



Pohledné lokomotivy T 444.1 se od roku 1965 staly součástí víkendů či dovolených v Posázaví.

Foto Jaroslav Kocourek, Sázava-Černé Budy 22. 9. 1974

Motorové lokomotivy v Posázaví

Díl první: „karkulky“ přicházejí

Martin Žaba popsal před deseti lety velmi hezky v článku „Zamračené na stoleté trati“ (Dráha č. 7/2001) třicet let provozu lokomotiv 751 v Posázaví. Příchod lokomotiv T 478.1 na lokálku do Čerčan v roce 1971 byl docela překvapivým momentem. Vždyť lokomotivy T 478.1 byly v té době nejmodernější a nejvýkonnější hromadně používanou čtyřnápravovou traťovou motorovou lokomotivou ČSD. Výkonnější T 478.3 byly v té době ještě v úplných začátcích – lokomotiva T 478.3006 z ověřovací série v září 1970 teprve definovala na brněnském veletrhu.

Lokomotivám T 478.1 proto připadly i tak prestižní výkony, jako vozba v tehdejších poměrech

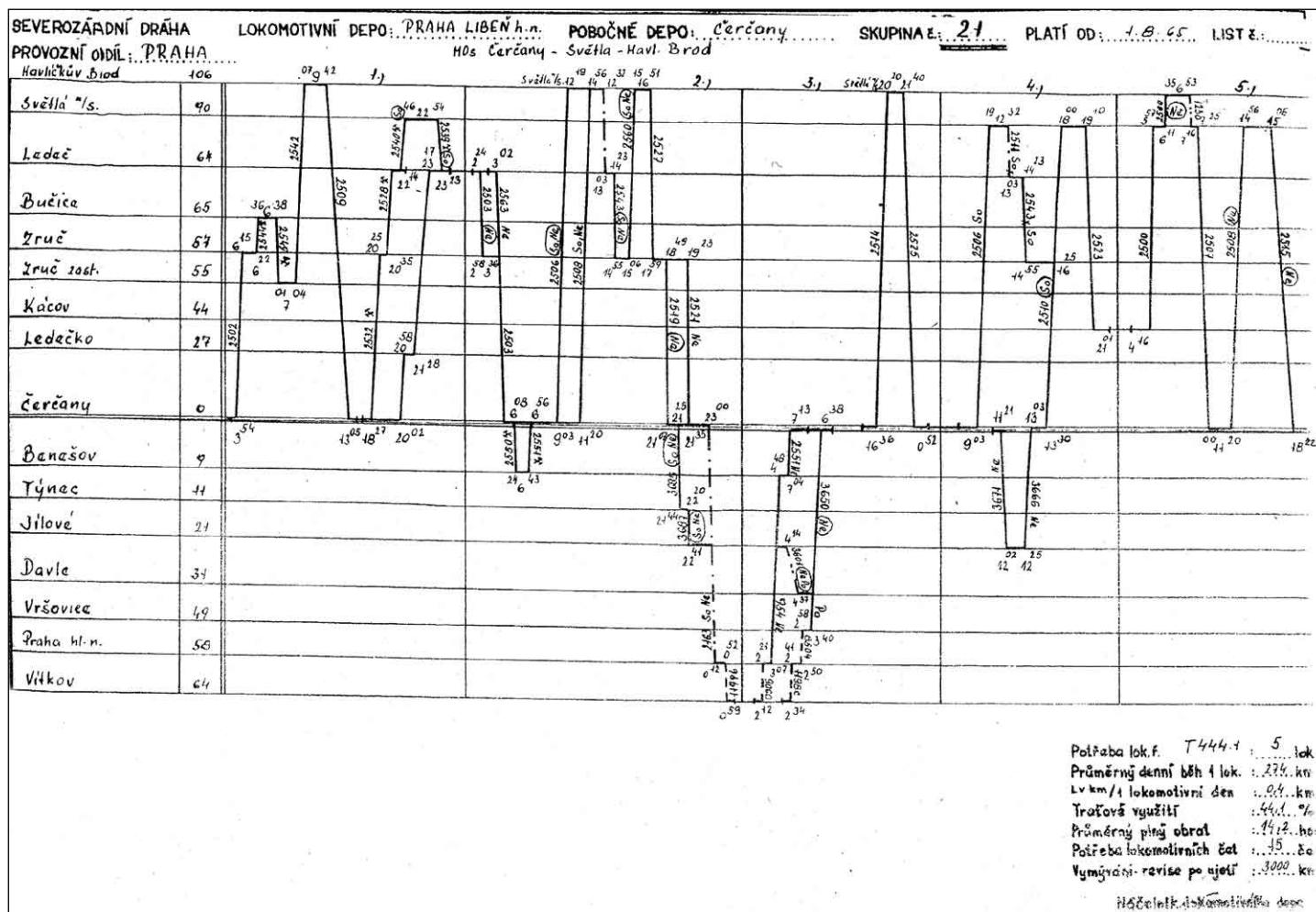
velmi rychlého expresu 301/302 „Tatran“ mezi Bratislavou a Púchovem, náhradou za vysoce výkonné 498.1. Mezi Prahou a Brodem nad Lesy jim bylo svěřeno vedení nově zřízeného mezinárodního expresu 466/467 Praha – Mnichov, kterým byla po mnoha letech v době uvolnění obnovena osobní doprava z Čech do Německa přes Českou Kubici. Od mohutných parních lokomotiv řady 475.1 převzaly šedo-červené motorové lokomotivy řady T 478.1 vozbu rychlíků Praha – Chomutov, vedených tehdy Pražským Semmeringem, po sklonově náročné bývalé Buštěhradské dráze přes Kladno a Žatec a meandry u Merklavky projížděly křivoklátskými lesy.

Z úhlu pohledu těchto souvislostí se jeví přídělení úplně nových a velmi žádaných lokomotiv

na vedlejší trať do Čerčan těžko pochopitelné. Ale přesto má nasazení zcela nových lokomotiv T 478.1218 až 1221 a 1227 až 1230 na obyčejné posázavské lokálce svoji logiku. Tu je potřeba hledat ve sledu předchozích událostí.

Před půl stoletím

V polovině šedesátých let vládla, s výjimkou elektrizované tratě ve směru od Kolína, na všech do Prahy směřujících tratích parní trakce. Motorové lokomotivy byly v Praze reprezentovány jen nevelkým počtem vozidel řad T 211.0, T 334.0, T 444.0, T 435.0 a T 458.1. Ve snaze neobtěžovat obyvatelstvo kouřem z parních lokomotiv byly nové pestrobarevné motorové lo-



Je léto roku 1965. Třicet mužů z pobočného depa Čerčany, zařazených do turnusové skupiny 21, má tu čest stát se jedním z prvních v síti ČSD, kteří motorovými lokomotivami dopravují osobní vlaky.

