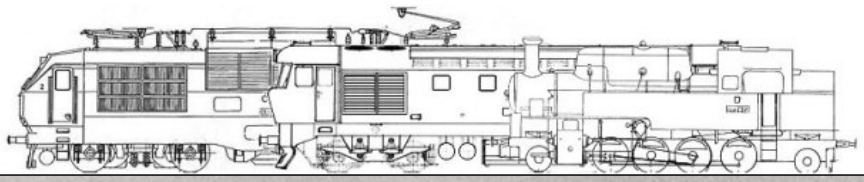
1/2016



PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET



Vážení čtenáři,

magazín Provoz se hlásí na počátku roku 2016 hned šesti články. První z nich od Adama Gajdoše tvoří začátek volného cyklu, mapujícího vozbu manipulačních vlaků v okolí Zvolena. Článek přibližuje hvězdicové obsluhy uskutečňované přímo ze Zvolena.

Druhý rok provozu osobních vlaků na trati Opava východ - Svobodné Heřmanice pod taktovkou dopravce Railway Capital, a.s. podrobně popisuje Jakub Hasák. Doufejme, že Hvozdnický expres budeme potkávat i v letošní sezóně.

Seriál Barvy, barvy, barvičky… má čtvrté pokračování a tentokrát se věnuje fenoménu „sergej“ na maďarských kolejí. Článek připravil Jiří Škalda, za vydatného obrazového přispění kolegy Szabolcse Csathó.

Z Maďarska se přesouváme severním směrem, abychom sledovali provoz manipulačních vlaků na trati mezi stanicemi Zvolen a Šahy. O nákladní dopravě na „krupinčanke“ přináší report opět Adam Gajdoš.

Následuje kratší pojednání o přepnutí stanice Púchov do střídavé trakční proudové soustavy, ke kterému došlo v srpnu loňského roku. O okolnostech přepnutí a dopadech na provoz informuje Martin Bartoš.

První retroobálka v historii magazínu Provoz avizuje závěrečný článek o nejnovějším osudu lokomotivy 750.308, která se v roce 2015 dostala do péče Spolku pro ochranu železnic – třistaosmička, z.s. Místopředseda spolku Marek Cerman dává nahlédout do zákulisí i přibližuje plány pro letošní rok.

Prostor magazínu Provoz nadále zůstává otevřen Vašim článkům, fotografiím, či krátkým reportážím. V roce 2016 vše dobré přeje za redakci Petr Zobal.

Vašim dotazům, námětům a příspěvkům slouží e-mail: provoz@lokomotivy.net



Barvy, barvy, barvičky… 4 - barevný svět jménem „sergej“ **str. 15-20**



Ako sa darí „Krupinčanke“? **str. 21-25**

Scribus

magazín Provoz na facebooku

Obrázek na titulní straně

Soupravu osobního vlaku z Prahy-Vysočan do Turnova za sebou skrývá "brejlovec" T478.3308. Fotografii na mostě přes Jizeru za Bakovem pořídil František Raimund v roce 1982.

Obrázek na zadní straně

Zatěžkávací zkouška pro trolejové vedení žst. Štrba - námrazový rozjezd dvojičky 131.001+002. Téma postupného přechodu ke střídavé trakční napájecí soustavě, kterého se týká článek Martina Bartoše, začíná být aktuální i v ČR, a to zejména s projekty elektrizace tratí. Zatímco velké ztráty a omezená přenosová schopnost stejnosměrného TV představují prakticky neřešitelný problém, může být nesymetrické zatížení trojfázové elektrizační soustavy, dosud největší nevýhoda jednofázové střídavé trakce, vhodně řešitelné pomocí aktivních balancérů. V ČR se s tímto řešením v budoucnu počítá na napájecí stanici Říkovice. Sem bude z Nedakonic přivedena střídavá trakce s elektrizací trati Otrokovice - Vizovice. Foto: Marek Cerman

Obsah:



Manipulačná vozba okolo Zvolena **str. 3-8**



"Hvozdnický expres" 2015 **str. 9-14**



Stanice Púchov ve střídavé trakci **str. 26-28**



„Třistaosmička v Provozu“ **str. 29-31**



Manipulačná vozba okolo Zvolena

Text a neoznačené foto Adam Gajdoš

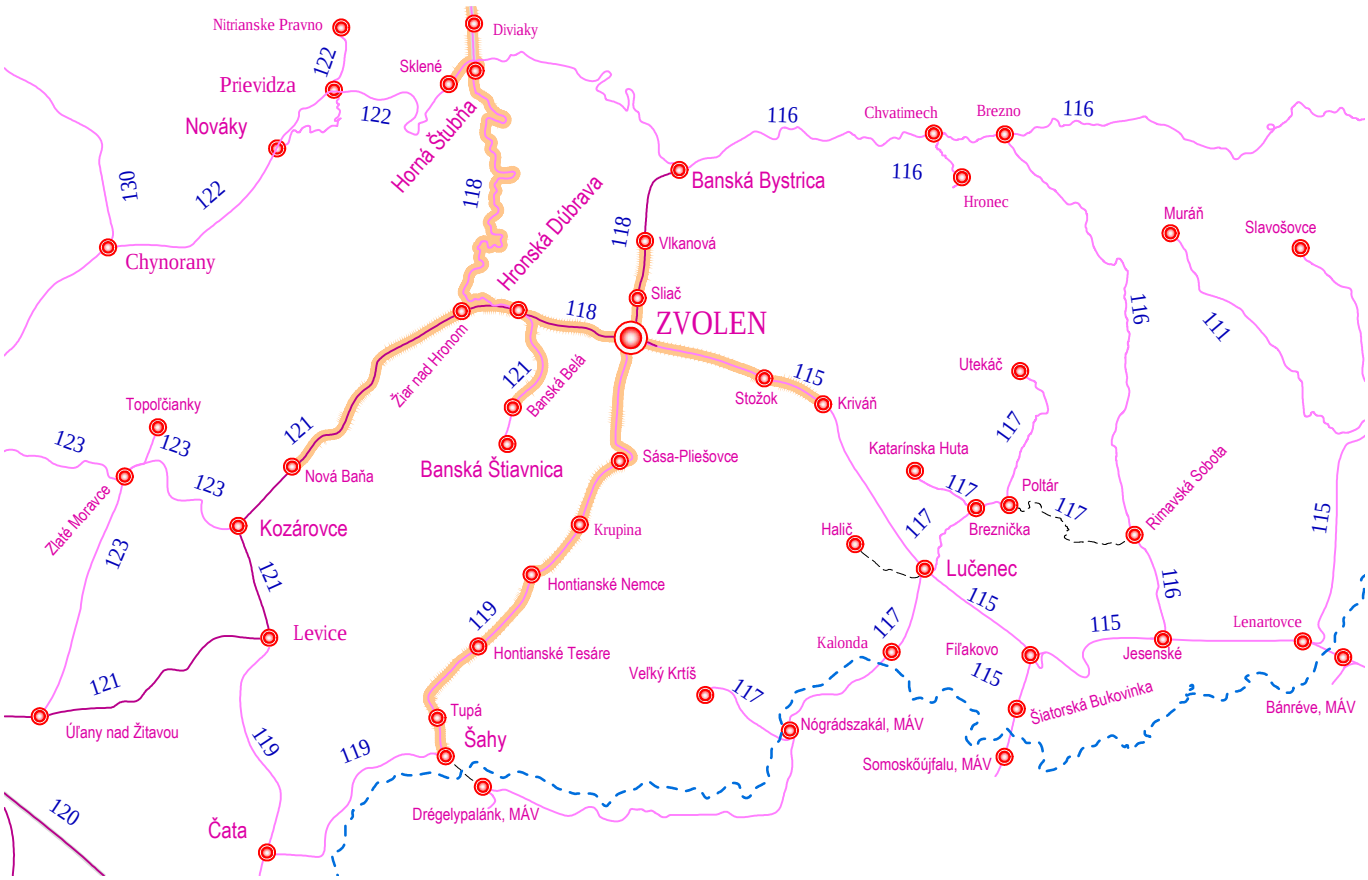
Trate v bližšom či širšom okolí stredoslovenského Zvolena priťahujú fotografov z celej republiky (republík) už desiatky rokov. Tí sa dnes obvykle zameriavajú na osobnú dopravu, prípadne sa naháňajú za Pn vlakmi vedenými fotogenickými „ceckaňami“ z Prievidze alebo Plešivca. Manipulačné vlaky ostávajú na okraji záujmu. V sérií reportáži by som chcel zmapovať niekoľko oblastí, spadajúce najmä pod depo Zvolen, a priblížiť práve neznámu manipulačnú vozbu. V prvom diele sa zameriam na „manipuláky“ vychádzajúce priamo zo Zvolena - trend hviezdicových obslúh prenikol aj sem.

Začnime na trati 170. Tri krát týždenne (tradične - pondelok, streda, piatok) je vedený pár Mn 83440/83441(83443) zo Zvolena do Vlkanovej. Zo Zvolena odchádza doobeda (po príchode rušňa z rannej obsluhy Kriváňa) a cestou obslúži Sliač, kde sa nepravidelne nakladá drevo. Do stanice Vlkanová je zaústená vlečka letiska Sliač. Sem sú pristavované cisterny ložené pohonnými hmotami (Do roku 2011 sa na vlečke navyše nakladal vo veľkých množstvách kameň z lomu v neďalekom Badíne. Potom došlo k presunutiu nakládky do stanice Vlkanová, čo spôsobilo nemalé problémy - kým na nakladaciu rampu na letisku sa vošlo zhruba 15 vozňov typu Faccs, na kratučkú staničnú rampu sa vošiel asi jeden - čo vyžadovalo posun po naložení každého vozňa a nemožnosť ponechania vozňov na nakládku, ako sa to robilo na vlečke. V tom čase bola „Vlkanová“ obsluhovaná vlastným Mn zo Zvolena jazdiacim v utorky, štvrtky a soboty. Nakoniec vozba kameňa skončila úplne a obsluha Sliača a Vlkanovej bola neskôr spojená s „ranným Kriváňom“. Tento stav trvá dodnes.). V praxi chodí vlkanovský „manipulák“ veľmi nepravidelne a málo. Na



nahoře: **Stálica zvolenských "manipulákov" - 736.018 - stúpa do Výhybne Slatinka s peknou záťažou (14 vozňov, 330 ton) vlaku Mn 83301 do Kriváňa 15.7.2015.**

dole: **742.267, pre zvolenské Mn vlaky nikdy nie príliš typická, prechádzala v piatok 15.6.2012 s Mn 83300 zo Stožku rovinkou pri obci Lieskovec.**
Foto: Patrik Hriň.



Sliači sa nakladá iba občas a cisterny na letisko nechodia častejšie ako 1-2x mesačne.

V smere na východ je zo Zvolena vedený pár Mn 83301/83300 do Kriváňa, resp. Stožku. Tieto vlaky sú ale rozdelené - obsluha sa delí na rannú a poobednú. Vlak 83301 odchádza zo Zvolena nákladnej stanice približne o pol siedmej ráno. Podľa potreby obslúži Vígľaš (občasná nakládka dreva v stanici alebo na vlečke lesov) a pokračuje do Stožku. Stožok je známy najmä vďaka podniku Slovnaft a s ním spojenými vlakmi Pn 53101/51300 - ucelené súpravy cisterien do/z Kapušian pri Prešove. 53101 prepravuje na východ prevažne v nočných hodinách pohonné hmoty, 51300 je jeho vyrovnávka a chodí cez deň.

Mn vlaky v Stožku teda majú za úlohu prísun/odsun cisterien z/do opráv či revízií a kompletizáciu ucelených súprav. Posun na vlečke Slovnaftu zabezpečuje vlastný stroj T448.0789. Do stanice tiež ústi tiež krátka, relatívne zánovná, no v súčasnosti žiaľ už nevyužívaná vlečka k distribučnému skladu firmy Gorenje, kam boli manipulačnými vlakmi pristavované na vykládku vozne s výrobkami tejto firmy.

V pondelok, stredu a piatok má Mn 83301 ešte vybehnúť na Kriváň, kde prebieha na vlečke lesov nakládka dreva. Z rannej obsluhy Kriváňa/Stožku sa rušeň vráti do Zvolena ako rušňovlak, odkiaľ robí v 2,4 Mn do Hontianskych Nemiec, resp. v 1,3,5 spomínanú Vlkanovú.

