



Manipulační vlak 86542 vedený motorovou lokomotivou T 444.0258 projíždí 13. května 1973 pod oběma dominantami městečka Rataje nad Sázavou – zámek a kostelem sv. Matouše.

Foto Jan Lutrýn

Motorové lokomotivy v Posázaví

Díl druhý: „karkulky“ odcházejí

Zánovní červené motorové lokomotivy T 444.1 byly stále pěkné, ale čerčanští strojvedoucí ani jejich pomocníci s nimi příliš spo-

kojení nebyli. U těžších vlaků „karkulky“ sotva stíhaly jízdní doby a poruchy byly na denním pořádku. Správkárna libeňského depa si na

nedostatek práce nemohla stěžovat. Opravný v Nymburce i ve Zvolenu byly doslova obleženy lokomotivami čekajícími mnoho měsíců na opravu. Ale provoz sílil, okolo Sázavy přibývaly další chaty a s nimi i noví cestující.

Jejich poslední léto

Posázavské tratě zažívají největší nápor v letním období, kdy do kraje směřuje mnoho výletníků – do lesů, k vodě i do hospod. Nejinak tomu bylo i v létě roku 1970. V turnusu tehdy v Čerčanech byly libeňské lokomotivy T 444.121, 22, 23, 24, 25 a 42, letmo zaskakovaly T 444.141, 43 a také T 444.0 (71, 89, 102), či dokonce T 435.0 (23, 32). Ty však byly typické pro lokálku



Univerzálnost použití vozidel slavila triumf. Motorovým vozům M 296.1 náležela vozba „Vindobony“ Berlín – Praha – Vídeň i osobních vlaků Praha – Dobříš, lokomotivy T 478.1 dopravovaly rychlík Praha – Mnichov i osobní zastávkový vlak z Čerčan do Světlé nad Sázavou. Na snímku T 478.1228 v čele osobního vlaku 2511 a T 478.1221 na postrku Os 2510.

Foto Jiří Pohl, Ledečko 29. 8. 1971

z Olbramovic do Sedlčan, na které dopravovaly manipulační nákladní vlaky. Na čerčanských T 444.1 začínal i strojvedoucí a pozdější železniční odborník a historik Josef Bosáček.

Náhradní lokomotivy T 444.0 byly v Čerčanech určitou zvláštností. Ostatně ani depo Libeň jich mnoho nemělo, v Praze jimi disponovalo především tehdejší depo Praha střed a využívalo je zejména v Bubnech a na osobním nádraží Praha střed. Výjimečnost lokomotiv T 444.0 byla především dána jejich vzhledem, tedy chybějícími stříškami nad okny, což se stalo příčinou jejich lidového pojmenování „plešatá karkulka“. Avšak odlišovaly se i jinou prostorovou dispozicí. Lokomotivy T 444.0 měly chladiče vody i výměníky tepla mezi olejem a vodou umístěné v krátkém představku, zatímco lokomotivy T 444.1 měly v tomto prostoru parní generátor, chladiče měly situovány vpředu před motorem. Určitý rozdíl byl i v ovládní. Lokomotivy T 444.1 byly ovládány kontrolérem s volantem s osmi jízdními stupni, zatímco jejich předchůdkyně byly vybaveny kontrolérem s pákou (podobně jako lokomotivy T 435.0), avšak jen se šesti jízdními stupni. Páka byla vzhledem ke svému umístění dosti nešikovná, a proto byl u vyšších čísel lokomotiv T 444.0 již použit volant (libeňská 71 měla ještě páku, ale 102 už volant).

Zásadní výhodou lokomotiv T 444.02 a 1 byl již zmíněný střešní otvor uzavíratelný velkým víkem z autobusů 706 RTO. Pomocí pákového mechanismu bylo možné otevřít střešinu buď vpředu (vzduch byl nápořem tlačěn do kabiny), vzadu (vzduch byl podtlakem vysáván z kabiny), nebo vpředu i vzadu. Pak odcházel při stojící lokomotivě teplý vzduch ven velkým otvorem, který však byl víkem chráněn před sluncem. Tím bylo dosaženo velmi účinného větrání, které velice chybělo v uzavřené kabině nulek. V té si strojvedoucí užili vlivem kabinou vedeného výfukového potrubí spalovacího motoru hodně vedra i hluku.

Rozhled z kabiny „karkulek“ byl vynikající, podobný byl dosažen až na mnohem mladších lokomotivách řady 731. Rovněž uspořádání pultů v kabině bylo u lokomotiv T 444.02, 1 řešeno účelně. Lokomotivu bylo možno lehce ovládat nejen vsedě, ale i vestoje v postavení čelem i zády k pultu. K tomu dopomáhal právě kontrolér s volantem.

Pro srovnání je dobré vzpomenout i obsazení okolních strojových stanic parními lokomotivami v létě roku 1970. V samotných Čerčanech byly kromě libeňských T 444.1, které sloužily v osobní dopravě a kromě výkonů do Světla nad Sázavou též zajišťovaly ráno do Jílového, přiděleny i tři vršovické 434.245, 122 a 298. Těm, kterým kromě výkonů na obou posázavských tratích (včetně víkendových osobních vlaků do Ledečka a Kácova) náležela i ranní obsluha velkopopovického pivovaru Pop 1, kde měly na stoupání 28 ‰ ve třídě sklonu XVI normu zátěže S 230 t.

V Benešově se střídaly vršovické 423.011, 27, 158, 159, 171, 173 a 227 na Vlašimce, tehdy ještě vedoucí přes pěkný kamenný most přes Želivku u Borovska až do Dolních Kralovic. V Kutné Hoře sloužily na zdejší lokálce tradiční kolínské 423.061, 145, 154, 165, posílené o 354.197 z České Lípy a o 354.1198 a 354.1204 z Olomouce. Jen zdejší turnusové 423.0122 a 146 nepřežily tuhou zimu, vykolejily a spadly z náspu, když spolu s 354.1131 prorážely závěje v polích u Poličan.

Z Kolína do Ledečka, Zruče a Čerčan zajišťovaly kolínské 423.0100, 103, 107, 110, 124, 130, 132 a 141, v Pečkách sloužily na lokálce



Po dosazení přehříváče bylo nutno na rekonstruovaných parních lokomotivách 434.2 ohnout přítokové roury výrazně dozadu. Říkalo se tomu „ruka v kapse“. Také čerčanské motorové lokomotivy T 478.1 měly takovou „malou ruku v kapse“: hadici k ručnímu čerpadlu pro plnění vodního okruhu, trvale „pro jistotu“ zastrčenou ve vodní nádrži parního topení, která byla z téhož důvodu i v létě naplněná vodou. „Přece nebudeme, až nám uteče voda z chlazení, lítat s kýblem do Sázavy – zlomíš si nohu a nikdo ti nic nedá“, říkali zkušeně staří mazáci. Na snímku lokomotiva T 478.1220 v čele osobního vlaku 2510.

Foto Jiří Pohl, Ledečko 29. 8. 1971

do Kouřimi a Zámuk 423.0134 a 135. V Ledči nad Sázavou na nákladních vlcích mezi Zručí a Světlu dosluhovaly vysoké protektorátní 524.1137 až 139 spolu s 524.171 a byly nahrazeny mohutnými havlíčkobrodskými 534.03.