Sbírka Pavel Korbel

komotivy přednostně používány pro posun na nádražích v centru města, byť to bylo vykoupeno významným nárůstem hluchosti. Na hlavním nádraží posunovaly především T 458.1, na nádraží Praha střed T 435.0 a T 444.0, v Bubnech sloužily T 444.0 a na Těšnově slaboučké T 334.0. Zčásti šlo o náhradu za elektrické posunovací lokomotivy o jmenovitém napětí 1 500 V (E 423.0, E 424.0, E 424.1), které se v roce 1962 staly po přepnutí napájení na 3 000 V v Praze nepoužitelnými, i za jejich akumulátorové družky (E 407.0, E 416.0, E 417.0). V traťové službě byly používány lokomotivy T 435.0 (později T 458.1) k dopravě manipulačních nákladních vlaků mezi Prahou a Kolínem. V období, kdy nebylo potřebné vytápět osobní vozy, byly lokomotivy T 435.0 používány na sobotní a nedělní posilové vlaky z Prahy-Vršovic směrem na Vrané nad Vltavou či ze Smíchova do Dobřichovic.

V první polovině šedesátých let přišel motorovým lokomotivám v Praze v osobní dopravě jediný skutečně pravidelný každodenní a důstojný traťový výkon. Tím byla vozba rychlíků R 91/R 92, přezdívaných „Babiňák“ podle původního názvu jejich cílové stanice (Horažďovice-Babín). Vyjížděl z Prahy brzy ráno a vracel se pozdě večer (ráno se jezdilo do Prahy kabinou vpřed, odpoledne kapotou vpřed z Horažďovic, to kdyby byl při návratu večer ve tmě v brdských lesích u Jinců náhodou strom přes trať). Proto jen málokdo věděl, že babíňácký rychlík dopravuje dieselelektrická lokomotiva T 435.087, na-



Nejeden z libeňských strojvedoucích, zvaný náročnou službou na starých či nových Ganzech M 295.0 a M 298.0 na dálkových expresích do Berlína, Vídně i Budapešti, odešel prožít pár posledních let před penzí na poklidnou lokálku do Čerčan. Za řídicími pákami motorových vozů M 131.1 se tak na zdejší lokálce bylo možno setkat nejen s mladými začínajícími adepty tohoto řemesla, ale i se skutečnými mistry svého oboru. Společná jízda s těmito muži byla nejen příležitostí k převzetí jejich zkušeností, ale i neopakovatelnou možností vyslechnout si jejich vyprávění o tom, jak dramatické i humorné chvíle bylo možno na „Vindoboně“ či „Hungarii“ prožít. Motorovým vozům M 131.1 náležely nejen vlaky na lokálkách v Čerčanech, Benešově a Olbramovicích, ale i méně frekventované vlaky na hlavní trati dnešního IV. tranzitního koridoru.

Foto Ondřej Řepka, Mrač 10. 5. 1969



Motorové vozy M 262.0 zajišťovaly spolu s tehdy zcela novými přípojnými vozy Balm vozbu velkého počtu důležitých rychlíků na velké vzdálenosti. Patřily k nim rychlíky Praha – Most, Praha – Chomutov – Cheb – Plzeň – Praha, Praha – Plzeň – Cheb/Domažlice/Klatovy, Liberec – Děčín – Chomutov – Plzeň, Plzeň – Tábor – Brno, České Budějovice – Brno, Praha – Strakonice/Prachatice – Volary a další. Náležela jim důležitá úloha zajistit dopravní spojení do okresních měst. Přítomnost těchto vozidel již začátkem šedesátých let na osobních zastávkových vlacích mezi Čerčany a Světlou nad Sázavou nasvědčuje tomu, jakou důležitost tato trať měla.

Foto Ondřej Řepka, Český Šternberk 1980



Zhruba šedesát let sloužily v Ledči nad Sázavou starosvětsky vyhlížející čtyřsprežní dvou-
válnové sdružené parní lokomotivy řady 422.0, v posledních letech již jen náhradou za zdejší
kmenovou 423.0132. Poslední z nich, ledečská 422.0103, však v roce 1967 dosluhovala v ne-
daleké Kutné Hoře.

Foto Ondřej Řepka, 7. 10. 1967

zývaná podle svého zeleného nátěru „agrárník“. Byla to šťastná shoda okolností a zájmů. Inženýr Zdeněk Klézl, konstruktér z libeňské továrny ČKD, potřeboval v provozu ověřit nový typ podvozku s vedením dvojkolí kyvnými rameny. Bylo totiž nutno jej urychleně zavést do výroby, neboť potíže s praskáním ráhů podvozků původní konstrukce s rozsochovým vedením a se jhy pensylvánského typu již nabývaly, zejména u lokomotiv ČME 2 v bývalém SSSR, nežádoucích rozměrů.

Motorové depo Libeň mělo s blízkým ČKD dobré vztahy nejen v souvislosti s motorovými vozy M 262.0, ale i z dob zkoušení prvních T 698.0 na Slovenské střele. Nabídlo proto ČKD k ověření lokomotivy T 435.087 s novými podvozky traťový výkon vyhovující jak slušným denním proběhem, tak i rychlostí jízdy. Lokomotiva tedy byla z Vršovce, kde posunovala, předisponována na rychlíky do Libně.

Zároveň přinesla tato vozba prospěch i libeňskému depu. Nová motorová lokomotiva nahradila v provozu nepříliš oblíbené dvouagregátové motorové vozy řady M 284.1, kterým do té doby náležela vozba vlaků R 91 / R 92. Zejména však umožnila motorovému depu Libeň si tento výkon udržet i v letním období zvýšeného zájmu o cestování a již jej nepředávat do vozby parními lokomotivami řady 464.0 s kapacitně silnější soupravou vozů.

Rozsáhlejší nasazení motorových lokomotiv v osobní dopravě v dosahu pražských dep nastalo až o několik let později. Dráha Čerčany – Kácov – Světla nad Sázavou se stala jednou z nemnoha tratí ČSD, kde se již v polovině šedesátých let v osobní dopravě uplatnily motorové lokomotivy. Přišly do strojové stanice Čerčany, která spadala pod depo Praha Libeň. Stalo se tak v červnu 1965 a byly to zcela nové lokomotivy T 444.1 z Turčianských strojírén v Martině (předtím závody J. V. Stalina, později TEES, ještě později ZTS). Avšak motorové lokomotivy T 444.1 nepřišly do Čerčan jako náhrada parní trakce. Ta na této trati nadále zůstala v podobě čerčanských 434.2, kolínských 423.0 a ledečských 423.0 (později 524.1) na nákladních vlacích, které éru motorových lokomotiv řady T 444.1 v Posázaví přežily. Dále dýmaly podél Sázavy mohutnější čerčanské 434.2, tradičně komínem proti proudu řeky, a drobnější kolínské 423.0 tradičně přijížděly do Leděčka komínem po proudu řeky.

