

7/2011

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET

Nezdolné "bobiny" řady 140

Lokomotivy řady 750 v nákladní dopravě okolo Brna

Návštěvy řady 749 na Dobříšce a další kuriozity

Zamračeno na Protivínce



Tahákem aktuálního čísla je článek Martina Pospíšila o provozu veteránů na našich kolejích – řadě 140. O oblíbenosti "bobin" svědčí i obrázek od Václava Adama, který nakreslil na přání svého malého vnuka.

Obsah:









Vážení čtenáři.

Přicházíme k Vám s druhým, červencovým vydáním magazínu Provoz. Tříměsíční pauza od dubnového čísla zároveň volně předurčila periodicitu, s jakou bychom rádi do budoucna vycházeli.

V aktuálním magazínu se předně můžete potěšit s článkem o „bobinách“ od Martina Pospíšila. Archiv Marka Cermana, Luboše Šudáka a Tomášů Pašky a Řehůřka obrazově doplnil text o působení řady 750 Cargo na jižní Moravě. Seznámení s netradičním provozem pražských „zamračených“ přichystal Petr Zobal, který s pomocí Jana Hejzlara uzavírá pojednáním o stejné řadě tentokrát v akci na trati 200.

Děkujeme za Vaše převážně kladné ohlasy k dubnovému vydání a nabídky příspěvků či záběrů, určitě je rádi využijeme v dalších číslech. Připomínky pak směřovaly převážně k překlepům a špatnému pravopisu, což nás nutí otevřít zaprášená Pravidla… Na druhou stranu i trochu potěšily, protože připomínky jsou důkazem toho, že články opravdu někdo četl...

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

Přejeme Vám příjemně strávené léto roku 2011,

Petr Zobal, Jakub Sigmund, Marek Cerman.

Obrázek na titulní straně

Stroje 750.333+338 vedou 8. dubna 2011 manipulační vlak se zátěží z roženského podniku Diamo. Na snímku v zařezaném údolí Svratky pod Sokolí skálou projíždějí již šest let opuštěným nákladištěm Prudká, ze kterého odjížděly vozy s papírem tamější výroby. foto: Marek Cerman

Obrázek na zadní straně

Na souběhu tratí 340 a 342 bylo zachyceno s vyrovnávkou do Otrokovic šedozelené dvojče 750.277+103. Vlak se po spojce mezi Vlárou a Ferdinandkou blíží k zastávce Bzenec-Olšovec. foto: Marek Cerman



Nezdolné "bobiny" řady 140

Martin Pospíšil

Přestože se píše rok 2011 a od výroby prvního typu elektrické lokomotivy na stejnosměrný napájecí systém 3000V uplynulo již neuvěřitelných 58 let, lze se s dnes již legendárními bobinami stále na českých a slovenských kolejích setkat.

A rozhodně nejde o pouhé záskoky za lokomotivy modernějších řad jako před několika lety. Atraktivitu těchto lokomotiv navíc zvyšuje fakt, že žádná z nich nebyla dosud opatřena novým firemním schématem, pouze logy na bocích skříně, která příliš nenarušují celkový vzhled. Když byla v roce 2006 pro nadbytečnost odstavena většina zbylých bobin na Slovensku, nebyly tyto stroje sešrotovány, ale odprodány dalším zájemcům. Kromě Polska se dostalo několik lokomotiv i k soukromým dopravcům do Čech a na Slovensko.



25.května 2011 vezou 140.067 a 058 společnosti Regio Rail po impozantním viaduktu nad vodní nádrží Ružín nedaleko stejnojmenné zastávky prázdné uhláky do Čadce. V pozadí je majestátná Bokšovská skala.

SŽDS

Jediná „nulková bobina" 140.076 společnosti SŽDS dostala velmi neobvyklý vínovokrémový nátěr, který v podstatě zachoval původní barevné schéma. Lokomotivu můžeme spatřit několikrát do měsíce v čele cisternových vlaků mezi stanicemi Haniska při Košiciach a Horní Lideč, kterými se dopravuje do stanice Lhotka nad Bečvou dehet a benzen. V zimních měsících se objevuje i na uhlí z Horní Lidče do Vrútek.

Přípřež strojů 140.076 a 121.004 společnosti SŽDS vracející se 10.11.2010 s prázdnými "wapkami" ze stanice Vrútky se blíží k žst. Varín.



ODOS

K této společnosti se postupně dostaly stroje čísel 140.042, 062, 079 a 087. Na stroji 140.042 byl obnoven zelenozelený nátěr, ostatní lokomotivy mají původní lak. V letošním grafikonu jsou opět používány bobiny 140.062 a 087 spolu s šestikoláky na přetahy mezi Bohumínem-Vrbicí a polskými Chalupkami. Některé vlaky jsou vedeny až do stanic Ostrava hl.n., Ostrava-Kunčice případně Třinec. Dále vozí uhlí z Petrovic u Karviné do elektrárny v Dětmarovicích. Pro ucelené soupravy drátů do Kralup nad Vltavou se již dnes převážně využívají šestikoláky řady 182. Zbylé dva stroje 140.042 a 079





byly naposledy pronajaty slovenskému dopravci Lokorail, kterému sloužily převážně k vozbě uhlí z přechodové stanice Horní Lideč do Žiliny. Stroje byly poté odstaveny nějaký čas ve Střelicích u Brna a po opravě slouží dopravci Loko trans.