Poobedná obsluha začína „Rvčkom“ zo Zvolena do Kriváňa. Z Kriváňa a Vígľaša sa vezmú ložené vozne, zo Stožku prázdne cisterny a prípadne sa spraví úplná skúška brzdy (ÚSB) na už hotovom Pn 53101. Po dovezení 83301 sa ešte v 1,3,5 robí turnusovo postrk práve „Kapušanom“ zo Stožku na Kriváň, na ktorý a od ktorého chodia strojovo.





nahoře: **Trate okolo Zvolena so zvýraznením popisovaných úsekov.**
Schema: Petr Zobal

dole vlevo: **736.009 býva na novobanský Mn nasadzovaná veľmi často. Na snímke zo 16. februára 2015 čaká v Žarnovici s Mn 83470 na predchodenie rýchlikom 830, po ktorom sa vydá do cieľa svojej cesty. Uhlie v Easoch ČDC smeruje do podniku Knauflnsulation v Novej Bani, ktorý vyrába izolačné materiály.**

dole vpravo: **Tradičná 736.009 dňa 4.8.2015 pri obsluhe vlečky v Hliníku nad Hronom. Toho dňa tam Mn 83471 doberal tri vozne.**











Toľko by bol „papier“, realita je značne iná. V utorky a štvrtky sú Mn odriekané najviac - ranná obsluha vtedy jazdí veľmi zriedka (Mn do Hontianskych Nemiec ide potom skoršie) a poobedná sa niekedy obmedzuje len na strojový obrat rušňa na vykonanie ÚSB do Stožku. V iné dni môže byť odrieknutý ranný alebo poobedný Mn buď v celom úseku, alebo len medzi Stožkom a Kriváňom.

Manipulačnej vozbe na krupinskej trati je venovaný samostatný článok - druhý diel putovania za miestnymi obsluhami stredného Slovenska.

Spoločnú cestu na západ, avšak iba do Hronskej Dúbravy, majú Mn vlaky na tri smery.

Skutočne zriedka zo Zvolena vyráža manipulačný vlak do Banskej Belej, ležiacej na banskoštiavnickej Trati mládeže. Ide o zásielky uhlia pre miestneho odberateľa. Naspäť do Zvolena sa rušeň vracia ako Rv a o pár dní sa sem opäť strojovo príde po prázdne vozne. V r.2015 sa tu však podľa všetkého nebolo ani raz.

Ďalej po trati 150, do Novej Bane, resp. Levíc smeruje pár Mn 83470(83472)/83471(83473). Úvodom treba spomenúť, že tieto vlaky sú tu takmer nefotiteľné. Okrem toho, že vlak do Novej Bane prichádza už v skorých ranných hodinách a naspäť vyráža až o tretej-štvrtej popoludní, ide takmer stále v smere slnečných lúčov.

Mn 83470 (resp. 83472, čo je jeho piatková verzia kvôli rannej obsluhe Šášovského Podhradia) odchádza zo Zvolena v hlbokej noci a do Novej Bane vlak prichádza vo rozsiahlom časovom intervale, ktorý sa mení v závislosti od záťaže pre medziľahlé stanice. V Novej Bani prebieha výmena záťaže s druhou - levickou vetvou tohto manipuláku. (Tej je však venovaný priestor v treťom dieli „mini-mani-série“.) Mn 83471 (resp. 83473 chodiaci v stredu, štvrtok a v piatok a majúci dlhý pobyt v Žiari nad Hronom, kde prebieha posun so ucelenými súpravami pre hlinikáreň ZSNP Žiar nad Hronom) vyráža z Novej Bane okolo tretej poobede, 83473 asi o hodinu neskôr. 83471 príde do Zvolena okolo ôsmej večer, 83473 až omnoho neskôr - až po polnoci. Čo sa týka záťaží, najvýz-

vlevo nahoře: **Jediné miesto, kde je možné odfotiť Mn Nová Baňa-Zvolen so slniečkom, je len oblúk pod vrchom Voznica medzi zastávkami Rudno nad Hronom a Voznica, aj to len počas nedlhého obdobia v lete. 16.7.2015 to Mn 84373 skoro nestihol, keď pred seba prepustil dva Pn vlaky. O to väčšia radosť bola, keď sa spoza oblúku konečne vyrútila "sexi" otočená 736.005, hoci len so služobným vozňom.**

vlevo níže: **20.11.2013 sa na Trať mládeže pozrela úplne mimoriadne ceckaňa 751.076, po MH oprave prechodne slúžiaca vo Zvolene. Rakúsky klanicový vagón na konci vlaku dáva tušiť, že v stanici mimoriadne prebehla nakládka dreva.** Foto: Martin Gajdoš.

vlevo nejníže: **Srdcová záležitosť autora článku, mašinka 742.286, pri obsluhe vlečky Gorenje v Stožku. Obrázok zo 7. júla 2011 je už len ťažko opakovateľný.**

vpravo nahoře: **Pekná 736.009 s Mn 83301 do Kriváňa prechádza poza obec Lieskovec v slnečné ráno 10.7.2013.**

vpravo níže: **Citeľne vyblednutá 736.015 prechádza na Sviatok práce roku 2015 s Mn 83500 cez kultové miesto pri zastávke Jastrabá.**











nahoře vlevo: **746.001, v súčasnosti spolu so 746.002 stálica v Brezne, sa vracia ako Rv vlak zo Stožku, kde bola vykonať skúšku brzdy na vlaku Pn 53101. Výhybňa Slatinka, 4.6.2014.**

nahoře vpravo: **Unikátna snímka pochádza z výťažnej koľaje vlečky lesov v Kriváni. 10.8.2015 sa na poobednej obsluhe objavila dvojica 756.001+008, ktorá odtiaľ brala 9 drevom naložených vozňov.** Foto: Martin Gajdoš.

uprostřed vlevo: **Hoci sa okolie Hornej Štubne často hemží železničnými fotografmi, dvojica "736iek" na žilinskom "manipuláku" zaujme len málokoho. Na snímke z 11.5.2015 vidíme Mn 85301 s rušňami 736.005+006, väčšinu záťaže tvorili cisterny Nováckych chemických závodov (NChZ).** Foto: Rudo Čillo.

uprostřed vpravo: **Fešácka 736.014, ktorá po MH vybehla prvýkrát na trať v polovici apríla 2015, sa tiež objavuje na miestnych výkonoch v okolí Zvolena. V horúcu sobotu 13.6.2015 bola nasadená na "Štubňu", kde si takto zapózovala s kolegyňou 754.052.**

dole: **Obsluhou Šášovského Podhradia bola v sychravé ráno 29.10.2015 poverená 736.020. Na snímku po ukončení posunu čaká na prechod vlakov osobnej dopravy, po ktorých vyrazí do Žiaru nad Hronom. Jedným z nich bol aj R 830 v čele s "laminátkou" 240.089.**

namnejšou stanicou je Hliník nad Hronom, kde prebieha nakládka železného šrotu. Inak možno spomenúť ešte nepravidelnú nakládku dreva v Novej Bani a v Žarnovici.

V súvislosti s obsluhou trate 150 ŽSR stoja za zmienku ešte dva zaujímavé výkony.

Prvým je už naznačená obsluha vlečky Raimex Šášovské Podhradie, ktorá je zaústená do šírej trate v blízkosti rovnomennej zastávky v medzistaničnom úseku Hronská Dúbrava - Žiar nad Hronom. Na vlečke sa nakladá drevo a obsluhuje sa v utorok, štvrtok a piatok zo Žiaru n/Hronom. Kým v piatok obsluhu vykonáva rušeň od Mn 83472, ostatné dva dni je rušeň na obsluhu do Žiaru prepravený na nočnom Mn zo Zvolena, ráno po príchode zvolenskej čaty obslúži vlečku a strojovo sa vráti do Zvolena, odkiaľ poobede vyráža na obsluhu Kriváňa. Prázdne vozne určené na vlečku, rovnako aj ložené z nej, prepravujú novobanské Mn vlaky. Výnimočne sa však môže stať (v 2 a 4), že záťaž z vlečky do Zvolena stiahne rušeň z obsluhy ako násled Mn 83471, resp. 83473.







nahoře vlevo: **Opäť 736.009 a 10.7.2013. Teraz ale "Vlkanová", s vozňami z letiska aj drevom zo Sliača, prechádza širším centrom Zvolena.**

nahoře vpravo: **22. júla 2015 bola na "Štubňu" nasadený "hrdý" rušeň, a síce 756.005. Na spiatočnej ceste bola na Mn 85301 prepravovaná nečinná 751.035. Neobvyklá dvojica bola zachytená za zastávkou Trnavá Hora.**

uprostřed: **Na obrate zo Zvolena do Hornej Štubne sa rušne radu 746 príliš často neukazujú. V sobotu 16.5.2015 sa tu však objavila 746.009, ktorú fotograf zachytil v čele Mn 85301 na Turčeku.** Foto: Rudo Čillo.

Druhým výkonom je víkendová staničná záloha v Žiari n/Hronom. Rušeň zo Zvolena príde ako „Rvčko“ v sobotu podvečer, v noci posunuje, v nedeľu je do poobedia odstavený v stanici a v noci sa po ukončení posunu vráti opäť strojovo do Zvolena.

Poslednými vlakmi, ktorým sa budeme venovať, sú vlaky Mn 83500/85301 Zvolen - Žilina-Teplička a späť. Trasa tohto Mn je pravdepodobne najdlhšia spomedzi všetkých „manipulákov“ na Slovensku. Vlaky jazdia denne okrem nedele a ich trasa je predelená na dve vetvy s predávaním záťaže v Hornej Štubni (spolu so známym a vyhľadávaným Pn vlakom z Novák). „Osem-tri-päťstovka“ odchádza zo Zvolena zvyčajne načas - krátko po ôsmej ráno. Cestou podľa potreby obsluhuje Hronskú Dúbravu (pristavenie vozňov na nakládku dreva). V staniciach na samotnej „Kremničanke“ žiadne manipulácie neprebiehajú, ak nerátame raritné odstavovanie/priberanie nepotrebných vozňov, a tak vlak do Štubne dorazí už okolo deviatej-desiatej. Na spiatočnú cestu sa Zvolenčania vydávajú ako Mn 85301 obvykle pred 12tou alebo okolo 12:30 (pred alebo po Os 7507). V prípade potreby dostávajú po Kremnické Bane postrk v podobe rušňov zo „žilinskej“ vetvy „manipuláku“, prípadne prievidzských „ceckaní“, ktoré sa potom do Hornej Štubne vrátia ako Rv a zapriahnu svoj vlak. 85301 ešte podľa potreby obslúži Hronskú Dúbravu a vskutku výnimočne, pri naozaj veľkej záťaži (nad 900 ton) tu dostane postrk. Je nutné poznamenať, že ak ide v čele vlaku 85301 (z Hornej Štubne) dvojička rušňov, je postrk na Bane veľmi, veľmi zriedkavý, z Dúbravy potom nejde vôbec. Na vlakoch 83500 a 85301 bývajú prepravované prievidzské rušne radov 742 a 751, na ktorých sa vo Zvolene vykonáva údržba a opravy.

Žilinská vetva hornoštubnianskeho Mn je obsadzovaná prievidzskými rušňovodičmi (striedajú sa v Hornej Štubni medzi 85301 a 83500) a vrútockými vlakovými čatami (v úseku Vrútky-Žilina a opačne nie sú vlaky sprevádzané vlakovou čatou) na zvolenských rušňoch. Zo Štubne je náležitosťami od žilinskej vetvy podľa potreby (relatívne zriedkavo) obsluhovaná stanica Sklené pri Handlovej (vlaky 83420/83421), kde sa („vďaka“ Zákazu nakládky (ZAN) nárazovo) nakladá drevo. Vlak Mn 83500 opúšťa Hornú Štubňu približne o 12tej a po prípadnej obsluhe nácestných staníc - Diviak, Príboviec (silná nakládka dreva) a Martina - prichádza do Vrútok, kde podľa potreby prebieha posun za účasti vrútockej zálohy - stálicou je 742.266. Do Tepličky vlak pokračuje podľa aktuálnej dopravnej situácie a mašinky od „manipuláku“ následne idú ako Rv do Žiliny, kde v tunajšom depe prečkajú noc. Skoro ráno vyrazia opäť strojovo do Tepličky, kde zapriahnu Mn 85301.

Ako čerešničku na torte som si nechal (a budem nechávať) rozprávanie o nasadzovaných rušňoch, čo osobne považujem za najzaujímavejšiu časť železničnej prevádzky. V súčasnosti na Mn vlakoch v okolí Zvolena kraľujú rušne radu 736. Tie je možné „sólo“ stretnúť na vlakoch do Novej Bane, Vlkanovej, Kriváňa a Hornej Štubne aj Šášove (plus „na Krupine“). Ide typicky o stroje čísel 18 a 21, ktoré sa do dvojíc nepárujú, a počas rokov 2014 a 2015 šlo aj o čísla 9 a 10, ktoré boli vyhradené na vozbu Mn vlakov. Samozrejme, na spomínaných vlakoch sa vyskytujú aj ľubovoľné iné rušne tejto rady, keďže sa turnusy takmer vôbec nedodržujú. S dvojicami „somárov“, spojenými do mnohočlenného riadenia, sa možno stretnúť na poobednom „Kriváni“ (keď hmotnosť vlaku 53101 prekročí normu na Kriváň pre tri rušne, mimoriadne aj keď sa z Kriváňa na Mn 83300 berie väčšie množstvo vozňov; okrem dvojíc r.736 sa tu vtedy objavujú aj dvojičky radov 746 a výnimočne tiež 756), zriedkavo na Novej Bani, ale hlavne na Mn do Žiliny - dvojičky sú turnusované na oboch vetvách, v praxi sa však nasadzuje iba jedna dvojica - na vetve žilinskej. Výmena prebieha nasadením dvojičiek na 83500 aj 85301 v celej trase so





striedaním rušňovodičov „na osi“ v Štubni.