Po pravdě řečeno nebyly v roce 1965 nové „karkulky“ T 444.1 v Posázaví úplně prvními motorovými lokomotivami. Pracovníci tehdejšího Výzkumného ústavu dopravního, zejména ing. Zbyněk Veber a ing. Rudolf Cinner, rádi ověřovali na lokálkách v okolí Prahy prototypy nových motorových lokomotiv T 324.0, T 444.0 a T 435.0. Již v roce 1959 na zdejší trati byla, podobně jako mezi Benešovem a Dolními Kralovicemi i mezi Olbramovicemi a Sedlčany, zkoušena nová třínápravová dieselhydraulická lokomotiva T 324.001. Avšak ukázala se jako slabá a málo výkonná a navíc i s nepříznivými účinky na trať. Proto se ani sériové lokomotivy T 334.0 na těchto tratích neuplatnily a do traťové služby byly přiděleny jen na trakčně méně náročných vedlejších tratích (v pražském okolí Kralupy nad Vltavou – Velvary, Neratovice – Brandýs nad Labem, Čáslav – Třemošnice), a to jen po dobu nemnoha let. Přesto byla jedna „rosnička“ v horním Posázaví k vidění, a to T 334.0878 ve stanici Sázava-Černé Budy na vlečce sklárén KAVAILIER.

Nové, krásné, červené

Zcela nové motorové lokomotivy T 444.1 byly do Čerčan přiděleny do osobní dopravy místo motorových vozů M 131.1 a M 262.0. Tedy na-prosto opačný trend proti o deset až dvacet let později prováděné velmi rozsáhlé náhradě motorových lokomotiv motorovými vozy řady M 152.0 a podobně. Pro úplnost je potřeba poznamenat, že jak před příchodem lokomotiv T 444.1, tak i po něm byly mezi Ledečkem či Kácovem a Čerčany o víkendech vedeny přímé vlaky do Prahy-Vršovic a opačně, dopravované parními lokomotivami řady 434.2 a 423.0.

V té době byla nafta levná a Posázaví zažívalo éru budování chatových osad, spojenou s velkým nárůstem osobní dopravy. Automobily tehdy ještě Pražané většinou neměli, a tak na své chaty jezdili vlakem. Motorové a přípojně vozy M 131.1 + Blm, vydatně posílené o tehdy zá-
novní motorové vozy M 262.0, s pěknými zcela novými přípojnými vozy Balm, udivující cestující naftovým teplovzdušným topením a zářivkovým osvětlením, nebyly schopny zvládnout velký a stále rostoucí objem rekreační víkendové a prázdninové dopravy. Přitom motorové vozy M 262.0 s tehdy zcela novými přípojnými vozy řady Balm patřily k tomu nejlepšímu, čím v té době ČSD disponovaly. Po vyřazení posledních Modrých šípů M 274.0 a odpadnutí maďarských motorových vozů řady M 275.1 zajišťovaly prakticky kompletně vozy M 262.0 provoz dálkových vnitrostátních motorových rychlíků, a to nejen v odleh-
lém pohraničí, ale i na hlavních tratích.

Avšak pro provoz na trati, pro kterou se začátkem 20. století s ohledem na chabý provoz zdály Zemskému výboru Království českého i lokomotivy řady 97 (310.0) moc silné, a tak pro dopravu smíšených vlaků mezi Kácovem a Světlou nad Sázavou pořídil v Českomoravské strojárně úsporný parní vůz 1.401 pozdější řady M 223.0, už vlivem rozvoje chataření motorové vozy M 262.0 nestačily. Na jejich místo přišly na posázavskou trať z kapacitních důvodů nové lokomotivy T 444.121 až 125 a 141 až 143 spolu s párou vytápěnými osobními vozy řady Be a Bi. V pětidenčním turnusu vozily osobní vlaky z Čerčan do Světla nad Sázavou, s některými vlaky zajišťovaly až do Havlíčkova Brodu. Motorovým vozům M 131.1 a M 262.0 zbyly v Posázaví jen podružné výkony. Nové lokomotivy se staly zřetelným symbolem moderní osobní dopravy na ČSD. Vždyť v širokém okolí Prahy vládla na většině místních tratí v té době typická kombinace motorových vozů M 131.1 a parních lokomotiv řady 423.0. Jen na podbrdské lokálce, vinoucí se ze Zadní Třebaně přes úvrat' v Litni do Locho-
vic, se dočkala tamní dvojice vysokých slánských válečných 423.0161 a 0166 (k vlaku tradičně postavených z obou stran komínem do úvratě Litně), která vozila kromě nákladních vlaků i nedělní večerní vlak z Hostonic pod Brdy do Zadní Třebaně plný starých vlků z campů na severních svazích brdského hřebenu a od Smaragdového jezírka pod Plešivcem, náhrady červenými „karkulkami“ T 444.153, 54, 78 a 79. Ano, čtyřmi za dvě.

Trať podél Sázavy se tak stala významnou představitelkou nového trendu zavedení motorových lokomotiv na ČSD, všude okolo ní ještě dýmaly parní lokomotivy. Ve srovnání s tehdy tak všedními černými parními lokomotivami, běžně dopravujícími veškeré osobní vlaky i rychlíky, působily světle červené motorové lokomotivy neobvyklého tvaru s moderními stříškami nad okny velmi atraktivně, což zdůrazňovaly i oble zakončené krémové pruhy podél kapot.



Kolínské lokomotivy 423.0 zajišťovaly nejen vozbu osobních i nákladních vlaků mezi Kolínem a Ledečkem, ale též dopravu nákladních vlaků v úseku mezi Zručí nad Sázavou a Čerčany. Na snímku z 8. srpna 1972 je zobrazena před výtopnou v Ledečku lokomotiva 423.0141.

Foto Jaroslav Kocourek

Vlaky dopravované motorovými lokomotivami moderního vzezření vzbuzovaly značný zájem cestujících. V Čerčanech na ně navazovaly příměstské osobní vlaky Praha – Benešov tažené vršovickými parními lokomotivami řady 477.0 i dálkové osobní zastávkové vlaky Praha – České Budějovice sestavené z pěkných vozů řady Be typu Rybák vedené jak vršovickými lokomotivami řady 475.1, tak i tábořskými lokomotivami řady 498.0. Rychlíková vozba byla výsadou depa České Budějovice a jeho lokomotiv 475.1. Ty všechny patřily ke všednímu obrazu železnice, v té době nemě-

ly mnoho svých obdivovatelů. A také osobní vlaky Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany dopravované vršovickými a čerčanskými lokomotivami 434.2 (o víkendech dokonce i 524.0), se značně dlouhými soupravami sestavenými z rozličných starších vozů řad Be, Bi a Biz. Bývaly na nich nasazovány i čtyřvozové dvoupodlažní jednotky z NDR řady Bp. Zdvojená souprava nabízela 820 míst k sezení, mnoho dalších cestujících se vešlo na plošiny u nástupních dveří. Jejich třínapravové Jakobovy podvozky však měly velmi neblahé účinky na trať. Avšak byly to kontrasty. Na osobním nádraží ve



Nákladní vlaky mezi Zručí nad Sázavou a Světlou nad Sázavou dopravovala ve druhé polovině šedesátých let lokomotiva 524.1 přidělená do Ledče nad Sázavou. Typické zde byly zejména lokomotivy s výše uloženou osou kotle a s vodočističem Voříšek-Stěpán, vyráběné v libeňské lokomotivce v době druhé světové války. V Havlíčkově Brodu byly tři a každá jiná: 524.1139 s původním komínem, 524.1138 s plochým komínem a nejhezčí 524.1137 s kulatým komínem a usměrňovacími plechy.