nahoře: **Dvojice lokomotiv 140.076 a 121.004 SŽDS se blíží v podvečer 7. července 2011 ke stanici Turany se soupravou kotlů Pn 48732 do Lhotky nad Bečvou.**

uprostřed: **Mrazivého 17. prosince 2010 čeká stroj 140.062 v čele Pn 42275 s černým uhlím do Hanisky při Košiciach na odjezd z Chalupek.**

dole: **"Bobina" 140.087 opouští dne 7.3.2011 se směskou Pn 45205 do Ostravy pohraniční stanici Chalupki.**





nahoře: **Pn 145205 s kombajny do Ankary v čele s 140.087 se poslední březnový den roku 2011 blíží ke svému cíli v Ostravě hl.n.**

uprostřed: **17. prosince 2010 přejela 140.062 s Pn 42275 hraniční most přes řeku Odra a blíží se k odbočce Pudlov.**

dole vlevo: **"Bobina" 140.062 odjíždí 25.9.2010 z Dětmarovic s Mn 90225 s prázdnými Wapy od slínku do Petrovic u Karviné.**

dole vpravo: **Lokomotiva 140.042 pomáhá 8.4.2010 ve stoupání za Horní Lidčí na postrku vlaku Pn 48707 společnosti Lokorail se sklářským pískem do Nemšové.**







Loko trans

Začátkem letošního roku převzal Loko trans vozbu vlaků s polským koksem do rumunské stanice Malina ve městě Galati, pro koncern Arcelor Mittal (nedaleko ocelárny jsou dva technologické rybníky nazývané Malina Nord a Malina Sud). Lokomotivy dopravce zajišťují jízdu těchto vlaků v trase Chalupki (Petrovice u Karviné) – Kúty. Stroje 740.870, 742.616 a 627 v polovině letošního dubna doplnily bobiny 140.042 a 079. A není divu, neboť se jedná až o čtyřicetivozové soupravy o hmotnosti přesahující 2500 t! Doplňkovým výkonem těchto strojů je přeprava cisteren do cílové stanice Bratislava. K přepřahu dochází buď ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště, nebo v nedaleké stykové stanici Nedakonice. Nejčastěji jezdí přípřež bobin, ale ani kombinace 140+742 není neobvyklá.





nahoře: **V čele prázdných uhláků z Rumunska (Pn 244810) přijíždí 140.042 a 140.079 dne 26.5.2011 do stanice Ostrava - Mariánské Hory.**

uprostřed vlevo: **Po předjetí pendolinem pokračují slunečného dne 26.5.2011 lokomotivy 140.079 a 140.042 v čele loženého Pn 44821 ze stanice Polom.**

uprostřed vpravo: **Po nesprávné koleji se blíží 20.5.2011 Pn 44821 s bobinami 140.079 a 140.042 do stanice Přerov.**

dole: **Poslední květnový den letošního roku přejíždí stroje 140.042 a 140.079 v čele Pn 44821 viadukt u Hranic na Moravě.**





ZOS Zvolen

Firma ZOS Zvolen v roce 2008 odkoupila poslední tři stroje 140.045, 058 a 067 provozované v osobní dopravě státním dopravcem ZSSK. Tyto bobiny byly předtím tzv. polonizovány (upraveny na provoz na sítích PKP) a byly používány na vozbu rychlíků mezi Žilinou a Katowicemi. Poté, co tato vozba skončila (paradoxně se na těchto vlacích v jednom grafikonu objevily v úseku Katowice – Zwardoň dokonce české polonizované peršingy), se lokomotivy ještě nějakou chvíli objevovaly na osobních vlacích mezi Žilinou a Košicemi, než byly po najetí předepsaného počtu kilometrů odstaveny (058 dokonce předčasně). Z důvodu nedostatku financí byly lokomotivy odprodány společnosti ZOS Zvolen, která tyto stroje opravila a opatřila původním lakem. Vzhledem k hospodářské krizi pak čekaly téměř dva roky na svého dalšího dopravce.

Regio Rail

Fotografy možná nejsledovanějšími vlaky na Slovensku jsou v současnosti soupravy koksu mezi stanicemi Čadca a Čaňa, pro které si tento dopravce pronajal bobiny 140.058 a 067 od ZOS Zvolen. Cílovým místem těchto vlaků je opět stanice Malina v Rumunsku. I když tyto dvě bobiny byly upraveny na provoz ve dvojčlenném řízení, nestačí jejich společný výkon na přejezd štrbské rampy, neboť hmotnost vlaků přesahuje 2100 t. Proto v praxi dochází k dělení soupravy ještě před stoupáním buď v Ružomberku, nebo v Liptovské Teplé. Poté, co se bobiny strojově vrátí pro zbytek vlaku, se vlak zpravidla ve Svitu opět spojí a pokračuje dále do stanice Čaňa. V případě neschopností bobin zaskakují na těchto vlacích stroje 121.004 a 068 společnosti SŽDS.

Závěrem lze dodat, že během května byly odstaveny z provozu (podobně jako loni) všechny lokomotivy řady 121 provozované dopravcem ČD Cargo, které jsou paradoxně cca o tři roky mladší než bobiny řady 140. Přesto by fotografové neměli s návštěvou

nahoře: **19. 5.2011 přejíždí netradiční přípřež strojů 140.042 a 742.616 v čele Pn 244821 společnosti Loko trans viadukt u Jezernice.**

uprostřed: **Dvojice 140.079 a 140.042 v čele Pn 42263 čeká 26.5.2011 na odjezd z přechodové stanice Chalupki.**

dole: **Kupovitou oblačností zataženou Štrbou projíždí dne 25.5.2011 s druhým dílem koksu 140.058 a 067.**







daných lokalit váhat, stačí si vzpomenout na dřívější provoz lokomotiv 140.042, 062 a 076 u dopravce SŽDS, kde se nejprve začalo spekulovat o pronájmu několika Herkulesů ze zahraničí, aby nakonec vozbu logistických vlaků mezi Mladou Boleslaví a Čopem ukončila prakticky ze dne na den světová ekonomická krize a propad kurzu mezi českou korunou a ukrajinskou hřivnou.

