

2/2012

PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET

Barvy, barvy, barvičky... 2

Cesty vápence

Zubačkou do malých velehor



V letech 2006 až 2009 byly vedeny posilové vápencové vlaky v trase Hostivice - Podlešín - Kralupy nad Vltavou - Chomutov - Kadaň Prunéřov. Druhý červencový den roku 2009 se o přepravu Pn 65783 postaralo dvojče 751.154 a 219. Vlak projíždí prostorem zastávky Jeneč, kde právě skončila výstavba železničního mostu přes obchvat obce Jeneč. Foto: Petr Zobal

Vážení čtenáři.

V dnešní době se stalo obyčejem, že člověk mnoho svých vedlejších aktivit a závazků odsouvá a zanedbává s omluvou, že pro ně „není čas“. S tímto odůvodněním se v rozhovoru ve společnosti setkáváme často. Časové možnosti ke zhotovení magazínu zakulhaly i u nás. Přesto jsme rádi, že se k Vám dostává únorový Provoz v jeho druhém ročníku, a také první ze tří letošních vydání, která plánujeme.

Po loňské premiéře pokračuje seriál o netradičních nátěrech hnacích vozidel, který Vás tentokrát zavede do jihlavského depa. Tam vznikly barevné kombinace, které přitahovaly železniční fotografy jako magnet, zvlášť když se jednalo a v některých případech ještě dnes jedná o stroje se známými klenutými čely.

Hlavní článek čísla se věnuje přepravě vápence z Lomů Mořina do severočeských elektráren Prunéřov a Tušimice. Kromě náležitého obrazového doprovodu Vás může zaujmout i historie této přepravy, její současnost a nejpravděpodobnější směřování v budoucnosti.

S posledním tématem jsme zavítali do zahraničí a skončili jsme u elektrické trakce, jak napověděla titulní strana. Řeč bude o tatranské zubačce, pojmu, jakým označujeme jak ozubnicovou železnici samotnou, tak vozidla zde provozovaná.

Pohodu doma, v práci i na cestách přejí

Marek Cerman, Petr Zobal, Jakub Sigmund.

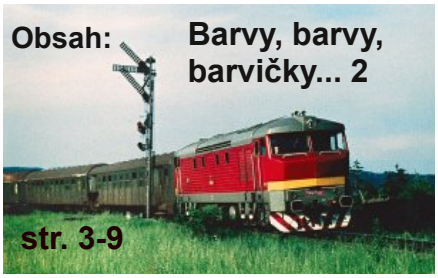
Vašim dotazům a námětům slouží e-mailová adresa provoz@lokomotivy.net.

Obrázek na titulní straně

Jako osobní vlak 8005 sjíždí v ránu 1. února 2012 zubačka čísla 02 ze Štrbského Plesa do Štrby pro další várku návštěvníků hor. V pravé části snímku je dobře patrná poloha dolní stanice podle protisměrného oblouku hlavní trati č. 180. Na horizontu se vypíná nízkotatranská Kráľova hoľa. Foto: Marek Cerman

Obrázek na zadní straně

Ve čtvrtek 24. května 2007 se rozjíždí vápencový Pn 65780 ze stanice Unhošť pod vedením strojů 751.092 a 751.364. Přípřežní stroj má před sebou poslední rok "života", který skončí po nehodě u Netřeby dne 14.5.2008. Foto: Daniel Pavlíček









Barvy, barvy, barvičky... 2

Jiří Škalda a Luděk Maxa

V druhém díle se podíváme na Vysočinu, kde se na počátku devadesátých let zrodila zajímavá skupina barevných strojů. Tehdy, po již 25 letech provozu řady T 478.1, nastaly v Jihlavě změny, a to nejen v barevnosti. Ponořme se zprvu do historie a nahlédněme do provozu tamních „bardotek“ až po úplný konec.

Nové stroje přichází

Jako úplně první přicházejí do svého nového působiště novotou vonící stroje T 478.1018 a 1019 v září 1967. Zbarvení části první série (008-030) bylo se světle červenou rumělkou na střeše a na dolní části bočnic. Horní část bočnic, boky a čela kabin byly světle šedé, spodek byl šedočerný. Následuje dodávka z ČKD Praha na konci října a počátku listopadu s lokomotivami T 478.1039, 1042 a 1050. Ty opouštějí továrnu v odlišném nátěru se střechou strojovny i horní částí bočnic v odstínu višňové červené. Spodní část bočnic včetně celých kabin je světle šedá. Spodek stroje zůstává šedočerný. Postupně po vykonání TBZ jsou zařazovány do provozu a je pro ně vytvořena čtyřdenní turnusová skupina D01 s náplní v podobě páru rychlíků 124/123 do Znojma, čtyř párů osobáků do Brna, plus jeden pár rychlíků též do Brna. V listopadu a prosinci 1968 přijíždí skupina strojů T 478.1106, 1107, 1120 a 1121. Nátěr nesou tyto stroje z druhé výrobní série již višňově červený na celé střeše včetně kabin a horní části bočnic, zato dolní část a kabiny jsou světle šedé. Šedočerný spodek zůstává. Turnusy vznikají již dva, pro pět a dvě lokomotivy. „Bardotky“ ovládají rameno do Brna a jezdí též na dvou párech rychlíků do Znojma. Z provozu jsou tak skoro vytlačeny parní stroje. Odolávají jen „papoušci“ 477.0 v jednodenním turnusu na osobácích do Znojma. Situace se udrží jen do konce grafikonu 1969/70. Narušení nadvlády T 478.1 v osobní dopravě na rameni do Brna způsobí v březnu 1969 zaturnusování motorových vozů M 296.2 na rychlících od Českých Budějovic. „Dvěstědevadesátšestky“ zde vydrží až do konce grafikonu 1979/80.

Pro nadměrné opotřebení kolejnic v obloucích zakazuje 12. května 1974 traťová správa TD Znojmo nasazení řady T 679.1 na trati Jihlava – Znojmo. Reakcí na vzniklou situaci je příchod strojů T 478.2013, 16, 34, 37, 64 a T 478.1215 z Brna Maloměřic. Z Ostravy je výměnou za jednoho „sergeje“ získán stroj T 478.2033 a z Břeclavi v červenci 1974 přijíždí T 478.1122. Do dvou turnusových skupin 01 a 02 plus víkendové skupiny TS 11 je nasazeno celkem 8 lokomotiv. Mezi pravidelné výkony je

Brněnské hlavní nádraží opouští 16.9.2006 "barča" 749.051-9 ČD s R 664 Petrov. Foto: Tomáš Turčan



Hodiny ukazují 20:50 a na odjezd z Jihlavy do Znojma se pomalu chystá 30. března 2004 Rn 52243. Dvojčeti 751.053 a 315 bude s kalounem třiceti vozů pomáhat na postrku 751.142. Foto: Jiří Škalda



nahoře: **Na snímku Ladislava Böhma z roku 1983 opouští stoj T 478.1121 v čele osobního vlaku stanici Okříšky.**



dole: **V podvečer 22.4 2004 se do Jihlavy blíží Mn 82740 sice s dvojcí "bardotek" 751.106 a 053, leč druhá jede "na studeno" pro malou zátěž ve vlaku.**

včleněn i posilový páteční osobní vlak z Okříšek do Znojma. V roce 1975 Brno opouští T 478.1216 a 223 a směřují do Jihlavy. Téhož roku se z Břeclavi do Jihlavy vydává T 478.2079 a v červnu 1976 pak jihlavskou enklávu obohacuje T 478.2080.

V půli roku 1976 končí s novým grafikonem turnusové nasazení parních strojů 556.0 v traťové službě do Brna a na tyto výkony jsou nasazeny další čtyři „berty“. Turnusová potřeba se tak vyšplhala pro GVD 1976/77 na 18 strojů s turnusy do Brna a Znojma pro osm lokomotiv a s šesticí dvojkových „bert“ v nákladní dopravě na rameni do Znojma. Další posílení parku depa Jihlava nastává v první polovině roku 1979, kdy přichází T 478.1053 a 54 z Brna. Rok 1980 mají ve svých záznamech stroje T 478.1119, 150 a 182 jako přechod do Jihlavy z Valašského Meziříčí. Téhož roku se v létě prvně nasazují „bardotky“ na trati Studenec – Křižanov, kde nahrazují ve strojové stanici Velké Meziříčí trojici „pielsticků“. Pro začátek jsou v tamní dvoudenní skupině nasazeny T 478.1150 a 182. Lokomotivy se posléze střídají a nejtypičtějšími se tamní výkony stávají pro T 478.2079. V květnu 1983 se přidávají další posily z Valašského Meziříčí v podobě T 478.1142, 143 a 151. Počet „bert“ v Jihlavě se ustavuje na přibližně třiceti strojích. Do první poloviny devadesátých let se situace skoro nemění. „Berty“ i zaskakují na různých výkonech za jiné řady, kupříkladu na smíšených a manipulačních vlacích do Jemnice.

Rekonstrukce

Na konci osmdesátých let s příchodem dalších sérií vozů s elektrickým vytápěním vyvstává ČSD nutnost pořízení vhodných lokomotiv vybavených elektrickým vytápěním souprav. Obnovení dodávek řady 754 se nezdařilo pro požár v závodu ČKD Naftové motory v Praze na Smíchově. Na řadu přichází možnost rekonstukcí řady 753 na 750. Pro méně exponované výkony se realizují i dvě zkušební přestavby z řady 751. V roce 1991 jsou určena depa Jihlava a Šumperk, jihlavští vybírají stroj 751.039 a šumperští 751.051. Jihlavský stroj se po odstavení v prosinci 1991 dočkává realizace v první polovině roku 1992. TBZ je absolvována 28. července a dalšího dne „barča“ obdrží nové tabulky s označením 749.039-4. Druhého srpna je administrativně přeznačena a desátého se dostává na první traťový výkon. Po dalších úpravách a testech na ŽZO Cerhenice je zařazena do turnusu až 21. října 1992.