Foto Ondřej Řepka, Havlíčkův Brod 22. 8. 1967



Vršovicích posunovaly se soupravami vozů z Posázaví staňkové „heligony“ 414.0 a v Čerčanech se s nimi setkávaly lakem vonící T 444.1.

O příčku výš nad novými čerčanskými motorovými lokomotivami řady T 444.1 byly snad jen elegantní čtyřdílné motorové jednotky řady M 298.0 ČSD s unikátně řešeným mechanickým přenosem výkonu a s komůrkovými naftovými motory Ganz-Jendrassik, kterým náležela vozba motorového rychlíku MR 54/55 „Vindobona“ na 735 km dlouhé trase Berlín – Praha – Vídeň. Mezi Prahou a Vídní byl vlak tradičně veden po trase někdejší Dráhy císaře Františka Josefa až na stejnojmenné vídeňské nádraží. V této službě vystřídal své starší předchůdkyně řady M 295.0 ČSD a také rakouské Modré blesky řady 5045 ÖBB, které zde jezdily v letech 1962 až 1964, aby opět po dvou letech, v roce 1966, předaly štafetu německým jednotkám řady SVT 137 DR a následně vznešeným vozidlům 18.16 DR, které daly „Vindoboně“ punc úrovně tehdy obdivovaných TEE vlaků.

Avšak naši cestující si „Vindobonu“ příliš neužili, neboť byla určena jen pro cestování do zahraničí. Vnitrostátní přeprava v ní byla v letech 1965 až 1975 vyloučena. Důvod byl prostý – snížení rizika, že se někdo ve vlaku ukrýje a nelegálně opustí Československou socialistickou republiku. Prohlídka vlaku vojáky pohraniční stráže probíhala již za jízdy vlaku ve vnitrozemí. V důsledku toho si starší občané sice dodnes dobře pamatují, jak zvenku vypadal honosný rychlík, kterému všechny ostatní vlaky uhýbaly, ale jen málokdo ví, jak vypadal uvnitř. Snad o to více byl vzácnější a vznešenější. I když – snad v duchu hesla, že všichni občané jsou si rovni a někteří ještě rovnější – vydávalo ministerstvo dopravy prověřeným osobám zvláštní povolenky opravňující k vnitrostátní přepravě.

Osobní vlaky ze Zruče nad Sázavou vzhůru údolím Hodkovského potoka směrem ke Zbraslavi – cím vozily kutnohorské lokomotivy 423.0 v obřádkovém postavení. Na pozadí je patrný zručský zámek, sídlo stavitele železnic rytíře Šebka.

Foto Ondřej Řepka, Zruč nad Sázavou 5. 5. 1968

Trojlístek manipulačních nákladních vlaků, které se setkávaly ve Zruči nad Sázavou, dotvářely lokomotivy 422.0, respektive (od roku 1966) 423.0 ze strojové stanice Kutná Hora město. Těm ovšem na trati v údolích Vrchlice a Hodkovského potoka náležela kromě nákladní dopravy i veškerá osobní doprava.

Foto Ondřej Řepka, 5. 5. 1968

Zatímco na koleji obloukem odcházející z Čerčan ke Kácovu již stály v čele soupravy osobních vozů motorové lokomotivy řady T 444.1, přivázely osobní vlaky z Prahy vršovické parní lokomotivy řady 477.0. Sotva si jejich topiči v průběhu jízdy po spádu od Strančic dolů k Sázavě stačili urovnat topeniště, již zakládali oheň k poslednímu úseku jízdy. Byl to takový závěrečný spurt. Táhlým stoupáním 10 promile přes tři hradla (Mrač, Bedrč a Tužinka) do Benešova. Frajeři svého „papouška“ pro potěšení na zastávce v Mrači vzali, co to šlo. „Papoušek“ se snažil, na Tužince se strojvedoucí s topičem pár vteřin pokochali pohledem na ručičku rychloměru u číslice 100, zavřeli regulátor a vlak nechali doběhnout do Benešova. Tam zastavili vedle skromné 423.0 či M 131.1 s vlakem do Dolních Kralovic a prožívali opojné chvíle vítězství nad sebou samými.

Foto Ondřej Řepka, Tužinka 29. 4. 1969



Cestu Jaroslava Kocourka od klukovského obdivu železnice po vrchního ředitele ČD formovaly i dvě lokálky, kterými jezdil k příbuzným. Svědectvím této doby jsou jeho snímky z okolí Toušic a Stříbrné Skalice. K jeho osudovým vlakům patřily i nedělní podvečerní osobní vlaky Kácov – Praha dopravované tehdy lokomotivami 434.2. Jednoho z nich se zhostil 16. května 1971 „dvojkový čtyřkolák“ 434.2122. Na snímku je zachycen s odpoledním vlakem 2512, přivázejícím soupravu z Čerčan pro večerní vlak.

Foto Jaroslav Kocourek, 16. 5. 1971

V Ledečku a ve Zruči nad Sázavou obdivovali novou techniku – neboť lokomotivy T 444.1 skutečně v té době působily mimořádným dojmem – cestující z vlaků tažených na přípojných tratích kolínskými lokomotivami 423.0 s vozy Bi s otevřenými plošinami. Ve Zruči nad Sázavou nový produkt obhlížely i strojní čety z posledních provozních kolínských lokomotiv řady 422.0 dopravujících nákladní vlaky do Kutné Hory. Ve Světlé nad Sázavou si zvědavě prohlíželi novou techniku cestující z osobních vlaků Praha–Těšnov – Jihlava – Brno tažených lokomotivami 464.0, 1 a 2 (464.012, 20, 21, 31, 38, 53, 56, 59, 61, 63, 69, 70, 74, 76, 464.101, 102, 464.201, 202) a tvořených elegantními poctivými dvounápravovými vozy Be posledních výrobních sérií. Vozbu rychlíků R 121/122 Praha – Jihlava – Brno a R 123/124 Praha – Jihlava – Znojmo zajišťovaly mezi Kolínem a Jihlavou jihlavské lokomotivy 477.0 (477.005, 09, 18, 20, 28, 59, 60). Dvě poslední, vybavené válečkovými ložisky vozily původně jihlavské rychlíky až z Prahy, ale to ještě patřily depu Vršovice. Motorové rychlíky Praha – Jihlava MR 125/126, které bývaly tradičním výkonem pěkných libeňských dvouagregátových motorových vozů řady M 284.0 a 1 z Královopolské strojírny, již byly po krátkém období vozů M 262.0 provozovány prototypy M 286.001 a 002. V letním období projížděl Světlou nad

Sázavou i jediný pár rychlíků R 9/12 Praha – Tišnov – Brno – Bratislava, vedený bratislavský-

mi lokomotivami řady 498.1. Takové bylo léto roku 1965.