Rušne radu 746, turnusované na Mn do Novej Bane, Krupiny, Kriváňa a Vlkanovej, sa na nich vyskytujú len z času na čas. Ostatné rady dislokované pod Zvolenom - 751,752,756 - sa na spomínaných Mn vlakoch objavujú len veľmi mimoriadne, najčastejšie ale na obrate do Hornej Štubne (ak nerátame výkony do Šiah). „742ky“, tak typické pre zvolenské „manipuláky“ zhruba v rokoch 2005 až 2012, sa na nich nevyskytujú vôbec.

Pre fanúšika striedavej trakcie bude bezpochyby výbornou správou, že na víkendovú nočnú obsluhu Žiaru nad Hronom býva pravidelne nasadzovaná jedna z troch posledných prevádzkyschopných „žehličiek“ radu 210 ZSCS vo Zvolene - modré 6,7,17. Rv vlaky sú súčasne ich posledným pravidelným traťovým výkonom nielen v Cargu, ale aj celkovo na Slovensku. V prípade ich nedostatku sa sem nasadzuje rad 736.

nahoře vlevo: **Nevšedný, avšak stále opakovateľný záber. "žehlička" 210.007 prechádza v sobotu 4.7.2015 ako Rv 74412 do Žiaru nad Hronom úsekom Jalná-Šášovské Podhradie, kde bude vykonávať staničný posun.**

nahoře vpravo: **Takto vyzerala nakládka kameňa v stanici Vlkanová. Je sychravá sobota 5.11.2011 a na tento výkon bola nasadená 746.006.**

Tabulka: **Prehľad manipulačných vlakov okolo Zvolena**

Deň	Vlak	Trasa	Nasledujúci vlak (podľa turnusu)
Trať 150			
1-4	Mn 83470	Zvolen nákl.st. (1:56) - Nová Baňa (7:13)	83471(83473)
5	Mn 83472	Zvolen nákl.st. (3:10) - Žiar n/Hronom (3:42-7:04) - Nová Baňa (9:36)	83473
1,2	Mn 83471	Nová Baňa (14:57) - Zvolen východ (20:33)	
3/4-5/6	Mn 83473	Nová Baňa (16:40) - Žiar n/Hronom (19:01-1:26) Zvolen východ (2:10)	
5	Vleč 83481/80	Žiar n/Hronom (5:50) -Šášovské Podhradie (5:59-6:38) - Žiar n/Hronom (6:45)	83472
2,4	Vleč 83483/82	Žiar n/Hronom (6:39) -Šášovské Podhradie (6:48-8:02) - Žiar n/Hronom (8:09)	74417
2,4	Rv 74417	Žiar nad Hronom (10:48) - Zvolen nákl.st. (11:08)	73361
6	Rv 74412	Zvolen nákl.st. (17:19) - Žiar nad Hronom (17:46)	
7/1	Rv	Žiar nad Hronom - Zvolen	
Trať 153			
1,5	Mn 84400	Zvolen nákl.st. (6:16) - Hontianske Tesáre (10:20-10:25) - Šahy (11:10)	84401
2,4	Mn 84402	Zvolen nákl.st. (10:03) - Hontianske Nemce (13:10)	84401
1,2,4,5	Mn 84401	Šahy (11:40) - Hont. Tesáre (12:47) - Hont. Nemce (14:07) - ZV východ (16:52)	
Trať 160			
1,3,5	Mn 83301	Zvolen východ (6:27) - Kriváň (9:00)	73354
2,4		Zvolen východ (6:27) - Stožok (7:10)	73366
1,3,5	Rv 73354	Kriváň (10:00) - Zvolen nákl.st. (10:22)	83440
2,4	Rv 73366	Stožok (8:52) - Zvolen nákl.st. (9:08)	84402
2,4	Rv 73361	Zvolen nákl.st. (13:20) - Kriváň (13:43)	83300
1,3,5	Rv 73369	Zvolen východ (13:21) - Kriváň (13:43)	83300
1-5	Mn 83300	Kriváň (15:13) - Stožok (15:25-16:21) - Zvolen východ (17:07)	
Trať 170			
1,3,5	Mn 83440	Zvolen nákl.st. (11:20) - Sliač kúpele (11:33-11:56pp) - Vlkanová (12:09pp)	83441(83443pp)
1,3,5	83441	Sliač kúpele (12:27) - Zvolen východ (12:43)	73369
pp	Mn 83443	Vlkanová (12:52) - Sliač kúpele (13:02-13:25) - Zvolen východ (13:41)	(73369)
Trať 171 /(170)			
1-6	Mn 83500	Zvolen nákl.st. (8:08) - Horná Štubňa (10:22-12:22) - Žilina-Teplička (16:51)	
1-6	Mn 85301	Žilina Teplička (6:37) - Horná Štubňa (11:04-13:38) - Zvolen východ (16:21)	

Pozn. Časy sú informatívne a autor nenesie zodpovednosť za ich dodržanie. V praxi sa obvykle chodieva s náskokom.



nahoře: **Zahájení sezóny obstaral 26. června 2015 motorový vůz 810.623, který se představuje na snímku z dopravny Svobodné Heřmanice, krátce před odjezdem s Os 18357 do Opavy východ. Po deseti letech to zde byl první pravidelný osobní vlak.**

dole: **Po prvním víkendu se vozidla "Hvozdnického expresu" vracela do Krnova. Barevně sladěná souprava 810.623 + 011.636 projíždí úsekem Vávrovice - Holasovice jako vlak Sv 101180 (28. června 2015).**

"Hvozdnický expres" 2015

Text a neoznačené foto Jakub Hasák

Již druhým rokem provozuje dopravce Railway Capital, a. s. (dále RCAS) sezonní osobní vlaky na trati Opava východ - Svobodné Heřmanice. První sezóna byla shrnuta článkem v časopise Dráha 1/2015. Druhou sezónu přiblíží následující článek.

Úvodem...

...se neuškodí seznámit s okolnostmi, které ke změně dopravců na trati 314 vedly. Počátkem roku 2014 bylo zveřejněno, že Moravskoslezský kraj nebude dále přispívat na provoz osobních vlaků Opava východ - Jakartovice z důvodu jejich ztrátovosti a nahradí je autobusovou dopravou. Jak se blížil termín konce provozu osobních vlaků v režii Českých drah, stále více cestujících se přišlo s lokálkou "rozloučit" svým svezením. Zvýšený zájem občanů neunikl pozornosti starostů obcí Mikroregionu Hvozdnice a ve spolupráci s Moravskoslezským krajem a Statutárním městem Opava zaplatili alespoň omezený provoz vlaků během letních měsíců. Jako dopravce byla vybrána firma Railway Capital, a. s.

První sezóna ukázala, že trať má potenciál, stačí jen dobře nastavit podmínky. V úseku Opava východ - Jakartovice byly vypravovány tři páry osobních vlaků o sobotách a nedělích od července do konce září. Tyto vlaky vedl sólo motorový vůz 810.623, zakoupený ze Slovenska. Zájem cestujících předčil očekávání a tak se





nahoře: **Další z vozidel RCAS - motorový vůz 810.405 - zdolává závěrečné metry největšího stoupání trati 314 před Svobodnými Heřmanicemi s pátečním vlakem Os 18356 (10. července 2015).**

dole: **Přípojný vůz 011.636 byl na "Hvozdnický expres" nasazován jen při větším zájmu cestujících. Tak tomu bylo například v neděli 2. srpna 2015, kdy vozu 810.405 pomohl při návratu výletníků na vlaku Os 18355. Foto pochází z úseku Štáblovice - Slavkov u Opavy.**

starostové přilehlých obcí, opět za podpory Moravskoslezského kraje a Statutárního města Opavy, rozhodli provoz "Hvozdnického expresu" objednat i v roce 2015.

Sezóna 2015 začala 26. 6. 2015 a skončila 28. 9. 2015. Oproti první sezóně došlo k několika změnám. Osobní vlaky začaly opět zajíždět až do Svobodných Heřmanic a po deseti letech se tak vrátily do závěrečného a sklonově nejnáročnějšího úseku Jakartovice - Svobodné Heřmanice. Tato úprava byla cestujícími velmi žádaná, protože v blízkosti dopravny Svobodné Heřmanice se nachází oblíbený zatopený břidlicový lom "Šífr", využívaný ke koupání a potápění, v okolí se dá také tábořit. Další změnou bylo zavedení jednoho pár vlaků navíc v pátek večer. Čundráci a chataři totiž na víkend obvykle vyrážejí právě v této době, takže jim pár vlaků Os 18356 / Os 18357 přišel vhod a umožnil strávit v přírodě či na chatě o jednu noc navíc. Již jen "kosmetickou" úpravou bylo přečíslování vlaků, které byly letos vedeny pod čísly Os 18350 - Os 18357.

V sezóně 2014 byl na "Hvozdnickém expresu" nasazen motorový vůz 810.623, zakoupený na Slovensku. Od března 2015 byl ale tento vůz nasazen na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem u dopravce GW Train Regio, a. s. (dále GWTR). Na vozbu "Hvozdnického expresu" tak byl pro sezónu 2015 vyčleněn další "přivandrovalec" ze Slovenska, a sice vůz 810.405. Ve skutečnosti se ve vozbě osobních vlaků jak na tratích 313 a 314 střídaly oba uvedené vozy v závislosti na své provozuschopnosti (viz níže). Protože je jihovýchodní Opavsko navštěvováno cyklisty, přistoupil dopravce RCAS v sezóně 2015 k navýšení kapacity soupravy. Toho docílil nasazením přípojného vozu 011.636 (přivezeným také ze Slovenska). Přípojný vůz posiloval soupravu v případě očekávaného velkého zájmu cestujících nebo na objednávku.

Během pracovních dnů, kdy "Hvozdnický expres" nejezdí, bylo potřeba vyřešit odstavování jeho soupravy. Dopravce RCAS pracoval s několika možnostmi. Nadějně vypadala varianta s odstavováním na





nahoře: **K nasazení lokomotivy 703.593 na "Hvozdnický expres" nakonec nedošlo. Vzniklo alespoň několik fotografií z jízdy s vozem 011.636 do Krnova. Jednu z nich pořídil Radim Škopec v Opavě západ (15. července 2015).**

uprostřed: **Lokomotivy na "Hvozdničáku" se ale fanoušci železnice přece jen dočkali. Nutnost nasadit vůz 810.405 u dopravce GWTR na trati 313 a porucha u motorového vozu 810.623 vedla dopravce RCAS k improvizaci - na trati 314 byla o víkendu 4. - 6. září 2015 nasazena lokomotiva 710.682 s vozem 011.636. Na snímku ze soboty klesá s vlakem Os 18351 úsekem Svobodné Heřmanice - Jakartovice na pozadí hald vytěžené břidlice, které obklopují zatopený lom Šífr - známý cíl zdejších turistů.**

vlečce Moravskoslezské cukrovary, závod Opava, ale nakonec z ní sešlo. Do doby nalezení vhodného místa se tak souprava buď vracela v neděli soupravově do Krnova a v pátek jela do Opavy (tak jako v sezóně 2014), nebo byla odstavena na 22. koleji stanice Opava východ. Během letních prázdnin se podařilo domluvit odstavování vozidel na vlečce LICHNA Trade, s. r. o. v Opavě.