Přestavba druhého prototypu probíhá v LD Šumperk, ale oživení a seřizování je prováděno v jihlavském depu, kam 051 doráží 9. 12. 1992. Rozhodnutí o provozu obou prototypů v jednom depu padá ještě před dokončením druhého stroje, a tak jako kompenzace jsou do Šumperka 23. 12. 1992 poslány 751.119 a 182. V Šumperku se však 182 zdrží necelý rok a vrací se 28. 11. 1993. Po seřízení na vodním odporu v lednu 1993 se stroj 051 přeznačuje 1. února, a tabulky dostává „barča“ 749.051-4 několik dní poté. Její nasazení se datuje od 3. února 1993 v TS 201, kde nahrazuje 751.107. Po rekonstrukci zůstává 749.039 i 051 původní unifikovaný nátěr vzor 1988 s 600 mm širokým žlutým pruhem. Na jaře jsou zorganizovány srovnávací zkoušky strojů 749.039 a 754.020 na osobácích do Brna. Výsledky na trati s náročným sklonovým charakterem prokazují úspornější provoz „bardotek“ s elektrickým vytápěním oproti řadě 754. Po vyhodnocení ověřovacího provozu obou prototypů řady 749 je v druhé polovině roku 1993 rozhodnuto modernizovat pro ČD dalších 58 lokomotiv. Tím se začíná psát epizoda provozu lokomotiv řady 749 s elektrickým vytápěním v Jihlavě.

Další prototypové vylepšení na „bertách“ v depu Jihlava představuje změna uložení skříně ze závěsek na pryžokovové sloupky, a to nejprve u stroje 752.034 na podzim 1993. O rok později, přesněji v prosinci 1994, je hotova přestavba této lokomotivy na 749.244-0 v nedávno vzniklé Jihlavské Lokomotivní Společnosti (JLS) působící od 1. 11. 1994 v pronajatých dílnách DKV Jihlava. Tato firma postupně uskutečňuje přestavby a úpravy na 751.019 – 749.019, 751.042 – 749.042, 752.037 – 749.243, 752.034 – 749.244, 752.083 – 749.253, 752.031 – 749.258, 752.056 – 749.263. Samotné depo Jihlava dokončuje přestavbu na 751.039 – 749.039 a 751.121 – 749.121. Depem Jihlava byly rozpracovány a dokončeny firmou JLS stroje 752.037 a



752.034. Pro jihlavské 749 začíná být charakteristický jejich neobvyklý nátěr. Červenomodrou kombinaci s bílou náprsenkou dostávají 749.018, 019, 039, 042, 051, 107 a 243. Obdrží jej ale i stroje 751.106, 142, 151, 316 a 379. Střecha lokomotiv je modrá nebo šedá, vrchní část bočnice modrá, spodní červená, rám šedý, stejně tak nádrž a podvozky. Poměr modré a červené na bočnici se liší u jednotlivých lokomotiv (749.018 a 107 mají větší plochy modré). Kabiny jsou nalakovány stejně jako bočnice, nebo jsou celé červené. Netradiční hnědou střechu a rám získává 749.242. Její bočnice a kabiny jsou oranžové, na čele bílý pruh, podvozky a nádrž šedé. Zcela netypický nátěr dostává jedna z „bert“ ještě jako 752.034. Její střecha a rám jsou tmavě modré, kabiny a bočnice červené se žlutým pruhem po obvodu , tvarovaným na bočnicích do blesku. Nádrž a pojezd jsou pak šedé. V roce 1994 se rozbíhají sériové přestavby nejen v JLS, ale i v ŽOS Česká Třebová, LD Veselí nad Moravou, LD České Budějovice a LD Šumperk. Do provozu v Jihlavě se postupně k 749.039 a 051 přidávají 749.121, 107, 242, 243, 018 a 244. V roce 1995 je doplňují lokomotivy 749.042 a 019. Kromě strojů 749.018 a 107 je na ostatních lokomotivách provedena změna uložení rámu ze závěsek na sloupky. Této úpravy uložení se dočkají i „berty“ 751.050, 053, 054, 106, 120, 142 a 316. Na lokomotivách řady 749 je rovněž zprovozněno dvojčlenné řízení. Pro ověření jeho funkčnosti se uskutečňuje v roce 1994 zkušební jízda se stroji 749.107 a 121 na osobním vlaku z Jihlavy do Brna. V provozu však zůstává tato možnost až do roku 2001 nepoužita. Jako host se v Jihlavě ukazuje celá řada lokomotiv. Po dva měsíce na konci roku 1994 i pražská „všudybylka“ 749 008.

Celá devadesátá léta jsou v Jihlavě plná změn. Novinkou je od začátku roku 1995 ustavení DKV Jihlava. Od změny GVD v květnu 1995 se ujímají role náhradních vozidel za poruchové „pielsticky“ 735 a od srpna 1996 se v turnuse dostávají na trať 227 do Slavonic „berty“ čísel 106 a 151. Řada 749 přebírá od 751 vozbu osobáků a spěšných vlaků do Brna. Po ukončené rekonstrukci v České Třebové odchází na jaře 1995 do DKV Praha-jih 749.182. Prvního června 95 opouští Jihlavu rovněž 749.242 do DKV Plzeň-východ, PJ Zdice. S nástupem GVD 1995/96 bohužel prakticky končí řada 749 v čele rychlíků na Brno. Jenom jedna lokomotiva v letních měsících vypomáhá brněnským „čtyřkám“ s jedenácti vozy rychlíku 667. Lokomotivám zůstává nedělní R 1518 Znojmo – Praha v části trasy Znojmo – Jihlava. „Bardotkám“ bez elektrického topení zbývá jen nákladní doprava. Na konci jara 1996 začíná jezdit modernizovaná 751.316 s přídavným motorem Zetor 1001 o výkonu 66 kW. V září téhož roku je však odejita na Kladno výměnou za 751.103.

K 1. lednu 1997 ztrácí Jihlava samostatnost a spadá pod DKV České Budějovice. Tím je administrativně převedeno i 20 jihlavských „bert“: 749.018, 019, 039, 042, 051, 107, 121, 243, 244 a 751.050,

nahoře: **Na záběru Jiřiko Kubáta z března 1995 odjíždí R 665 Junák ze stanice Bransouze s nevšedně nalakovanou "bardotkou" 749.242-4.**

dole: **Čtveřice jihlavských strojů 751.106, 751.103, 751.142 a 751.122, vezoucí manipulační vlak Mn 81854 z Okříšek do Jihlavy, opouští železniční stanici Luka nad Jihlavou, 3. srpna 2002.**
Foto: Jan Hodánek









nahoře: **Rok 2003 byl poslední, kdy byl pár vlaku Mn 82721/82720 veden dvojicí strojů 751. Dne 27.8.2003 s Mn 82721 do Studence jela dvojice strojů 751.050 a 053.**

uprostřed: **Fotograficky velmi oblíbený Rn 52241 vedly 4. srpna 2004 lokomotivy 751.237 a 382, které do Jihlavy přišly jako náhrada za stroje řady 749. Zdokumentované jsou při stoupání do Okříšek.**

dole: **Stroj 751.379 po odchodu z Jihlavy a krátkém působení v okolí Chrudimi své poslední roky dosloužil pod depem Letohrad. U "mechanik" v Lichkově byl zdokumentovaný ve dvojčeti s 751.361 v čele Rn 47274 dne 25.11.2004.**
Foto: 3x Luděk Maxa

053, 054, 103, 106, 120, 142, 151, 333, 364 a 379. Brzy odchází do Českých Budějovic 749.244. Po nahrazení jihlavských „bardotek“ brněnskými na manipulácích do Brna odchází ze strojové stanice Okříšky v květnu 1997 do Telče stroje 751.333, 364 a 379. Zde budou nasazovány na manipuláky a přestavováky do Kostelce u Jihlavy, Batelova a Slavonic. Zlom pro řadu 749 nastává po ztrátě výkonů v osobní dopravě na Brno od května 1997. Odchází vlna lokomotiv 749.019, 042, 107, 121, 243, jimž se stane novým depem Krnov. Naopak z Brna do Jihlavy přichází stroje 751.104, 105 a 315. Zbylým lokomotivám řady 749 v Jihlavě od GVD 1998/99 zůstává v jednodenním oběhu vozba odpoledního páru manipulaků mezi Jihlavou, Okříškami a Třebíčí. Zde vzniká turnus pro 749.039. Letní prázdniny jsou časem, kdy 749 jezdí na přípřeži R 667. O nedělích pravidelně dopravují Sv 1663 Jihlava – Okříšky, Os 14809 Okříšky – Znojmo a R 1518 zpět. Dále zaskakují jako záložní stroje na osobních vlacích na trati do Brna, neboť řada 754 se v Jihlavě neopravuje. Nákladní stroje 751 a 751.3 začínají od GVD 1998/99 jezdit ve dvojčeti na dopoledním manipuláku 84155/84631 z Jihlavy do Studence a zpět na Mn 84630/84154. Ve Studenci si předávají zátěž s řadou 742 z Brna. Stejné dvojče „bardotek“ zajíždí ze Studence do Budišova. Zbylé lokomotivy jsou provozovány sólo ve čtyřdenním TS 749 na manipulácích do Znojma a na „raketách“, tedy Sn vlacích 45081 a 45087 mezi Jihlavou a Znojmem. V úseku z Jihlavy do Šumné dle potřeby jezdí dvě mašiny, druhá na postrku.