Ke kraji Josefa Lady patřily nenápadné, ale výtečné 434.2. Snad nebylo trpělivější lokomotivy. Připomínala bernardýna, kterému nevadí, že po něm nešetrně lezou malé děti. Co jí hodili do pece, to spálila, co jí pověsili na hák, to odtáhla, kdo ji vzal za regulátor, toho poslechl.

Foto Ondřej Řepka, Pyšely 18. 1. 1969

Není všechno zlato, co se třpytí

Navenek vypadaly nové motorové lokomotivy T 444.1 pěkně. Dostaly i roztomilou přezdívku, podle pohádkové dívenky s červenou čepičkou a s košíčkem s dobrotami se jim říkalo „karkulka“. Příznivý první dojem kazila snad jen jejich vysoká hluchost, lidově nazývaná kravál. V provozu však s nimi byly značné potíže. V první řadě to bylo způsobeno jejich nedokonalými trakčními vlastnostmi. Z prvotního výkonu spalovacího motoru 515 kW zbylo vlivem nízké účinnosti hydrodynamické převodovky a složitých ozubených převodů na trakční výkon jen kolem 330 kW. To bylo i ve srovnání s nejslabšími parními lokomotivami pro osobní dopravu velmi málo, vždyť i typické lokálkové čtyřspřežní tendrovky konstrukčně velmi rozmanité řady 423.0, všeobecně využívané na vedlejších tratích k dopravě osobních i nákladních vlaků, disponovaly výkonem znatelně vyšším (kolem 450 kW). Pro dopravu lehčích osobních vlaků všeobecně na tratích ČSD používané tříspřežky řady 354.1 měly trakční výkon téměř dvojnásobný (600 kW). Ale to byl problém vozby osobních vlaků novými motorovými lokomotivami T 444.1 z Brna přes radostický tunel a ivančický viadukt do Znojma, to s Posázavím nesouvisí.

V režimu „35 km/h“ (se zařazeným redukcčním převodem) disponovaly lokomotivy T 444.1 docela velkými tažnými silami, ale pro nízkou maximální rychlost byl tento režim v traťové službě při dopravě osobních vlaků nepoužitelný. Prakticky výhradně proto byly provozovány v režimu „70 km/h“, tedy s polovičními rozjezdovými tažnými silami. A to nejen v traťové službě, ale i při posunu, neboť pokles tažné síly, provázející přepínání hydrodynamických měničů, se při redukováném režimu posunul do oblasti nízkých rychlostí a znemožňoval dát pořádný odraz – vozy by se při přeřazování z mě-

niče na měnič od lokomotivy oddělily dříve, než strojvedoucí chtěl.

V režimu „70 km/h“ vyvíjené nevelké rozjezdové tažné síly byly navíc dosahovány až po naběhnutí spalovacího motoru na plné otáčky a na plný výkon. Hydrodynamický měnič totiž potřebuje pro vytvoření plné hodnoty rozjezdové tažné síly být poháněn jmenovitými otáčkami nařetového motoru a zatíží jej téměř jmenovitým výkonem (který se při nulové rychlosti všechen využije k ohřevu oleje). Výsledkem bylo nízké rozjezdové zrychlení, což „karkulkám“ přineslo označení, že jsou lenivé.

Provoz na silně obsazených víkendových osobních zastávkových vlacích byl pro lokomotivy řady T 444.1 doslova utrpením. K potlačení časové prodlevy při rozjezdu nastavovali strojvedoucí u zpožděných vlaků kontrolér do výkonových stupňů již v průběhu pobytu vlaku na zastávce a lokomotivu drželi v klidu účinkem předavné brzdy až do přijetí návěsti k odjezdu. Trubku vlakvedoucího však strojvedoucí spíše viděl, než slyšel, neboť lomož spalovacího motoru její zvuk zcela přehlušil. Strojvedoucí povolil kohout předavné brzdy, kola zaskřípala a vlak se rozjel. Hydrodynamický měnič pracoval při takovém způsobu provozu s velkými ztrátami, což se projevovalo vysokou teplotou oleje. Kolem oken vlaku se táhl hustý tmavý dým z nedokonalé spálené nafty, neboť turbodmychadla nedodávala potřebné množství vzduchu. Málo foukala, jak strojvedoucí říkali. V zimním období doplňovala zrakové a čichové vjemy cestujících ještě pára z netěsných mezivozových topných spojek a namodralý dým z výfuku parního generátoru, umístěného v krátkém představku lokomotivy.

Důležité bylo, aby elektromotory poháněné ventilátory chlazení vody a oleje pracovaly naplno. Ke kontrole jejich funkce sloužila jednoduchá diagnostika. Kousky tkalounu přivázaného na krycí mřížce výdechu ventilátoru, které vlá-

ly buď v proudě vzduchu, nebo ležely na kapotě, což byl pro strojvedoucího signál k poplachu. Pro jízdu osobních vlaků byl pro dodržení jízdních dob použitelný prakticky jen poslední stupeň, což mělo nedobré následky ve spolehlivosti i ve spotřebě paliva.

Druhou slabinou lokomotiv T 444.1 byly jejich vysoká poruchovost a značná údržbová náročnost. V provozu dosahovaly disponibilitu sotva 60 až 70 % (viz i výše vzpomenuť náhrada dvojice v Lochovicích se střídajících parních lokomotiv řady 423.0 čtyřmi do Zdic přidělených T 444.1, které předtím neuspěly v Karlových Varech, kde s nimi měli snahu vozit i mezistátní osobní vlaky do NDR). Vytrvale byly opravovány jak v depu, tak i dílnách, a to jak z titulu četných periodických oprav, z dnešního pohledu předepsaných již po velmi malých probězích, tak zejména pro neplánované opravy. Ty se týkaly zejména spalovacího motoru, ale i hydrodynamické převodovky či nápravových převodovek.