Do Čerčan tehdy přijížděly i vršovické 434.2 na Mn vlcích (v turnusu byly 434.296, 159, 314, 335), tábořské 434.2 na Mn 8767/8770 a 8773/8774 již byly vystřídány lokomotivami 556.0 (v turnusu byly 556.062, 95, 96, 104, 363, 390, 394 a 476). Osobní vlaky mezi Prahou a Českými Budějovicemi vozily tábořské 498.007, 30

a 40, doplněné jedním strojem 475.137 za již zrušenou 498.036.

Motorizace na postupu

V roce 1970 byly z ČKD ponejprv dodávány lokomotivy T 478.2053 až 2082, mimo jiné i do Kolína pro pražské Mn vlaky a pro prachovickou trať a také do tehdejšího depa Praha střed (T 478.2071 až 076). Ty vystřídaly v Bubnech tamní 434.1 na postřích po trati bývalé koňky se stoupáním 26 promile do Velesla-



Pro otočení lokomotiv na čerčanské točně byly zapotřebí především silné ruce. Na snímku ze 14. května 1971 je otáčena lokomotiva 423.0124, v pozadí přihlíží nová „zamračená“ T 478.1218.

Foto Josef Bosáček



Když se po dodávce T 478.1 přesunuly čerčanské T 444.1 jako second hand do pobočného lokomotivního depa Kolín, na nových působištích si moc neoddechly. Čekala je služba na tratích mezi Kolínem a Ledečkem i Kutnou Horou a Zručí nad Sázavou, které překonávají rozvodí mezi Sázavou a Labem táhlými sklony. Trať Kutná Hora – Zruč nad Sázavou z obou stran dlouze stoupá rampami 22 promile k vrcholu u Štipoklas. To bylo ve srovnání s méně náročným terénem podél Sázavy pro „karkulky“ ještě větší trápení. Starosti s nimi zde trvaly až do doby, kdy byly v nákladní dopravě nahrazeny sice staršími, ale spolehlivějšími T 435.0 a kdy je z osobní dopravy vytlačily motorové vozy M 152.0.

Foto Jiří Pohl, Černíny počátek sedmdesátých let

vína. Pak následovala poslední série 60 lokomotiv T 478.1 (171 až 230), která byla dokončena v roce 1971.

Motorové lokomotivy T 478.1 se v Čerčanech objevovaly již od konce roku 1966. Vozily osobní vlaky na hlavní trati jako náhrada za vršovické



Nedlouho po výměně T 444.1 na posázavské trati za mohutnější T 478.1 se v Ledečku začaly na trati od Kolína objevovat místo drobných parních lokomotiv řady 423.0 i mnohem větší stroje řady 464.0. Nešlo o furiantskou odpověď kolínského depa Čerčanským, ale o východisko z nouze. V důsledku příchodu předisponovaných lokomotiv T 444.1 i s příslibem příchodu nových „pielsticků“ s hydromechanickým (T 465.0) či s elektrickým přenosem výkonu (T 466.0) nebyly již lokomotivy řady 423.0 přistavovány do hlavních oprav se zostřenou prohlídkou kotle. Postupně propadaly a byly vyřazovány. Tradiční 423.0 nemohly proto zaskakovat za porouchané a dlouhodobě odstavené T 444.1. Tudíž nezbylo než do Kolína předisponovat z Havlíčkovy Brodu lokomotivy řady 464.0. Říkali jim zde „pilštyk na lopatu“ nebo také „přeplňovaný dvouválec“. Jezdilo se s nimi po lokálce do Ledečka pěkně, ovšem spotřeba uhlí ve srovnání s maličkými 423.0 vydatně stoupla.

Foto Jan Lutrýn, 27. 4. 1974

ké 477.0 a 475.1 V roce 1968 též vystřídaly nezapomenutelné 434.2 v čele trampských vlaků na spodní posázavské trati z Čerčan přes Týnec nad Sázavou, Luka pod Medníkem, Davli a Vrané nad Vltavou do Prahy. To bylo poněkud kuriózní, protože teprve v průběhu roku 1969 nahrazovaly lokomotivy T 478.1 parní trakci na osobních vlacích na ostatních tratích do Prahy: plzeňské 475.1, děčínské 498.0 i chomutovské 475.1 a zdické 555.3. Odolávaly jim jen nymburské a turnovské 464.0 na osobních vlacích na Těšnov, neboť T 478.1 neměly přechodnost z Vysočan na Těšnov zejména kvůli stavu mostu přes Rokytku nad Kolčavkou. Vypadal na první pohled hrozivě, byl podepřený silnými dřevěnými trámy a držel dohromady snad jen strachem. Také most na Švábkách nebudil příliš velkou důvěru. Patrně nejtěžší lokomotiva, která byla na Těšnově spatřena, byla 555.0 se spartakiádním vlakem v roce 1965. Most přes Rokytku se opravy nedočkal, provoz na trati zeslábl po ukončení vlaků od Turnova a Nymburka ve Vysočanech v roce 1972. Této změně předcházely zajímavý paradox: některé vlaky již přijížděly z Turnova do Vysočan s motorovými lokomotivami T 478.1 a zde přepřahaly, na Těšnov je odvážely parní lokomotivy 464.0. Tedy trend zcela opačný, než bylo kdysi cílem elektrizace pražských spojek.

Také osobní vlaky z Prahy-Krče (kde po dobu přestavby vršovického osobního nádraží vlaky z Posázaví a Podbrdí končily a kde byla pro potřebu manipulace se soupravami vozů zřízena posunovací záloha, na které v roce 1967 začínala 414.071, ale v roce 1970 zde již sloužila mohutná lokomotiva 534.030) do Dobříše byly ještě v roce 1970 v režii parních lokomotiv – vládl zde pětidenční turnus 524.150, 100, 101, 103, 117.

Nově dodávané lokomotivy T 478.1 stále patřily k velmi ceněným a služebny jimi obsazovaly nejdůležitější výkony. Nové lokomotivy T 478.1 například nahrazovaly výkonné parní lokomotivy řady 475.1 depa Veselí nad Moravou v náročné službě na vlárské trati, mohutné tendrovky 477.0 a 456.0 sloužící ve Vrutkách a zajišťující dopravu v údolí řeky Turiec pod Velkou Fatrou a také krásné vysoké lokomotivy 465.0 a 475.1 v Nových Zámcích na rovinatých tratích jižního Slovenska.

Ve snaze jimi uspokojit co nejvíce dep byly přidělovány v nevelkých počtech. Jen čtyři lokomotivy T 478.1209 až 1212 obdrželo depo České Budějovice, aby jimi začátkem roku 1971 nahradilo prestižní turnus pražských rychlíků 103/50/53 („Sansoussi“)/102/101/104/105/106, obsazený tradičně nejlepšími českobudějovickými lokomotivami 475.1113, 119, 136 a 140. Pouze 475.1136 se této náhrady nedožila, lehla si na bok v Dyníně 12. září 1970 v čele R 102, když vjela plnou rychlostí do odbočky. Její sestry po příchodu T 478.1 odešly do Tábora vystřídat vznešené 498.0 na osobních vlacích do Prahy. Jen válečková 475.1140, známý stroj staršího strojvedoucího Eduarda Červeného, byla ještě nějakou dobu ponechána v depu v Českých Budějovicích trvale zatopená a v pohotovostním stavu, připravená vyjet náhradou za T 478.1 na rychlíku do Prahy, což však zpravidla nebylo potřeba.

