme Turnov. V dálce je vidět depo, i zde ještě s množstvím parních lokomotiv. Z temných siluet stoupají k nebi sloupy páry a kouře. V promrzlém kupé už jsem zůstal osamocený. Zima začíná být nesnesitelná. Oblékám na sebe všechno, co si vezu s sebou, ale moc to nepomáhá. Čím více na sever, tím více sněhu. Odhaduji ho tak nejméně po kolena. Půlnoční příjezd do sněhem doslova zasypaného Liberce vítám jako vysvobození. Ve stanici a v depu je na co se dívat. Všude oblaka kouře a páry, ale nechám si to na zítra. Rychle spěchám na nocležnu do stanice, kde mám zajištěné lůžko na 2 noci. Po příchodu na pokoj se dlouho tisknu k rozpálenému radiátoru. Ještěže na nocležně není energetická krize.

Ráno spím déle, než jsem zamýšlel. Ale stejně není kam spěchat. Sněžit sice přestalo, ale obloha je tmavě šedá a mráz tak silný, že i v teplých rukavicích nejsou za chvíli cítit prsty. Sleduji hemžení ve stanici. Skoro u každé výhybky stojí někdo s koštětem a výhybky se nepřetržitě otáčí sem a tam...cvak cvak. Nákladní „ranžír“ je plný vlaků, ale většinou bez lokomotiv. Chybí stroje. Poslouchám rozhovor opodál stojících - podle všeho strojvedoucího s pomocníkem. Motory jsou v tomto počasí nepoužitelné (i za chodu zamrzá nafta) a těch parních už je málo. Všechno je venku, depo zeje prázdnotou. Přemýšlím, co podniknout a mezitím cvaknu aspoň posunujícího čtyřkoláka 434.2206 na záloze v osobním nádraží. Dopoledním Os vlakem se vydávám na Novinu v naději, že se snad časem trochu zlepší počasí. Bohužel, neděje se tak, navíc mě po výstupu na zastávce kromě silného mrazu "vítá" i silný vítr. Je to kombinace těch nejkrutějších zimních podmínek, jaké si lze představit. Venku se dá vydržet maximálně pár desítek minut. Pak mám problém vůbec pohnout prsty. Navíc je mi čím dál hůř... asi jsem tu chřipku přece jen podcenil. Vyfotím 2 průjezdy nákladních vlaků se stroji 556.0250 a 0325 v těsné blízkosti zastávky. Jinak jsem schoulený v útulné čekárně. Musím si nechtěně přiznat, ač milovník zimy a zimních sportů, že tohle jsem přehnal a bude lepší se vrátit...

V depu v Liberci se mezitím sjelo pár pěkných mašin. Mezi nimi i místní krasavice 556.042 se strojvedoucím Jiráskem. Známe se už od léta předchozího roku. Napadá mě myšlenka. Když se nedá fotit, co se aspoň svézt na takové pěkné mašině? Jdu do depa přímo ke stroji a zkouším opatrně zjistit, jaký by na to byl názor. Chlapi právě přijeli z Děčína a vypadají, že toho mají opravdu dost. "Hele, Drahoši... já tě svezu kdykoliv a kamkoliv... ale ne teď. Je tu blázinec, nic neplatí, nevíme sami, kam pojedeme a co povezeme. Vydrž pár dní, až se to trochu zklidní... pak se domluvíme, OK?" Zpáteční R 683 do Brna je naštěstí příjemně vytopen. Můj zdravotní stav se ale horší minutu od minuty. Navíc mě štve nesmyslnost celé akce. Trmácení se přes půl republiky kvůli nějakým 5 fotkám. No co se dá dělat. Aspoň že to svezení na 42 vypadá nadějně. Prázdniny budou ještě nejmíň týden ne-li déle. Do té doby se musím dát dohromady. Nicméně moje nálada je pod bodem mrazu a nic na tom nezmění ani pěkná slečna, která si přisedla do kupé a jede stejným směrem jako já...