Průběh sezóny

První víkend sezóny (26. 6. - 28. 6. 2015) byl na "Hvozdnickém expresu" nasazen vůz 810.623, který zde jezdil loni. V pátek 26. 6. se odpoledne vydal ze svého působiště na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem do Krnova, kde byl přivěšen přípojný vůz 011.636. Tato vozidla se společně vydala jako soupravový vlak do Opavy východ. Mnoho cestujících ale na první letošní vlak nepřišlo a tak byl krátce před odjezdem přípojný vůz ponechán na 13. koleji stanice Opava východ a do Svobodných Heřmanic se vydal pouze sólo "motor". Zbytek víkendu byl propršený, takže "vlečňák" zůstal bez práce i nadále. V neděli večer se souprava 810.623 + 011.636 vydala do Krnova. Zatímco přípojný vůz byl v Krnově odstaven, motorový vůz pokračoval do Milotic nad Opavou a dále na "Vrbenku"

1. 7. 2015 se vůz 810.405 vydal na cestu z "Vrbenky" do Krnova. Spolu s přípojným vozem pokračoval v pátek 3. 7. do Opavy a o víkendu zajistil vozbu "Hvozdnického expresu", opět bez přípojného vozu. Následující týden strávila souprava odstavená na 22. koleji stanice Opava východ. 11. 7. 2015 došlo k prvnímu nasazení přípojného vozu na "Hvozdnickém expresu" - několik dnů předem totiž skupina asi 20 cyklistů nahlásila přepravu do Mladecka. Vůz byl nasazen na vlaky





nahoře: **Poslední tři víkendy opět patřily vozu 810.623. Jako vlak Os 18352 byl vyfotografován u Slavkova u Opavy (13. září 2015).**

dole vlevo: **Lokomotivu řady 710 neviděli v opavském depu už pěkně dlouho. 4. září 2015 zde přijela nazbrojit 710.682.**

dole vpravo: **Během týdne byla vozidla „Hvozdnického expresu“ odstavována na vlečce LICHNA Trade, s. r. o., která je jednou z větví dříve rozsáhlé vlečky strojírenské firmy OSTROJ. Na snímku z 8. července 2015 se představuje souprava 810.405 + 011.636.**

Os 18350 / Os 18351, ovšem pouze v úseku Opava východ - Mladecko. Vysoké venkovní teploty v kombinaci s 30 promilovým závěrečným stoupáním a zátěží navíc by pro chlazení vozu 810.405 nemusely být tím "pravým ořechovým". "Vlečňák" byl proto odstaven v Mladecku a do Svobodných Heřmanic a zpět jel "motor" sólo.

V ten samý den došlo na "Vrbence" k poruše motorového vozu 810.623. Podle původních úvah měl být z "Hvozdnického expresu" vůz 810.405 okamžitě stažen a poslán "zaskakovat" na "Vrbenku". Nakonec ale dopravce GWTR situaci zvládl jinak: do konce víkendu nasadil na trati 313 autobus a motorový vůz 810.405 byl do Milotic nad Opavou poslán až v neděli 12. 7. večer.

Protože se oprava vozu 810.623 měla protáhnout, začal dopravce RCAS zajišťovat náhradní soupravu pro "Hvozdnický expres". Ve středu 15. 7. tak přijela z Frýdku-Místku do Opavy strojně lokomotiva 703.539, jezdící dříve v teplárně v Lískovci a v součas-





né době vlastněná čtyřmi soukromými osobami. To ale ještě nikdo netušil, že vůz 011.636, odstavený na 22. koleji nedaleko obchodního domu Silesia, má jednu bočnici poničenou sprejery. Dopravce RCAS narychlo dojednal odstavení soupravy v oploceném areálu na vlečce LICHNA Trade, s. r. o., ale na vlečku se nebylo možné dostat. Před vjezdovou bránou byl totiž ke koleji přivařen kolejový zámek. Nezbylo než zavést soupravový vlak Opava východ - Krnov a lokomotiva 703.539 se s vozem 011.636 vydala na cestu do Krnova na vlečku Strojosvitu. Tam byl během čtvrtku a pátku přípojný vůz umyt, a protože se podařilo opravit vůz 810.623, z nasazení "prasátka" na "Hvozdnickém expresu" sešlo. Lokomotiva 703.539 se vydala přes Bruntál a Olomouc strojně do Břeclavi a v pátek odpoledne odjela do Opavy souprava 810.623 + 011.636.

Zajímavým bylo odstavování vozu 810.623 v Jakartovicích v noci z 17. na 18. 7. a v Mladecku v noci z 18. na 19. 7. Přesuny mezi Opavou a uvedenými dopravnami probíhaly po posledním a před prvním spojem soupravově.

19. 7. 2015 odjel vůz 810.623 soupravově z Opavy do Milotic nad Opavou a od 21. 7. byl nasazen na "Vrbence". Přípojný vůz byl opět ponechán v Krnově, kde jej 24. 7. "vyzvedl" vůz 810.405, jedoucí z Milotic nad Opavou do Opavy. Poslední červencový den byla souprava "Hvozdnického expresu" poprvé odstavena na vlečce LICHNA Trade, s. r. o., která je jednou z větví někdejší rozsáhlé vlečky OSTROJ Opava.

Druhé nasazení přípojného vozu na trati do Svobodných Heřmanic se událo 2. 8. 2015 z důvodu velkého zájmu cestujících. Nasazen byl na poledním Os 18352 a do Opavy se vrátil na večerním Os 18355.

O dva týdny později, konkrétně 14. 8. odpoledne, se jihozápadním Opavskem přehnala silná bouřka a nechala za sebou hodně popadaných stromů. Ovlivněna byla jízda vlaků Os 18356 / Os 18357, vedených sólo vozem 810.405. Několik stromů překáželo na trati u Litultovic, další pak za Jakartovicemi. Na přejezd P7859 nedaleko Svobodných Heřmanic déšť naplavil bahno z pole. Na odstranění překážek se podíleli hasiči. Protože některá místa byla obtížně přístupná pro hasičské vozy, jeli dva hasiči přímo ve vlaku, vybaveni motorovou pilou, a odstraňovali spadlé stromy. Vlak Os 18356 dojel do Svobodných Heřmanic s 86 minutovým zpožděním, a Os 18357 se do Opavy vrátil s 93 minutami navíc.

V sobotu 15. 8. 2015 pořádal Sbor dobrovolných hasičů Litultovice akci "Posezení u Větřáku s netradičním hašením". "Větřákem" se rozumí větrný mlýn v Litultovicích-Cholticích. Hlavním tahákem akce byla soutěž v netradičním hašení pro 5 členná družstva. Při akci hrála živá hudba a nechybělo občerstvení. Jedno pivo zdarma bylo připraveno pro cestující "Hvozdnického expresu", kteří se prokázali jízdenkou z tohoto dne.

Následující večer se vůz 810.405 vydal do Milotic nad Opavou, aby do Krnova stáhl k opravě opět nefunkční vůz 810.623. "Čtyřistapětka" byla pak nasazena na "Vrbence", zatímco 810.623 se po opravě vydal do Opavy, aby o víkendech 21. - 23. 8. a 28. - 30. 8. odvozil "Hvozdničák". Mezi těmito termíny ještě absolvoval prohlídku v rozsahu MM v opavském depu.

29. 8. byl na vlaky Os 18350 / Os 18351 nasazen také přípojný vůz 011.636, barevně sladěný s vozem 810.623. Při objíždění ve Svobodných Heřmanicích však nastaly problémy se zásuvkou dálkového ovládání a tak byl přípojný vůz po vlaku Os 18351 v Opavě odstaven a v neděli večer ve spolu s vozem 810.623 vydal k opravě do Krnova. Vůz 810.623 byl posléze opět nasazen na "Vrbence", ne však na dlouho.

2. 9. došlo u vozu 810.623 k závadě



dole: **Závada na chlazení způsobila, že si 710.682 na "Hvozdnickém expresu" příliš nezajezdila. V neděli 6. září 2015 odvezla pouze pár vlaků Os 18350 / Os 18351 a po marných snahách o opravu odjela odpoledne do Krnova, zatímco ji na trati 314 nahradil autobus. Spolu s vozy 011.636 a 810.623 odjíždí jako Sv 101120 z Opavy západ. O snaze uchladit lokomotivu vypovídají otevřená dvířka na kapotě.**

na nápravové převodovce. Z Krnova byl pro něj poslán vůz 810.405, který jej pak nahradil ve vozbě osobních vlaků na trati 313. Tento závažnější problém vedl dopravce RCAS k zajištění náhradní soupravy pro "Hvozdnický expres". Ke slovu konečně přišla souprava s motorovou lokomotivou v čele.

Jednou z lokomotiv RCAS je i 710.682. Tato lokomotiva jezdila dlouhá léta na vlečce Strojosvit Krnov a posléze na různých výkonech pro firmu OLPAS Moravia Krnov, s. r. o. (většinou pod hlavičkou dopravce SZD; přepravy lokomotiv k nalakování / po nalakování, zkušební jízdy s vozy 054 pro KOS Krnov a podobně). Od roku 2010 byla "rosnička" odstavena v areálu Strojosvitu a nebyla využívána.

Porucha nápravové převodovky vozu 810.623 vedla po dlouhé době k přípravě "rosničky" na výkon. V pátek 4. 9. 2015 se z Krnova do Opavy vydala na cestu souprava 710.682 + 011.636 + 810.623. Nečinný vůz 810.623 byl zařazen pro případné zvýšení kapacity. Dva dny času na přípravu "rosničky" bohužel nestačily a plánovaný odjezd soupravy v 16:20 z Krnova se nestihl. V nádrži lokomotivy bylo něco kolem 300 litrů nafty a strojvedoucí si nebyl jistý, zda to bude stačit. Bylo domluveno zbrojení v opavském depu, ale právě zpožděný odjezd z Krnova zkrátil čas na zbrojení v Opavě a mohlo by dojít ke zpoždění „Hvozdnického expresu“. Nakonec "rosňa" s 300 litry v nádrži všechny páteční výkony zvládla a nazbrojena byla až po příjezdu vlaku Os 18357 do Opavy. Ke zpoždění stejně nakonec došlo (i bez zbrojení) a to vlivem dopravní situace mezi Krnovem a Opavou.

V sobotu 5. 9. vyrazila na "Hvozdnický expres" pouze souprava 710.682 + 011.636. Počasí ven mnoho lidí nevylákalo, takže nebylo nutné vozit s sebou "mrtvou váhu" v podobě nečinného motorového vozu. Malá zpoždění byla způsobena objížděním „vlečňáku“ ve Svobodných Heřmanicích, kde je naplánován jen krátký pobyt. V neděli 6. 9. při jízdě s vlakem Os 18350 začala v Oticích lokomotiva špatně chladit. Na konečnou dojel tento vlak se zpožděním, které se objížděním ještě zvýšilo a u vlaku Os 18351 dosáhlo na příjezdu v Opavě 53 minut. Zatímco se lokomotivní četa snažila najít problém, byly vlaky Os 18352 / Os 18353 nahrazeny autobusem jednoho soukromníka z Krnova. Po 13. hodině byl pravděpodobný problém odhalen, ale chyběla potřebná elektrosoučástka (kterou v neděli odpoledne nebylo možné sehnat), a tak z opravy "na koleni" nakonec sešlo. Zbylé vlaky Os 18354 / Os 18355 proto odvezl náhradní autobus, a souprava 710.682 + 011.636 + 810.623 se po 15. hodině neslavně vydala na cestu do Krnova.

10. 9. 2015 byla v areálu Strojosvitu v Krnově z motorového vozu vyvázána a opravena nápravová převodovka. Opravený vůz byl po zbytek září nasazen na "Hvozdnickém expresu" a kromě toho si udělal také malou zajížďku k prohlídce do Vrbna pod Pradědem. O víkendu 11. - 13. 9. totiž nápravová převodovka opět zlobila a to vždy při jízdě směrem do Opavy. Při prohlídce však žádná závada zjištěna nebyla a vůz se vrátil na trať 314.

Závěr sezóny byl nakonec prodloužen o jeden den do pondělí 28. 9. 2015. Souprava 810.623 + 011.636 odjela večer z Opavy do Krnova a druhá sezóna "Hvozdničáku" tak skončila.

Výhled na letošní rok

Jestli "Hvozdnický expres" vyjede i v letošním roce se teprve ukáže. Dostatečný počet přepravených cestujících dává tušit světlou budoucnost, ale vše záleží na vůli objednatelů, z nichž většina pro další provoz zatím je. Pouze obec Svobodné Heřmanice na provoz vloni nepřispěla a podle starosty to nemá v plánu ani letos. Podle neověřených informací váhá s přispěním na letošní sezónu také obec Otice, protože do obce míří "Hvozdnickým expresem" málo lidí (což je ovlivněno i snadnou dostupností obce městskou dopravou z Opavy).

dole: **Poslední červencový den se zvolna chýlí ke konci a k Oticím se blíží 810.405 s pátečním Os 18356, nechávaje za sebou panelákové sídliště Kylešovice.**





Barvy, barvy, barvičky… 4 - barevný svět jménem „sergej“

Jiří Škalda, spolupráce Luděk Maxa a Szabolcs Csathó

Když to celé na počátku šedesátých let minulého století začalo, málokdo tušil, kam se tyto populární lokomotivy dostanou a jak dlouho vydrží brázdit tratě na třech světadílech. Jsou to stroje populární a vydalo se o nich mnoho knih a sepsalo ještě více článků. Nás však bude tentokrát převážně zajímat jejich podoba a pestrost provozu v Maďarsku.

První stroje dodala lokomotivka z tehdejšího Vorošilogradu do Maďarska. Od 27. 4. 1965 do konce roku 1974 se jich pro společnost MÁV dodalo 270 ks na rozchod 1435 mm a 18 ks na rozchod 1524 mm. Dalších šest strojů v roce 1972 zakoupil GySEV.