Při výčtu událostí roku 1970 nelze opomenout zkoušky „motýlků“ – lokomotiv T 475.1501 a 502 – které byly prováděny, jak káže tradice, na rychlících Praha – Horažďovice předměstí. Jejich pětikou začínající inventární čísla naznačovala, že jde o vozidla, se kterými nemají státní



Alternativou za chybějící 423.0 a neposlušné T 444.1 se v traťové službě mezi Kolínem i Ledečkem staly i mohutné pětispřežní lokomotivy řady 534.03. Tedy nikoli tendrovky, ale lokomotivy s vlečným tendrem. Zatímco v padesátých letech vozily tyto stroje přes Kolín těžkotonážní nákladní vlaky na hlavních tratích, o dvacet let později vyjížděly z koleje poblíž prvního nástupiště s několika vozy směrem na Červené Pečky, Ratboř, Bečváry, Rataje nad Sázavou a Ledečko.

Foto Jaroslav Kocourek

dráhy nic společného. Po zkouškách, které byly prováděny na přání ČKD, odešly ke svým kupcům na vlečky průmyslových závodů v Mladé Boleslavi (automobilka) a v Hranicích na Moravě (cementárna). ČSD trpělivě čekaly na stovky lokomotiv T 466.0, které svojí koncepcí se střední vyvýšenou kabinou strojvedoucího lépe odpovídaly jejich představám. Kdo by tehdy tušil, že libeňští strojvedoucí bezděčně testují lokomotivu, která se stala základem pozdější T 466.2, jedné z nejpočetnějších řad lokomotiv ČSD a návazně na to i ČD. Byla to, spolu se spíše obhlídkou jedné T 448.05, zapůjčené v Bratislavě od Elektrizace železnic, vlastně jediná zkouška lokomotiv tohoto typu u ČSD.

Je kuriózní, že typovými zkouškami prošly jen lokomotivy T 475.1, s navazujícím vozidly řad T 448.0, T 448-P a T 466.2 nebyly prováděny žádné další typové zkoušky na okruhu v Cerhnicích ani na tratích tehdejších ČSD. Nově vyráběné T 466.2 odjížděly na podzim roku 1977 z lokomotivky v Libni přímo do provozu do jednotlivých dep, prvních šest (T 466.2001 až 006) do Bratislavy. Provozu chybělo několik set příslí-

bených, ale nedodaných lokomotiv řady T 466.0 ze závodů v Martině, přetížených vojenskou výrobou. Pamím lokomotivám procházely lhůty již dále neprováděných zosířných prohlídek kotle, proto musely T 466.2 jít jezdit bez prodlení, bez zdržení zkouškami.

Krásné motorové vozy

Jediný pár motorových rychlíků Praha – České Budějovice R 107 / R 108 prošel koncem šedesátých let vývojem od tradičních motorových vozů M 262.0, přes nedlouhé období používání M 286.0 v libeňském depu, k motorovým vozům M 296.2. Avšak ani v těchto vozech trakční agregát odvozený z „karkulek“ T 444.0, 1, byť modernizovaný a ve velmi elegantní karoserii, neuspěl. Již na jaře roku 1970 nasadilo depo Libeň ze zoufalství do pravidelného provozu na R 107 / R 108, sestavený ze čtyř lehkých přípojných vozů Balm-d, novou a 114 t těžkou šesti-nápravovou dieselelektrickou posunovací lokomotivu T 669.1063 ze SMZ Dubnica nad Váhom. Ta byla paradoxně vybavena elektropne-

umatickým zařízením pro zvýšení rozjezdových tažných sil vyrovnáváním hmotností na nápravu, účinným při rychlostech do 15 km/h.

Nově dodávané červeno-krémové přípojné vozy řady Baim s naftovým teplovodním topením neměly co vozit, a tak byly řazeny do rychlíků 101 až 106, dopravovaných parními lokomotivami 475.1 (o víkendech s přípřeží T 679.1), aby alespoň v záručním období najezdily odpovídající proběh.

Sice zdokonalený, ale zároveň vyšším výkonem obdařený spalovací motor KS 12 V 170 DR (588 kW při 1 470 otáčkách za minutu) trápil vysokou poruchovostí železničáře i nadále. Snaha poněkud zjednodušit lokomotivní tříměníčovou hydrodynamickou převodovku při její adaptaci pro motorové vozy vynecháním dvourežimové redukce byla správná a zdařila se, ale záměr snížit její hmotnost použitím skříňně odlité z hliníkové slitiny skončil nedobře. Docházelo k uvolňování sedel ložisek s následným vážným poškozením ozubených kol i lopatek hydrodynamických měničů. Kolem roku 1980 již byla uložena hřídel uložení takto uvolněná, že převodovky bylo



Stálci čerčanské strojové stanice byly poctivé a značně výkonné parní lokomotivy 434.2. Víkendové osobní vlaky mezi Prahou a Posázavím vozily před příchodem lokomotiv T 444.1, v jejich éře i ještě krátce po jejich odchodu, tedy v období provozu nových lokomotiv T 478.1. V neděli 29. srpna 1971 přivezly lokomotivy 434.245 a 434.264 (na postrku) osobní vlak 2512 do Ledečka. Lokomotiva 434.245 pokračovala jako Lv 2592 do Kácova pro vlak 2547. Čtyřkolák 434.264 se v obráceném postavení vydal se soupravou deseti vozů Be – Rybák jako Os 2513 do Čerčan. V Samechově se křížoval s T 478.1227 v čele Os 2514.

Foto Jiří Pohl

nutno opravovat vypouzdřením zhruba každých 100 000 km. Trvalo téměř dvacet let, než se podařilo koncem osmdesátých let zajistit výrobu skříní z ocelolitin a vyměnit je. Náklady na údržbu poklesly, avšak vysoká spotřeba paliva, daná nízkou účinností hydrodynamické převodovky a nutností provozovat naftový motor soustavně ve vysokých otáčkách, zůstala zachována.

Ve vztahu k posázavské trati a k vozidlům se spalovacím motorem K 12 V 170 DR a tříměníčovou hydrodynamickou převodovkou je vhodné zmínit dva její dotečky s motorovými vozy M 286.0 ve Světlé nad Sázavou i v Čerčaněch. Prototypy M 283.1 / M 286.001, 002 jezdily od roku 1964 na odpoledních rychlících R 125 / R 126 mezi Prahou a Jihlavou, s ro-



S ranním manipulačním vlakem 86541 zápolí na Velikonoční pondělí dnes již muzejní stroj 423.0145 ve stoupání 23 promile pod nákladištěm Rataje nad Sázavou předměstí.

