

„Dvěstěčtyřicítky“ na Benešovsku



Pod panoramatem hradu Český Sternberk projíždí vůz 820 030-5 jako Zvl. MČs 35 547 dne 16. února 1997.
Snímek: Milán Šablík

Jejich první nasazení na posázkových tratích se datuje krátce po dodání z výrobního závodu do lokomotivního depa Praha Libeň, strojové stanice Čerčany. Jako první sem dorazily vozy M 240.019, 020 a 021 během listopadu a M 240.028 v prosinci roku 1963. Další dodávka následovala na jaře roku 1964 v podobě vozů M 240.042, 052 a 054. V červnu téhož roku je ještě doplnil M 240.064. Provozovány byly na tratích do Světlé nad Sázavou, Vraného nad Vltavou a na pátečních výkonech i do Vlašimi. Za provozu bylo využíváno i mnohočlenné řízení. Pro nespolehlivý provoz, drobné konstrukční vady, jež byly postupně odstraňovány, a z důvodu opotřebení obručí kol byly z provozu odstavovány a po relativně krátké době předávány do jiných lokomotivních dep. Jistotou zajímavostí během provozu v Čerčanech v polovině šedesátých let bylo provádění adhezních zkoušek na trati Tanvald - Kořenov s vozem M 240.064 řízeným čerčanským strojvůdcem.

Předání vozů do nových působišť probíhalo od 30. června 1965 do listopadu roku 1966. Jako první odešly vozy M 240.019 a 020 dne 30. června 1965 do lokomotivního depa Česká Třebová, M 240.020 pak dále do lokomotivního depa Hradec Králové. Vůz M 240.021 byl od července roku 1965 neprovozní až do opravy rozsahu R4 provedené v ŽOS Šumperk v listopadu roku 1966.

Se změnou grafikonu vlakové dopravy 1996/1997 bylo z DKV Cheb, služebny Karlovy Vary předáno do DKV Praha, služebny Čerčany několik motorových vozů řady 820 (ex. M 240.0). Za celá léta provozu těchto strojů se tak v okolí Čerčan a Benešova u Prahy objevují již potřetí.

Administrativně byl ale již 28. května 1966 předán do LD Chomutov. M 240.042 byl převeden dne 30. června roku 1966 do LD Česká Třebová, M 240.028 pak v listopadu téhož roku také do České Třebové. M 240.052 odešel z Čerčan do LD Kralupy nad Vltavou 28. května 1965. M 240.054 byl od srpna 1965 veden jako záloha dráhy až do 22. listopadu 1965, kdy je předán do LD Hradec Králové. M 240.064 odchází během roku 1965 také do LD Kralupy nad Vltavou.

Další nasazení pouze jednoho vozu, již jako řady 820, se opakuje po necelých třiceti letech. Tentokrát byl v rámci tehdejšího DKV Praha sever zapůjčen do Čerčan z pracoviště v Kralupech nad Vltavou vůz 820 063-6. Předání se uskutečnilo dne 25. dubna 1995. Zařazen byl do turnusu spolu s jedním vozem řady 810 na lokálce z Olbramovic do Sedlčan, přičemž od pondělí do čtvrtka vozily odpolední osobní vlaky Os 9163 z Benešova u Prahy do Střezimíře a v pátek odpoledne pár vlaků Os 19 111 a Os 19 116 z Benešova do Vlašimi a zpět. Během listopadu 1995 byl odstaven kvůli špatné funkci vytápění oddílu pro cestující a 24. ledna 1996 odjel vlastní silou zpět do kralupského depa.



Vůz 820 057-6 pózuje během druhé zvláštní jízdy dne 27. dubna 1997 u tunelu nedaleko zst. Sázava, Černé Budy.