Grafikon 1999/2000 nepřináší do oběhů téměř žádné změny. V případě potřeby odvozu zvýšené zátěže ze Znojemska se objevuje lokomotiva řady 749 i v nákladní dopravě. Zato GVD 2000/2001 znamená dočasný konec 749 na rychlíkovém páru 1518/1519 Znojmo – Praha, kam nastupuje řada 750 DKV Brno. Odpolední manipulák z Jihlavy je zařazen do turnusu pro řadu 751, a tak 749.039 koncem května 2000 odchází do Chomutova. S elektrickým topením zůstávají poslední dva stroje, a to 749.018 a 051. Do 3. září 2000 je plán nadále nasazovat jednu ze 749-tek v sobotu a ve svátek na přípřeži R 661 do Brna. Skutečnost často nabízí ji-







nahoře: **Premiantkou se nechá nazvat "bardotka" 749.039. Před dvaceti lety vyjela v červenci 1992 jako první po přestavbě na řadu 749 a v této podobě byla zachycena Jiřím Kubátem v roce 1995 na osobním vlaku z Brna. Dalšího prvenství dosáhla v červnu roku 2009 při obdržení reklamního nátěru firmy AŽD jako zatím jediný stroj ČD nezávislé trakce.**

uprostřed: **Lokomotivy 751.142+104+053 na Mn 84154 11.5.2002 v úseku Bítovčice - Luka nad Jihlavo**u. Foto: Tomáš Potůček

dole: **Před téměř 30 lety, v roce 1983, se blíží stroj T478.1107 v čele osobního vlaku k Okříškám.** Foto: Ladislav Böhm

né sestavení soupravy rychlíku a je možné vidět „bardotku“ i na postrku, či jako vlakovou s „brejlovcem“ na postrku. Na podzim roku 2000 odcházejí 751.120 a 315 (neprovozní) do Českých Budějovic.

V dalším GVD 2001/2002 je jihlavským strojům řady 749 opět svěřena vozba R 1519/1518 místo „nulek“. Navíc je rozšířena o sobotní vozbu „koupáku“ Brno - Šumná v úseku Znojmo - Šumná a zpět. Naopak je zrušena víkendová přípřež na R 661 z Jihlavy do Brna, nově ji zajišťuje brněnský „brejlovec“. Oba stroje řady 749 jsou přes týden zařazeny jen letmo, protože neumožňují spojování do dvojčlenného řízení s řadou 751. U řady 751 kromě dopoledního Mn Okříšky - Studenec a zpět jsou ve dvojčeti vedeny na znojemské trati večerní Rn 45081 a navíc i ranní Rn 45087, a také Pn 64148, který do té doby jezdil při překročení normativu s postrkem. Dvojče se večer od tohoto výkonu vrací ze Znojma strojově do Okříšek, kde dojde k jeho rozdělení na dvě samostatné lokomotivy pro Mn 84151 do Znojma a Mn 84631 do Studence. Na Mn 84631 se však v Okříškách opět se-



Úsekem Skrochovice - Hlasovice veze 23.10.2000 "berta" 749.243 Sp 1723. Foto: Tomáš Orlík



Traťovým úsekem Bransouze - Číchov prováží 15. srpna 1998 devítivozový sobotní rychlík 667 přípřež lokomotiv 749.018 a 754.021. Foto: Ing. Mirko Večeř

stavuje dvojče s lokomotivou od Mn 84155 z Jihlavy. Odpoledne v pracovní dny se dvojče od obratového Mn 84630 ze Studence v Okříškách rozděluje, jedna z lokomotiv na Mn 84153 do Znojma, druhá se z Okříšek vrací už sólo do Studence s druhým párem manipuláku Mn 84633/84632. O sobotách dvojče od vlaku 84630 pokračuje až do Jihlavy na Mn 84154, kdy obě 751 jsou jako nečinné lokomotivy odvezeny třetí lokomotivou řady 751. Při mimořádnostech bývají u Mn 84154 k vidění i čtyři lokomotivy. V březnu 2001 odchází 751.151 do Ostravy. V dubnu 2001 odjíždí do Budějovic dvojice strojů 751.054 a 105, které nelze spojovat do dvojčete a naopak přichází náhradnice 751.095 a 122. Devatenáctého dubna 2002 z Telče přichází 751.333 následovaná strojem 751.379 v květnu. Důvodem je jejich nahrazení řadou 714. Zhruba po roce, 23. dubna 2002 odchází 751.095 do Liberce, kde posiluje nepočetnou skupinku tamních „bardotek“. V Jihlavě je dne 12. června 2002 zprovozněno dvojčlenné řízení na lokomotivách 749.018 a 051.

V grafikonu 2002/2003 nadále řada 749 vozí páteční a nedělní pár Sp 1519/1518. Ukončeno je nasazení na sobotním Sp



749.042 míjí s rychlíkem mechaniky za žst. Střelice v září 1995. Foto: Jiří Kubát.

1730/1739 "Vranov" z Brna do Šumné a zpět. Nákladní doprava mezi Jihlavou a Okříškami se ustálila na dvou Rn 45081 a Rn 45087 z Havlíčkova Brodu do Vídně, jednom Pn 62230 ze Znojma do Jihlavy a jednom páru Mn 82741/82740 Jihlava - Okříšky a zpět. Manipulák vyjíždí z Jihlavy v brzkých ranních hodinách, denně kromě neděle. Po dojezdu do Okříšek odhazuje zátěž směr Jaroměřice nad Rokytnou a pokračuje na rameni do Studence. Při návratu do Okříšek provede dvojče staniční posun a míří na rameno do Jaroměřic nad Rokytnou. V pozdních večerních hodinách se „bardotky“ vrací zpět do Jihlavy. Vozbu všech těchto nákladních vlaků obstarávají dvě turnusové dvojice lokomotiv řady 751. Novinkou je nasazení dvojčete od Rn 46087 na pár Rn 45085/45086 do Rakouského Retzu. K 17. prosinci 2002 odchází 751.104 do Pardubic. Jako posila přijíždí koncem roku 751.315 z Českých Budějovic. V březnu 2003 opouští Jihlavu a přechází do Pardubic 751.379 a na podzim 1. října 2003 do Kralup nad Vltavou odjíždí 751.050.

V GVD 2003/2004 páteční a nedělní R 1519/1518 přebírají brněnské lokomotivy řady 754. Nákladní doprava mezi Jihlavou a Okříškami je zajišťována Rn 52241 a Rn 52243, jedoucími z Havlíčkova Brodu nově pouze do Znojma (dříve až do Vídně), jedním Pn 62230 ze Znojma do Jihlavy (nově odjezd ze Znojma už ve 3 hodiny ráno) a jedním párem Mn 82741/82740 Jihlava - Okříšky a zpět. O vytíženosti vlaků na Znojmo vypovídá i používání postrkového stroje již z Jihlavy. Kupříkladu 30. března 2004 se do čela nočního Rn 52243 postavila dvojice 751.053+315 a kaloun třiceti vozů povětšinou ložených dřevem na export jim pomáhala zvládat 751.142 na postrku. Zvuková kulisa těžkého nákladu se nesla nocí za Jihlavou ještě dlouho. Technologie dopravy Mn vlaků se mění. Vlak vyjíždí z Jihlavy v brzkých ranních hodinách (denně kromě neděle), pak je prováděn staniční posun v Okříškách s rozdělením zátěže. Odjezdy vlaku do Studence a druhého do Moravských Budějovic následují těsně za sebou po sedmé hodině. Nově je tedy vystavována na Mn vlaky z Okříšek již jen jedna lokomotiva. Po návratu obou vlaků dojde opět k jejich spojení a odpoledne se manipulační vlak vydává zpět do Jihlavy. Vozbu nákladních vlaků typu Rn a Pn obstarávají turnusově lokomotivy řady 751, manipulační vlaky pak lokomotivy řady 749. Pro turnus řady 749 platí spojování do dvojice pouze v zimním období v úseku Jihlava - Okříšky a zpět z důvodu nemožnosti protáčení odstavené lokomotivy v zimních měsících v Okříškách. V letním období zůstává jeden stroj přes noc v Okříškach. Skutečnost je však oproti plánu jiná a obě 749 dělají spíše zálohu řadě 754 a i na Mn vlacích lze tak vídat stroje 751. Úplný konec turnusového nasazení řady 749 v Jihlavě se datuje k 22. dubnu 2004. Tehdy také odchází 749.018 do Českých Budějovic. Na manipulácích jezdí řada 751, již v souladu s turnusem. Na pomoc přichází z Českých Budějovic 751.237 ještě před odchodem 018 - 15. dubna 2004. Díky změně v administrativním uspořádání přísluší od 1. července 2004 PJ Jihlava brněnskému DKV. Ve stavu už není žádná lokomotiva řady 749, poslední 749.051 opouští Jihlavu 16.5. a míří rovněž do Budějovic. V jihlavském depu zůstávají 751.053, 103, 106, 142, 237, 315, 333, 364, 382 a neprovozní 122. Samostatnou kapitolou je stroj 751.364, který od května 1997 do konce roku 2004 převážně jezdí ve služebně Telč, odkud nebyl vytěsněn ani řadou 714.

V období, kdy Jihlava spadala pod DKV České Budějovice, zde bylo možné přechodně potkat i jiné stroje řad 749 a 751 v rámci zápůjček mezi provozními jednotkami.

Začátek konce nástává s uvedením v platnost GVD 2004/2005. Žádná „berta“ už v Jihlavě není turnusově nasazena, jejich místo přebírají stroje 742 čísel 162, 283, 295 a 370. V prosinci 2004 z Jihlavy odchází ve směru České Budějovice stroj 751.237. 751.364 spolu se 751.333 a 382 míří začátkem roku 2005 do Prahy. První z této trojice je v Telči ještě na čas nahrazena 751.315. Lokomotiva 751.053 je deponována v PJ Havlíčkův Brod a 751.142 odstavena pro nadbytečnost. Zbylé 751.103 a 106 ještě zasahují do provozu. V březnu je pro závadu na trakčním motoru odstavena 751.103, a tak se do Jihlavy vrací 751.053. Uplynou tři měsíce, když se DKV Brno v červnu 2005 rozhodne předat tři zbývající provozní stroje. 751.053, 106 a 315 jsou převedeny do Chomutova dne 1. července 2005. Tím se uzavírá po osmatřiceti letech jedna kapitola této legendární řady v Jihlavě, která byla pro „zamračené“ kolébkou rekonstrukcí a nevšedních nátěrů.