Nebylo snadné provoz udržet. Spalovacím motoru neprospívala slabá turbodmychadla, jež dávala malé množství, respektive nízký tlak vzduchu s důsledkem nejen tmavého kouře, ale i vysokých teplot ve spalovacím prostoru. V případě chybějící náhradní lokomotivy pracoval dvanáctiválec jako jedenáctiválec (s nečinným vstřikovacím čerpadlem či tryskou) a čtyřspřežka jako tříspřežka (s odebraným propojovacím kardanovým hřídelem). Nebylo to ideální, ale jinak by bylo nutno vlak odřeknout.

Šťěstím bylo, že mnozí jejich strojvedoucí byli v té době zpravidla vyučenými zámečníky a navykli si na parních lokomotivách věnovat se pečlivě jejich údržbě a umět si poradit v každé situaci. Ve snaze zabránit neschopnosti na trati se v lukách i lesích strojvedoucí pouštěli do oprav velmi odvážných.

Pomocník strojvedoucího – mechanik – na nich byl skutečným pomocníkem a skutečným mechanikem, neboť strojvedoucí by improvizované opravy sám těžko zvládal. Na rozdíl od parních lokomotiv převzala hlavní úkol pomocníků strojvedoucí, tedy přikládání paliva, vstřikovací čerpadla, ale úkolů v oblasti péče o stroj jim spíše přibývalo. Zejména v zimním období, kdy často za jízdy běhali pomocníci z kabiny po ochozu k parnímu generátoru. Zejména při jízdě malým představkem vpřed zamrzal a bylo nutno jej rozmrazovat, a to i za jízdy. K tomuto účelu se pomocník strojvedoucího navlékl do vaťáků – pomocníci strojvedoucího fasovali na zimu teplé filcové boty, zateplené kalhoty a kabát, strojvedoucí obdržel i pěkný kožich. Rozmrazování probíhalo zpravidla tak, že se pomocník zavlé do kapoty představku, aby byl alespoň trochu chráněn před prouděním ledového vzduchu a letovací lampou (otevřeným ohněm) zahříval potrubí s vodou, a tuhnul-li v naftě parafín, tak i s palivem. Je skoro zázrak, že při tom žádná z lokomotiv neshořela.

Ne vždy se oprava poruchy lokomotivy na trati zdařila, přesněji řečeno někdy byla nad síly lokomotivního mužstva. Nezbylo, než aby se vlakvedoucí vydal několik kilometrů pěšky k nejbližšímu telefonu a požádal výpravčího o odtažení z tratě. Pak nastaly nesnadné chvíle také mužstvu z vlaku, který přijížděl ztroskotancům na pomoc. Na jedné straně byla snaha přijet k uvízlému vlaku co nejdříve, na druhé straně však byla obava se s ním nestřetnout či nepřejet vlakvedoucího krácejícího v čapce přes uši po trati zpět. To bylo v lesních zátočinách či v zářezích nesnadné. Proto jízdu záchranného vlaku



Nejen na lokálkách ze Svitav do Poličky, z Chocně do Vysokého Mýta či ze Žiliny do Rajce, ale i na trati podél Sázavy se ve druhé polovině šedesátých let objevily nové motorové lokomotivy řady T 444.1. Období jejich provozu, později doplněné i jejich nákladními sestrami T 444.02, nebylo dlouhé. Dnes jej připomínají jen fotografie z různých míst romantických posázavských tratí.

Foto Jaroslav Kocourek, Rataje nad Sázavou, 18. 7. 1975

provázelo neustálé houkání, které již strojvedoucí s pomocníkem, a zejména cestující z uvízlého vlaku, toužebně očekávali. Důsledkem těchto dobrodružných příhod v romantické krajině horního Posázaví byla několikahodinová zpoždění, která na jednokolejné trati dokonale rozvrátila grafikon vlakové dopravy na celý zbytek dne.

Některé poruchy měly vážné následky. Obávanou závadou bylo zadrhnutí blokového vstřikovacího čerpadla v plné dávce paliva i po odlehčení motoru, což vedlo k namáhání motoru vysokými otáčkami s následkem utržení ojnic. Odvážlivci se v takovém případě snažili motor zachránit a nahýbali ze shora do středu hrozivě rachotícího vidlicového motoru a holýma rukama se pokoušeli vstřikovací čerpadlo nastavit do stopu. To bylo skutečně nebezpečné. Proto bylo na lokomotivy doplněno zařízení k nouzovému zastavení spalovacího motoru zavzdušněním jeho palivového okruhu. Podobnou funkci plnila i skleněná nádobka v palivovém okruhu, kterou bylo možno v případě nouze rozbít. To, aby se nám už nedělaly boule na kapotě, hodnotila uznale tuto zpětnou úpravu strojní mužstva.

Ke kořenům

K pochopení těchto potíží je potřeba připomenout vznik československých dráhových naftových motorů o vrtání 170 mm. Na začátku jejich příběhu byla druhá světová válka a snaha uchránit prestižní motorové jednotky DR ze třicátých let rozmanité řady SVT 137, včetně typů Hamburg, Ruhr a Köln, před poškozením bombardováním. Ta vedla k jejich přemístění z Německa do Čech. Zde je zastihl konec války, a tak připadly jako válečná kořist ČSD, které je pod názvem Bleskové vlaky několik let používaly pro rychlé spojení Prahy s Brnem, Bratislavou a Ostravou.

Předtím však tato vozidla prošla opravou v ČKD. Možnost seznámit se s jejich technickým řešením, které bylo bezesporu evropskou špičkou, byla pro konstruktéry z ČKD příležitostí, kterou plně využili. Dvanáctiválcové naftové motory Mercedes (vrtání 170 mm, zdvih 190 mm, výkon 302 kW při 1 400 otáčkách za minutu) z motorových jednotek SVT 137.283 a 286 DR / M 493.001 a 02 ČSD se staly dobrou předlohou ke konstrukci naftového motoru 12 V 170 DR pro motorové vozy M 262.0.

Ve srovnání s naftovými motory předválečných Modrých šípů (M 274.0: řadový šestiválec vrtání 230 mm, zdvih 280 mm, výkon 294 kW při 1 000 otáčkách za minutu, M 275.0: řadový šestiválec vrtání 220 mm, zdvih 280 mm, výkon 258 kW při 900 otáčkách za minutu), v zásadě tedy odpovídajícími rozměry pozdějších motorů K 6 S 230 DR lokomotiv řady 742 (vrtání 230 mm, zdvih 260 mm, výkon 882 kW), byl rychloběžný vidlicový motor s dvanácti válci vrtání 170 mm velmi pokrokovou konstrukcí. Ve své původní podobě však šlo jak v případě motoru ČKD 12 V 170 DR, tak jeho předlohy o motory s přirozeným nasáváním, a tedy o výkonu 302 kW. Motory řady 170 ve své době vynikaly lehkostí a malými rozměry. Avšak vyžadovaly například oleje s aditivem, které nebyly v padesátých letech československé rafinerie schopny dodat.