Foto Jan Lutrýn, 23. 4. 1973

mantickou dopolední službou na osobáčkách na lokálce z Havlíčkova Brodu do Humpolce. V roce 1968 byl tento vlak převeden do elektrické vozby a v rámci přečíslování se stal nástrojem vtipné recese související s jeho zastavováním ve stanici Dobronín s přestupem na lokálku do Polné (...v Čechách leží město Polná, lokálka tam jede zvolna). V době, kdy tehdejší režim vedl tvrdý boj se světovým sionismem, dostal posvátné židovské číslo 613. Byla to úcta k nešťastnému Leopoldu Hilsnerovi z Polné. Tajemství této drobné ideologické provokace střežilo jen několik zasvěcených mužů z ČSD a FMD. Ti léta trnuli, aby nebylo vyzrazeno, což se až do roku 1989 nestalo.

K poněkud pomalému nástupu elektrické vozby na trati Kolín – Havlíčkův Brod je potřebné připomenout, že slavnostní zahájení elektrického provozu proběhlo za účasti ministra dopravy a dalších celebrit již dne 6. ledna roku 1965. Avšak nadále jezdily všechny vlaky v parní trakci, neboť nebyly ještě vyrobeny lokomotivy S 489.0. Přednost před výrobou vozidel pro nově elektrizovanou trať dostaly rekonstrukce lokomotiv E 41 BDŽ (výměna ruťových ignitronových usměrňovačů za polovodičové a následně i výroba nových lokomotiv E 42 pro Bulharsko. Lokomotivy S 489.0 (jejich designér, architekt Diblík, stačil ještě navrhnut i tvary kapot motorových lokomotiv řad T 335.0, T 475.1 a T 476.0, a pak emigroval, a tak mohl dodnes historikové diskutovat, zda byl návrat k plechovým karoseriím u S 499.02 motivován potížemi s lamináty, nebo politickým odmítáním Diblíkova díla po vzoru zakazu produkce děl Waldemara Matušky či Pavla Landovského) přicházely do Jihlavy až v průběhu druhé poloviny roku 1966 a byly nasazovány do nákladní dopravy za mohutné parní lokomotivy 556.0, respektive 534.03 a 459.0.

Osobní vlaky i rychlíky mezi Kolínem a Jihlavou vozily parní lokomotivy 464.0, 1 a 2 ještě v roce 1967. Do elektrické vozby postupně přecházely teprve v návaznosti na dodávkách vozů Bai (typu Y podle UIC) z vagonky v Győru, neboť do té doby na osobních zastávkových vlacích používané vozy řady Be nebylo možno vytápnět elektricky. K tomu však bylo potřebné předisponovat do Nymburka další lokomotivy 464.0 náhradou za 354.1, kterým činila potíže doprava těžších souprav čtyřnápravových vozů na stoupáních z dolní Libně do Horních Počernic a z Čelákovice do Mstětic.

V dubnu 1967 bylo sejmuto historické, původně pro 1 500 V řešené trakční vedení v železniční stanici Praha-Vršovice. Tím ve Vršovicích skončilo do té doby běžné přepřahání lokomotiv z parních (475.1, 477.0, 498.0) na elektrické (do roku 1962 zejména tmavě zelené E 436.0 s tažným a narážecím ústrojím na podvozcích, od roku 1962 univerzální E 499.0) u osobních vlaků a rychlíků příjezdějících na hlavní nádraží od Benešova. V zájmu odkouření vinohradského tunelu byla část osobních vlaků Praha – Benešov vedených do té doby lokomotivami 477.0 nahrazena ucelenými soupravami tvořenými vozy Balm-d, respektive Balm a na obou koncích opatřenými motorovými vozy řady M 286.0 (depo Libeň dostalo k M 286.0001 a 002 začátkem roku 1967 zcela nové motorové vozy M 286.0008 až 012, 015, 016, 020 až 022). Tato vozba trvala zhruba půl roku, na podzim ji převzaly nově dodané lokomotivy T 478.1 s tradičními vozy Be a motorové vozy M 286.0 odešly dopravovat rychlíky do Trutnova, Českých Budějovic a Mostu.

V dalších letech se však provoz diesel-hydraulických motorových vozů vyvíjel dra-



Ve dvou to jde přece jen lépe – stoupání z údolí řeky Sázavy společně zdolávají „karkulky“ T 444.114 a T 444.125 v čele Mn 86543.

Foto Jan Lutrýn, Rataje nad Sázavou předměstí 1. 5. 1976

maticky. Některé motorové vozy M 296.1, 2 byly z důvodu neopravitelných závad trakčního agregátu a nedostupnosti náhradních dílů rušeny po nehodách již začátkem osmdesátých let, tedy sotva po deseti letech služby (M 296.2020, 021 a 024 v Českých Budějovicích v letech 1980 až 1981, M 296.2011 v Hradci Králové v roce 1982, ...). Královéhradecká M 286.2014 byla po nehodě v Praze-Vysočanech zrušena již v roce 1970.

Po skončení finální výroby naftových motorů 12 V 170 DR a KS 12 V 170 DR pro nová železniční vozidla (T 334.0 v roce 1973, M 296.1 v roce 1970) se totiž továrna ZTS Martin, do které byly vývoj a výroba motorů řady 170 z pražského ČKD předány, orientovala výhradně jen na výrobu naftových motorů řady PA 4 185, určených především pro vojenskou techniku a pro vývoz do SSSR (pro dieselelektrické skrejpry, produkované běloruským závodem Belaz Žodino). Z důvodu zajištění obranyschopnosti státu a zemí Varšavské smlouvy se tak již v průběhu sedmdesátých let octly ŽOS Nymburk, Šumperk a Zvolen, opravující motorové vozy i motorové lokomotivy ČSD s motory o vrtání 170 mm, bez náhradních dílů, jež byly pro udržení provozuschopnosti značně poruchových motorů nezbytné.

Situace v dostupnosti náhradních dílů byla zoufalá. Podél dep z důvodu vážných poruch odstavená zánovní vozidla, obětovaná pro udržení provozu ostatních strojů téže řady, se postupným rozebíráním měnila v trosky. Výrobní továrny musely prioritně plnit plán dodávek do Sovětského svazu (typu jedna tramvaj T 3 za 39 tisíc rublů), pak následovaly dodávky pro vládou sle-

dované stavby a další protežované cíle a až na konci zájmu byla péče o již dodaná vozidla ČSD. To se týkalo nejen motorových vozů M 296.1, 2, ale i lokomotiv T 478.3, E 499.2 a dalších produktů. Neprovozní zánovní vozidla postávala v nemalých počtech v kopřivách za depem. Situace na železnici tak v mnohém připomínala poměry v zemědělství, kde bylo pro JZD a STS snadnější získat z okresního přidělu nový kombajn než náhradní řemen k variátoru pro kombajn z ložské produkce.