Bohužel není stále ještě dořešen osud první vyrobené bobiny 140.001 společnosti ZSCS, která je již od konce roku 2008 odstavena v žilinském depu. Nezbývá, než doufat, že se i prototypová bobina ještě někdy podívá vlastní silou na trať.

nahoře: **Malebným údolím Hornádu nedaleko zastávky Veľká Lodina projíždí dne 25.5.2011 v čele „Maliny“ stroje 140.058 a 067.**

dole: **Prototypová 140.001, zapůjčená pro nedostatek provozuschopných peršingů v Košicích do osobní dopravy, se zrcadlí 21.10.2008 ve vodách krpeľanské nádrže v čele Os 7806 z Košic do Žiliny. Tehdy se jednalo o jeden z jejích posledních výkonů.**





Lokomotivy řady 750 v nákladní dopravě okolo Brna

Marek Cerman a Tomáš Paška

Po oddělení nákladní dopravy od ČD, a.s. a vzniku dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s. nezůstala na jižní Moravě žádná „velká“ motorová lokomotiva určená pro nákladní vozbu. Tíha veškeré nákladní dopravy v nezávislé trakci ležela na strojích řad 731 a 742.

Na podzim roku 2008 ale začaly dodávky nově rekonstruovaných lokomotiv řady 753.7 do SOKV Ústí nad Labem a brejlovce řady 750 z této oblasti se díky tomu staly nadbytečnými, což umožnilo jejich přesun z dosavadních působišť do SOKV Ostrava, které je využívá pro vozbu nákladních vlaků především v okolí Hradce Králové a Brna. My se dnes zaměříme na výkony řady 750 ČD Cargo na jižní Moravě.

Jako první se na jihu Moravy objevilo koncem září 2009 dvojče 750.103+277 a vzápětí bylo nasazeno do provozu v Maloměřicích. V případě těchto strojů se vlastně jednalo o jejich návrat, neboť oba stroje před odčleněním osobní a nákladní dopravy společně sloužily v maloměřickém depu. S postupujícími dodávkami nových 753.7 do Čech přecházely na Moravu další 750; jejich ko-



nahoře: **Vlak, jaký je na Vláře k spatření zřídkakdy, se zdejší tratí projel 28. května 2010. Ucelená souprava 24 vozů Tadgs s kukuřicí o celkové hmotnosti 1800 tun směřovala ze Strážnice přes Brno do sasko-anhaltského města Zeitz. K výkonu byly vystaveny do čela stroje 750.333+103 a na postrk lokomotiva 750.163; na snímku se představují před Nesovicemi.** autor Tomáš Řehůřek

dole: **V ránu 22. dubna 2011 se těší pozornosti vyrovnávka 52071. Zde na obrázku stoupá k Brankovicím na vrchol trati ve výšce 280 metrů. Třicet vesměs prázdných vozů nedává dvojici „nulek“ 275+326 příliš práce.**



nahoře: **Půlkilometrový ocelový had se kroutí v jednom z mnoha oblouků mezi Nemoticemi a Bohuslavicemi u Kyjova. Pod taktovkou strojů 750.326+277 vlak Vn 52071 uhání osmdesátikilometrovou rychlostí, povolenou SJŘ. Zdejší úsek trati vede oblastí Ždánického lesa a není zde nouze o setkání s množstvím divoké zvěře, pro niž se dráha stala za léta jedním ze způsobů regulace.**



dole: **S Vn 52071 běží Vlárou „nulky“ 163+277. Fotoaparát je 25. května 2011 zvěčnil před Bohuslavicemi u Kyjova.** Autor: Luboš Šudák





nahoře: **Zastávkou Radostice zvoní dvanáctiválce dvojice 103 + 338, aby za malou chvíli utichly po dosažení vrcholu v 322 metrů dlouhém Prštickém tunelu. Za sebou mají zásilku topného oleje z kralupského Synthosu (dříve Kaučuk), kterou spolykají kotle dvou šestimegawattových turbosoustrojí v podniku Moravskoslezských cukrovarů v Hrušovanech nad Jevišovkou.**

dole: **Vyrovnávka do Otrokovic se v jinak pošmourném ránu sešla s úzkým pásem jasné oblohy. U Nevojic s ní 30. září 2010 jaksepatří zářilo dvojče 750.277+326.**

nečný stav v PP Břeclav čítá stroje inventárních čísel 103, 163, 275, 277, 333, 326 a 338. Původně bylo počítáno ještě se strojem 750.252, ten však nakonec předán nebyl. Všechny lokomotivy jsou udržovány v PP Břeclav, kde má jihomoravské cargo svůj hlavní stan, provozní ošetření nebo případné opravy lehčích závad jsou občas prováděny v maloměřickém osobním depu.

Původní velkorysé plány počítaly s nahrazením řady 742 „brejlovci“ na Pn vlacích mezi Břeclaví, Znojmem, Jihlavou a Havlíčkovým Brodem. Řada 750 měla vozit také štěpku ze Ždírce nad Doubravou a dále ovládnout nákladní dopravu na Vláře (s výjimkou manipulačních vlaků). Ve skutečnosti ale „nulky“, nově doplněné o možnost dvojčlenného řízení, brázdí jen tratě vycházející z Brna a jejich nasazení na Znojemsku bylo dosud jen ojedinělou záležitostí. Skutečně pravidelné výkony se týkají prakticky jen Vlárské trati. Dle momentální provozní potřeby se však cargo 750 objevují i na ostatních tratích v okolí Brna.

Směr východ

Jak už bylo zmíněno výše, pravidelné výkony mají „brejlovce“ víceméně pouze na Vlárské dráze, tedy od Brna na východ. Denně s výjimkou soboty vyjíždí jedno dvojče na vlaku Pn 62250 Brno – Otrokovice, námi sledovaná řada 750 ovšem tento vlak veze pouze do Kyjova, kde si předává zátěž s protijedoucím vlakem vedeným otrokovickým strojem řady 742. Vlak není pro fotografy příliš zajímavý - vyjíždí z Brna zpravidla dvě hodiny po večerníčku. Manipulace v Kyjově probíhá před půlnocí za hluboké tmy stejně jako návrat na vlaku Pn 62251 do Brna.