Středa 17. ledna. Chřipku jsem vyležel a nyní už se mnou opět cloumá cestovní horečka. Mezitím přišel dopis od libereckého strojvedoucího Petra Davida, jezdícího na stroji 556.0336, se kterým jsem v čilém kontaktu. Píše doslova: "Určitě přijeď, už to jezdí celkem normálně. Je tu záplava sněhu a stále padá". A jako bonus najdu v dopise složené "plachty"- aktuální oběhy libereckých štokrů, všechny turnusové skupiny platné pro GVD 1978/79.

Nemá smyslu déle otálet. Krutá zima trvá už 3 týdny, ale v posledních dnech se počasí přece jen trochu umoudřilo - přestalo konečně sněžit a "oteplilo" se z minus 20 na "příjemných" -10/-15. Navíc na dny kolem 20. ledna meteorologové předpovídají ubývání oblačnosti a místy i polojasno.

Mezinárodní expres č. 270 "Meridian",



jedoucí z Beogradu do Sassnitz s přímými vozy do Malmö, je příjemně vytopený a moc lidí v něm necestuje. Sdílím kupé s jedním Jugoslávcem, takže se můžu i trochu prospat. Ve 3.10 jsem v Děčíně, jdu se ještě chvíli schovat do vyhřáté čekárny. V 6.17 odjíždím motorovým Os vlakem (M 262.0) směr Rybniště a Varnsdorf. Ve stanici Jedlová potkáváme náklad s děčínskou 556.0. Sněhová pokrývka zde dosahuje více než jednoho metru. V Rybništi cestu přerušuji. Sjely se zde stroje 556.029 a 0181, které pěkně pózují před staniční budovou. V německé stanici Zittau mě zaujme několik strojů řady 52 a samozřejmě parní úzkorozchodky.

Do Liberce přijíždím v odpoledních hodinách a moje první kroky vedou ke strojmistrům, kde bych měl mít vzkaz od pana strojvedoucího Jiráska. Nejlepší by byla jízda na stroji ve večerních hodinách, aby se přes den dalo něco vyfotit. Strojmistr si mne už pamatuje. "Ty seš ten Brňák?" Chvíli kouká do papírů. "V sobotu odpoledne pojedou na postrku 60990 do Křižan, to by se ti mohlo líbit". K tomu není co dodat. To se určitě líbit bude...

Sobota, 20. ledna 1979, 17.10 hod. Na libereckém ranžíru, zhruba uprostřed, stojí nachystaný dlouhý nákladní vlak, na jeho konci, směrem k osobnímu nádraží, se leskne perla místního depa, štokr 556.042. Strojvedoucí Jirásek mne vítá se slovy "Ahoj, tak pojď nahoru, za chvíli máme odjezd". Vystupuji po schůdcích do "kuchyně" štokra. Všechno tu září neuvěřitelnou čistotou, i mosazné "budíky" a měděné trubičky k manometrům. Venku vládne krutý mráz, ale kabina štokra je zcela uzavřená, takže je tu příjemně. Na rozdíl od vedle posunujícího "čtyřkoláka" 434.2206 na záloze v osobním nádraží, kde jsou chlapi zachumláni do šál a čepic, takže jim ani není vidět do tváře. V tu chvíli jim zrovna nezávidím.

Náš vlak se jmenuje 60990 a správně měl odjet už před 4 hodinami - ve 13.40. Jenže kvůli třeskuté zimě je všechno trochu jinak. Nakonec i postrková lokomotiva má být správně z jiného turnusu, ale rozmary počasí způsobily, že se poněkud improvizuje. Mně to ale nevadí. Přistupuji na pravou stranu, vedle strojvedoucího a ten pohled z okénka tiše oddychujícího



Nahoře: **Štokr 556.029, s dosazenými malými usměrňovacími kouřovými plechy, vyprovokoval k výstupu z vlaku při cestě do Liberce. Stanice Rybniště je 18. ledna 1979 doslova pohlcena sněhem.**