Dráha císaře Františka Josefa

Na „Vindoboně“ se podařilo udržet motorové vozy M 296.1 provozuschopné po dobu celého tříletého období zajišťování její vozby vozidly ČSD (1969 až 1972), po kterém vozbu znovu převzaly DR, a to opět svými impozantními jednotkami řady 18.16. K přežití tří let náročné služby paradoxně jednotkám M 296.1 napomohlo tuhé období normalizace. Po zavedení výjezdních doložek, jako nutného dokladu pro občany Československé socialistické republiky k cestě do nesocialistických zemí, poklesl počet cestujících mezi Prahou a Vídní tak zásadním způsobem, že bylo od roku 1971 možné snížit počet vozů v soupravě rychlíku „Vindobona“ ze šesti (M 296.1 + Aam + BRam + Bam + Aam + M 296.1) na čtyři (M 296.1 + Aam + BRam + M 296.1). Snížení hmotnosti vlaku odlehčilo namáhání spalovacích motorů KS 12 V 170 DR s pozitivním dopadem na pokles jejich poruchovosti. Ve snaze udržet vozidla v provozuschopném stavu bylo v roce 1981

rozhodnuto zablokovat na motorových vozech M 286.1 a M 296.1, 2 poslední jízdní stupeň a odpovídajícím způsobem prodloužit při tvorbě jízdního řádu jízdní doby.

Podél Sázavy

Systematicky, krok za krokem, vytlačovaly nové šedo-červené T 478.1 parní trakci z jejich elitních výkonů. Ze dne na den se hýčkané parní krasavice s pečlivě naleštěnými kotli 365.0, 387.0, 465.0, 475.1 či 477.0 stávaly nepotřebnými, protože nové lokomotivy T 478.1 se ukázaly neobvykle spolehlivé. Trakčním výkonem je později přicházející lokomotivy T 478.3 předčily, svoji provozní spolehlivostí však ne.

Nasazení v té době tak žádaných lokomotiv T 478.1 v Čerčanech náhradou za „karkulky“ T 444.1, které byly v té době (rok 1971) teprve šest let staré, se proto z dnešního pohledu jeví poněkud neobvyklé. Ale jen z dnešního pohledu, z pohledu hledáčkem fotoaparátu na nostalgické jízdy s krásnou T 444.162. Tato náhrada však byla velmi potřebná. Lokomotivy T 444.1 na službu, která od nich byla žádána, nestačily ani trakčně, ani provozní spolehlivostí.

Zatímco lokomotivy 310.0, 422.0 či 423.0 vydržely jezdit podél Sázavy celá desetiletí, odešly „karkulky“ po šesti letech. Všechny osm (T 444.121 až 25 a 41 až 43) bylo předisponováno do Kolína. Tam doplnily T 444.114, 44, 64 a 65, používané spolu s lokomotivami 423.0 na trati Kolín – Ledčsko, a také tamní mnohé T 444.02, které byly domovem zejména ve strojových stanicích v Chrudimi a v Heřmanově Městci (T 444.0219, 228, 229, 236, 245, 247, 257, 263, 277, 278, 281 a 285). Ko-



Po nástupu nových lokomotiv T 478.1 do strojové stanice Čerčany zdejší lokomotivy T 444.1 Ledečko neopustily. Přijížděly sem i nadále, avšak již ne podél Sázavy, ale přes Uhlířské Janovice z Kolína, který se stal jejich novým domovem. Vydatně však pomáhaly i jejich předchůdkyně, pro které zde byl v roce 1972 vytvořen turnus tří lokomotiv 423.0107, 141 a 145. Na snímku je lokomotiva 423.0141 na postrku Os 3710, vedeného lokomotivou T 444.142.

Foto Jiří Pohl, Ledečko 29. 8. 1971

línské depo se tak stalo shromaždištěm lokomotiv T 444.1, skončily tam i další českořebovské „karkulky“ T 444.112, 16, 61 a 62, původně používané v Poličce a v Chocni.

Trať z Čerčan do Světlé nad Sázavou byla v té době po celkové obnově svršku, ten byl nově tvořen kolejnicemi R65 na betonových pražcích. Byla tedy na příchod nových těžších lokomotiv dobře připravena, s jejich přechodností nebyl problém. Uvažovalo se s ní i jako s odklonovou tratí pro průběžné nákladní vlaky,

s tím též souvisela úprava dopravní a zabezpečovacího zařízení (včetně náhrady provizorních vojenských vjezdových návěstidel ve Vlastějovicích standardními návěstidly).

Budiž ke cti lokomotivám T 478.1, že zvládaly provoz ve velmi skromných podmínkách v Čerčanech, daleko od domovského depa a jeho správkárny v Praze Libni, velmi spolehlivě. Je zajímavé, že náhrada lokomotiv T 444.1 o 20 t těžšími lokomotivami řady T 478.1, o více než dvojnásobném výkonu nebyla v prin-

cipu spojena s vyšší spotřebou paliva. Naftový motor K 6 S 310 DR má sice vlivem vyššího zdvihového objemu (163 dm³ versus 52 dm³) poněkud vyšší volnoběžnou spotřebu (v lokomotivě včetně pomocných pohonů zhruba 12 dm³/h versus 7 dm³/h), ale dokonalejší spalování a zřejmě vyšší účinnost elektrického přenosu výkonu byly přednostmi lokomotiv T 478.1.

Zpočátku dopravovaly lokomotivy řady T 478.1 v Posázaví vlaky sestavené z dvounápravových osobních vozů řady Be. Ty byly postupně nahrazeny pohodlnými čtyřnápravovými osmidveřovými vozy řady Bai ze smíchovské vagonky s prostornými nástupními plošinami. To byla z pohledu cestujících (a pro ně dráha existuje) zlatá léta provozu na horní posázavské trati. Trakčně i pohodlím. Všichni cestující se do vlaku i se svými zavazadly vešli, vozy byly otevřenými okny dobře větrané, jejich dvounápravové podvozky zajišťovaly klidnou jízdu. O víkendech či o prázdninách nečinilo potíže přidat k vlaku další vozy navíc. Drobná zpoždění, o která nebylo vlivem čekání na přípoje v Čerčanech nouze, bylo možno snadno dohnat.

Na druhou stranu je realitou, že obzvlášť v zimním období slabé přepravní poptávky bylo dopravování nemnoha cestujících lokomotivou, navíc s parním vytápěním, ekonomicky velmi náročné. V Čerčanech sice stále byly i v éře motorových lokomotiv v omezeném počtu též motorové vozy řad M 131.1 a M 262.0, které byly přiděleny i do Zruče nad Sázavou, avšak obstarávaly vozbu jen těch nejméně vytižených vlaků. Většinu vlaků dopravovaly lokomotivy T 478.1 a mnoho cestujících v nich mimo sezónu nebyvalo.

Krátká epizoda

Proces předčasné náhrady lokomotiv T 444.1 novějšími motorovými lokomotivami, který zahájily v roce 1971 čerčanské T 478.1, byl zřetelný i při dodávkách nových lokomotiv T 466.2 od roku 1977. Ty byly nasazovány nejen za poslední parní lokomotivy řad 434.2 a 534.0 v Klatovech, v Bohumíně či v Děčíně, Leopoldově a Trenčianské Teplé, ale v řadě případů i za rychle stárnoucí T 444.0, 1. Například v Karlových Varech na obtížných a v zimě spoustami sněhu zavátých tratích Krušných hor a Slavkovského lesa.