Cesty vápence

Petr Zobal



nahoře: **Kde jinde začít obrazovou dokumentaci, než u kultovního místa - mechanické předvěsti stanice Jeneč. V odpoledni 15.11.2008 se o přepravu kratší soupravy vápence do elektrárny Tušimice v čele vlaku Pn 65780 starají stroje 751.089 a 751.148.**

Při vyslovení slov „vápno“, „šutry“, „Kadaně“, „Března“ nebo jednoduše “vápenec“ se jak drážním provozním zaměstnancům na trase této přepravy, tak řadě fotografů vybaví jeden z nejznámějších nákladních vlaků současnosti, vedený beze zbytku v dieselové trakci. Přestože historie této přepravy není příliš dávná, tvoří dnes poslední pravidelnou relaci mezi stanicemi Hostivice – Kladno – Žatec, na v minulosti přetížené Buštěhradské dráze.

Jak to začalo

Okolnosti vzniku je možno hledat ve změně politického režimu v roce 1989. Větší důraz na ochranu životního prostředí zejména v průmyslem zkoušeném severočeském kraji znamenal rozběhnutí programu odsíření tepelných elektráren, včetně dvou obřích energetických zdrojů – elektráren Prunéřov (EPRU) a Tušimice (ETU) společnosti ČEZ, a.s. Tyto patří mezi tři největší tepelné elektrárny v České republice, a v tehdejší době se značně podílely na znečištění ovzduší.

Elektrárna Tušimice I pochází z roku 1964 a v současné době již není v provozu. Její mladší sestra Elektrárna Tušimice II, se čtyřmi 200MW bloky, zprovozněna v letech 1973-1974. Rozléhá se přímo u dobývacího prostoru Doly Nástup Tušimice. Primát největší teplené elektrárny pak drží komplex Prunéřov. Elektrárna Prunéřov I s šesti 110MW bloky byla dokončena v letech 1967 až 1968. V rozpětí let 1987 až 1992 prošly čtyři bloky rozsáhlými rekonstrukcemi a zbývající dva byly odstaveny. Elektrárna Prunéřov II s pěti 210MW bloky byla postupně uvedena do provozu v letech 1981 až 1982.

Elektrárny jsou umístěny přímo v centru těžby, v severočeské hnědouhelné pánvi, v blízkosti města Kadaň. Jejich

Na záběru vlevo zachytil Petr Kapoun 7. června 1999 ve stanici Unhošť vápencový vlak pod taktovkou strojů 751.108 a 751.021. Na pravém snímku z 15. dubna 2000 se na Odbočce Jeneček představuje přípřež strojů 751.021 a 751.221. Foto: Jiří Růžička







nahoře: **Při odjezdu ze stanice Hostivice vzniknul snímek lokomotiv 751.219 a 751.007, jak téměř před 15 lety, 22. dubna 1998, vyrážejí na putování po Buštěhradské dráze v čele vápencového Pn Nučice - Kadaň.** Foto: Martin Boháč

jména jsou památkou na zaniklé obce Tušimice a Prunéřov, které ustoupily postupující těžbě. Zásobování energetickým uhlím probíhá u ETU přímo pásovými dopravníky z dolu Nástup Tušimice. Do EPRU je uhlí dodáváno po vlečce s krátkou dovozovou vzdáleností. Obě elektrárny jsou propojeny rozsáhlým vlečkovým kolejištěm, napojeným na veřejnou železniční síť u stanic Březno u Chomutova na trati č. 124 a Kadaň-Prunéřov (trať č. 140). Severočeské doly, kam patří dobývací prostor Nástup Tušimice, včetně společnosti SD-Kolejová doprava, která provozuje dopravu na elektrárenských vlečkách, jsou dceřinými firmami společnosti ČEZ, a.s.

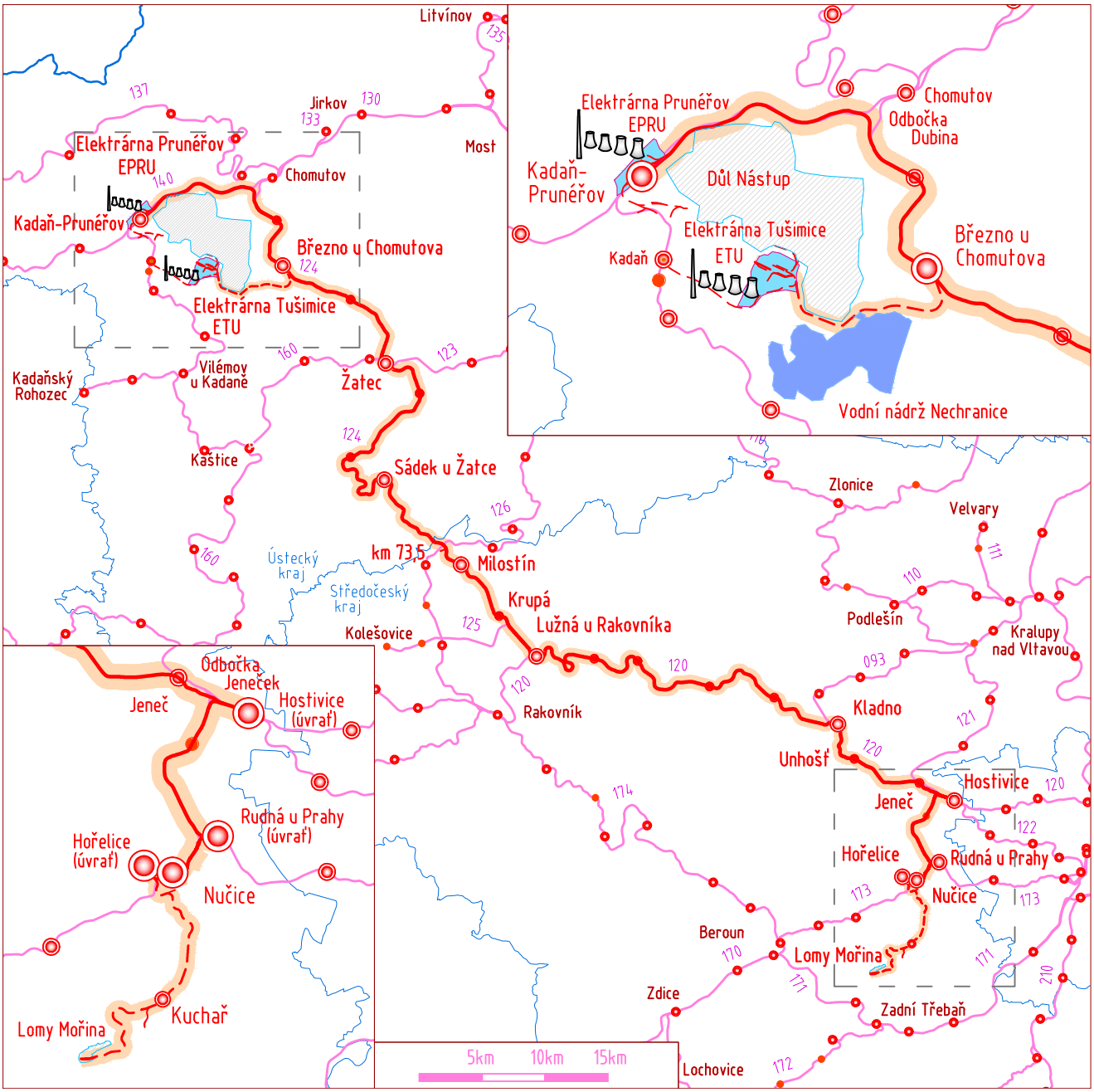
Hledá se vápenec pro odsíření

Pro odsíření elektráren byla zvolena technologie „mokré vápencové vypírky". Zjednodušeně řečeno se vhodný vápenec rozemele, vytvoří se z něj mokrá suspenze, do které se zachytává oxid siřičitý (SO_2) z kouřových spalin z hnědého uhlí. Vedlejším produktem absorbovaného SO_2 je sádrovec, který je následně zahušťován a odvodňován, případně dále využíván jako materiál ve stavebnictví.

Výstavba odsíření obou elektráren byla plánována na léta 1994 až 1997. V předstihu bylo nutno zajistit vhodný zdroj energovápence. Společnost ČEZ, a.s. proto provedla v roce 1993 akvizici Dolů Mořina v Českém krasu. Později se zjistilo, že menší frakce vápencového kameniva není pro účely odsíření vhodná; byla proto v roce 1994 společně s firmou Českomoravský cement a.s. založena dnešní společnost – Lomy Mořina spol. s r.o., v níž vlastní ČEZ a.s. 51% podíl. Druhý společník ze skupiny HeidelbergCementGroup se ve společném podniku stará o využití podsítného

dole: **Z počátků pravidelného provozu vápencových vlaků (jaro 1997) pochází záběr ve stanici Rudná u Prahy, odkud vápenec po úvrati odjíždí pod vedením strojů 751.068 a 751.184.** Foto: Radim Říha





Na schématu tratí je zvýrazněna pravidelná trasa vápencových průběžných i vyrovnávkových vlaků v úseku (Lomy Mořina) - Nučice - Březno u Chomutova/Kadaň-Prunéřov.

(menší frakce kameniva) pro stavební účely (k výrobě cementu).