Sluší se připomenout, že provoz Bleskových vlaků, vedených motorovými jednotkami bývalé řady SVT 137 DR (M 296.0, M 297.0, M 493.0 a M 494.0 ČSD), měl velmi krátké trvání. Zanikl již v průběhu několika málo let. Vozidla nebylo možno udržet provozuschopná z důvodu absolutního nedostatku náhradních dílů, neboli sou-



V době, kdy na mnoha nádražích vládly jen parní lokomotivy, doplněné jen všudypřítomnými motorovými vozy M 131.1 a M 262.0, se v Čerčanech potkávaly dva symboly pokroku. Kromě T 444.1, dopravujících osobní vlaky do Světlé nad Sázavou, to byly majestátní motorové jednotky M 295.0 a M 298.0 ČSD či SVT 137 DR, dopravující ostře sledovaný MR 54 / MR 55 „Vindobona“.

Foto Ondřej Řepka, Říčany 5. 5. 1966

částek, jak se tehdy říkalo. Snad to bylo malé varování před skutečností, která v podstatně větším měřítku nastala i v dalších desetiletích a která skličovala provoz a decimovala motorové vozy ČSD způsobem zcela zdrcujícím.

Pozdější snaha vytvořit naftový motor pro lokomotivu T 444.0 (řešenou po vzoru lokomotiv V 80 DB se střední vyvýšenou kabinou, rychloběžným spalovacím motorem, hydrodynamickým přenosem výkonu a s pohonem dvoj- kolí kloubovými hřídeli) vedla k myšlence zvý-



Přes Světlou nad Sázavou se před elektrizací prohnal denně jen jeden pár bratislavských rychlíků v čele s lokomotivou 498.1. Rychlíky Praha – Třebíč – Brno i Praha – Znojmo byly v péči tendrovek 477.0, kterým náležela i vozba populárních víkendových zrychlených osobních vlaků Os 1271 / Os 1272, kterými se mohlo i méněmajetné obyvatelstvo svést jako rychlíkem, ale bez v té době značně drahého rychlíkového příplatku 16 Kčs. Osobní vlaky byly dopravovány lokomotivami 464.0, 1, 2, které v závěru parního provozu (po odchodu lokomotiv 477.0 z Jihlavy do Valašského Meziříčí) převzaly i vozbu brněnských a znojemských rychlíků. Po elektrizaci tratě Kolín – Jihlava přešla část jihlavských „ušatých“ 464.0 do Nymburka. Tam spolu s původně smíchovskými lokomotivami téže řady vystřídaly tříspřežky 354.1, respektive 354.7, které po náhradě dvounápravových vozů čtyřnápravovými již na vozbu osobních vlaků nestačily.

Foto Ondřej Řepka, Kolín 17. 3. 1968



Mnohá kolejová vozidla, tramvajemi počínaje a lokomotivami konče, připomínají usmívající se polonahé slečny z fotografií na stránkách časopisů. Docela pěkné, ale přitom úplně pitomé. Feministky prominou, ale „karkulky“ jsou typickými příslušnicemi této skupiny. Ale pohledné byly, to se nedá popřít.

Foto Jaroslav Kocourek

šit výkon naftového motoru 12 V 170 DR přepřehováním turbodmychadly. Z hlediska základních principů fyziky a chemie je nesporné, že pokud turbodmychadlo naplní objem válce dvojnásobným absolutním tlakem vzduchu, lze ve válci spálit dvojnásobné množství paliva a tím zvýšit výkon motoru na dvojnásobek. Tato myšlenka je nepochybně správná. Avšak dvojnásobný výkon znamená dvojnásobné tlaky a momenty, na které nebyl dimenzován původní motor, řešený ve své původní i převzaté podobě subtilně pro lehké motorové vozy. Jeho motorová skříň, klikový hřídel, písty ani ojnice nebyly po doplnění přepřehování turbodmychadly schopny vydržet zvýšené namáhání.

Místo logického postupu, napřed motor zesílit a pak jeho výkon zvýšit přepřehováním, byl zvolen postup opačný – napřed byl výkon motoru K 12 V 170 DR zvýšen přepřehováním a teprve pak byl po mnoho let pro odstranění potíží motor četnými konstrukčními úpravami zesilován. Zcela uspokojivého výsledku však nikdy dosaženo nebylo, v zásadě to ani nebylo možné. Po-

pravdě řečeno byly i s motory 12 V 170 DR bez turbodmychadla na motorových vozech M 262.0 nemalé potíže, ale po zvýšení jejich výkonu přepřehováním získala jejich poruchovost rozměr kalamity.

V každodenním provozu

V zájmu historické spravedlnosti je potřebné vnímat, že lokomotivy T 444.1 byly při dopravě víkendových osobních zastávkových vlaků v Posázaví soustavně zatěžovány na poslední jízdní stupeň. Byly výkonově slabé, a tak strojvedoucím nezbývalo než pro dodržení jízdních dob praktikovat techniku jízdy nula – osm. V pracovní dny mimo letní sezonu bývaly vlaky lehčí, ale o sobotách a nedělích pracovaly čerčanské „karkulky“ na mezi, či spíš za mezí svých schopností.

Po jejich odsunutí ze sklonově méně náročné tratě Čerčany (279 m n. m.) – Světlá nad Sázavou (397 m n. m.), pozvolna mírně stoupající podél řeky (jen s jedním malým dílčím vrcholem u Chabeřického mlýna), na tratě Leděčko – Ko-

lín a Zruč nad Sázavou – Kutná Hora spojující Posázaví s Polabím se z tohoto pohledu situace ještě přiostrila. K četným rozjezdům ze zastávek se ještě přidala táhlá stoupání se sklony přes 20 promile k vrcholům trati u Mirošovic (výškový profil: Leděčko 302 m n. m. – vrchol 468 m n. m. – Kolín 200 m n. m.), respektive u Štipoklas (výškový profil: Zruč nad Sázavou 330 m n. m. – vrchol 480 m n. m. – Kutná Hora hl. n. – 213 m n. m.), takže lokomotivy mnohdy jiný než poslední stupeň neznaly. Trpěly jak raněné zvíře.

Do stoupání 22 promile, do kterého si letité kolínské parní lokomotivy řad 354.0 či 423.0 se soupravou tvořenou služebním vozem řady Ds a čtyřmi dvounápravovými osobními vozy řady s otevřenými plošinami řady Bi ledabyly vykračovaly plnou traťovou rychlostí 40 km/h (a bylo-li potřeba dohnat zpoždění, tak s vykloupeným rychloměrem či s proužkem, který skončil v peci, i více), se závodní motorové lokomotivy řady T 444.1 hrabaly za ohlušujícího rachotu rychlostí kolem 30 km/h a nezdávka jejich jízda skončila pro poruchu znamenající neschopnost vozidla k další službě.