Také nově dodávané lokomotivy T 466.0 v trendu náhrady „karkulek“ pokračovaly – v České Lípě, v Brně, v Hradci Králové i v Nových Zámcích. V pozdějších letech nastupovaly na místa lokomotiv T 444.0, 1 nové T 457.0 a 731. Paradoxně mnohde náhradu lokomotiv T 444.0, 1 dokončily i starší lokomotivy řady T 435.0. To byl případ i lokomotiv T 444.02 a 1 v pobočném lokomotivním depu Kolín, které sloužily ve vozbě manipulačních vlaků na vedlejších tratích ve strojových stanicích Pečky a Kutná Hora. Ty v průběhu osmdesátých let předaly své výkony starším a již značně omšelým, ale podstatně spolehlivějším „hektorům“ řady T 435.0, posbíraným z nejrůznějších dep (zejména T 435.021, 38, 59, 81, 82). Tak se stalo, že i původní čerčanské T 444.1 měly větší život. Například typické posázavské „karkulky“ T 444.124 a 25 byly zrušeny již v roce 1981, tedy jen šestnáctileté.

Velké motorové vozy

Je však zajímavé, že motorové vozy řad M 286.0, 1 a M 296.1, 2 s prakticky týž trakčním agregátem, tedy s nepodařeným naftovým motorem K 12 V 170 DR, respektive KS 12 V 170 DR, a s nedokonalou hydrodynamickou převodovkou



Vzhled lokomotivy T 478.1 prošel zajímavým vývojem. Snaha chránit strojvedoucího při střetu s jiným vozidlem mohutnými písečníky umístěnými pod předními okny byla určitým předvojem až o několik desetiletí později vzniklé normy EN 15 227, definující požadavky na odolnost při nárazu a formující v rámci crash-koncepcí čela soudobých TSI konformních vozidel do typického tvaru buldočího čumáku. Avšak záhy po zjištění, že hmotnost prototypů T 478.1 je téměř o osm tun vyšší, než má být (80 t versus 72 t), byly hledány a nacházeny cesty jak lokomotivu T 478.1 vylehčit. Laminátová čela byla lehčí než plechová a také písečníky z čela zmizely. Lokomotivy získaly svoji charakteristickou podobu.

Foto Jan Lutrýn, Ledečko

H 650 M sloužili i přes již zmíněné potíže v provozu podstatně déle než lokomotivy T 444.0, 1.

Důvod jejich dlouhodobého používání byl prostý – nebylo je čím nahradit. Ačkoli za ně v sedmdesátých i osmdesátých letech při poruchách zaskakovalo doslova všechno, co mělo kola. Od dvojic malých hranatých motorových vozů M 131.1, dopravujících jeden mohutný čtyřnápravový přípojný vůz řady Baim, přes parní lokomotivy mnoha tvarů a podob (od 434.1 po 475.1) až po motorové lokomotivy nejruznějších řad (od T 334.0 po T 478.3). Ve snaze udržet provoz motorových vozů byl v osmdesátých letech základem prémie ukazatelem pracovníků dep poměr traťových výkonů „trakce 80“ a „trakce 70“, ale i tato forma motivace měla své meze.

Jakkoli se tento příběh váže k Posázaví, má historie kolejových vozidel s naftovými motory řady 170 svoji epizodu se vztahem k Polabí. K tomu, aby mohly sovětské továrny naplno vyrábět zbraně k poražení světového imperialismu a nemusely se zdržovat civilní výrobou, převzaly tuto roli závody v satelitech Sovětského svazu, včetně socialistického Československa.

Spotřeba elektrické energie proto v Československu trvale rostla, avšak stavět další neodsířené elektrárny poblíž hnědouhelných dolů v Podkrušnohoří už nebylo možné. S cílem rozptýlit kouř po celém území státu byla zřízena elektrárna 4x 200 MW ve Chvaleticích. Lokalita byla zvolena rozumně v poškozené krajině bývalých povrchových dolů na pyrit. Avšak obě tratě podél Labe již byly tak zaplněny dopravou, že zásobovat uhlím další elektrárnu již nezvládly.

Nezbylo než vozit uhlí po řece. Tuto úlohu převzaly tlačné remorkéry poháněné spalovacími motory 6 S 150 PV z produkce ČKD Hořovice. Těžko říci, proč byl pro pohon lodí použit místo obvyklých pomaluběžných motorů o velkém zdvihovém objemu tak malý a silně exponovaný motor. Faktem je, že motory o vrtání 150 mm na lodích dost trpěly, pro zajištění provozu elektrárny bylo nutno zajistit jejich opravy. Železniční opravny a strojírny Šumperk dostaly pro zajištění podmínek plavby příkaz opravovat spalovací motory 6 S 150 PV pro říční remorkéry.

V Šumperku opravené motory bylo potřeba zaběhnout a seřídít – jak jinak než spolu s elektrickým generátorem. Parametry se k zatěžování spalovacích motorů z lodí dobře hodil generátor SS 53/28x4 z motorového vozu M 262.0. Ten však byl umístěn na běžném podvozku, tedy k vyzkoušení bylo potřebné umístit lodní spalovací motor do podvozku vyvážaného z motorového vozu.

Pohled na spalovací motor z probíhající série výroby a s dostatkem náhradních dílů, umístěný v podvozku motorového vozu, náhradou za tradiční naftový motor 12 V 170 DR s nezajištěnou výrobou náhradních dílů, přirozeně inicioval myšlenku použít tuto kombinaci spalovacího motoru a trakčního generátoru nejen ke zkoušení motorů opravovaných pro remorkéry ČSPL, ale i k zajištění provozuschopnosti motorových vozů ČSD.

V prvotních představách bylo uvažováno nahrazovat původní motory s přirozeným nasáváním 12 V 170 DR, respektive KS 12 V 170 DR novými motory 6 S 150 PV a původní přeplňované motory K 12 V 170 DR novými motory 12 V 150 PV. Avšak tato akce začala a skončila motorovými vozy M 262.0 / M 262.1 z bývalé Jihozápadní a Střední dráhy, neboť náhrada dvanácti válců o vrtání 170 mm pouhými šesti válci o vrtání jen 150 mm nebyla cestou k jistotě. Rekonstruované motorové vozy M 262.1 s lodními motory si také nevedly zcela dobře. Do motorových vozů řad M 286.0, 1 a M 296.1, 2 ani do lokomo-



tluk produkovaný kolejovými vozidly se nejednou stal předmětem tvrdé kritiky. Na pískavý zvuk dvoudobého motoru 14 D 40 s mechanicky poháněným plnicím dmychadlem Rootsova typu u sovětských lokomotiv T 679.1, na rachotivý zvuk dvanáctiválce K 12 V 170 DR či na ječící ventilátory elektrických lokomotiv si právem stěžovaly široké vrstvy obyvatelstva. Zato důstojné chrochtání naftového motoru K 6 S 310 DR v lokomotivách T 478.1 je již několik desetiletí mnohými přáteli železnice hodnoceno skoro stejně tak vysoko jako vydechování parního stroje. V jasně artikulovaném zvuku šestiválce lze zřetelně rozpoznat i takový detail, jakým je krátkodobé zakolísání výkonu dieselagregátu v reakci na sepnutí shuntovacích stykačů trakčních motorů.