V Provozu Mořina, v lokalitě Čeřenka, se dobývá kvalitní vápenec s obsahem více než 85 % $CaCO_3$ (uhličitanu vápenatého). Pro odsiřovací účely je zpracován jako kamenivo frakce 16/105 mm. Lom leží v severní části chráněné krajinné oblasti Český kras, cca 2 km od hradu Karlštejn. V okolí se nacházejí pozůstatky po předchozím dobývání vápence, zejména známé a turisticky atraktivní lomy Velká a Malá Amerika.

Lomy Mořina jsou vybaveny vlečkou. Dnešní vlečková trať je úsekem bývalé Kladensko-nučické dráhy (KND). Vlečka z dolů Mořina do stanice Hořelice je dlouhá 12,5 km a vznikala postupně v letech 1858 (zprovoznění KND) až 1908, kdy byla vystavěna krátká kolejová spojka mezi stanicemi Hořelice a železniční stanicí Nučice na veřejné železniční síti (trat č. 173). Do roku 1968 vlečku provozoval podnik SONP Kladno. Na počátku devadesátých let minulého století došlo ke značnému útlumu provozu na vlečce a v letech 1991-92 zůstávala třeba celý měsíc bez provozu.

Šance pro železnici

Máme tedy zdroj i cíl přepravy vybavený vlečkami, vzdušnou čarou vzájemně vzdálený přes 80 km. Požadované množství suroviny je při plném výkonu elektráren 400-500 tisíc tun vápencového kameniva ročně, což jsou téměř ideální vstupy pro využití potenciálu železniční nákladní dopravy. O provozu přes 60 plně naložených kamiónů s kamením denně, z části po okresních silnicích, snad ani nikdo neuvažoval.

Přirozená (nejkratší) trasa vede po tratích č. 122, 120, 124 a 140. Z Nučic přes Rudnou u Prahy do stanice Hostivice, dále na Kladno, Lužnou u Rakovníka, Žatec do stanice Březno u Chomutova (zde na vlečku přechází zátěž pro Elektrárnu Tušimice). Do koncové stanice Kadaň-Prunéřov se zbývající zátěž dostane přes Odbočku Dubina. Délka trasy (mimo vlečkové úseky) je pro přepravy do Elektrárny Tušimice 112 km, do Prunéřova potom 132 km.

Pro představu by roční dodávka vápence pro obě elektrárny vyplnila půdorys fotbalového stadionu do výšky 25 m nebo vlak tvořený všemi za rok naloženými vozy by zaplnil celou trasu přepravy – z Nučic do Kadaně-Prunéřova (vlak by byl dlouhý přes 130 km).

Na jaře roku 1993 se tedy na vlečce do



nahoře: **Na dalším záběru dotváří vápencový vlak Pn 65780 středočeskou krajinu po odjezdu ze stanice Unhošť. Dne 11. srpna 2003 byly v čele stroje 751.028 a 751.219.** Foto: Petr Kapoun

Lomů Mořina začíná blýskat na lepší časy. Aby byl objem přepravy zvládnutelný, bylo nutno modernizovat rozhodující stroje a zařízení, včetně generální opravy vlečky a rozšíření kolejiště v lomu Mořina. Dále byla vybudována nová expedice pro nakládku vagónů včetně velkoobjemových expedičních zásobníků.

Vápence vyrážejí

V průběhu let 1995-1997 dochází k postupnému zprovozňování odsiřovacích zařízení jednotlivých bloků obou elektráren. Víceméně nenápadně, zpočátku jako ojedinělé 13vozové ucelené soupravy, začíná přeprava vápenců. V grafikonech vlakové dopravy (GVD) pro roky 1994/95/96 (změna jízdního řádu tehdy probíhala na přelomu května a června) je pro vápencové vlaky zaveden Pn 65696/7 v trase Nučice – Hostivice – Žatec – Kadaň, s četností jízdy podle potřeby. Hmotnost vlaku je do 1 500 tun a náležitosti tvoří dvě lokomotivy řady 751. Ze stanice Hostivice má po oba roky odjíždět po 20. hodině a do cíle cesty dorazit po půlnoci. O pravidelnosti se tehdy nedalo mluvit.

Od GVD 96/97 je navíc přidán do plánu vlakotvorby vyrovnávkový vlak. Vn 56593 z Kadaně má vyrážet po půlnoci, pokračovat v trase přes Žatec, Lužnou u Rakovníka, Kladno a Hostivici a před šestou hodinou ranní dorazit do Nučic. Vlak má hmotnost 500 tun, jezdí mezi úterkem a sobotou a má být veden vlakovou a postrkovou lokomotivou řady 751. Sudý, ložený vlak, má nově číslo Pn 65692, jedná se již o vlak pravidelný, odjezd z Hostivice se posouvá před 19. hodinu a příjezd do Kadaně okolo 23. hodiny. V dnešním pojetí šlo o jednu „várku“, lokomotivy jsou řazeny stejně jako u vyrovnávky.

Od změny GVD 1997/98, kdy je prakticky dokončena výstavba odsíření obou elektráren, jsou již zavedeny vápencové vlaky dva, včetně shodného počtu vyrovnávek. Vlak Pn 65690 vyráží z Nučic okolo 13. hodiny, po 16. opouští Kladno

vlevo dole: **17. března 2005 se blíží vápencová vyrovnávka k cíli své cesty, když opouští stanici Kladno se stroji 751.166 a 751.167.**

vpravo dole: **Za vjezdovým návěstidlem do stanice Hostivice se 5.srpna 2004 představují v čele vozů Faccs lokomotivy 751.219 a 751.154.** Foto: 2x Daniel Pavlíček











Trojice záběrů z okolí stanic Hostivice a Jeneč:

nahoře: **30. června 1997 je připraven ve stanici Hostivice vápencový vlak v čele se stroji 751.009 a 751.221. Vápencové kamenivo je loženo mimo vozů Faccs i do starších Sav.** Foto: Martin Boháč

uprostřed: **Na Odbočce Jeneček je zvěčněna 28.2.2000 sestava 751.092 a 751.155. Zatímco v současnosti používané vozy Falls budí při pohledu ze stejného úhlu dojem, že jsou prázdné, u vozů Sav vápenec naopak vyniká.** Foto: Petr Kapoun

dole: **Původní řada a její následovník na postu vápencových hnacích vozidel spojily síly, aby zajistily v sobotu 9.2.2008 přepravu jedné várky vápence Pn 65780. Zástupci obou řad v podobě přípřežního stroje 751.095 a vlakového stroje 755.002 míjí předvěst stanice Jeneč.**

a okolo 22. hodiny přijíždí do Kadaně. Druhý vlak Pn 65692 ho následuje z Nučic před 18., z Kladna po 20. hodině a do Kadaně doráží po půlnoci. Oba vlaky jezdí jen v pracovní dny. O vozbu se starají lokomotivy 2x 751 (papírově také 2x 753). Také zpět vyrážejí dva vlaky – Vn 56591 po deváté z Kadaně, s příjezdem na Kladno okolo 15. hodiny a před 19. hodinou v Nučicích, druhá vyrovnávka Vn 56593 z Kadaně okolo 18. hodiny, na Kladně okolo 3. hodiny noční a nad ránem v Nučicích. Vyrovnávky jezdí mimo neděli a pondělí. Stále, tak jako v předchozích letech, se nakládá převážně do vozů Faccs, méně do starších Wap a Sav.

S obdobným scénářem probíhá přeprava vápenců i na přelomu milénia. Pro přepravu vápenců je potřeba čtyř lokomotiv řady 751, drobně se posouvají časy příjezdů a odjezdů všech čtyř vápencových vlaků. Jeden pár (Pn 65690/Vn 56591) obsazuje PJ Rakovník, druhý (Pn 65692/Vn 56593) PJ Kladno. Více než grafikonovými časy odjezdu se uskutečněný jízdní řád řídil časem střídání lokomotivních čet, které byly v prvním případě v Lužné u Rakovníka (tedy SLČ Lužná u Rakovníka), ve druhém na Kladně, v obou případech v 6 a 18 hodin.

Do doby hromadného rušení Nex, Sn a Pn vedených v trakci 700 spadá i neúspěšný pokus Odboru kolejových vozidel ČD o převedení vápencových přeprav co nejvíce pod troleje, ve snaze o úsporu nafty. Vlaky byly v krátkém období vedeny z Kladna do Kralup nad Vltavou a dále přes Ústí nad Labem do stanic určení. Díky výlukám při stavbě I. tranzitního koridoru docházelo k odklonu vlaků, kdy byla trasa loženého vlaku z Kralup nad Vltavou do Všetat a dále vpravo podél Labe v elektrické trakci. Prázdné vlaky byly vedeny přes Lysou nad Labem a Prahu-Smíchov a po trati č. 173 do Nučic. Došlo však k totálnímu rozkladu oběhů, kdy se soupravy nedostaly včas k nakládce a experiment skončil návratem k tradiční, prověřené trase.

Následně byla z iniciativy provozní skupiny tehdejšího Obchodně-provozního ředitelství Praha upravena technologie provozu, která ušetřila potřebu hnacích vozidel i potřebu personální. Soupravy již ze stanice Hostivice nejezdily k elektrárnám samostatně, ale v Hostivici došlo ke spojení do delší soupravy, která pokračovala na Kladno se dvěma lokomotivami. Na úsecích Kladno – Milostín a Žatec – Březno u Chomutova vypomáhal postrk. Podrobnější popis následuje v kapitole Současná technologie provozu.

Střídání stráží u hnacích vozidel

Po téměř deseti letech provozu, v červenci 2005 přebírají po řadách 749/751 otěže přepravy vápenců prototypy remotorizovaných „brejlovců“ řady 755. Když Odbor kolejových vozidel Českých drah vybíral turnus, ve kterém by bylo možno řádně prověřit spolehlivost modernizovaných strojů, padla volba právě na TS 701 tehdejší Provozní jednotky Kladno. Průměrný denní proběh byl okolo 270 km.