Dvakrát týdně vyjma zimního období jezdí ucelený vlak se sklářským pískem z Jestřebí určený do sklárny Vetropack Moravia Glass Kyjov a řada 750 jej vozí v úseku Brno - Kyjov. Ani tento vlak však není atraktivní pro fotografy, z Maloměřic obvykle vyráží nad ránem a vozí jej povětšinou dvojče od vlaku 62251, podle potřeby vypomáhá další lokomotiva na postrku. Do Brna se pak lokomotivy vrací bez zátěže, prázdné vozy po vykládce nejčastěji jezdí do Brna následující den na vlaku 62251 zmíněném v předchozím odstavci.

Jediným (ne)pravidelným vlakem jedoucím za světla je Vn 52071, jenž má za úkol odvážet na Ostravsko prázdné vozy shromažďované v maloměřickém seřaďovacím nádraží. Výkon na tomto vlaku je pro „nulky“ nejdálkovější – dvojče jej veze přes Kyjov a Bzenec, dále spojkou do Moravského Písku na Severní dráhu císaře Ferdinanda a pak pod dráty až do Otrokovic, kde se vlak přepřahá na stejnosměrnou elektrickou lokomotivu. Motorové dvojče se pak vrací stejnou trasou pod číslem 60240 do Brna, ovšem v drtivé většině případů bez zátěže. Vlak 52071 by měl „papírově“ jezdit denně od úterka do soboty, ve skutečnosti bývá zaváděn dle potřeby, obvykle jednou či dvakrát týdně. Historii nasazení od března





nahoře: **Slabá chvíle dolehla 21. dubna 2011 na „krokodýla“ u vlaku Sp 1726. Od Kyjova ho proto do Brna svezlo dvojče 750.333 + 750.338, vracející se z Otrokovic. Na snímku sjíždí hodinu opožděný vlak od Brankovic k Nesovicím.**

uprostřed: **Zářezem trati 340 za Kyjovem projíždí 27. ledna 2010 na zdejší poměry nezvyklá zátěž - odklon relace Brno – Ostrava, vedený přípřeží lokomotiv 750.103 a 750.333. V následujících měsících se z netradiční podívané stane zavedený, byť nepravidelný vlak.**

rem na Střelice jezdí jen mimořádně. Může se v případě větší zátěže objevit na manipulačním vlaku do Náměště nad Oslavou (vzhledem ke sklonovým poměrům je už při hmotnosti vlaku nad 350 tun nutné nasazení dvou lokomotiv). Ojedinělou záležitostí jsou pak transporty energetických transformátorů. Ty jsou přepravovány v poslední době zejména v souvislosti s běžícím projektem „Využití projektových rezerv bloků JE Dukovany“. Blokové transformátory pro dukovanskou elektrárnu rekonstruuje (v šesti kusech), resp. zcela nově vyrábí (3 ks) plzeňská firma ETD Transformátory. Z Plzně se transformátor o dopravní hmotnosti 185 tun převáží v hlubinném, 24 nápravovém voze. Diesely, které máme v hledáčku, se přepravy účastní mezi Jihlavou a Rakšicemi. Malá zajímavost se týká další zásilky pro JE Dukovany. Z areálu firmy Brush Sem, který nalezneme v Plzni na-

2011 najdete v tabulce.

Z mimořádných výkonů "brejlovců" na Vláře zmíníme například ucelené vlaky s obilím ze Strážnice nebo Kyjova, občasné nasazení na manipulační vlaky do Bučovic a zpět, nebo dokonce postrk tohoto manipuláku v případě překročení normativu pro plánovanou „špagetu“ 731.

Směr jih a západ

Na tratích 240 a 244 se už s pravidelnými Pn vlaky nesetkáme, neboť zátěž mezi Brnem a Znojmem od začátku platnosti GVD 2010/11 vozí vlaky nově trasované přes Břeclav. Řada 750 tedy z Brna směproti sídlu ETD Transformátory oddělený tratí 180, vyjíždí pak na 11 nápravách náklad těžký 184 tun. Doprava rekonstruovaných statorů alternátorů je ovšem realizována na podvalníku s tahačem M.A.N. po silnici.

Na trati do Hrušovan nad Jevišovkou jsme mohli dvojčata spatřit v čele vlaků s kamenivem z rakšického kamenolomu, v přítomném i budoucím čase lze hovořit o jízdě přetěží z Brna do Znojma – jde zejména o ucelené soupravy se dřevem směřující do Rakouska. Třikrát do roka pak jezdí cisternový vlak s topným olejem pro cukrovar v Hru-



nahoře: **U poslední přepravy transformátoru z Plzně do Rakšic figurovaly dne 13. října 2010 stroje 750.277+326. Dopravu 610 tun těžkého vlaku s břemenem pro čtvrtý elektrárenský blok JE Dukovany převzaly „nulky“ ten den mezi Jihlavou a Rakšicemi. Snímek pochází od Kralic nad Oslavou.**

dole: **Bezmála 1400 tun těžký vlak Pn 62218 s „brejlovci“ 750.326+277 přejíždí impozantní Ivančický viadukt u Moravských Bránic. Souprava čítající 23 vozů ložených dřevem převážně z Rychlebských hor směřuje do Rakouska ve dni 14. března 2011.** Autor: Tomáš Paška







nahoře: **S druhým vlakem rudy z první doraziví dvacetivozové várky se protahuje grafikonovým okénkem lokálky číslo 262 tandem lokomotiv 750.275 + 750.326. Za Skalicí, odkud snímek pochází, začíná vlak pozvolna stoupat, aby zakrátko před Boskovicemi obě lokomotivy plně využily na 750 tun těžkou soupravou svoji tažnou sílu.**

dole: **Mezi Lubenským a Níhovským tunelem projíždí Mn vlak s lokomotivami 750.338+333. Soupravu tvoří převážně výsypné vozy Faccs, které směřují do Vlkova, kde budou naloženy granitem z nedalekého ořechovského lomu.** Autor: Luboš Šudák

šovanech.