Foto Josef Bosáček, Čerčany

tiv T 444.0,1 se tak dvanáctiválcové lodní motory z Hořovic nedostaly.

Stojí za povšimnutí, že přes všechna úskalí drážního provozu vydržely lodní motory ve své vedlejší aplikaci v železničních motorových vozech M 262.1 (831) déle než v dopravě uhlí tlačnými remorkéry na Labi. Navzdory všeobecně rozšířeným iluzím o hospodárnosti lodní dopravy byla plavba z Lovosic do Pardubic velmi drahá. Přispěla k tomu i vysoká spotřeba nafty, která byla v přepočtu na přepravní práci (tkm) při lodní dopravě vyšší, než jakou dosahovaly nákladní vlaky ČSD dopravované motorovými lokomotivami.

Jakmile se železničním tratím ulevilo, byla po roce 1990 lodní doprava zastavena a přepravu uhlí do Chvaletic (do Řečan nad Labem) převzala železnice a dodnes vozí uhlí v elektrické trakci mnohem levněji než motorové lodě na naftu. Je těžko pochopitelné, že i přes tuto praktickou zkušenost je neustálá snaha investovat miliardy korun do zvyšování železničních mostů v Kolíně či v Čelákovicih pro zajištění výšky podplutí či stavět jez v Přelouči (místo druhé koleje z Hradce Králové do Pardubic či místo přímého napojení Chrudimi bez úvratí v Rosicích nad Labem). Všeobecně platí, že plavba po řece je energeticky náročnější než souběžná jízda vlakem, energeticky úsporné jsou jen pomalu plující námořní lodě. Fyzikální zákony jsou neúprosné, voda klade pohybu podstatně větší odpor než vzduch. Navíc v případě Chvaletic šlo o přesný opak hospodárního gravitačního provozu lesních železnic: proti proudu (do stoupání) plné, po proudu (po spádu) prázdné.

Motoráčky

Lokomotivy T 478.1 si v Čerčanech vedly dobře. Jízdní řád byl dodržován, vlaky jezdily pravidelně a včas. Cestující byli spokoje-

ni. V roce 1983, tedy po dvanácti letech provozu, je však v Posázaví (a nejen tam) porazilo něco jiného, než co svrhlo z trůnu jejich předchůdkyně T 444.1. Byla to výrazně zvýšená cena nafty. Náhrada lokomotiv motorovými vozy řady M 152.0 přinesla pěknou úsporu kolem 80 % paliva. To bylo zejména dáno zásadním poklesem hmotnosti vlaku. Příznivě se projevila i nižší volnoběžná spotřeba naftového motoru se zdvihovým objemem pouhých 12 litrů (zhruba dva litry nafty za hodinu) a úspornější vytápění přepravních prostor (kombinace využívání odpadního tepla z naftového motoru a naftových ohřivačů vzduchu). V zásadě lze říci, že trať Čerčany – Světlá nástupu motorových vozů M 152.0 odolávala poměrně dlouho, obě z ní odbočující tratě Ledečko – Kolín a Zruč nad Sázavou – Kutná Hora jim podlehlly dříve (na přelomu let 1977 a 1978).

Významný pokles spotřeby paliva byl argumentem velmi výmluvným. Avšak kultura prázdninového cestování ve špatně větraných, přeplněných a kodrcajících se vozech M 152.0 a Blm posunula kulturu cestování vydatně zpět. Zejména první letní sezona vypadala zle. Výletníci, čekající na vlak na zastávkách, se poté mačkali a potili v přeplněných vozech, do kterých nelitostně pražilo slunce. Nejedna školák si do své paměti hluboce zapsal nepříjemný zážitek z letního cestování na výlet vlakem. Ležaté šestiválcové nepřepíňované naftové motory Liaz ML 634 a subtilní hydromechanické převodovky Praga 2 M 70, dimenzované na snadný rozjezd deseti-tonového městského autobusu ŠM 11, musely rozjízdit železniční vozidla o hmotnosti kolem 50 t, na což nebyly dimenzovány.

Postupem několika málo let cestujících zřetelně ubylo. Problém byl vyřešen, mo-



Po převzetí osobní dopravy motorovými vozy M 152.0 zůstaly kromě víkendových vlaků lokomotivní vozbě jen místní nákladní vlaky. I z nich však lokomotivy řady T 444.02, 1 postupně vymizely a nastoupily za ně starší, ale spolehlivější a ve spotřebě paliva úspornější T 435.0. Na snímku Karla Pryla ze 17. května 1987 odjíždí ze Samechova s manipulačním vlakem „malý hektor“ T 435.0032.



Po náhradě vlaků dopravovaných lokomotivami motorovými vozy M 152.0 bylo nutno víkendové spoje posilovat. Motorový vůz M 131.152 byl jako nedělní posila zařazen na MOs 22211 společně s M 152.0239.

Foto Jan Lutrýn, Rataje nad Sázavou 10. 9. 1978

toráček s přívěsným vozem zbylé cestující pobral.

Promarněná šance

Bylo by velmi zjednodušené vinit z tohoto přístupu bývalé ČSD či FMD ČSSR, které železnici tehdy řídilo. Je zřejmé, že lokomotivami dopravované osobní zastávkové vlaky byly, zejména v období mimo rekreační sezonu, kdy byly vlaky krátké či málo obsazené, provozně velmi drahé. To je skutečnost platná všeobecně, nejen v Posázaví.

Pro osobní dopravu na neelektrizovaných tratích zadalo proto již koncem šedesátých let minulého století tehdejší FMD vývoj čtyřnápravového dieselelektrického vozu s pohonem všech čtyř dvojkolí a s podpodlahovým trakčním agregátem. Tedy na rozdíl od M 286.0, 1 a M 296.1, 2 bez strojovny, s plným využitím půdorysné plochy pro přepravu cestujících. Tato vozidla řady M 474.0 měla být dodána v počtu několika set kusů a měla pokrýt osobní dopravu na většině neelektrizovaných tratí. Měla nahradit nejen motorové vozy M 131.1, M 262.0, ale i lehčí vlaky dopravované lokomotivami. Vždyť trakčně byla zhruba na úrovni motorových lokomotiv T 435.0.

Motorový vůz M 474.0 byl navíc koncipován tak, aby na těchto tratích dokázal (v období mimo přepravní špičku) dopravovat i několik nákladních vozů. Tím by bylo možno na vedlejších tratích racionálně zajistit osobní i nákladní dopravu jedním vlakovým náležitostmi – trakčním vozidlem i personálem.