Pokračování dodávek mezi lety 1965–1988 bylo pro PKP, jenž nakoupilo 1113 ks na rozchod 1435 mm a 68 ks na 1524 mm. Polský průmysl mezi lety 1972–9 též zakoupil 9 ks.



Další zemí dřívějšího východního bloku bylo Československo, jehož ČSD v rozmezí let 1966–1979 nakoupilo 575 ks na rozchod 1435 mm a 25 ks na širší rozchod 1524 mm. Pro průmysl byla dovezena dvojce lokomotiv v roce 1969 s určením pro „široký“ rozchod.

Tehdejší NDR a její státní dráhy DR také nakoupily mezi lety 1966–1975 378 lokomotiv na normální rozchod. Německý průmysl projevil zájem a posléze pak v letech 1971-8 nakoupil 18 ks strojů.

Další státem, kde tyto stroje dodnes jezdí, je KLDR. Tam bylo vyvezeno mezi lety 1967–1974 48 ks lokomotiv na rozchod 1435 mm a v roce 1973 též 5 ks na rozchod 1524 mm. V pozdějších letech se dovezlo více než 60 ks „ojetých“ strojů z různých zemí východního bloku. Kuba je asi nejvzdálenější kout planety, kam se tyto

nahoře: **Za slunného počasí 30.5.2015 se na paprscích depa Ferencváros ve společnosti 628.168, 628.333 vyhříval i M62.001, v té době ještě bez motoru. Nejblíže stojí 628.265.**

dole: **Od rumuské hranice k stanici Biharkeresztes se pátého listopadu 2014 pohybuje lokomotiva 628.323 ex M62.244 s prázdnou soupravou"wapek"**.
Foto: 2x Szabolcs Csathó





stroje dostaly. Celkem 20 ks pro rozchod 1435 mm bylo dodáno v letech 1974-5.

Další zemí, jenž se stala domovem pro typ M62, bylo Mongolsko. Postupně mezi lety 1989 až 1991 nakoupila mongolská strana 16 strojů označených M62UM. Zvláštní kapitolkou byla i dvojce NP62-001 a 002 dovezená v roce 1967 s řadou úprav do Iránu. V tamních krutých podmínkách se jim moc nedařilo a jejich osudy brzo zavál písek tamních pouští.

Další rozsáhlou kapitolou jsou lokomotivy dodávané do samotného SSSR. Dodávky započaly v roce 1970 a stroje dostávaly čísla od 1003 dále. První dvě čísla zaujaly oba prototypy. Ve Vorošilogradu bylo mezi lety 1970-6 vyrobeno a dodáno 721 ks pod čísly 1003-1723.

První dráhy, kam tyto lokomotivy směřovaly, se nacházely na západě SSSR. Dnešní Bělorusko, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Ukrajina, Moldávie. Ze strategických důvodů byl typ M62 rozmístěn i v pohraničí s Čínou a Mongolskem.

První sériová čísla dorazila na Běloruskou dráhu: 1003, 1004, 1006, 1007 a 1009. Lvovská dráha 1005, 1008, 1010, 1011 a 1012. Přibaltijská dráha 1013 až 1017.

Pro potřeby ministerstva obrany byla vyrobena mezi lety 1982–1994 série upravených lokomotiv označená DM62. Jejich hlavním posláním bylo tahat vlaky s raketovými komplexy БЖРК – bojový železniční raketový komplex. Tyto „Mašky“ jak se jim v Rusku říká, číselně navázaly na předchozí typ a pořadová čísla jsou od 1724 do 1877. Na první pohled se nechají odlišit od jiných sérií. Jiný tvar pozičních světel, bezrozsochové podvozky a jiný pluh.

Maďarský MÁV, pro který byla vyrobena první série strojů, požadovalo traťové lokomotivy o výkonu 2000 koní pro univerzální použití jak v osobní, tak nákladní dopravě. Stroje pro absenci vytápěcího zařízení nebylo možno používat v osobní dopravě. Za chladného počasí jen za použití vytápěcích vozů, nejprve parních a posléze s dieselovým agregátem. Vytápěcí vozy bylo možno na přelomu šedesátých a sedmdesátých let potkávat i u nás, na „Západním expresu“.

Normálněrozchodné stroje přicházely do dep: Budapešť Ferencváros, Celldomolk, Debrecen, Dombovar, Hatván, Miskolc, Nagykanisca, Szeged, Székesféhervár, Szolnok, Szombathely a širokorozchodné do depa Záhony. Stroje ruská strana zprvu dodávala v podobě dnešního stroje M62.001, tj. bez bílých pruhů a výrazné rudé hvězdy v bílém poli.

Brzy se přešlo na styl odvozený od lokomotiv M61 NOHAB a další série z tehdejšího SSSR přijížděly s bílými proužky. Ozdobné proužky byly doplněny i na starší stroje. Tato barevná podoba vydržela do roku 1984, kdy přišla vlna povinného přebarvování do „unifikovaného“ nátěru, velice podobnému tomu, jaký známe dodnes. Žluté čelo pod okny a oranžová karoserie byla doplněna světle šedou barvou podvozků rámu nádrže i pluhů. Nesměla na čele tehdy chybět rudá hvězda. Snahou bylo zjednodušit barevnost lokomotiv dle trakcí, zlepšit jejich viditelnost a usnadnit dílnám práci při vynechání různých ozdob a pruhů.

Pro zvýšenou potřebu lokomotiv nezávislé trakce v Maďarsku si tamní železnice v druhé polovině roku 1985 pronajaly od ČSD dvacítku strojů. V první vlně zápůjček od září 1985 do ledna 1986 se po tamních kolejích prohánělo čísla: 46, 203, 227, 246, 255, 257, 267, 274, 289, 406, 408, 412, 465, 501, 507, 562, 565, 571, 573 a 587. Situace s půjčováním se zopakovala v období od června 1986 do prosince 1986: opět dvacet lokomotiv. Tentokráte šlo o čísla: 186, 199, 226, 229, 273, 287, 288, 304, 321, 323, 360, 365, 413,



nahoře vlevo: **Vyzdobený stroj číslo 200 při předání v roce 1972.**

nahoře vpravo: **Na přelomu 70tých a 80tých let než byl vybrán konečný návrh unifikovaného nátěru, bylo možné v provozu potkávat i zkušební nátěry. Žlutý čelník mělo několik strojů, mezi nimi i M62.022.**

dole: **Dříve než byl vyčleněn pro pracovní vlaky (2002) a změnil barvy na modro, byl stroj M62-168 naprosto běžným strojem v flotile MÁV, jak dokládá snímek ze žst. Miškolc dne 14.7.1986.**
Foto: 3x sbírka Szabolcs Csathó





Nahoře: **Pod čísle 628.163 se skrývá v prosinci 2000 v přeznačený M62-246 (v.č.2047/1974) při provádění opravy. Dnes tento stroj i nadále "brousí" koleje skoro po celám Maďarsku. V době pořízení tohoto záběru 19.8.2012 jezdil pod depem Szombathely.**

Uprostřed: **V čele vlaku plného řepy si úsekem Tiszavasvári - Tedej "pokuřuje" stroj 628.157 cestou k Debrecenu čtvrtého listopadu 2014.**

Dole: **Na překládacích kolejích záhonského uzlu musí "sergeje" zastat úplně vše. Čtvrtého července 2007 tam byl zachycen i stroj M62-503 při čekání na vysypání uhlí z ukrajinských vozů.**
Foto: 3x Szabolcs Csathó

434, 435, 446, 452, 508 a 551. Depem, přes které se stroje půjčovaly k MÁV, bylo LD Nové Zámky a přechod skrz který se stroje prováželi, bylo Komárno/Komáron. Na maďarské straně se jim dočasným domovem stalo vždy depo Szekesféhervár. Nebyla to však poslední stopa československých sergejů v Maďarsku. Mezi 24. zářím a 14 říjnem 1987 došlo k předání odkoupených deseti strojů čísel: 66, 186, 223, 226, 227, 229, 413, 452 a 508. Plánováno bylo přeznačení na M62.274 až 283, jenže ani jeden z prodaných strojů do provozu nezasáhl a sloužily jen coby zdroje náhradních dílů.

Nedílnou součástí maďarské kapitolky o strojích M62 je jejich působení u Gy-SEVu na západě země. Šest strojů přišlo k tomuto dopravci přímo z výroby v roce 1972 pod označením M62.901 –









Nahoře: **19.5.2014 sune 628.168 (ex M62.168/A62.001/4062.001) dnes jezdící u firmy Karpát soupravu k nakládce kameniva pro další dopravní stavbu. Z dřívějších tří "modrých" strojů vyčleněných k MÁV Hajdú na dopravu pracovních vlaků mají tento nevšední nátěr už jen dva.**

Uprostřed: **V Maďarsku "sergeje" zajišťují i svoz menších zásilek, tak jako šestnáctého listopadu 2015 stroj 628.116, když byl zachycen v úseku v Szekszár - Bátaszék.** Foto: 2x Szabolcs Csathó

Dole: **M62.332 se 15.8.2011 pomalu kroutí se soupravou spoje 19719 na zhlaví žst. Borgond.**

906. V tomtéž roce byla od MÁVu odkoupena ještě dvojce původně označená M62.142 a 143, jež byla přeznačena dle zvyklostí dopravce na M62.907 a 908. Provoz této řady neměl u GySEVu dlouhého trvání a poslední stroj 904 byl odstaven z provozu v roce 1996.

S koncem komunismu v Maďarsku se z čela vypustila hvězda na čele a označení se vystředilo na čele lokomotiv. Bohužel s příchodem „nové doby“ docházelo i u maďarských MÁV k poklesu přeprav. V roce 1991 se rozřezalo prvních 45 strojů na šrot. V průběhu let se řada strojů odprodala do zahraničí, např. M62.110 do KLDR, další stroje jezdí dodnes v Polsku.

Tenčící flotilu „sergejů“ stále trápila neekonomičnost jejich provozu a přichází první snahy (1995) o jejich úpravy. Jsou vybrány první čtyři stroje a postupně do nich namontovány motory renomovaných firem MTU M 62.301 (ex M 62.257) v roce 2000 a M 62.303 (ex M 62.253) v roce 2002, nebo motory CAT do M 62.302 (ex M62.270) v roce 2002 a M62.304 (ex M62.177) v roce 2003. V roce 2004 padlo rozhodnutí v pokračování remotorizací za použití motorů Caterpillar a postupem let vzniká 34 vylepšených lokomotiv přeznačených vzestupně v pořadí, jak prošly dílnami 62.301–334. Širokorozchodných lokomotiv se renovace se záměnou motorů netýkají.

I nadále nestačí skupina remotorizovaných lokomotiv potřebám MÁV a dál na kolejích je možné potkávat stroje v téměř původním technickém stavu. Nejlépe opečovávaným stojem je kdysi elitní M 62.265 z Budapešti. Další stroje pokrývají sezónní potřeby železnice. Potkat je možno staré stroje v čele řepných, obilných i třeba stavebních vlaků. V letní sezoně jsou stroje M62 běžně k vidění i na březích jezera Balaton. Stroje se dost často přesouvají dle potřeb a některá čísla, např. 151, za ta léta prošla skoro všechna depa v zemi.

Širokorozchodné stroje M 62.5 z části od dodání jezdí v okolí depa Záhony na severovýchodě Maďarska na síti 1524 mm u hranice s Ukrajinou a starají se tam o přetahy a posun v tamním

Tabulka: **Přehled nového a původního označení remotorizovaných sergejů.**

nové označení	původní označení	nové označení	původní označení
M 62.301	M 62.257	M 62.318	M 62.263
M 62.302	M 62.270	M 62.319	M 62.181
M 62.303	M 62.253	M 62.320	M 62.058
M 62.304	M 62.177	M 62.321	M 62.158
M 62.305	M 62.205	M 62.322	M 62.200
M 62.306	M 62.171	M 62.323	M 62.244
M 62.307	M 62.196	M 62.324	M 62.211
M 62.308	M 62.262	M 62.325	M 62.206
M 62.309	M 62.273	M 62.326	M 62.240
M 62.310	M 62.117	M 62.327	M 62.193
M 62.311	M 62.100	M 62.328	M 62.147
M 62.312	M 62.506	M 62.329	M 62.216
M 62.313	M 62.514	M 62.330	M 62.255
M 62.314	M 62.113	M 62.331	M 62.071
M 62.315	M 62 138	M 62.332	M 62.182
M 62.316	M 62.183	M 62.333	M 62.266
M 62.317	M 62.198	M 62.334	M 62.261

velice rozsáhlém překládacím komplexu.

Potřeba těchto silných lokomotiv v tamní lokalitě na širokém rozchodu nebyla nikdy tak velká a proto v průběhu let došlo k přestavbě trojice lokomotiv na rozchod 1435 mm a jejich přečíslování. Týkalo se to strojů M 62.511, 512 a 513, které obdržely nová čísla M 62.272, 271 a 273.