Směr severozápad

Jinými vyjížďkami brněnských nákladních „nulek“, jež opět řadíme na seznam mimořádností, jsou manipulační vlaky do Rožné a Vlkova u Tišnova. Na nich se může objevit jediná lokomotiva v případě náhrady za plánovanou řadu 742, anebo dvojče, je-li plánována větší zátěž. O ní lze hovořit především v souvislosti se zásobováním podniku Diamo Rožná, který odebírá chemikálie potřebné pro loužení zde těžených uranových rud. Ze seznamu výkonů nelze pak vynechat odvoz samotného zpracovaného uranu. K němu dochází 2x až 3x ročně; naposledy se tak stalo 15. března 2011 za účasti stroje 750.326.

Směr sever

Sem spadá hlavní trať směřující přes Blansko do České Třebové a odbočná trať 262, které brněnské cargo obhospodařuje po Letovice, resp. Velké Opatovice. Řada 750 se zde několikrát objevila na manipulačním vlaku místo nedostatkové lokomotivy řady 731. Do kategorie extra patří ucelené vlaky s železnou rudou pro šamotku ve Velkých Opatovicích. Zásilka jezdící několikrát ročně pochází zpoza polárního kruhu, ze švédské těžební lokality u ledového města Kiruna. Na místo určení se dostává lodí přes Baltské moře do polského přístavu Štetín a odtud železnicí přes lichkovský přechod do ČR a po hlavní trati do Skalice nad Svitavou. Zde už se dostanou ke slovu stroje s kulatými okýnky, které přivezou rudu do cíle. V letošním roce se první přeprava uskutečnila na začátku května. Čítala celkem 39 ložených vozů Eas polské správy. Do Česka vlak dorazil nadvakrát a každou soupravu bylo ještě nutné znovu rozdělit ve Skalici nad Svitavou. Dvojče brejlovců se tak chopilo vždy nejvýše desetivozové soupravy. Jmenovitě se v čele vlaků s rudou činily 6. května 2011 lokomotivy 750.275 + 750.326 a o dva dny později pak 750.103 + 750.277.

Lokomotivám 750 pod Hády zbývá popřát do dalšího působení co nejvíce racionálně najezděných kilometrů, tedy takových, které se natočí s vytíženými vlaky na tratích s horší propustností, kde „nulky“ náležitě uplatní svůj výkon.

Neoznačené foto: Marek Cerman



Návštěvy řady 749 na Dobříšce a další kuriozity

Petr Zobal

V několika květnových dnech roku 2011 se bylo možno setkat v úseku Vrané nad Vltavou – Dobříš s lokomotivami řady 749 na osobních vlacích. V dřívější době běžný jev se stal vzácností pouze pro případy mimořádně vystavených souprav nebo z oběhových důvodů.

V sobotu 14. května se blízko Dobříše konalo jedno ze základních kol skautské soutěže – Svojsíkova závodu. V pátek večer byl proto posílen Os 19013 soupravou 749 + 4xBmto a nemalý počet fotografů dal přednost dokumentaci této mimořádnosti před semifinálovým zápasem mistrovství světa v ledním hokeji, kde se český národní tým utkal se Švédskem. Pátek třináctého byl sice smolný pro českou reprezentaci, ale při focení „nostalgické“ soupravy přinesl několik zajímavých úlovků, včetně návratu z Dobříše na Os 19016. Vozbu vlaku s mírným zpožděním zajistil stroj 749.006. Když se pak skauti vraceli na



nahoře: **Na pátek 13. 5. byla vzhledem ke konání skautského závodu v okolí Dobříše objednána kapacitní posila vlaku Os 19013 v podobě mimořádného nasazení čtyř vozů Bmto. O přepravu se postaral stroj 749.006. Na záběru vlak s mírným zpožděním opouští stanici Měchenice.**

dole: **Další záběr dokumentuje Os 19013 již před cílem cesty, krátce po odjezdu ze stanice Malá Hraštice.** Foto: - reg-



konci víkendu zpět, stanula na posilovém obratu Os 19057/19060 již za méně příznivého počasí lokomotiva 749.107.

O týden později v sobotu 21. května pak zapříčinily návštěvu řady 749 na „Dobříšce“ okolnosti obratu soupravy, když byla u příležitosti Tankového dne v Lešanech posílena kapacita vlaků v úseku Vrané nad Vltavou – Čerčany na trati 210. A byla to vskutku výjimečná, až nepochopitelná návštěva. Jízdní řád na „Pacifiku“

nahoře: **O týden později, v sobotu 21. 5. 2011, se výjezd ze stanice Měchenice podstatně proměnil. Místo, které teprve nedávno objevil fotograf Petr Čejchan, bylo tentokrát již velmi slušně zaplněno. Počasí bylo velmi nejisté a právě probíhající těžba dřevní hmoty umožnila záběr ještě více otevřít. Přesto nebyla naděje, aby se 7 vozová souprava Os 19059 v čele se strojem 749.264 ukázala v celé své délce.**

dole: **Zpoždění obratového Os 19064 zapříčinila mimo pozdního příjezdu soupravy manipulace při jejím krácení. Překročený normativ délky osobního vlaku, který nevadil při jízdě na Dobříš, se řešil odvěšením dvou vozů Bc (vozy byly další den staženy do depa Sv 119090). Přestože se od jihu blížila bouřková oblačnost a zapadající slunce bylo již hodně nízko, zalilo posledními paprsky záběr na 5 vozovou netradiční soupravu, v úseku Nová Ves pod Pleší – Mníšek pod Brdy.**



byl narušen řadou zpoždění, a proto nebyl pravděpodobně při obratu na pražském hlavním nádraží čas odpojovat vozy, v důsledku čehož se na „Dobříšku“ vydala jako Os 19059 souprava sestavená z šesti lehátkových Bc a jednoho patrového Bmto o celkové délce cca 180 m, v čele se strojem 749.264. Obrat (Os 19064) na Dobříši se však zpozdil kromě pozdního příjezdu také z důvodu odvěšení dvou vozů Bc v koncové stanici. Tento málo pochopitelný počin vyvolal další návštěvu „zamračené“, tentokrát 749.260, která následující den mimo pravidelné vlaky stáhla z Dobříše dva zbývající vozy. Mimořádný vlak, který nebyl určen pro cestující, mohl snad udělat radost pouze vybraným fotografům. Především však byl ukázkou svérázného umění některých zaměstnanců Českých drah.