Prototypy motorových vozů M 474.0 byly postaveny, vyzkoušeny a provozně ověřeny, ale k sériové výrobě nedošlo. Vagonka Tatra Studénka (finalizace vozidla), ZTS Martin (spalovací motor) a ČKD Praha (elektrický přenos výkonu) zvládly vývoj vozidla, ale nepodařilo se zajistit jeho sériovou výrobu. Důvodem byla priorita dodávek do bývalého Sovětského svazu. Nejednalo se o samotnou vagonku ve Studénce, ale o její dodavatele. Ti byli dodávkami do SSSR vytíženi natolik, že pro výrobu komponent potřebných pro motorové vozy řady M 474.0 / M 475.0 (přeznačená kvůli nárůstu hmotnosti) nezbyla volná kapacita. ZTS Martin proto odmítly dodávat spalovací motor 6 PA 4H-185 a ČKD elektrickou výzbroj, tedy zejména trakční generátor TD 807 a trakční motory TE 013. Přitom například trakční generátor TD 807 byl odvozen od trakčního motoru TE 006, kterých bylo každý pracovní den ve vysočanské továrně ČKD Trakce vyráběno dvanáct pro lokomotivy ČME 3 pro Sovětský svaz. Podobně v ZTS v Martině bylo produkováno mnoho motorů řady PA4-185 pro vozidla v barvě khaki i pouštního písku i pro velké dieselelektrické nákladní automobily Belaz do povrchových dolů. Ve velkém běžela výroba vidlicových motorů, ale nebyla vůle si komplikovat výrobu několika kusy ležatých motorů měsíčně pro železnici.

S periodou dvaceti let byla opět vážně uvažována a zkoumána varianta náhrady čtyřnápravových motorových vozů motorovými lokomotivami nižší výkonové kategorie. Pouze místo T 444.0 (viz neúspěšné zkoušky náhrady dvojic M 262.0 jednou lokomotivou T 444.0 na rychlících Praha – Most v roce 1961) byly ve hře tehdy vznikající T 457.0.

Nakonec však bylo vybráno jiné řešení – místo čtyřnápravových motorových vozů nakoupit ve velkém množství dvounápravové motorové vozy řady M 152.0. Jejich výroba byla zajištěna díky řešení pohonného systému kombinací levných a snadno dostupných komponentů z autobusu městské dopravy ŠM 11 (nepřepřítovaný naftový motor a jednoduchá hydromechanická převodovka s komplexním měničem) a nápravových reverzačních převodovek vyráběných podle dokumentace VÚKV za tehdy úzkostlivě hlídané devizy v Rakousku. To bylo paradoxní, neboť na dovoz ložiskových pánív či dilatačních vlnovců pro výfuková potrubí pro naftové motory K 12 V 230 lokomotiv T 478.3 devizy nebyly.

Neuskutečněním výroby motorových vozů M 475.0 se stalo, že v době rozhodujícího střetu železnice s rozvíjející se individuální automobilovou dopravou, která nabízela cestujícím rychlost a pohodlí, zavedla železnice z nouze na většinu neelektrizovaných tratí (a později i na některých tratích elektrizovaných) slabé a nepohodlné dvounápravové motorové a přívěsné vozy řady M 152.0 a Blm. Pohonnými hmotami bylo potřeba šetřit, provoz lokomotivami dopravovaných krátkých osobních zastávkových vlaků byl neudržitelně drahý.

Motorové vozy řady M 152.0 přitom původně byly podle koncepčních plánů FMD uvažovány jen pro lokálky s nejslabším provozem, pro celé Československo jich mělo být dodáno ani ne sto. Jen méně než 20 % z celkového počtu motorových vozů M 131.1 mělo být nahrazeno novými dvounápravovými vozy M 151.0 / M 152.0. Podstatnou část výkonů ČSD v osobní dopravě na neelektrizovaných tratích měly převzít čtyřnápravové motorové vozy M 474.0 / M 475.0. Vůbec nebyl předpokládán provoz motorových vozů M 152.0 ve dvojicích, proto neměly na rozdíl od předchozích vozů řady M 240.0 ovládnout regulátor otáček spa-



S cílem použití na zdejší seřadovacím nádraží přišly do Kolína nové motorové lokomotivy řady T 457.0, určené pro službu v režimu ARR + DO (automatická regulace rychlosti a dálkové ovládání) při rádiovém zadávání příslušné rychlosti ze stávedla automatizovaného spádoviště. Na seřadišti však pro všechny uplatnění nebylo, a tak obsadily i vozbu nákladních vlaků z Kolína do Ledčečka a návazně podél Sázavy. Jednalo se však jen o krátkou epizodu na konci osmdesátých let minulého století. Lokomotiva 730.017 ještě s tabulkami s „kryšpínovským“ označením projíždí s Mn 86542 Rataje nad Sázavou.

Foto Jan Lutrýn, 13. 5. 1989

lovacího motoru elektromechanickým stavěčem, ale jen mechanicky lankem.

Realita však byla jiná. Místo nedodaných pohodlných a trakčně zdatných čtyřnápravových motorových vozů řady M 475.0 převzaly dopravu na většině neelektrizovaných tratí právě tyto dvounápravové vozy. S takovými vozidly nemohla železnice kvalitou svých služeb konkurovat osobním automobilům a stala se pro silniční dopravu snadným soupeřem.

Neschopnost či neochota průmyslu, respektive státních orgánů dodat Československým státním drahám motorové vozy M 475.0 ovlivnila československou a následně i českou a slovenskou železnici na mnoho desetiletí. V době, kdy šla železnice do konkurenčního střetu s individuální automobilovou dopravou, dostala do vinku více než šest set nepohodlných, nevětraných, pomalých a při dopravě větších vlaků personálně náročných motoráčků.

Báječní mužové na rachotících strojích

Možná je ve výše uvedených řádcích málo vzpomínek na to, jak se záře zapadajícího slunce odrážela v červeni kapot lokomotivy T 444.1, a málo romantického povídání o tom, jak pěkné bylo z její prosklené kabiny pozorovat peřeje Sázavy u Stvořidel. I to je pravda. Avšak nebylo by moudré skutečnost idealizovat a minulost líčit jako bezstarostnou dobu. Takové zjednodušení si mužové, poctivě usilující v kabině lokomotivy (a bylo-li to třeba tak i pod její kapotou) dovězt vlak včas, ani jejich spolupracovníci z dílny – zámečníci, motoráři i elektrikáři – rozhodně nezaslouží. Mašiny to byly nedokonalé, ale vy jste byli báječní. Věčně špinaví, naftou prosycení, napůl ohluchlí, ale vždy se snažící udělat vše proto, aby vlak dovezl cestující do cíle jejich cesty. Díky, Franto, Miloši, Bobe...

Jiří Pohl,
spolupráce Josef Bosáček, Martin Hejl

Tabulka: Životopisná data libeňských (čerčanských) lokomotiv řady T 444.1

Z tabulky je patrné, jak v relativně rychlém tempu byly (spolu s mezilehlými T 444.126 až 140) vyrobeny a dodány, což je dokladem mohutnosti a výkonnosti lokomotivky v Martině.

lokomotiva	dodání z výroby	předání do Kolína	zrušení	věk
T 444.121	1965	1. 7. 1971	10. 1986	21
T 444.122	4. 6. 1965	6. 4. 1971	13. 10. 1989	24
T 444.123	4. 6. 1965	20. 5. 1971	14. 10. 1987	22
T 444.124	4. 6. 1965	20. 5. 1971	17. 6. 1981	16
T 444.125	4. 6. 1965	16. 2. 1971	17. 6. 1981	16
T 444.141	21. 6. 1965	1. 8. 1971	30. 7. 1989	24
T 444.142	21. 6. 1965	9. 4. 1971	13. 12. 1983	18
T 444.143	30. 6. 1965	13. 5. 1971	7. 10. 1983	18