Nebyl to poslední odchod tamních strojů. V roce 2004 odchází M 62.506 po přestavbě na normální rozchod do Polska k firmě LOTOS Kolej. V trendu odchodu širokorozchodných lokomotiv překvapil opačný případ v roce 2005, kdy stroj výrobního čísla 1459, M62.208 byl naopak předělán na široký rozchod a přeznačen byl na M62.519. Stal se tedy osmou lokomotivou v depu Záhony na rozchodu 1524 mm.

Maďarsko je zemí, kde lokomotivy M62, téměř nepotkáte u jiného dopravce, než státních MÁV. Jednou ze tří lokomotiv je modrá 628.168 u firmy Kárpát Vasút Kft. Budapesť, kam se oklikou přes MÁV Hajdú (obdoba naší TSS) dostal. Celkem tři stroje byly původně vyčleněny pro potřebu dopravy stavebních vlaků v roce 2002.

Došlo k přeznačení na A62.001, 002 a 003, posléze na 4062.001, 002 a 003 (2003), načež v roce 2013 došlo k dalšímu přeznačení na řadu 628. U současného majitele lokomotiva 628.168 (ex M62.168) dopravuje převážně vlaky pro potřeby stavebnictví. Druhý stoj jezdil dočasně u Jász Vasút Kft (002) a třetí jezdil dočasně pro Eurocom (003). Posledně jmenovaný stroj po opravě (2014) se dočkal i černožlutého laku a má i nového majitele, firmu Közgép Zrt. Stroj byl v lednu 2015 opět přeznačen na 628.069 a vrátilo se mu jeho původní inventární číslo, jež vozil mezi lety 1966-2002 (M62.069).







Nahoře: **Úsekem Nagycsere - Vámospércs projíždí 30.9.2012 "sergej" 628.323 s prázdnou soupravou obilného vlaku.**

Uprostřed: **628.501 startuje 17.7.2015 v žst. Eperjeske.** Foto: 2x Szabolcs Csathó

Dole: **Dne 24.4.2010 byl ve stanici Somosköújfalu v čele vlaku loženým ocelářskými výrobky Sergej M62 108 připravený k odjezdu do vnitrozemí.** Foto: Luděk Maxa.

Tabulka: **Dislokace strojů v jednotlivých depech.**

lokomotivní depo	evidenční číslo
Budapešť Ferencváros	227 230 265 330 333 334
Debrecen	151 163 191 203 204 322 323 324 327
Dombovar	001 089 116 175 215 228 235
Hatván	108 127 165
Miskolc	178 213 224 325 326 328 329 331 332
Szeged	057 096 109 145 194 223
Székesféhervár	231 271 305 314 315 316 317 318 320 321
Szolnok	120 232 260
Szombathely	301 302 303 304 306 307 308 309 310 311 312 313 319
Záhony	053 144 146 157 187 210 272 501 503 505 508 509 517 518 519

vrak čekající šrotaci

neprovozní / odstavené

uprostřed odleva: **Rakouskou stanici Ebenfurth se chystá opustit stroj M62-908 se soupravou osobního vlaku směr Drassburn a Šoproň. V roce 1985 byl běžně k vidění dnes muzejní motorový vůz Bamot701.**
Foto: sbírka Szabolcs Csathó

Na čele vlaku D 1976 se 16.8.2011 nedaleko Balatonakarattye předvedl stroj M62.317.

Krátce po dokončení opravy v depu Záhony se na čerstvém sněhu 8.1.2015 předvádí stroj 628.069 (ex A62.003) v barvách nového dopravce Közgép.
Foto: Szabolcs Csathó

dole: **V sedmdesátých letech běžně nasazoval GySEV v osobní dopravě zánovní "sergeje", tak jak ukazuje snímek z 22.5.1972, kdy M62.903 projížděl Šoproň.**
Foto: sbírka Szabolcs Csathó

Tak, jak to v roce 1965 začalo (těmto strojům se předpokládala životnost 30 let), asi nikdo nepředpokládal lokomotivám M62 (dnes tedy 628) v Maďarsku tak dlouhý život. K padesátinám této populární řady došlo i na opravu čísla 001, jež se protáhla do podzimu 2015 a dnes reprezentuje prapůvodní podobu lokomotiv. Nechme se tedy překvapit, jak dlouho tito veteráni ještě na maďarských kolejích vydrží.









Ako sa darí „Krupinčanke“?

Adam Gajdoš



Nahoře: **Do čela krupinského manipuláku bola zamračeného dňa 9.3.2012 vystavená netypicky 742.121, vtedy obvykle hobľujúca koľaje Zvolena nákladnej stanice v roli tamojšej zálohy. Na snímke je zachytená po príchode z Sásy a bude pokračovať do Hontianskych Nemiec. Mohutná budova stanice bola postavená v rokoch 1949 až 1955, dnes zíva prázdnotou.**

Uprostřed: **Na obrat do Hontianskych Tesár bola v pondelok 2. februára 2015 vystavená bývalá lovinobanská postrkárka 736.021. Z dôvodu kontroly trate 153 po víkendovom hustom snežení bol Mn 84400 omeškaný o vyše 3 hodiny. Fotografia ho zachytáva počas nekonečného čakania na odchod vo Zvolene osobnej stanici.**

Dole: **Z druhého februára 2015 sa na Zvolensku nakoniec vykľul nádherný zimný deň, a tak mohla byť "dvadsaťjednotka" odfotená v Sáse-Pliešovciach v posledných lúčoch nízkeho slnka.**
Foto: Martin Gajdoš

Trať 153 ŽSR, spájajúca Zvolen s juhoslovenskými Šahami, má časy svojej najväčšej slávy zrejme dávno za sebou. Letný „spešňák“ po trase Zvolen - Šahy - Štúrovo s motorovým vozňom radu 851 či krupinský postrk v podobe turnusovej perly T679.0015 dnes znejú ako výjavy z fantasy literatúry. Od roku 2003, kedy tu bola zastavená osobná doprava v plnom rozsahu, trať žije vlastným životom. Občianski aktivisti, požadujúci obnovu osobnej dopravy, so svojimi petíciami zatiaľ neuspeli, a tak trať križujú pravidelne jedine manipulačné (Mn) vlaky štátneho Carga. Práve na ne by som sa chcel v tejto reportáži zamerať.

V súčasnosti je trať obsluhovaná každý pracovný deň okrem stredy, zo Zvolena. V pondelok a piatok ide o pár Mn vlakov 84400/84401 (Zvolen - Hontianske Tesáre (Šahy pp) - Zvolen), v utorok a štvrtok o vlaky 84402/84401 (Zvolen -





Hontianske Nemce - Zvolen). Prax je oproti „papieru“ trochu iná. Vlak 84400 obvykle končieva už v Hontianskych Nemciach a v utorky a štvrtky býva Mn 84402 často posunutý už do času vlaku 84400. Hoci Mn vlaky 84400 a 84402 smerujú vždy len tam, kde „sú vozy“, konečná v Hontianskych Nemciach je pravidlo, skôr to „obracajú“ výnimočne.

Presné časy vlakov asi nemá veľký zmysel uvádzať, keďže odchýlky od grafikonu sú značné. Mn 84400 odchádza zo Zvolena okolo siedmej ráno, naspäť do Zvolena prichádza od 14:30 do 16:00 popoludní.

Ako takmer na všetkých slovenských vedľajších tratiach, aj tu je hlavnou prepravovanou komoditou drevo, ktoré sa nakladá vo väčšine staníc na trati. Bližšiu realitu tunajšej nákladnej dopravy sa pokúsim vylíčiť prostredníctvom jednotlivých tarifných bodov na trati.









Nahoře vlevo: **736.020 od Mn 84402 pristavuje dňa 15.7.2014 vozne na nakládku dreva v Dobrej Nive.**

Nahoře vpravo: **Raritná fotografia zachycuje trochu chaotický posun v Dobrej Nive, pri ktorom došlo k obsadeniu všetkých troch dopravných aj jednej manipulačnej koľaje.**

Uprostřed vlevo: **Pre "Krupinu" nie príliš typická 736.010 manipuluje dňa 17.7.2015 s vozňami na šahanskom zhlaví žst. Hontianske Tesáre. Drevo pre miestny podnik je typicky prepravované na vozňoch typu Res, Eas na konci tu bol vyradený pre závadu zo šahanského Mn tri dni predtým a v tento deň bol prepravený zníženou rýchlosťou do Zvolena na opravu.**

Uprostřed vpravo: **Personál z Mn 84402 bol dňa 9.8.2012 určite nadšený, že ranná obsluha Stožku bola odrieknutá a šlo sa teda len do Hontianskych Nemiec (v čase 84400). Fotografa však potešila najmä nasadená mašinka, a síce čistučká lovinobanská 746.011, ktorú takto zachytil na krupinskom zhlaví Sásy-Pliešoviec.**

Prvým z nich na trase „manipuláku“ je **Dobrá Niva** (nákladisko Breziny, rovnako ako aj nákladisko a zastávka Slatina (ležiaca medzi Hontianskymi Nemcami a Tupou), už nie sú ani uvádzané v zošitovom cestovnom poriadku daných vlakov).

V tejto stanici, ako jedinej na trati vybavenej odchodovými návestidlami (dokonca svetelnými), prebieha nakládka dreva len náhodne. V roku 2014 sa tu nakládka síce prechodne zvýšila - okrem Carga sa tu objavil dokonca aj dopravca AWT s dvojicou svojich rušňov r.753.7, situácia je však opäť v starých koľajach - Mn vlaky stanicou obvykle len prechodia.

Sása-Pliešovce je už dlhé roky najstabilnejšie a najsilnejšie miesto nakládky dreva. Stanica je však železničnej verejnosti známa zrejme kvôli niečomu inému - prepravám vojenskej techniky do/z blízkeho vojenského výcvikového priestoru Lešť. „Vojenské prevozy“ sú obvykle vedené ako samostatné Pn vlaky, prázdne vozne bývajú radené v pravidelných Mn vlakoch.

V nákladisku a zastávke (nz) **Babiná** je nakládka len veľmi zriedkavá, ide maximálne o niekoľko vozňov ročne.

Krupina má nakládku premenlivú a relatívne slabú. Okrem dreva sa tu príležitostne nakladá aj železný šrot. Počas leta 2014 prebehla v stanici kompletná rekonštrukcia 4. (manipulačnej) koľaje.

Hontianske Nemce sú tradičným nákladiskom dreva. Do stanice tiež ústi vlečka blízkeho sila, v ktorom sa nachádza už posledný vlečkový rušeň trate, a síce „prasiatko“ T212.1536. O prepravy zo sila sa roky staralo ZSCS svojimi Mn vlakmi, počas rokov 2013 a 2014 prepravy obstarávali už súkromníci z Prvej Slovenskej Železničnej (PSŽ), ktorý prišli nakladať niekoľkokrát a vždy od Čaty (zo Štúrova). Okrem klasických „740iek“ a „742iek“ sa tu objavil aj ich okuliarnik 468 002 (ex 750.167). Prepravy zo sila sa už však údajne po železnici realizovať nebudú.

Nasledujúca stanica **Hontianske Tesáre** bývala dlhé roky pre manipuláky poslednou stanicou, do ktorej „manipuláky“ pravidelne zachádzali. V stanici sa vykladá guľatina, ktorú spracúva miestna firma vyrábajúca sudové prírezy. Niekoľkokrát ročne odtiaľto odchádzajú vlečkové vlaky (pár Vleč 84480/84481) do Tupej.

Do koľajiska nz **Tupá** je napojená vlečka ACHP, kam smerujú (obvykle na jar, občas aj v lete) cisterny naplnené umelými hnojivami. V roku 2014 sa aj tu párkrát objavil súkromný dopravca, tu však šlo o spoločnosť Petrolsped, ktorá privážala granulované hnojivo z Rumun-







Nahoře: **736.018 sa vezie na závese Pn 59001, teda vojenského prevozu zo Sásy do Michaloviec, cez obec Podzámčok druhého októbra 2015. V čele bola netypická dvojica 736.007+017.**

Uprostřed: **22. júla 2013 sa do čela Mn 84400 postavila dvojička "746iek" - 12+7. Bolo to zapríčinené zvýšenou záťažou - množstvom prázdnych vozov do Sásy a šiestimi cisternami do Tupej. V Hontianskych Nemciach bol tento vlak zvečnený pod dvoma charakterstickými stavbami - kostolom sv. Martina a tunajším silom.**

Dole vlevo: **Vlak Vleč 84480 zahájil manipuláciu v nákladisku-zastávke Tupá. Naspäť do Hontianskych Tesár sa "746ky" vrátili iba s "hytlákom".**

Dole vpravo: **21.1.2014 sa v Hontianskych Nemciach stretli čerstvo zgenerálkovaná 736.012 od manipuláku a dvojica 742.213+384 spoločnosti PSŽ, ktorá sem doviezla vlak zo Štúrova.**
Foto: Martin Gajdoš

ska s rušňom rady 740. Prím v prepravách stále hrá ZSCS. V polovici marca 2015 sem v jednom týždni smerovali hneď štyri 15-vozové súpravy (čo si dvakrát vyžiadalo prečíslovanie Mn 84402 na 84400 a jazdu až do Hontianskych Tesár a následne do Tupej). Do čela všetkých Mn sa ten týždeň postavila dvojica 746.007+008.