Kuriozity

I v letošním roce probíhá humanizace vozového parku Český drah. Mimo nákupu nových vozů je humanizace, resp. polidštění vozů dalším způsobem, jak zvýšit kvalitu cestování. Kromě nové podlahové krytiny, nových potahů sedadel a dalších úprav interiéru je součástí omlazovací kúry také opatření vozu novým barevným schématem z dílny grafického studia Najbrt. Do programu je zapojena také firma Janoza CZ, která si pronajala lakovnu v bývalém závodu Siemens v Praze-Zličín. S náležitostmi ČD pak probíhá přístavba vozů na lakování i jejich následný odvoz.

Na 24. května 2011 byla naplánována přeprava šesti historických vozů Bam z odstavného nádraží Praha Jih do Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Protože bylo zároveň nutno z Prahy na poslední cestu do kovošrotu v Kladně-Dubí vypravit dva vyřazené vozy B, byl vlak z Prahy-Buben veden po trati 091 do Kralup a dále po trati 093 přes Kladno-Dubí na Kladno, odkud již vlak pokračoval přirozenou cestou do Lužné u Rakovníka. V DHV Lužná u Rakovníka byl odstaven i stroj 749.146.



nahoře: **Převoz šesti historických vozů Bam z Prahy odstavného nádraží do Lužné u Rakovníka se z důvodu přivěšení dvou zrušených vozů B, které směřovaly do kovošrotu v Kladně-Dubí, uskutečnil přes Kralupy nad Vltavou. O vozbu Sv 109813 se při odjezdu ze stanice Brandýsek postaral 24.5.2011 stroj 749.146.**

dole vpravo: **Z Kladna-Dubí po odvěšení dvou zrušených vozů pokračoval vlak jako Sv 101286 do Lužné u Rakovníka. V pravé poledne byl zachycen v čele s 749.146 při odjezdu z Kačice.** Foto: Michal Seidl

dole vlevo: **Přepravy čerstvě nalakovaného vozu z lakovny v Praze-Zličíně se ujal dne 30.12.2010 stroj 749.162. V čele Sv 119955 byl zachycen při vjezdu do stanice Rudná u Prahy, na cestě na odstavné nádraží Praha Jih.**





Zamračeno na Protivínce

Jan Hejzlar a Petr Zobal



„Stříbrné větry“

Když se po rychlíku Bezdrev (od roku 2002 veden motorovými vozy) završila v roce 2008 i existence sezonního rychlíku Otava, zdálo se, že trať č. 200 ze Zdic do Protivína osiří od provozu větších dieselů. Osud tomu však chtěl, že se hned v následujícím GVD po trati začaly prohánět vlaky vedené řadou 749 v nebývalé intenzitě a dá se říct, že až do počátku roku 2011 zde zažívaly svou labutí píseň.

Co tomu předcházelo? Jednak v letech 2006-2008 v úseku Zdice – Protivín proběhla racionalizace tratě, při níž došlo k instalaci nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. I když se po bouřkách nebo dalších výkyvech počasí na trati 200 často setkáváme s mimořádnostmi typu porucha zabezpečovacího zařízení způsobená klimatickými vlivy, jedná se většinou o krátkodobá omezení. Na druhou stranu trať „omládla“, dálkové řízení ze stanice Březnice umožňuje i noční provoz (provoz není závislý na výluce služby dopravních zaměstnanců) a její atraktivita opět o něco stoupla.

Hledal se nový koncept využití „Protivínky“ pro dálkovou osobní dopravu. Měl umožnit rychlé a pravidelné spojení po ose Praha – Beroun – Příbram – Písek – Strakonice, až později převládl směr do Českých Budějovic. Uvažovalo se o rych-

nahoře: **I přes stáří a technický stav strojů 749 nebyly neschopnosti a následné přípřeže příliš častou událostí. 10.4.2011 zaskakuje nedaleko zastávky Rejkovice budějovický stroj 749.100 za nečinnou 749.256, v čele R 1252.** Foto: Jan Hejzlar

dole vlevo: **V čele R 1246 se dne 9.10.2010 představuje lokomotiva 749.121, když projíždí úsekem Lochovice - Rejkovice.** Foto: Jan Hejzlar

dole vpravo: **Další přípřež obstaral rudý budějovický stroj 749.252, když 28.11.2009 zachraňoval na přípřeži 749.180 rychlík 1247 z Budějovic. Před chvílí vyrazil ze stanice Čížová.**

líkových spojích ve dvouhodinovém taktu.





Dalším střípkem do mozaiky zrodu rychlíků Praha – České Budějovice přes Příbram se staly rozsáhlé stavební práce na IV. železničním tranzitním koridoru, obsahující zdvoukolejnění a přeložky trati, což obnášelo značná omezení provozu na trati Praha – České Budějovice, včetně dlouhých nepřetržitých výluk. Pohled se tak opět přesunul o něco západněji, na trať č. 200.

Omlazené vedení Českých drah, zejména tehdejšího odbor rozvoje, kam přestoupili zaměstnanci z železniční divize firmy Connex, tehdy plánovalo pro trať Praha – Kladno a „Protivínku“ nasazení moderních motorových dvouvozových jednotek řady 642 (Desiro). Ty byly, na rozdíl od ostatních motorových vozů a jednotek ČD, schopny zajistit dodržení požadovaných systémových jízdních dob. Jak to bývá v České republice zvykem, koncept se nepodařilo dotáhnout, vleklo se výběrové řízení na jednotky 642, napřed na jejich nákup, potom na pronájem, aby nakonec jako provizorní řešení vzniklo nasazení poněkud groteskních náhradních souprav tvořených strojem 749 se dvěma rychlíkovými vozy. Tyto soupravy disponovaly na rozdíl od dostupných motorových vozů značným přebytkem trakčního výkonu a v tomto ohledu garantovaly splnění jízdních dob.