Poslední působení motorových vozů 820 na Benešovsku započalo dne 5. června 1996, kdy lokomotiva 751.229-6 dopravila do Benešova u Prahy vozy 820.024-8 (neprovozní), 030-5, 056-0, 057-8 a 068-5. Další dva, 820.046 a 110-5, se připojily po opravách v Šumperku dne 9. června (110-5) a 4. července 1996 (046-1). Provozovány však byly jen 820.030-5, 046-1, 057-8 a 110-5, neboť vůz 820.068-5 byl od 20. června 1996 veden již jako neprovozní a 820.056-0 byl 24. června 1996 odtážen na opravu do Pars DMN Šumperk, odkud byl 14. února předán do DKV Louny, pracoviště Kralupy nad Vltavou. Dva vozy byly turnusově nasazeny na trati Olbramovice - Sedlčany, zbývající zůstaly letmo. Součástí dvou denního turnusu byla i vozba pátečních odpoledních vlaků Os 19 111/19 116 a 19 115/19 120 z Benešova u Prahy do Vlašimi a zpět. Různé závady, ale i neochota některých provozních zaměstnanců přicházet s „velkými motory“ do styku zapříčinily, že byly často na dlouhou dobu odstavovány a nahrazovány řadou 810. Vůz 820.046-1 byl dokonce odeslán na garanční opravu do Šumperka již 10. července a vrátil se až 20. září 1996. Na trať vyjížděl pouze sporadicky. S nadcházející zimou byly všechny odstaveny (údajně kvůli špatnému vytápění) a do pravidelného provozu až do předání do jiného depa již nezasáhly.

Dne 16. února 1997 byl vypraven pro zájemce o fotografování zvláštní vlak z Čerčan do Zruče nad Sázavou a Vlastějovic s vozem 820.030-5 (ŽM 3/97). Téměř stejná jízda se uskutečnila ještě 27. dubna 1997,



Již odstavené vozy 820.046-1 a 820.057-8 na paprscích benešovského depa večer dne 5. ledna 1997.

kdy se na trať z Čerčan tentokrát až do Ledče nad Sázavou vydal vůz 820.057-8. Na zpáteční cestě se stejně jako při první jízdě objevil v čele pravidelného vlaku v úseku Zruč nad Sázavou - Čerčany.

29. dubna 1997 v odpoledních hodinách se všech šest „motorů“ vydalo z Čerčan na cestu do Kralup nad Vltavou. Vozy 820.057-8 a 820.110-5 se ještě týž den přesunuly na Kladno. Do stavu DKV Louny byly převzaty 30. dubna 1997.

Autor děkuje za spolupráci při vzniku článku panu Martinu Žabovi. Případné informace týkající se provozu motorových vozů M 240.0 v polovině šedesátých let v Čerčanech budou vítány na adrese redakce.

Jiří Šarf
Neoznačené snímky:
autor

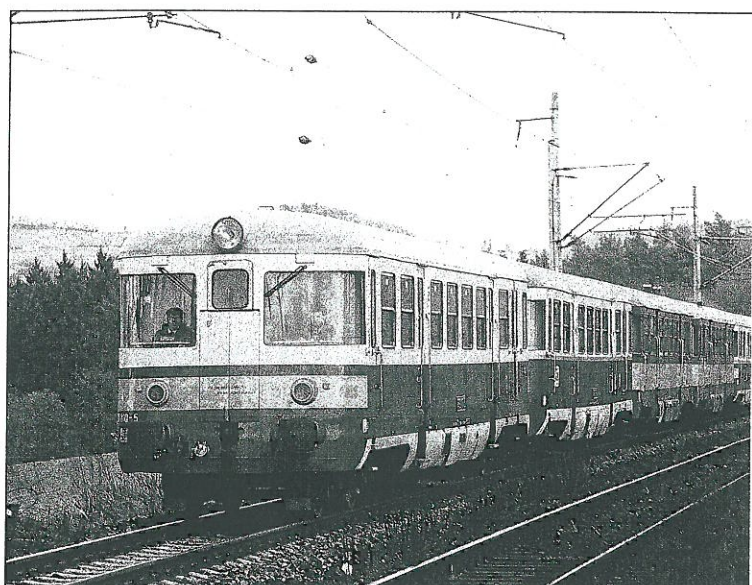


Během roku byl na trati do Vraného nad Vltavou vypraven pouze jeden vlak v čele s vozem 820. Jednalo se o vlak 9044 vedený vozem 820.030-5 dne 9. června 1996.



Vůz 820.046-1 projíždí během své nepříliš dlouhé traťové služby úsekem Sedlčany - Kosova Hora jako Os 26 105 dne 26. září 1996.

Snímek: Marek Štěpánek



Konvoj vozů 820.110-5, 057-8, 068-5, 024-8, 030-5 a 046-1 jedoucích do Kralup nad Vltavou zachycen nedaleko stanice Senohraby.

Snímek: Marek Štěpánek