Následuje několik záběrů z trasy za stanicí Kladno:

nahoře: **Dalším kultovním záběrem je motiv vápencového vlaku s mechanickými návěstidly stanice Krupá. Dne 28.5.2005 se v čele Pn 65780 představují stroje 751.364 a 751.382.** Foto: Petr Kapoun

uprostřed: **"Kouřovými efekty" zatraktivnilo vápencové kamenivo snímek Daniela Pavlíčka z průjezdu Pn 65780 před zastávkou Kačice. O přepravu se 24.5.2007 postaraly stroje 751.092 s 751.364.**

dole: **V mezistaničním úseku Nové Strašecí - Řevničov byl 20.6.2005 zachycen Pn 65780 pod vedením strojů 751.066 a 751.382.** Foto: Petr Kapoun

V roce 2005 slouží pro přepravu vápenců kmenový Pn 65780 s odjezdem z Nučic po 14. hodině (první „várka“ je již předsunuta v Hostivici), který po spojení do soupravy s parametry 2 400 t a 450 m vyráží mezi 15.-16. hodinou na Kladno a zde doplněný o postrk odjíždí v podvečer do stanic určení. Příjezd do Kadaně je uvažován okolo 23. hodiny. Podle potřeby je potom zaváděn posilový Pn 65782 v trase Nučice – Hostivice – Kladno – Kralupy na Vltavou – Ústí nad Labem – Chomutov – Kadaň, s odjezdem z Hostivice před 17. hodinou, s hmotností 1 250 t a délkou 250 m. V úseku Hostivice – Kralupy nad Vltavou se o přepravu stará některé z kralupských dvojčat řady 751.

Kmenová vyrovnávka Vn 57593 jede v trase přes Žatec, má typickou délku 450 m, z Kadaně vyjíždí po půlnoci, s příjezdem do Nučic před sedmou hodinou. Také posilový vlak má svojí vyrovnávku Vn 56597, která vyráží z Kadaně před půlnocí s příjezdem okolo 8. hodiny do Nučic. U kmenového vlaku zůstává provozní technologie shodná do současnosti, trasy posilového vlaku se několikrát mění.

V lednu 2009 mají premiéru a postupem času pak zcela opanují vápencové vlaky lokomotivy řady 753.7. Dřívější provozní ošetření v lokomotivním depu Praha Vršovice se po vzniku společnosti ČD Cargo a nasazení řady 753.7 přesouvá do SOKV Ústí nad Labem. V roce 2010 dochází opět k přečíslování, resp. k návratu k číslům vlaků z let 1997/98.

Současná technologie provozu

Trasa vlaku začíná po naložení vozů na nákladišti v Mořině. Nakládka probíhá v pracovních dnech do výsypných vozů Falls, resp. Faccs (pro elektrárnu Tušimice). Typická délka soupravy je 16 vozů, rozmezí potom 13-17. Na vlečce dlouhodobě operují modernizované stroje 740.668 a 740.863 v mnohočlenném řízení, které se starají o přepravu v dvanáctikilometrovém úseku do stanice Hořelice. Na vlečce, provozované Lomy Mořina, je rušno zejména ráno a dopoledne.

V bývalé stanici Kladensko-nučické







Mezi stanice Hostivice a Jeneč jsou situovány novodobější záběry, kdy již řada 751 byla v čele vápenců vzácností:

nahoře: **Ač kalendářně vrcholí zima a vozbu vápenců dávno opanovala řada 755, všechno je jinak. Vápencový vlak Pn 65780 vezou 15. ledna 2007 stroje 749.224 a 751.031 a místo sněhové pokrývky je na polích v okolí Jenče nevlídná oranice.**

uprostřed: **Vděčným cílem fotografů jsou kulisy odjezdových mechanik na unhošťském zhlaví stanice Jeneč. 23. července 2007 daly vyniknout Pn 65780 taženému stroji 751.382 a 751.092.** Foto: Jan Bonev

dole: **Jedno z posledních nasazení řady 751 na vápnecích proběhlo v závěru roku 2008. Jednalo se o stroje 751.089 a 751.095. Právě tento byl 29.12.2008 v čele první várky vápence při vjezdu do stanice Hostivice. V dnešní době je možno potkat lokomotivy 751 pouze na postrku v úseku Kladno - Milostín.**

dráhy – Hořelicích, která je nyní úvraťová, dochází k předávce vlaků mezi vlečkařem a společností ČD Cargo. Souprava je pomocí dvou obsazených lokomotiv řady 753.7 vytažena po kolejové spojce do stanice Nučice, kde přípřežní stroj objíždí soupravu, aby se připravil na následnou úvrať ve stanici Rudná u Prahy. Po úvrati pokračuje souprava do stanice Hostivice, kam vlak přijíždí typicky mezi 10. a 12. hodinou. Po tomto předsunu zátěže se obě lokomotivy obvykle strojově vrací do Hořelic, aby převzaly druhou „várku“. Další vlak je stejnou technologií dopraven do stanice Hostivice, kde dochází ke spojení obou souprav do „výsledného“ vlaku Pn 65690, včetně jeho třetí úvrati.

Souprava má obvykle 32 vozů a dvojče 753.7 s více než 2 400tunovou soupravou vyráží ve vhodné mezeře mezi hustou osobní dopravou ve směru Kladno (mezi 13.-16. hodinou). Zde dochází ke střídání strojvedoucích; po







nahoře: **Na záběru z 25.9.1997 je setkání strojů 751 ve stanici Nučice. V popředí zapřažené 751.363 a 751.009, vlevo pak 751.167 a za ní schovaná 751.088. Dobu před 15 lety dokreslují také osobní automobily.** Foto: Martin Boháč

uprostřed: **Po stanici Nučice se na pozadí záběru vápencového vlaku představuje silueta nádražní budovy stanice Kladno. Snímek Petra Kapouna pochází ze 16.5.2003 a ukazuje stroje 751.065 a 751.066, zcela vlevo pak 751.068**

dole: **O slovo se hlásí řada 755. Ve stanici Unhošť, s typickou architekturou nádražních budov Buštěhradské dráhy, jediní dva zástupci řady 755 s označením 755.001 a 002 křižují 8. května 2008 v čele ranní vyrovnávky Vn 57593 s osobní dopravou.** Foto: Jan Bonev

dvoumužné denní směně následuje jednomužná noční. Vlak je dále opatřen postrkem pro úsek Kladno – Milostín, resp. km 73,5. Tento výkon obstarává lokomotiva ze zálohy stanice Kladno-Dubí. Turnusována je zde řada 753.7, nezřídka se však můžeme setkat i s dosluhující řadou 751 či stroji 755. Souprava po 18. hodině vyráží z Kladna do stanic určení, jimiž jsou Březno u Chomutova a Kadaň-Prunéřov. Dalším postrkem, podle provozní situace jedním nebo dvěma stroji řady 742, je vlak doplněn v úseku Žatec – Březno u Chomutova.

První dorazí zásilka pro elektrárnu Tušimice, pro kterou je cílovou stanicí Březno u Chomutova. Zbytek vlaku pak pokračuje do stanice Kadaň-Prunéřov, ležící v těsné blízkosti elektrárny Prunéřov. Vzhledem k poměru velikostí energoblo-



ků jsou „Kadaně“ o polovinu četnější než „Března“. Na elektrárenských vlečkách přebírá vozy společnost SD-Kolejová doprava.

Zanedlouho startuje zpět s typicky 32 vozy vyrovnávka Vn 56561, příjezd na Kladno bývá před 6. hodinou, dochází ke střídání a nástupu denních strojvedoucích. Do Hostivice přijíždí Vn kolem 6:30 a záhy pokračuje do Nučic.

Popisovaná technologie platí pro většinu pracovních dnů, kdy probíhá odvoz dvou „várek“. V sobotu většinou jezdí pouze jedna várka, naložená na Lomech Mořina v předchozích dnech (v období silnějších přeprav dvě várky i v sobotu). V neděli se



nahoře: **Mezi nejčetnější záběry vápence patří pohled z náspu trati Rudná u Prahy - Středokluky, v místě křížení s Buštěhradskou dráhou. Ten z 24.4.2000 ukazuje v čele Pn lokomotivy 751.066 a 751.092. Mimo krátké období, když byla přímo z výsypných vozů Ua stojících na náspu sklápěna a v okolí ukládána zemina ze stavby "Nového spojení" v Praze, je tato větev Odbočky Jeneček mimo provoz.** Foto: Jindra Volf