Dole: **Mezi sněhovými mantinely posunuje u libereckého depa poslední vyrobená 556.0510 a 556.0225 dne 20. ledna 1979. Palčivý mráz pociťuje i sovětský fotoaparát, který se stěží udržuje v teple. V horní části je patrný tmavší přechod.**
Foto: 2x Drahoš Švestka



Záběr pořízený v Křižanech den po té, co vznikl zážitek na stanovišti lokomotivy 556.042, zaměstnanou na postrku Pn 60990 právě do této stanice. I zde je zachycená scéna dokladem neutuchající zimy, která kreativně přetváří krajinu Podještědí. Stromy jsou obaleny jinovatkou a nesmí chybět ani všudy přítomný sníh. Mráz zvýraznil každý parní záchvěv z neutěsněných skulinek parní lokomotivy 556.0279.
Foto: Drahoš Švestka

štokra doslova bere dech. Kolejiště ve stanici se téměř ztrácí pod masami napadaného sněhu. Jsou to jen černé nitky, utopené hluboko pod sněhovým příkrovem. Nad tím vším stoupají na různých místech ve stanici a v depu k nebi sloupy páry a kouře, do toho lze občas zaslechnout zvuk parní píšťaly a zasyčení páry. Liberec je poslední velkou enklávou parního provozu u ČSD - na zdejších náročných tratích jsou na přepravní výkony všechny motorové lokomotivy nedostačující. Daleko před námi, na stejné koleji kdesi vpředu, prozrazuje sloup bílé páry i přítomnost naší vlakové lokomotivy 556.0242. 17.45. Zdáli se ozývá dlouhý, táhlý zvuk parní píšťaly. Strojvedoucí Jirásek chvíli vyčkává, pak odpovídá dvojhlasnou parní píšťalou jednou dlouze, dvakrát krátce - Povolte brzdy úplně. Pak opatrně otevírá regulátor. Vlak se dává do pohybu. Za normálních okolností by byl složen z prázdných "uhláků", směřujících do pánve, ale teď je všechno jinak. Z důvodu nahromaděné zátěže máme sice převážně uhláky, jsou však doplněny i loženými vozovými zásilkami takže hmotnost vlaku dosahuje téměř 900 tun. Pěkný ranec. V třeskutém mrazu má souprava i poněkud větší odpor, neboli jede více "ztuha" než by tomu bylo v teplém počasí, takže už rozjezd dává tušit, že to nebude snadná jízda. Štokry rozráží mocnými výfuky večerní mrazivé ticho a pomalu se suneme k nákladišti přezdívanému ÚTD. Po průjezdu nákladištěm nás čekají oblouky a více než 20 promile stoupání do stanice Horní Růžodol. Karel Jirásek otevírá regulátor téměř naplno, se slovy "Lumíre, beru za to". Mladý pomocník Lumír Lechner pokývne hlavou, má toho na práci víc než dost. Otáčí kolečky mechanického přikladače, pak otevírá dvířka topeniště a sleduje, je-li uhlí správně rozmetáváno po roštu. Pak upravuje tlak páry v jednotlivých tryskách na rozmetací desce. Injektor hučí nepřetržitě, výkon kotle a spotřeba páry je teď téměř na maximu. Ale zatím je vše v pohodě, tlak páry neklesá pod 16 atmosfér. Vlakovou lokomotivu není vidět, ale podle bílé kouřové stopy a neklesající rychlosti vlaku je zřejmé, že i její osádka si počíná skvěle. Jízda je naprosto ohromujícím zážitkem. Štokr jede na mezi adheze, lokomotiva se otřásá mocnými výfuky. Zanedlouho nás vítají světla stanice v Růžodolu a výpravčí zdraví projíždějící náklad pokynutím lucerny. Za stanicí se trať trochu narovná a štokry se rozjíždějí na vyšší rychlost. Projedeme Ostašov a následuje Karlov pod Ještědem. Strojvedoucí sleduje brzdový manometr, jestli to ten vpředu nezavřel a nebude brzdit. Ale podle neklesající rychlosti je jasné, že i zde je postavený průjezd. Ve stanici na náš průjezd čeká štokr 556.0280 s nákladem opačného směru, chlapi nás zdraví a ukazují "palec nahoru". Jen se kolem nich mihneme a už projíždíme prvním karlovským tunelem. Štokry teď jedou volnějším tempem, trať traverzuje ve svahu nad údolím. Ale to nejhorší nás teprve čeká - protisměrné oblouky, 24 promile stoupání a 815 metů dlouhý tunel před stanicí Křižany. Rychlost teď připomíná spíš osobní vlak. Cca 60 km/h projíždíme zastávku Kryštofovo Údolí, pak za obloukem se vpravo otevírá pohled na zasněžené svahy a hluboko pod námi se občas zablesknou světla vesničky. Štokr jede naprosto spolehlivě, jízda má opravdu úroveň. V duchu si přeji, ať to nikdy neskončí. Lumír sleduje kontrolními průzory činnost mechanického přikladače. Na jeho správné funkci teď bude hodně záležet. To už duníme po známém viaduktu za zastávkou Novina a přední štokr začíná zdolávat první metry stoupání. Teď půjde do tuhého. Karel upravuje pákou servomotoru plnění v šoupátkách a pak k sobě znovu přitahuje páku regulátoru. Rychlost vlaku pomalu, ale jistě klesá. Jedeme v zářezu, štěkot Kylchapů se rozléhá večerním tichem. Za pár okamžiků se i náš stroj noří do tmy tunelu. Rychlost klesla na 20 km/h. Podle nepsaných pravidel by vlaková lokomotiva měla projíždět tunelem pokud možno s prohořelým ohněm, aby se ti vzadu neudusili. To však v dnešních extrémních podmínkách není možné dodržet. Karel s Lumírem kontrolují, zda je v budce štokra vše uzavřeno. Moc to však nepomáhá. Není to kabina jako na Esu, takže za pár okamžiků se stanoviště začíná plnit dýmem z přední lokomotivy. Navíc rychlost vlaku stále klesá. V úzkém a věčně vlhkém tunelu možná došlo k proklouznutí dvojkolí předního štokra.