Zatímco jízdní doba rychlíku Praha – České Budějovice přes Tábor činí při vzdálenosti cca 170 km 160 minut (nutno podotknout bývá dodržena, i když je v části trasy náhradní autobusová doprava), spojení přes Příbram při vzdálenosti 190 km vychází asi o 20 minut delší. V prvním roce provozunových rychlíků na trati 200 (GVD 2008-2009) bylo zavedeno 9 párů vlaků, o provoz se starala hnací vozidla řady 749 v turnusové skupině 709 PJ Praha Vršovice. Turnusová potřeba činila 5 lokomotiv, průměrný denní proběh byl potom 630 km, což byla pro téměř 40 let staré stroje pořádná porce. Pro vozbu bezejmenných rychlíků, kterým se zažily přezdívky „Stříbrný vítr“ (podle díla písecké občana Fráni Šrámka) nebo „Švejk“ (podle trasy pochodu hlavní postavy díla Jaroslava Haška), bylo nutno do DKV Praha redislokovat zamračené z Liberce a pro GVD 2009-2010 i z Olomouce, aby doplnily pražskou flotilu. Na trati se tak objevily







nahoře: **Jedním z mnoha sakrálních motivů v blízkosti Protivínky je kostel sv. Jana Křtitele v osadě Stražiště. Spolu s ním byl v úseku Dobrá Voda u Březnice - Myslín zachycen 9.2.2011 R 1248 pod vedením stroje 749.039.**

uprostřed: **Za zastávkou Dolní Ostrovec vznikl záběr R 1248 do Českých Budějovic, kde se v čele na čele dvouvozové soupravy představuje 29.10.2010 budějovický stroj 749.051.** Foto: Jan Hejzlar

dole: **S dominantou v podobě kostela Nejsvětější Trojice v Hluboši přijíždí do stanice Bratkovice 27.2.2010 R 1250 v čele se strojem 749.253.** Foto: Jan Hejzlar







takové pestrobarevné perly jako 749.121, 749.258 nebo 749.264.

Není účelem článku hodnotit komerční úspěch těchto rychlíků, rozhodně se však nejedná o kasovní trhák. V dalších letech došlo k redukcím některých spojů, z nichž část jezdí pouze v pracovní dny, jiné v sobotu, první ranní spoj není výchozí z Českých Budějovic, ale z Březnice apod. Na druhou stranu bývají soupravy během letních prázdnin posíleny o jeden vůz a vrátily trať 200 mezi rychlíkové.

Ve vozbě Švejků se v průběhu tří let vystřídaly desítky lokomotiv řady 749, např. 749.006, 008, 011, 018, 039, 102, 107, 121, 146, 162, 170, 180, 181, 182, 218, 240, 244, 253, 254, 258, 260, 264, 751.004, ale i náhrady v podobě budějovických strojů 051, 100, 252, 256, 262, 263 apod., kapitolou samo pro sebe je nasazení pomeranče T669.019.

Labutí píseň řady 749 dohrála na přelomu let 2010 a 2011, kdy byla pro vozbu Švejků vytvořena nová čtyřdenní turnusová skupina s potřebou 4 lokomotiv řady 750.7 ve slušivém korporátním modrobílém nátěru dle grafického návrhu studia Najbrt. Od té doby se s řadou 749 v osobní dopravě na „Protivínce“ setkáváme pouze při náhradách a mimořádnostech.

Protivínka ve znamení odklonů

Nákladní dopravu na trati 200 zajišťují především stroje řady 742 z PP Beroun a PP Protivín. Obsluhu tvoří Mn vlaky (88531/2 – Protivín – Březnice a 85350/1/2 Tochovice – Příbram – Jince), předávacím místem je stanice Březnice. Do stanice Březnice je dále Mn vlaky směřována zátěž na a z lokálek do Blatné a Rožmitálu pod Třemšínem. Dále je zde provozován Pn 65810 Beroun – Březnice a Pn 68511 Březnice – Beroun. Dále ucelené uhelné vlaky pro teplárnu Příbram (Pn 66560, 67570)

V roce 2010 byla na „dvoustovku“ přesunuta vozba vlaků se struskou pro společnost Voest Alpine do Prahy Radotína a v roce 2011 pak i doprava sulfátů z Lenzingu do Rakovníka, pro které bylo turnusováno dvojče řady 749, resp. 751 z SOKV České Budějovice. Vlaky jsou po trati 200 vedeny v podvečer, resp. v noci; struska (Pn 47584) dvakrát týdně – v úterý přiveze plnou soupravu (z Protivína s postrkem) do Radotína, aby ná-

Následuje několik zimních záběrů z Protivínky.

nahoře: **Do stanice Březnice se v mrazivém ránu, krátce po rozplynutí mlhy, blíží 30.12.2010 v čele třívozového R 124x stroj 749.107.**

uprostřed: **S kostelem sv. Jakuba Většího, dominanty obce Čížová, byl zachycen 21.2.2010 stroj 749.240 jak vede R 1246 do Českých Budějovic k obci Krašovice.**

dole: **Úsekem Dobrá Voda u Březnice – Březnice projíždí 29.1.2011 rychlík 1249 směřující v čele se strojem 749.008 do Prahy.**



10. dubna 2011 se na Protivínce „vydařily“ dvě přípřežní dvojice. Druhou z nich tvořily v čele R 1250 do Českých Budějovic stroje 749.146 a 252. Na snímku opouštějí zastávku Rejkovice.

sledující večer (Vn 47551, ve středu) odvezla prázdnou soupravu. To se opakuje v pátek a v sobotu. V pondělní noc pak stejné dvojče podniká výlet do Berouna tentokrát se soupravou „Lenzingů“ (Rn 48506) a v úterý brzy ráno se pak navrací do Českých Budějovic s prázdnou soupravou (Rn 48507). V červenci 2011 nahradila na těchto výkonech stroje 749/751 řada 753.7, když byly 3 kusy redislokovány z PP Kralupy nad Vltavou do SOKV České Budějovice.