Další tři záběry přiblíží prostředí vlečky Lomů Mořina:

uprostřed: **Za stanicí Hořelice se představuje 13.2.1997 vlečkový stroj 740.668. Od lokomotiv řady 751 převzal prázdnou soupravu a postará se o její odvoz na Mořinu.**

dole vlevo**: 25.9.1997 posunuje přímo u nákladiště Lomů Mořina další z vlečkové flotily - stroj 726.505.**

dole vpravo: **Ve stejný den, při nedostatku vlečkových lokomotiv řady 740, vystavovaly ČD pro mořinskou vlečku mimo turnusové vápencové stroje 751 další vozidlo stejné řady. Přes den operovalo pouze na vlečce, když na ní najelo s první vyrovnávkou a odjíždělo s druhým Pn. Snímek stroje 751.166 pochází z nitra vlečky, ze stanice Kuchař.**
Foto: 3x Martin Boháč





nahoře vpravo: **Snímek z 30.5.2005 ukazuje stroje 751.166 a 751.221, jak se v čele vápencového Pn začínají šplhat po pražském Semmeringu do stanice Hostivice, když předtím vlak sjel z Rudné u Prahy po trati č. 173 do stanice Praha-Smíchov. Jeden z mnoha zajímavých odklonů vápenců zachytil Jindra Volf.**

nahoře vlevo: **Dne 22. dubna 1998 se o vozbu vápenců staraly stroje 751.219 a poslední stroj ověřovací série 751.007. Ve stanici Hostivice se čeká na spojení s kolegyní 751.219 a následný odjezd ve směru Kladno.** Foto: Martin Boháč

uprostřed vpravo: **Téměř na pět let se staly "tváří" vápenců stroje 755.001 a 755.002. Dne 31.3.2009 byly zachyceny po průjezdu Pn 65780 Odboč-kou Jeneček, jak se vzdalují nadjezdu na v té době již řadu let nesjízdné traťové spojce mezi Rudnou u Prahy a Středokluky.**











uprostřed vlevo: **Před zastávkou Pavlov zvěčnil vápencový Pn 19. září 2001 pod vedením strojů 751.155 a 751.166 Jiří Růžička.**

dole: **V celé své délce se představuje "bezwapkový" Pn 65780 při odjezdu ze stanice Unhošť. Záběr Jana Boneva je datován k 7. březnu 2008.**



nahoře: **Od druhé poloviny roku 2009 panují na vápencových vlacích stroje řady 753.7. Na snímku z 19.4.2010 tlačí stroj 753.769 první várku vápenců při odjezdu ze stanice Rudná u Prahy.**

dole: **Závěrečným záběrem je možno vychutnat podvečerní atmosféru kraje chmelnic, za dnes již bývalou hláskou Deštnice, kde je na bývalém dvoukolejném úseku dokumentován vápencový vlak Pn 65690. 8. července 2011 jeho vozbu zajistila dvojice 753.751 a 753.755.**

pouze vrací vyrovnávka, souprava zůstane do pondělí odstavena ve stanici Hostivice a stroje většinou záhy odjíždějí na provozní ošetření do SOKV Ústí nad Labem. Znovu se do oběhu zapojí v Kadani.

V zimním období nebo před plánovanou dlouhodobou odstávkou (většinou celozávodní dovolená) je v Lomech Mořina připravována i třetí a výjimečně i čtvrtá „várka“. Ta je po vytažení turnusovými stroji z Nučic odstavena v Hostivici, kde vyčká do pozdní noci na příjezd chomutovského dvojčete strojů 742, které přivážejí „třetivárkovou“ vyrovnávku. Zakrátko (např. mezi 22.-23. hodinou) s nimi ložený vlak pokračuje jako Pn 65692 do stanice určení, většinou pro Elektrárnu Prunéřov, kam přijíždí po půlnoci.

V minulých letech bývala třetí várka z Hostivice dále trasována přes Středokluky a Podlešín do Kralup nad Vltavou a dále podél Labe do Ústí nad Labem a severočeskou magistrálou do Kadaně-Prunéřova. Ještě dříve se pro posilové vápence využívala pro přepravu do Kralup nad Vltavou trasa přes Kladno a Brandýsek.

Objízdné trasy

Zajímavostí jsou odklonové trasy vápenců při výlukách na pravidelné trase. Pokud probíhaly stavební práce v úseku Lužná u Rakovníka – Březno u Chomutova, většinou se využívalo trasy přes Kladno a Kralupy nad Vltavou a dále podél Labe a Ohře – tedy v trase, po které jezdily i posilové vlaky. Podobně i v případě trasy z Hostivice přes Středokluky a Podlešín, pokud se výluky konaly v úseku Jeneč – Kladno. V minulosti došlo i na další trasy. Např. z Nučic byly v květnu 2005, při výluce v úseku Rudná u Prahy – Odbočka Jeneček ložené vlaky svezeny (po spádu) přes Rudnou u Prahy do stanice Praha-Smíchov a po trati Praha-Smíchov – Praha-Zličín – Hostivice zpět do trasy. Taková trasa dnes není možná z důvodu nízké zatížitelnosti trati v úseku Rudná u Prahy – Praha-Smíchov, kde platí omezení hmotnosti 18 tun na nápravu. Při výlukách mezi Kladnem a Lužnou u Rakovníka došlo v roce 2011 na trasu Nučice – Beroun – Rakovník. Trať č. 173 „Hrbatá“ dostála svého jména a odklonové vlaky s jednou várkou (16 vozů) musely být v úseku Nučice – Beroun vedeny se čtyřmi činnými stroji řady 753.7/742.

Výhled

Zásoby vápence v Lomech Mořina jsou dostačující po celou dobu životnosti obou elektrárenských komplexů. U elektrárny Prunéřov I se předpokládá provoz do roku 2018. V důsledku zpřísnění emisních limitů daných Směrnicí 2010/75/EU zde bude nutno od roku 2015 snížit výkon. Na elektrárně Prunéřov II proběhne do roku 2014 modernizace tří z pěti stávajících bloků. Při něm dojde k navýšení výkonu z 210 MW na 250 MW. Životnost bloků je vázána na zásoby lomu Důl Nástup Tušimice, přibližně k roku 2036. Na zbylé dva bloky dopadne stejně jako u EPRU I kvůli emisním limitům od roku 2015 výkonové omezení s předpokládaným ukončením provozu k roku 2018. Konečně na elektrárně Tušimice II je dokončován retrofit posledních dvou bloků a i tyto budou v provozu k horizontu 2036 ve vazbě na Důl Nástup Tušimice. Součtový instalovaný výkon zmíněných elektráren tak poklesne ze současných 2 290 MW na 1 750 MW nejpozději po roce 2020.

Společnost ČEZ, a.s., vlastnící zdroj i cíl přepravy, uvažuje prostřednictvím dceřiné společnosti SD-Kolejová doprava o převzetí samotné přepravy do vlastní režie. K tomu by mělo dojít ve druhé polovině letošního roku. „Vápence“ z Mořiny do Kadaně píší letos již devatenáctý rok své historie a bude jistě zajímavé sledovat vývoj této přepravy i nadále.

Neoznačené foto: Petr Zobal

Autor děkuje všem, kteří přispěli ke zrodu článku a uvítá další informace, postřehy a připomínky k tématu na adrese: provoz@lokomotivy.net





Zubačkou do malých velehor

Kdo by neznal tatranskou zubačku Štrba – Štrbské Pleso. Stačí vystoupat po schodech halou odbavovací budovy ve Štrbě a člověka ovane vzduch pročpělý zápachem maziv, roztroušených v letitých nánosech v obou úzkorozchodných kolejích. Posadit se do dřevěné sedačky červené jednotky, vyvézt se do nejvýše položené železniční stanice na Slovensku, navštívit Štrbské pleso, nebo si přiblížit některý z přilehlých štítů. Pro tyto a mnohé další účely premává novodobá zubačka již 42 let. Historie spojení Štrbského Plesa s Košickobohumínskou železnicí přitom sahá až k roku 1896. Tehdy byla zprovozněna první zubačka a stala se po trati Poprad – Tatranská Lomnica druhou železnicí, která zavítala do vysokotatranských osad. Trasa vedla z velké části tak, jak ji známe dnes. Obě krajní stanice byly odlišné. Ve Štrbě, tehdy dvoukolejné stanici v úzkém zářezu, měla zubačka samostatnou výpravní budovu situovanou blíže k žilinskému zhlaví. Nahoře pak trať vyústila přímo před vodami Štrbského plesa, stejně jako do roku 1969 dráha električky, v místě kde dnes stojí hotel Solisko.

Parní lokomotivy z vídeňského Florisdorfu byly na trati o rozchodu 1000 mm a se stoupáním až 127 promile schopné k horám sunout dva přívěsné vozy. Ve vlacích převládala přeprava osob, jako náklad se dopravovaly zejména zásoby pro hotely. Ozubnice nebyla položena v celém úseku trati, adhezně se jezdilo ve stanicích a také v místech úrovňového křížení s cestou Tatranská Štrba – Štrbské Pleso. V roce 1908 byla na trati otevřena zastávka Móryho osada. S dnešním Tatranským Lieskovcom má společného pramálo. Móryho osada byla zřízena nedaleko vrcholové stanice při Novém Štrbském plesu poté, co zde vyrostl hotel Móry, otevřela se rozhledna a rozvinuly se další služby pro lidi ze středních vrstev. Na samotném Štrbském Plese si tehdy ubytování a služby mohli dopřát pouze movití občané.

Lokomotivy poháněné parním strojem o nominálním výkonu 133 kW dosahovaly na ozubnici rychlosti 10 km v hodině, v adhezních úsecích pak nejvýše 15 km v hodině. Co bylo postačující na sklonku 19. století, stávalo se v konkurenci silniční dopravy nevyhovujícím v období První republiky. Vlak zdolával převýšení 450 metrů po léta stabilně za 37 minut. Čas, v jakém byla schopna trasu urazit autobusová doprava, se naproti tomu krátil. Nahrávalo tomu nejen zvyšování výkonu vozidel. Výraznému prosazení autobusů pomohla dostavba nové silnice ve dvacátých letech. Sklon silnice nebyl nikterak extrémní ve srovnání s dřívější cestou. Stoupání bylo rozloženo do mnoha serpentýn a trasa tak vycházela ve srovnání s železnicí dvojnásobná. Přesto byly autobusy schopné vystoupat k plesům i dvakrát rychleji než vlak. Samotné ČSD na tento fakt zareagovaly provozováním vlastních autobusů paralelně s vlaky. Pasažérů ve vlacích začalo ubývat, až neefektivnost provozu přivedla zubačku do záhuby v roce 1932.