Na poslednom úseku medzi Tupou a Šahami Mn vlaky jazdili len veľmi zriedka. Asi do roku 2012 prebiehal prísun hnojív do Tupej Mn vlakom od Levíc a v Šahách vozne prebrali Zvolenčania, ktorí vozne dopravili do cieľa. Rovnako, cez Šahy a Levice, prebiehala cesta prázdnych vozňov späť. Ďalej týmto úsekom prechádzali jedine odklonené „manipuláky“ počas letnej výluky v roku 2011 (oprava priepustku v Bzovskej Lehôtke) a vo februári a marci v roku 2013 (výmena mosta vo Zvolene-Neresnici), kedy bola trať obsluhovaná z Levíc novozámockým rušňom rady 751, resp. v roku 2013 zvolenskou dvojičkou „sedemštyrišestiek“.

V polovici februára 2015 však v stanici **Šahy** začala nakládka, ako inak, dreva. Prvé vozne na nakládku sem doviezla 13.2.2015 netradične už tradičná breznianska 746.002. Išlo o drevo z Maďarska, ktoré sa v Šahách prekladalo z kamiónov na koľaje a smerovalo do Liskovej. Nakládka sa prudko rozbehla -







Nahoře: **Mn 84401 úspešne pokoril všetky stúpania aj "desiatky" na mnohých priecestiach a hadí sa od Podzámčoku do Zvolena osobnej stanice.**

Uprostřed: **Kratučká "štyristovka", obsahujúca iba 6 vozov Eas a predznamenávajúca menšiu prestávku v nakládke dreva v Šahách, bola zachytená dňa 10.08.2015 pri prechode zástavkou Krupina predmestie.**

Dole vlevo: **7. 11. 2013 bola na "Šahy" nasadená značne neobvyklá mašinka - plešivecká 751.076 čerstvo po hlavnej oprave. V sychravom ráne bola zvečnená po príchode do Sásy.**

Dole vpravo: **Po príchode s vojenským prevozom do Sásy dňa 3.5.2013 bola zachytená dvojička 756iek, v čele so 756.006.** foto: 2x Martin Gajdoš

do Šiah sa často chodilo aj v pondelky, aj v piatky, pričom v jednom týždni šla minimálne jedna plná súprava (30 vozov = +-2030 ton). Nevídané tonáže si vzhľadom na traťové pomery vyžadovali na „Šahy“ nasadenie obvykle až piatich rušňov. Hmotnostným rekordmanom je zrejme vlak Mn 84401 dňa 24.4.2015, kedy sa jeho hmotnosť po dobratí vozňov v Sáse vyšplhala na neuveriteľných 2106 ton(!), na starosť ho mali štyri „746ky“- 003+011 a 006+012. Jednu 30-vozovú súpravu obvykle dopĺňala menšia, asi 10-vozová súprava pre dva rušne. V prípade súpravy čítajúcej 30 a viac vozňov v danom smere sa súprava medzi Hontianskymi Tesármi a Šahami (resp. naopak) pravidelne delila na dve polovice - druhá šla týmto úsekom ako prvý násled Mn vlaku. Od tejto praxe sa po niekoľkých mesiacoch vďakabohu upustilo.

Praxou sa (zhruba od septembra) stalo, že v prípade jazdy „na päť kotlov“ boli nasadené dve dvojice rušňov 756 a ešte jeden rušeň 736/746/756. Dvojičky „plachetníc“(rad 756) vo Zvolene nákladnej stanici ostávali na súprave a večer ju ťahali pod novým vlastným číslom (Pn 53511) do Liskovej bez prepravu.

S najväčšou pravdepodobnosťou poslednými „Šahami“ bol vlak 84401 v piatok 4.12.2015. Ten deň boli na výkon nasadené rušne 736.005, 756.003+008 a 756.004+005. Do Šiah sa šlo ako Rv vlak, čo by nebolo neobvyklé (počas vozby sa vyskytlo niekoľko menších prestávok v nakládke). V medzistaničnom úseku Krupina - Hontianske Nemce (presnejšie Devičie - Hontianske Nemce) sa však uvoľnil svah, čo zapríčinilo veľké problémy v jazde vlaku 84401. V tomto úseku musel byť rozdelený na šesť častí (po 5 vozňov), dokonca sa museli rozdeliť aj dvojičky „756iek“ a každá ísť osobitne s jednou časťou. V Krupine sa po prevezení všetkých vozidiel inkriminovaným miestom vlak dal opäť dohromady a do Zvolena prišiel až zhruba o pol ôsmej večer. Následky na seba nedali dlho









Nahoře: **Slnečné ráno na Podzámčoku dňa 31.8.2012 a Mn 84400, ozdobený nasadením 742.021 po MH oprave. "742ky" sú na tomto výkone dávno minulosťou, "21ka" však ako jedna z mála ostala v SRT Zvolen a v súčasnosti je doma v Plešivci.**

Uprostřed: **"736ky" 19 a 24 na postrku Mn 84400 toho dňa veľa práce nemali, a tak sa ich rušňovodič mohol kochať na peknú krajinu Hontu pri obci Devičie aj na tamojší evanjelický kostol.**

Dole: **"Šahanská štrúdľa" stojí 10. augusta 2015 vo východzej stanici, Vpredu 736.019+024, na postrku 736.015 a 736.007+004, 380 metrov, bezmála 1900 ton. Vedľa postáva 812.041 čakajúca na svoj ďalší výkon do Čaty.**

Níže: **Na osobných vlakoch z Čaty do Šiah sú už roky typické novozámocké "812ky", obsadzované starostlivými rušňovodičmi zo Štúrova. 10.8.2015 tu pendlovala pekná 812.041, ktorá sa na snímke chystá na odchod s Os 6054 zo Šiah.**

čakať. Začiatkom r.2016 vydalo ZSCS Zákaz nakládky (ZAN) platiaci do 31.12.2016 pre všetky stanice od Krupiny až po Šahy(vrátane) pre zásielky s väčšou hmotnosťou na nápravu ako 16 ton/os. Z tohto vyplýva, že prechodnosť stratili aj rady 746 a 756, šibeničných 64 ton majú iba rady 736 a eventuálne 742.

Či a aký dopad bude mať toto obmedzenie na nákladnú dopravu v Honte (hlavne Hontianske Nemce a Hontianske Tesáre), zatiaľ nie je jasné, ani či a ako sa budú realizovať úpravy v poškodenom úseku. „Šahy“ však už aspoň nateraz „došahovali“, pretože v polovici januára začala nakládka dreva v maďarskom Szécsény, ležiacom na trati MÁV Balassgyarmat - Ipolytarnóc v blízkosti slovenských hraníc (úsek Ipolytarnóc - Nógrádszakál je súčasťou peážnej trate Lučenec - Malé Straciny). Prísun vozov (k 31.1.2015 zatiaľ dve 20-vozové súpravy v približne týždňovom intervale) je realizovaný práve z Lučenca a v réžií ZSCS (rušňovodiči a rušne r.742 schválené pre prevádzku v Maďarsku). Stanicou určenia ložených vozňov je Lisková.

Nedá sa povedať, že by „Šahy“ patrili k obľúbeným výkonom zvolenských rušňovodičov. Problémom trate (teda aj vlakov) sú najmä „OP rozkazy“ na zhruba siedmich priecestiach (počet sa mení v závislosti na smere jazdy), cez ktoré sa musí chodiť rýchlosťou 10 km/h, na ktorú sa dostať nie je s 2000 tonami jednoduché ani pri stúpaní, ani pri klesaní. Taktiež vlaky museli zastavovať v každej stanici (okrem Dobrej Nivy) kvôli prebratiu tohto rozkazu, takže konečný počet rozbiehaní a brzdení bol dvojnásobný. Tradičným problémom je nedostatočná adhézia na stúpaniach pri napadnutom lístí na jeseň (raz musel byť vlak rozdelený v úseku Krupina - Sása, raz dokonca medzi Hontianskymi Nemcami a Sásou). Bolo to však zaujímavá kapitola prevádzky na tejto trati, ktorá ale okrem miestnych nadšencov železnice nepritiahla k trati takmer žiadnych fotografov či filmárov.

Čo sa týka hnacích vozidiel, prakticky vždy (obzvlášť po spomínanom zosuve) je na “Krupinu“ vystavený sólo rušeň radu 736. Oživenie dopravy v podobe vozby do Liskovej so sebou prinieslo aj pestrosť v nasadzovaných hnacích koľajových vozidlách, veď okrem obligátnych „somárov“ r.736 sa na vozbe podieľali aj ich dvojičky, taktiež „muľe“ r.746 sólo aj vo dvojiciach - to isté platí aj o „plachetniciach“. Ešte väčším spestrením bolo vskutku mimoriadne nasadenie 742.123 dňa 15.6.2015 a v dňoch 23. a 30.10.2015 dve dvojičky „plachetníc“ dopĺňala „ceckaňa“ 752.047.

Úplný záver reportáže by som chcel venovať druhej vetve trate 153 medzi Šahami a Čatou. Tento úsek je bez pravidelnej nákladnej dopravy, zato s dopravou osobnou - 5 párov Os vlakov v pracovné dni, resp. 3 páry v soboty, nedele a sviatky, vedených sólo motorovými vozňami radu 812 z depa Nové Zámky (vlaky 6053 a 6056 majú v pracovné dni ešte jeden prívesný vozeň radu 012). Nákladnú dopravu v tomto úseku v roku 2014 tvorili jedine spomínané vlaky dopravcov PSŽ a Petrolsped, ktorí museli svoje vlaky nielen tu (aj úseky Štúrovo - Čata a Šahy - Tupá, resp. Hontianske Nemce) kvôli náročným sklonovým podmienkam deliť na viac častí. V roku 2015 tadiaľto pravdepodobne neprešiel ani jediný nákladný vlak. V medziľahlých staniciach Ipeľský Sokolec a Pastovce je nepretržitá výluka dopravnej služby, čo tento 32 kilometrov dlhý úsek robí pre nákladnú dopravu dosť nepriechodným.

Za spoluprácu autor srdečne ďakuje Bc. Jozefovi Gulíkovi a Martinovi Gajdošovi







Stanice Púchov ve střídavé trakci

Martin Bartoš

Dne 1. 8. 2015 došlo k přepnutí trakčního vedení ve stanici Púchov ze stejnosměrného systému na střídavý. Jedná se o první krok v rámci sjednocení trakční soustavy na ŽSR.

Elektrifikace tratí v okolí Púchova se realizovala v rámci elektrifikace tratí 1. hlavní tahu, kdy byl dán do provozu nejprve 12. 9. 1960 úsek Púchov – Lúky pod Makytou – Horní Lideč a následně 2. 10. 1960 úsek Púchov – Žilina. Ke slovu se tak na tomto rameni dostaly tradiční stejnosměrné lokomotivy řad E 499.0 a E 499.1 v osobní dopravě, později doplněné na dálkových vlacích elitní řadou E 499.2, v nákladní dopravě pak postupně zasahovaly do provozu lokomotivy řad E 669.1, E 669.2 a E 669.3, na postrcích do Horní Lidče pak i žilinské E 469.1. Ve směru od Žiliny na Bratislavu se vlaky v Púchově v tomto období přepřahaly na lokomotivy nezávislé trakce, a to až do začátku roku 1988, kdy byl 28. 1. 1988 uveden do elektrického provozu úsek Púchov – Trenčín, čímž se završila elektrifikace Považské trati z Bratislavy do Žiliny. V km 155,521 v mezistaničním úseku Púchov – Beluša se nacházel styk mezi stejnosměrnou a střídavou trakční soustavou, tím pádem bylo nutné použít k dopravě vlaků v elektrické trakci dvousystémové lokomotivy. V té době se již však v bratislavském



Nahoře: **Žilinský „Peršing“ vede svůj osobní vlak za stanicí Lúky pod Makytou. 3. 10. 2012.**

Dole: **„Banán“ 150.225 jako náhrada za turnusový stroj řady 380 právě najíždí na tomto historickém záběru s Ex 122 „Košičan“ na most přes Váh za stanicí Púchov. V oblouku v pozadí se v současnosti nachází dočasný styk stejnosměrné a střídavé trakční soustavy. 4. 11. 2014.**



Nahoře: **„Rakaňa“ 183.031 pomáhá zdolávat stoupání okolo obce Dohňany vlakové dvojičce řady 131. 25. 11. 2009**

Dole: **Nákladní vlak v čele s dvojičkou 131.065/066 stoupá směrem ze slovenského vnitrozemí ke státní hranici. 9. 9. 2009.**

depu nacházely zánovní stroje 363.037 až 042 a samozřejmě stroje řady 350 používané ale především na pražském rameni. Slavnostní vlak k zahájení elektrického provozu vedl stroj 363.039 dne 2. 2. 1988. V průběhu roku 1988 pak pokračovaly dodávky dalších „Es“ do bratislavského depa, čímž byl provoz přes styk soustav zajištěn. Takto provoz v okolí stanice Púchov plynul více než čtvrtstoletí.