Jsme odhadem asi v půli tunelu a jedeme už v podstatě krokem. V budce už téměř není vidět, všichni dýcháme přes kapesníky, Karel ovládá současně regulátor a pískovač. Nemůžeme si dovolit, aby "zabrousila" i naše mašina a zůstali tu trčet. Štokr tlačí jako beran, neúnavně, spolehlivě. Jak mi kouř z lokomotivy vždy voní a rád ho čichám, teď už je ho nějak moc.

Konečně lze cítit, že rychlost vlaku se opět zvyšuje. Neklamné znamení, že přední mašina už je ve stanici. A už jsme z tunelu venku, ozývá se skřípění brzd a vlak měkce zastavuje. Chlapi rychle otevírají okna i dveře a mrazivý průvan vyhání kouř z kabiny. To teda bylo něco... Lumír bere rukavice a slézá ze stroje odvěsit postrk. Dál už si se zátěží poradí vlaková lokomotiva sama. Po odjezdu vlaku popojíždíme k dopravní budově. Mladá výpravčí už na nás čeká. "Ahoj kluci, zpátky to bude jako Lv 70707". Vzápětí se na mechanickém odjezdovém návěstidle objevuje zelené světlo. Překrásný zvuk dvojhlasné parní sirény prořízne večerní ticho. Pozpátku, tendrem napřed sjíždíme zpět do Liberce. V depu na kanále se loučím s chlapi a děkuji jim za překrásnou jízdu, určitě jednu z nejhezčích, jakou jsem kdy absolvoval.

A jestli to snad budou číst, děkuji ještě jednou...