V dalších desetiletích prodělala společnost mnoho zásadních přerodů. V Tatrách začaly v padesátých letech minulého století vyrůstat nová rekreační zařízení, střediska, hotely, zotavovny ROH. Služby se staly masovějšími, byly dostupné kdekomu. Pro většinu obyvatel socialistického bloku byly Vysoké Tatry jednou z mála příležitostí k vysokohorskému vyžití.



nahoře: **V letošním roce zažívá zubačka opět zimu jaksepatří na podhůří Vysokých Tater. V dekádě posledních čtyř let zde byla o sníh poměrně nouze. Nastávaly přitom i případy, kdy se na zdejší končiny nedostávalo a jinde bylo sněhu neúměrně mnoho. Ve Vysokých Tatrách ke konci zimy 2008 ležela ve vysoko položených partiích dolin a na štítech peřina o tloušťce přes 4 metry, zatímco v okolí Štrby nebylo po bílé pokrývce ani památky. Na přelomu ledna a února 2010 se zase člověk brodil sněhem po kolena v Polabí, a pod Tatrami se dalo chodit v botaskách. Leden 2012 konečně přinesl několik frontálních systémů, které se spolehlivě zastavily o Tatry a štíty zároveň nevytvořily pro blízké podhůří srážkový stín. Bezmála jednoho metru sněhu se dočkali v Tatranské Štrbě a půldruhého metru na Štrbském plese. Na zubačce byla povolána do práce místní fréza. Ta běžně odpočívá v dílenských prostorách na Štrbě společně s motorovou drezínou a vozíky pro batožiny, kompletní kolejovou výbavou, která byla pro trať pořízena. Pro pohon frézy se využívá některého ze tří motorových vozů zubačky. 7. ledna zachytil Michal Plíhal na Štrbském Plese v akci frézu s motorovým vozem číslo 01.**

dole: **Jednotka čísla 01 se škrábe ke Štrbskému plesu za rozbřesku 29. ledna 2012. Jízdní doba vlaků nahoru činí 15 minut, v opačném směru při rychlostním omezení přijatelných 18 minut, a to na dráze dlouhé slabě přes 4,5 km. Parní lokomotivy první ozubnicové železnice potřebovaly na podobnou vzdálenost 37 minut.**





nahoře: **S pozadím vysněžených svahů Roháčů míří na Štrbské Pleso jednotka 01 v ještě dlouhých stínech lednového rána.**

uprostřed: **Jednotka čísla 01 vyčkává ve Štrbě na čas jako podvečerní Os 8026. Vedle odstavená kolegyně 02 bude pendlovat v následujících dnech.**

dole: **Jednotka 03, která je toho času neprovozní, se chystala k odjezdu ze Štrbského Plesa v podvečer 4. prosince 2010.** Foto: Michal Plíhal

Železniční spojení ze Štrby vstříc oblasti Kriváně začalo v těch dobách citelně chybět a hledaly se způsoby, jak jej obnovit. Z projektu adhezní železnice Štrba – Vyšné Hágy sešlo, stejně jako z úmyslu vystavět k Štrbskému plesu visutou lanovku. Trvalo řadu let, než se Ministerstvo dopravy usneslo na obnovení ozubnicové železnice a v roce 1968 se započalo se stavbou. Na dveře klepal rok 1970 a s ním chystané Mistrovství světa v lyžování, odhlasované na tuto sezónu do Vysokých Tater. Tento fakt stavbu nové trati urychlil. V únoru 1970, nedlouho před zahájením závodů, se podařilo otevřít novou trať a přepravit zánovními elektrickými vozy první cestující. Ve Štrbě byla postavena nová, společná nádražní budova, jak ji poznáme dnes. Na prvním kilometru trati, odečítaném ze Štrby, se nachází zastávka Tatranský Lieskovec, která je dobře dostupná z horních domů a ubytovacích objektů v Tatranské Štrbě, jakož i chat a srubů na opačné straně trati. Po dalších přibližně třech kilometrech nás zubačka vyveze až do dnešní stanice Štrbské Pleso. Ta se nachází v nadmořské výšce 1325 metrů, o 20 metrů níže než původní stanice na břehu plesa. Na začátku posledního pravého oblouku před stanicí lze stále rozeznat odbočení původní trati po náspu a za hotelem Panorama nalezneme dobře dochovaný kamenný propustek.

Komplexní řešení nové zubačky zahrnovalo výstavbu trakční měnírny se stejnosměrným napětím 1500 V ve Štrbě. Ta pomáhá napájet i električky v náročném stoupání ke Štrbskému Plesu od Starého Smokovce, neboť poslední měnírna TEŽ se nachází ve Vyšných Hágoch.

Elektrické jednotky, označené dnes jako řada 405.95, resp. 905.95, dodaly pro ozubnicovou železnici švýcarské winterthurské závody SLM. Tračkní výzbroj a elektrické ovládací obvody zajistila firma Brown-Boveri. Hnací a brzdné síly se vyvozují pouze přes ozubnici, a tak je tato položena v celé trase, včetně výhybek. Každá ze tří jednotek sestává z motorového vozu a z řidícího vozu. Pohon zprostředkovává pár stejnosměrných motorů o celkovém trvalém výkonu 335 kW, který umožňuje čtyřicetitunové jednotce i na stoupání až 158 promile vyvinout rychlost přibližně 20 km v hodině. Vyjma výhybek dovolujících rychlost 10 km/h je do stoupání povolena rychlost 30 km/h, v opačném směru vyhřívá zubačka střešní odporníky elektrodynamické brzdy při jízdě rychlostí 23 km/h, resp. 17 km/h ve strmějším úseku Štrbské Pleso – Tatranský Lieskovec.

Na výpravní budovu ozubnicové železnice ve Štrbě přiléhá dílenská hala, naproti ní se nachází ještě další menší kryté zázemí. Dílny zajišťují vše od údržby vozů až po jejich vyšší střední opravy. Pouze nejvyšší stupeň oprav se provádí v depu Poprad. Tam se zubačky přepravují přes Štrbské Pleso a dále po dráze TEŽ jako vedené električkou. Dlužno dodat, že k tomu dochází pouze v periodách velkých oprav, jednotky se vyznačují vysokou provozní spolehlivostí.





Časy se mění, a červené jednotky jako by nestárly. Nejvíce změn doznalo okolí trati. Inspirováni obrázky zubačky z vyzdobené haly železniční stanice Štrba, budete hledat místa, ze kterých byly některé snímky pořízeny marně. Nízké smrčky podél protiobloukú u zastávky Tatranský Lieskovec od 80. let trochu povyrostly. Před deseti lety vedla trať úzkým jehličnatým koridorem. 19. listopadu 2004 se možnosti vyfotit zubačku v otevřeném terénu značně rozšířily, avšak za nepříjemných okolností. Tehdy v Tatrách běsnila vichřice a celé řady smrkových kultur spadaly jako sirky. Z tatranských železnic byla infrastruktura zubačky relativně málo poškozena. I tak vznikla mezi Tatranským Lieskovcem a Štrbským Plesem na téměř kilometrovém úseku planina, kde se po vytěžení dřeva derou nové semenáče k životu pomalu. V kilometru 3,1 klesá jednotka čísla 02 s ranním vlakem do Štrby.

Krátce po uvedení do provozu jezdily po trati pouze motorové vozy bez řídících vozů. Nápor cestujících při Mistrovství v lyžování zubačku řádně otestoval. Výsledky z provozu ale byly pozitivní. O nezájem veřejnosti se zubačka nemusela bát. Naopak, zájem o vlaky býval v sezóně nezřídka takový, že kapacita 124 sedících a 126 stojících osob v jedné jednotce nepostačovala a využívalo se jízdy vlaků za sebou na dohled. Vypravení dvou vlaků proti sobě přitom zabezpečovací zařízení znemožňuje.

Pomineme-li všude na trati přítomné ekologické mazivo, čistý provoz zubačku předurčuje k upřednostňování coby vhodného způsobu dopravy do horského střediska i dnes. Při absenci třecích brzd představuje jediné vážné znečistění exteriéru vozů uhlík obroušený z pantografů. Údržba zevnějšku vozů je díky tomu snadnější. Přesto je obdivuhodné, že původní nátěr z výroby vydržel na jednotkách více než tři desetiletí a i ke konci života nesl minimální známky stáří, zvláště na vyleštěných bočnicích.

S frekvencí cestujících situace na zubačce dnes už tak světlá není. Doby s davy „dederonů“ z mezinárodních rychlíků Kriváň a Liptov dávno odvál čas. Stejně jako Bečvu, Vsacana a další spoje obyčejně přeplněné lidmi, které zubačce dovážely zákazníky. Svůj díl odkrojila individuální doprava. Autobusy na paralelní silnici hrají stále druhé housle. Cestování zubačkou by zjednodušilo při ponechání současných odbavovacích podmínek jako v MHD zavedení automatů pro koupi jízdenek a zrušení přirážky 1,60 EUR, inkasované průvodčím k ceně jízdného v případě koupě cestovního dokladu ve vlaku. Poslední razantní zdražení jízdného, jehož výše měla náhle reflektovat inflaci za několik posledních let, bylo veřejností pochopitelně špatně přijaté. Byť tento krok více ublíží TEŽ, na kterých je vyšší podíl pravidelných cestujících.

Některé hotely na Štrbském Plese dělají na svých stránkách zubačce reklamu. Těžko lze však očekávat, že se hosté platící několik tisíc za jednu noc ubytování pod Tatrami budou chtít dopravit na místo vlakem. Zubačka zůstává alternativou skromnějších. Budiž na to myšleno, abychom se s ní pod vysokotatranské končiare vozili i nadále. A tomu, kdo snad zatouží poznat ať už místní železnici, nebo hory samotné, doporučuji využít ubytování v patře nádražní budovy ve Štrbě za sympatickou cenu 7 EUR. Smluvíte si jej v případě volné kapacity přímo v dopravní kanceláři.

Text a neoznačené foto:
Marek Cerman


751 092-8