Vítaným zpestřením v nákladní dopravě po Protivínce je odklonová vozba po dobu nepřetržitých výluk na souběžných tratích. Převážně se jedná o odklony Pn České Budějovice – Beroun z trati 220. Ty se uskutečnily v několika kampaních, jak v loňském (březen, květen, říjen), tak letošním roce (květen, červen). Jedná se o dva páry vlaků, předěl tvoří střídání dvanáctihodinové směny strojvedoucích v Protivíně okolo 6. hodiny ranní. Zde také dochází k přepřahu lokomotiv závislé a nezávislé trakce. Ranní odklon tak většinou vyráží z Protivína typicky mezi 7. a 8. hodinou a do Berouna přijíždí mezi 10. až 11. hodinou. Kolem poledne pak z Berouna vyráží odklon do Protivína, v cíli cesty bývá mezi 14. až 16. hodinou. Po vystřídání vyráží z Protivína druhý obrat mezi 18. až 20. hodinou, návrat z Berouna se uskutečňuje již v hluboké noci. V neděli je veden pouze noční obrat s tím, že vyráží v dieselové trakci již z Českých Budějovic. Vozbu odklonů v letech 2010 a 2011 zajišťovaly







stroje řady 742, 749 nebo 751, vždy ve dvoučlenném řízení.

Nejčastějším návštěvníkem na trati v čele odklonů bylo dvojče řady 749, které je oproti řadě 751 přeci jen v lepším technickém stavu a má větší nádrže na palivo. Nejpravděpodobnější bylo setkání s pestrobarevným strojem 749.018, v minulosti ve dvojici se

Nejčastější kombinaci hnacích vozidel na zdejší odklonové vozbě tvořily budějovické stroje 749 ve službách Carga.

Na snímku uprostřed vlevo se blíží 7. června 2011 22 vozové Pn 247548 do Berouna pod vedením dvojčete 749.019 a 018 ke stanici Milín. Záběr vpravo pak dokumentuje 15 vozový Pn 65932 do Českých Budějovic, který 22. října 2010 projíždí pod haldami úsekem Příbram – Milín, partnera barevnému stroji 018 tentokrát dělá kolega 749.187. 10. června 2011 pak s 30 vozy Pn 247548 uhání rychlíkovým stylem tři lokomotivy – vlakové lokomotivě 742.289 dělá přípřež obligátní dvojice 749.019+018.





749.187, letos pak 749.019. Méně často se pak objeví dvojče řady 751 nebo 742. Vyjma neděle a pondělí, kdy se nákladní vlaky po víkendu teprve „rozjíždějí“, bývají odklonové vlaky sestaveny jak z hlediska normativu hmotnosti (1200 t), tak z hlediska normativu délky (450 m) na samé horní hranici a vytvářejí železničním nadšencům po dobu výluk velmi atraktivní program.

Balkova Lhota

V den zahájení jednadvacetidenní odklonové vozby 26. května 2011 byla zpestřením na trati 200 ještě další zajímavá přeprava. Bylo nutno převézt 20 správkových vozů Eas ze stanice Balkova Lhota (u Tábora) do Loun a zároveň dopravit stroj 751.031 po opravě v SOKV České Budějovice do Kralup nad Vltavou. Vydaná depeše předpokládala návoz hnacího vozidla po tratií 201 z Tábora do Balkovy Lhoty (na trati 220 již začala nepřetržitá výluka) a poté trasu do Písku, Protivína a Berouna, kde měla

Unifikovaný nátěr dvojčat na této straně dává tušit, že se nám představují na odklonech vzácnější stroje 751.

nahoře: **Na záběru z 27.10.2010 nemá dvojče 751.223 a 031 příliš práce s 8 vozy na odklonovém Pn 65932 z Berouna, když se blíží do stanice Lochovice.**

uprostřed: **Na dalším snímku je stroj 751.223 o více než půl roku starší; 31.5.2011 se již musí spolu s 751.232 více snažit, aby do Berouna v čele Pn 247548 přepravily 26 vozů.**

dole: **Spodní snímek za stanicí Čížová trochu mate; přestože pestrobarevný stroj 749.018 odpočívá; není 29.10.2010 v čele 15 vozového odklonu Pn 65932 z Berouna řada 751, nýbrž zbývající budějovické stroje řady 749 - tedy 749.187 a 019.**







souprava nocovat a následující den pokračovat přes Rakovník do Loun.
Neoznačené foto Petr Zobal

nahoře: **Poslední záběr z inspirativního okolí Čížové – odklonový Pn 65932 22.10.2010 v celé své délce 15 vozů vyplňuje prostor pod kostelním vrchem, dominanci záběru tak přebírají stroje 749.018 a 187.**

uprostřed a dole: **Depeše předpokládala, že z SOKV České Budějovice bude 26.5.2011 pro odvoz správkových vozů vystaven stroj 751.031. Ten se však podařilo zprovoznit až později, proto jej v úseku Balkova Lhota – Písek musela zastoupit 751.232, která se na prostředním záběru s 20 vozy Eas představuje v úseku Božejovice – Sepekov. 280 m dlouhý Pn 64936 s již plánovaným strojem 751.031 byl pak po neplánovaných delších zastaveních v Čížové a Vráži u Písku zachycen (dolní foto) mezi poli s kvetoucí řepkou v blízkosti zastávky Smetanova Lhota.** Foto 2x: -reg-