Nahoře: **Ale pojďme se trochu ohřát. Je léto 1980, sálá polední slunce a pohodu s výhledem na kamenný viadukt u zastávky Novina doladil svižný průjezd „štokra“ na manipulačním vlaku z Liberce do Mimoně. I když se jedná o krajinný záběr, je patrná lokomotiva řady 556.0 s velkými usměrňovacími plechy a tedy jediná v úvahu připadá 556.042. Stroj 556.001, jakožto další „velkoušák“, již v Liberci tou dobou nesloužil, dne 15. srpna 1978 byl zrušen.**

Foto: Martin Šlemenda



Dole: **Mezi Ostašovem a Karlovem, těsně předtím, než se trať ponoří do lesních partií, se nachází Mn 80114 s odfukující 556.042. V soupravě jsou řazené vozy typu Raj, pravděpodobně z místní betonárky obsluhované vlečkou z Horního Růžodolu s prodloužením dále i do závodu Plastimat. Léto 1980.**

Foto: Jiří Vachovec



Lokomotiva 556.042 byla vybrána při oficiálním ukončení parního provozu na Liberecku dne 23. srpna 1980, aby odvezla protokolární vlak z Turnova do Liberce. Zvláštní R 35500 v počtu deseti osobních vozů vyjel z Prahy již v 6.38 a na jeho čele se až do Turnova představily „pětasedmy“ 475.179 (vlaková) a 475.1142 (přípřežní). V Turnově najel na jeho konec stroj 556.042 a z původně vlakové 475.179 se stala lokomotiva postrková.

„Čtyřicetdvojka“ byla oficiálně zrušena až 13. října 1981, poté přešla na vytápěcí kotel, který působil v areálu libereckého depa a dostal označení K 798. Po vybudování centrálního



Nahoře: **Na snímku ze dne 23.8.1980 celý vlak zvláštní R 35500 na stoupání mezi Sychrovem a Hodkovicemi nad Mohelkou.** Foto: Ondřej Řepka

Dole: **556.042 při posunu na libereckém osobním nádraží. Zde se touto dobou soustředila i výstava 14 parních lokomotiv a další železniční techniky. Vše ve spojitosti s oficiálním ukončením parního provozu, které bylo podpořeno nostalgickými akcemi do Frýdlantu, Jablonce, Turnova, Tanvaldu nebo Kořenova, kde souběžně probíhala další výstava vozidel. Od 23. srpna do 7. září bylo vypraveno neskutečných 68 zvláštních vlaků pro veřejnost.** Foto: Radim Šnábl

rozvodu tepla v roce 1993 byla lokomotiva přesunuta na bývalé nádraží Ústecko-teplické dráhy, kde setrvala jako vrak dalších 5 let, to byla ČD zadána zakázka Výtopně Jaroměř na její přepravu do kovošrotu. Přesun se uskutečnil 28. března 1998 motorovou lokomotivou V60, ta ještě stihla den předtím přepravit ozubnicovou parní lokomotivu 404.003 z Bílého Potoka pod Smrkem, kde byla deponována, do Liberce. Zátěž z Liberce do Jaroměře tvořila kromě 556.042 i 556.0457 a exponát NTM 404.003.

Po příjezdu do Jaroměře byly z vraků odstrojeny některé díly a následující den, 29. března, se pokračovalo dál