V roce 2005 došlo u správce a provozovatele dráhy ŽSR k rozhodnutí sjednotit trakční soustavy na území Slovenska v jednu střídavou. Tato myšlenka vešla v realizaci v rámci stavby úseku V. koridoru mezi Novým Mestem nad Váhom a Púchovem, když se jako první ze staveb tohoto koridoru dotkla stejnosměrného úseku. Dne 1. 8. 2015 se tak od 7:00 do 23:00 při napěťové výluce ve stanici Púchov a v přilehlých mezistaničních úsecích Púchov – Lúky pod Makytou, Púchov – Ladce a Púchov – Považská Bystrica zrušil stávající styk soustav v km 155,521 v úseku Púchov – Ladce (stanice Beluša byla v rámci modernizace změněna na zastávku) a byl nahrazen dvěma styky soustav v km 0,894 úseku Púchov – Lúky pod Makytou a v km 158,521 úseku Púchov – Považská Bystrica. Tímto počinem došlo k přepnutí stanice Púchov pod střídavou trakční soustavu a tím pádem „přehrazení“









Nahoře: **150.226 projíždí úsekem Milochov – Nosice s Ex 128 „Hradčany“. 23. 3. 2012.**

Uprostřed: **Krátký osobní vlak s lokomotivou 163.116 před chvílí odjel ze zastávky Milochov. „Peršing“ se v současnosti nachází v ŽOS Vrútky a prochází přestavbou na 361.123, aby se po dokončení mohl vrátit třeba na tratě okolo Púchova. 17. 3. 2012**

Dole: **Dnešní „Retropanťák“ 460.079/080 právě odjel ze zastávky Strelenka a směřuje k česko-slovenské státní hranici. 28. 11. 2008.**

úseku Hranice na Moravě – Púchov – Žilina pro lokomotivy stejnosměrné trakce.

Na tento fakt musely samozřejmě také v předstihu zareagovat dopravci. České dráhy v čele dálkových vlaků Praha – Púchov – Žilina nahradily lokomotivy řady 151 řadou 380 již od GVD 2014. Následující GVD 2015 byl pak již kompletně sestaven pro dopravu vlaků osobní dopravy přes stanici Púchov dvousystémovými vozidly. Vlaky dálkové dopravy po přerozdělení vozby vedly ZSSK lokomotivami řady 361.1, resp. 350 dva páry vlaků EC/Ex, zbytek zůstal pražským 380. Samozřejmě do poslední chvíle před přepnutím trakce docházelo k náhradám „Messerschmittů“ stejnosměrnými lokomotivami řady 150.2 a 162 DKV Praha, po přepnutí se jako náhrada může vyskytnout některá z lokomotivy 362 DKV Brno. V regionální osobní dopravě ZSSK na osobní vlaky ve směru Horní Lideč byly nasazeny již od GVD 2014 elektrické jednotky řady 671. ČD Cargo situaci vyřešilo nasazením lokomotiv řad 363 a 363.5, slovenský nákladní dopravce se pustil do modernizací lokomotiv řady 363, které budou schopny jezdit ve dvojčleném řízení a nahradí postupně dvojičky řady 131.

Stanice Púchov je tedy po téměř 45 letech provozu ve stejnosměrné trakci přepnuta na střídavou. Průjezdy tradičních stejnosměrných lokomotiv 1. a později 2. generace jsou alespoň v případě osobní dopravy minulostí. V případě té nákladní se může ještě teoreticky (a děje se tak i prakticky) stejnosměrná lokomotiva vyskytnout na postrku, příp. i jako vlaková nadále. Tato situace nastala hned dva dny po přepnutí, kdy došlo k průjezdu nákladního vlaku s postrkem lokomotivy řady 131. K definitivnímu ukončení provozu ve stejnosměrné trakci okolo Púchova tak dojde až v roce 2017, kdy by se měl přepnout úsek trati Púchov (mimo) – Lúky pod Makytou státná hranica do střídavé trakce, po roce 2020 byl měl následovat také úsek směrem k Žilině.



„Třistaosmička v Provozu“

Text: Marek Cerman

Na vlečce Sklopísku Střeleč se "třistaosmička" při všech čtyřech jízdách s loženou soupravou projela 25promilovým stoupáním na šestý výkonový stupeň. Zatížení odhalilo závadu na hlavním vodním čerpadle, která si kromě jeho opravy vynutila výměnu oleje. V ostatním si lokomotiva během obou loňských jízd vedla výborně. Snímek z 27. října zvěčnil stroje 742.434 a 750.308 během jedné z lokomotivních jízd pro vozy s pískem do Řetenic. Foto: Tomáš Fidler.

„Brejlovec" 750.308-9 se na konci roku 2014 stal první "nulkou" zachovanou pro muzejní účely. Dostal se do péče Spolku pro ochranu železnic – třistaosmička, z.s. (www.tristaosmicka.cz) a jeho domovem jsou prostory někdejšího PJ Turnov náležící dnes DHV Lužná u Rakovníka. Právě "třistaosmička" zde psala provozní historii již od dodání z výroby podniku ČKD, kdy sem byla přidělena v sérii sesterských lokomotiv T478.3302 až 310. Zpět ale k záchraně od roku 2013 odepsaného stroje: převoz získané "třistaosmy" z České Třebové do Turnova se odehrál na konci února 2015. Bezmála 24hodinový pobyt na studené lokomotivě řazené v pravidelných Pn vlacích se stal pro doprovázející členy nezapomenutelným zážitkem. Po ustájení lokomotivy se pomalu rozběhly práce na jejím opětovném zprovoznění. V březnu 2015 proběhla s pomocí znalých osob první technická prohlídka, zjištěných nedostatků bylo minimum a ani jeden nebyl závažný. Na prohlídku navázalo odstranění prachu z elektrických strojů a přístrojů a s velkým napětím byl očekáván start dieselu. V dubnu 2015 byl napuštěn chladicí okruh a po provedení nezbytných úkonů se krátce po 14. hodině 19. dubna 2015 z výfuku vidlicového dvěstěticítkového dvanáctiválce vyvalil lehký modrý obláček kouře - po rok a půl dlouhé odstávce. Ještě než si diesel dosyta zaduněl, vyskytly se opakovaně potíže se stopováním ihned po startu, které vyřešilo teprve odpojení od baterií. Poté si již motor šlapal zdánlivě spolehlivě a všechny mouchy v něm čekaly na probuzení s prvním zatížením. Po tomto veselém víkendu se naplno rozběhly práce na vyčistění exteriéru. Nejvíce pomohla letní brigáda, kdy se s velkou pomocí Romana Zbroje a Martina Šarmana dokončilo očištění střechy a podvozků. Lak byl v některých partiích značně vybledlý, zejména červeň, ale stejně jako ostatní barvy ji zachránilo ošetření silikonovým olejem. V plném lesku se "třistaosmička" objevila v září 2015 na paprscích depa během oslav 150 let Turnovsko-kralupské dráhy. Vidina činné lokomotivy na trati v té době nastartovala další kolečko nezbytností. Před vyjetím musela lokomotiva ještě úspěšně absolvovat všechny potřebné revize. Poté bylo na začátku října s ČD Cargo, a.s. dohodnuto její nasazení na vlečce Sklopísku Střeleč. Bezmála pětikilometrová trať s náročným stoupáním okolo 25 promile a přítomnost lokomotivy řady 742 ČD Cargo slibovaly ideální podmínky pro zkušební jízdy. Několik dní před nimi ještě mohutně finišovaly práce na vzhledu mašiny a zejména na promazání nápravových ložisek a převodů trakčních motorů, které oddalovala dodávka maziva až na poslední chvíli. Noc na úterý 27. října byla plná očekávání. První ne-









Nahoře: **Horní fotografie ukazují notně znečištěné podvozky před zahájením oprav.**

Uprostřed vlevo: **Na fotce z října 2015 je čerstvě namazané nápravové ložisko, pro které bylo použito v souladu s tovární dokumentací mazivo NH2.**

Uprostřed vpravo: **Dvorním mechanikem lokomotivy je Milan Šich. Neobejde se bez něj žádná práce týkající se nejen spalovacího motoru. Na snímku z dubna 2015, kdy se chystal první start a ručně se protáčelo dieselgenerátorem.** Foto: 4x Ota Uchytil

Dole: **Pod rouškou tmy vyčkávala v pátek 27.2.2015 na českotřebovském ranžíru lokomotiva 750.308 na odjezd večerního vlaku Pn 63422 do Nymburka. Ač to ze snímku tak nevypadá, coby vůz před sebou měla ještě 17 hodin do cíle své cesty.** Foto: Marek Cerman

dočkavci se sešli v depu ve dvě hodiny ráno, přestože zbývalo jen dolepit okřídlená kola a doplnit do strojovny dva barely s vodou pro případ úniků z chladicího okruhu. Krátce před pátou ranní lokomotiva po půlroce přejela vlastní silou hranice depa. Již po příjezdu do Libuně však vyplavala na povrch první a největší závada. Z odvětrání klikové skříně motoru na střeše se nadměrně odpařovala voda. Během dne se situace nezlepšila, přičemž hladina okruhu klesla o pár desítek litrů. S výjimkou toho měla akce hladký průběh, za což patří poděkování zaměstnancům ČD Cargo a taktéž i zúčastněným fotografům, bez kterých by se „třistaosma“ nesvezla a kteří navzdory nepřejícímu počasí dorazili v hojném počtu. Po příjezdu do depa byl odebrán vzorek oleje a jeho rozbor potvrdil kromě výrazně překročeného obsahu vody také nadměrnou přítomnost pevných částic. V dalších dnech následovalo vypuštění vodního okruhu a hledání cesty, kterou se voda do oleje dostává. Příčinou, jak se později s ulehčením ukázalo, byla závada na hlavním vodním čerpadle. Tou dobou již klepala na dveře druhá jízda, tentokrát se zvláštním vlakem po znovuotevřené trati do Mšena. Na





výměnu však ještě čekala celá olejová 600kilogramová náplň dieselu, která spolu s odkalením záchytné vany byla při pokažené plnicí pumpě pikantním počinem. Noc před akcí pak byla ještě napjatější než před první jízdou, neboť mašina při večerním oživování několikrát samovolně stopla, a tak nezbylo, než… …se pomodlit a na druhý den vyrazit. Ráno se ještě během návozu lokomotivy do Kolína dovypařil odvětráním zbytek vody z oleje. Po celý den si „třistaosmička“ jinak spokojeně vrněla a bezmála 400 km jízdy zvládla zcela bez obtíží. V současných mrazech odpočívá v depu připravená k okamžité akci. Pro letošní rok bylo touhou pořídit k ní sestřičku 753.016. S tou se „třistaosmička“ v Turnově krátce potkávala na počátku 90. let, než odešla do Krnova. Mohykán 753.016 v Turnově odjezdil dalších více než 10 let, prak-



Nahoře: **Na sklonku 80. let bylo PLD Turnov plné dieselových lokomotiv. Více než desítkou kusů zde byla zastoupena každá z řad T466.0, T478.3 a T679.1. "Pilštyky" ovládaly nákladní vozbu, především na rameni do Liberce a u Mn vlaků. "Brejlovce" dominovaly na osobních vlacích, nejvíce na trati do Prahy a "sergeje" držely otěže nákladních vlaků do Nymburka a také Všetat. Noční záběr ze střechy rotundy zaznamenal na točně T478.3308 s pozadím neznámého "sergeje" někdy v roce 1988.** Foto: František Raimund

Dole: **Toho času brněnská "nulka" 750.308 s R 664 u Vysokých Popovic dne 9.12.2001.** Foto: Tomáš Paška

ticky až do konce provozu depa pod ČD. Jednání s NTM o lokomotivě však byla neúspěšná vzhledem k absenci plnohodnotné náhrady v podobě jiné 753 a vizi NTM vystavovat v budoucnu 753.016 jako neprovozní na „Masaryčce“. Rok 2016 tak za Spolek pro ochranu železnic obveselí 750.308 samotná. Na úspěšnou "pískovnu" by na jaře 2016 měl navázat nákladní fotovlak, který nevynechá žádnou ze zajímavých lokálek Českého ráje a okolí. Dále je v plánu například lákadlo v podobě účasti "třistaosmičky" na jízdách Železniční společnosti Tanvald 6. srpna 2016. Tou dobou lokomotiva již bude po oslavě svých 40. narozenin. Přejme jí vše dobré a na viděnou - s „třistaosmičkou“ v provozu :-)


ŠTRBA
218