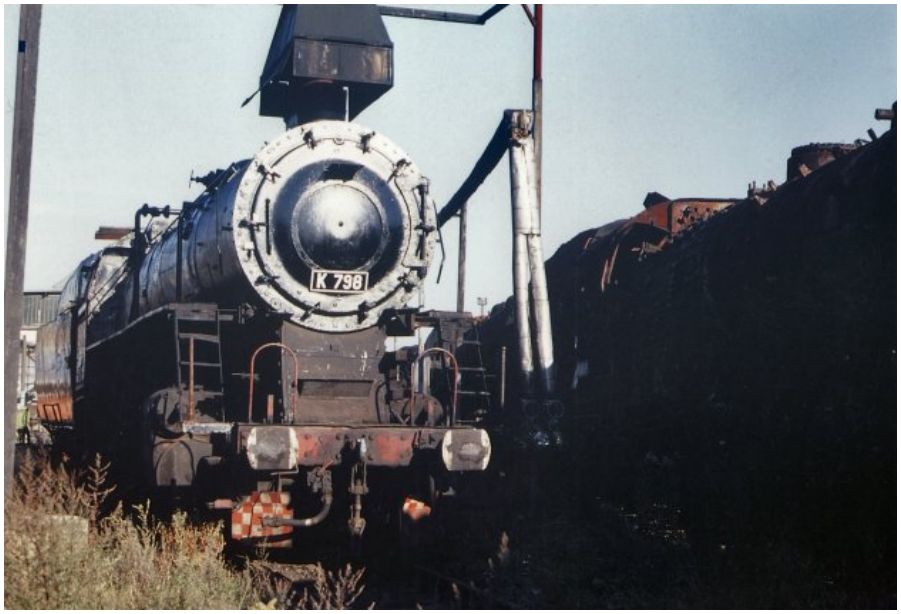
do stanice Hradce Králové – Slezské Předměstí a přilehlého kovošrotu. Zde se osud obou lokomotiv uzavírá. Kromě nezapomenutelných zážitků pamětníků, nesmrtelných fotografií, díky kterým lokomotiva žije dál, může být útěchou i dochování některých částí 556.042, které jsou ke zhlédnutí v expozici Železničního muzea výtopna Jaroměř. Za zmínku stojí třeba dvojitá dyšna Kylchap, která za provozu tvořila nezaměnitelný zvuk dýchající lokomotivy. I navzdory smutnému osudu této parní legendy zůstal i nadále odkaz budoucím generacím.

Text: Petr Holub *a barvitá vzpomínka Drahoše Švestky*

Neoznačené foto: Petr Holub

Děkuji za spolupráci s Drahošem Švestkou, Ondřejem Řepkou, Jiřím Vachovcem a Ivanem Šnáblem, kteří byli ochotni poskytnout i vlastní fotografie společně s autory: Vladimír Truxa, Zdeněk Kačena, Jiří Kulhánek, Tomáš Nachtman, Jan Koutný, Petr David, Radim Šnábl, Martin Šlemenda, Miroslav Fógl a Pavel Vlček, bez kterých by nebylo možné sestavit historický průřez o lokomotivě 556.042.

Použitá literatura: Dráha revue 1-2/2014 – článek od Radka Frimla: „Štokry“ pod Ještědem.



Nahoře: **Pohled na lokomotivu 556.042 v Libereckém depu, sloužící jako vytápěcí kotel s označením K 798. Napravo stojí K 805, nebo-li lokomotiva 556.0317.**

Dole: **Již odstavené lokomotivy na nádraží bývalé ÚTD 12. ledna 1997. 556.042 napravo, s chybějící pátou nápravou v oblasti popelníku, u levého okraje se nachází lokomotiva 556.0457 (K 809).** Foto: 2x Miroslav Fógl



Obrázek na titulní straně: **Lokomotiva 556.036 přestrojená do vzhledu 556.042 při jízdě pro fotografy ze stanice Šumperk do Lipové lázní a zpět. Vlak se nachází na části Slezského Semmeringu u Horní Lipové, kde z pod nízké oblačnosti vykoukly sluneční paprsky.** Foto: Petr Holub

Obrázek na zadní straně**: Strojvedoucí pozvolná otevírá regulátor a lokomotiva se za účasti pomalých výfuků dává do pohybu z nákladiště Bílý Kostel nad Nisou. Dne 31. srpna 1979 dostala liberecká perla za úkol manipulační vlak 80522 z Liberce do Varnsdorf.** Foto: Tomáš Nachtman


556042
AD NISOU