Avšak ani tratím, a zejména tratímistrům a úpravčím, kteří o ně pečovali s nemnoha muži z místně příslušných tratímistrovských okrsků, vybavených jen jednoduchým motorovým vozíkem, hevery a krumpáči, se s lokomotivami T 444.0,1 dobře nevedlo. Na rozdíl od parních lokomotiv 423.0 s uspořádáním pojezdu 1'D 1', které byly svými Adamsovými běhouny (u poválečných 423.0171 – 231 dokonce Krauss-Helmholtzovými podvozky) dobře naváděny do oblouků, byly „karkulky“ z tohoto pohledu v obloucích topornější. Na rozdíl od ploché torny, použité u lokomotiv T 435.0 a T 458.1, dávalo určité uložení skříně na podvozcích pomocí závěsek lokomotivám T 444.0,1 dobré sekundární příčné vypružení a tím klidnější chod, ale vyznačovalo se značně vysokým vratným momentem proti natáčení podvozku v obloucích. To se projevilo vysokým opotřebením kol i kolejnic.

Na slabším svršku se zchátralými (shnilými) pražci docházelo i k vyvracení kolejnic s následkem rozšíření rozchodu. To bylo nepříjemné zejména pro osobní vozy řady Be či služební vozy řady Dsd s velkým rozvorem 9 400 mm, které v souvislosti s jejich uvolňováním z hlavních tratí přicházely na lokálky nahradit starší a kratší vozy řady Bi s rozvorem 8 000 mm. Dlouhé vozy byly citlivé na poškozenou kolej a v obloucích rády vypadávaly.

Situace s opotřebením kol a kolejnic nabývala v období suchých letních měsíců kalamitních rozměrů, a tak se na lokomotivách T 444.1 objevil zlepšovacím návrh spočívající v kapání vyjetého oleje z nádržky trubičkou na okolky dvojkolí. Ekologové, vyžadující biologicky odbouratelná maziva, nechť se na tuto iniciativu nezlobí, vždyť podobný systém byl aplikován i v pražském metru. Jeho tunely byly z vojenských důvodů budovány jako neprůstřelné, tedy s obloukem před každou stanicí, a kde proto byly až do dob zavedení tuhých modifikátorů tření Kelsan značné potíže s opotřebením kol i kolejnic.

Je skutečností, že schopnost dlouhodobé jízdy na poslední jízdní stupeň chyběla nejen popisovaným lokomotivám řady T 444.0,1, ale i dalším motorovým lokomotivám (T 466.2, T 478.3, T 478.4, T 499.0 či 714), a tak se s nimi ze soucitu strojvedoucích naučili jezdit nejvýše na předposlední stupeň (respektive na 1 000 otáček za minutu u T 478.4). Rychlík 777 se v pohodě ploužil podél Labe a Vltavy z Děčína do Prahy se zvolna se otáčejícím spalovacím motorem rovné tři hodiny.

Avšak ne vždy bylo možné vozidlům takto vyhovět. Dvojice subtilních T 466.2 se s nákladním vlakem musela prát se stoupáním z Liberce do Jeřmanic rychlostí alespoň 20 km/h, aby mezistaniční úsek nebyl blokován více než půl hodiny. Neschopnost motorových lokomotiv podávat dlouhodobě plný výkon se k překvapení mnohých projevila i na jinak velmi spolehlivých ČME 3 v bývalém Sovětském svazu. Při nasazení v náročnější traťové službě, například při vyvážení prázdných souprav rychlíků (20 vozů, 1 200 t) z centrálních hlavových moskevských nádraží do vozových dep ven za město, trpěly poruchami pístů. Ty byly, na rozdíl od pístů použitých ve spalovacích motorech K 6 S 310 DR na lokomotivách T 478.1, řešeny z úsporných důvodů bez vnitřního chlazení pístu zalitou trubkou, kterou proudil tlakový olej přes vývrt v klikovém hřídeli a v ojnici až do tělesa pístu. Asi jen drobné D 12 E dokázaly desítky hodin táhnout na plný výkon devítivozový rychlík nesnadným terénem pobřeží Pacifiku směrem od Hanoje k Saigonu. Snad proto, že jejich poslední stupeň byl ve sku-



Snad k nejneobvyklejším parním lokomotivám, které se potkávaly s novými posázavskými „karkulkami“ T 444.1, patřily těžké anglické 459.0 s elegantně krátkým komínkem. Byly používány především v postrkové službě z Čáslavi do Leštiny, ale po elektrizaci se podívaly s manipulačními nákladními vlaky, na kterých vystřídal kolínské 434.2, i do Havlíčkova Brodu.

Foto Ondřej Řepka, Kutná Hora 8. 8. 1967

tečnosti stupněm předposledním (byl seřazen na 1 150 otáček za minutu).

Pro objektivitu je též nutno říci, že část poruch lokomotiv T 444.1 byla způsobena i nezkušeností či neopatrností lokomotivních čet. V zimě stačilo při noční přestávce zůstat v útulné hospůdce o trochu déle a zamrzla voda v člancích chladiče s následkem jejich roztržení. Pokus o změnu směru jízdy, nebyla-li lokomotiva úplně v klidu, vedl k poškození reverzační převodovky. Ještě hůře dopadla snaha zvýšit tažnou sílu zařazením redukčního převodu v průběhu jízdy.

Po celou dobu provozu byly lokomotivy řady T 444.0,1 srovnávány s mnohem spolehlivějšími a nenáročnějšími dieselelektrickými lokomotivami T 435.0 s šestiválcovým nepřepřehova-

ným naftovým motorem 6 S 310 DR. Z hlediska provozních nákladů i z hlediska poruchovosti vycházely „karkulky“ výrazně hůře než „hektoři“. Ovšem „karkulky“ měly i své přednosti. Ve srovnání s T 435.0 v původním provedení, tedy s tvrdě vypruženými pensylvánskými podvozky se jhy (které kazily nejen lokomotivy T 435.0, ale i rychlíkové vozy řad Aa, ABa, Ba, BRa, či Bac a zejména bez nadsázky vysoce pokrokové a nadčasové nízkopodlažní příměstské jednotky EM 475.1). Na strojvedoucím vnímané chodové vlastnosti mělo též pozitivní vliv situování kabiny strojvedoucí, nikoli na konci vozidla (T 435.0), ale blízko k jeho těžišti (T 444.0, 1).

Na posunu byla u lokomotiv T 444.0,1 oceňována dobrá viditelnost z kabiny strojvedou-



V letech 1965 až 1977 přivážely lokomotivy T 444.1 osobní vlaky do Zruče nad Sázavou. Do roku 1971 z Čerčan, od roku 1971 z Kutné Hory.

Foto Ondřej Řepka, Zruč nad Sázavou 5. 5. 1968



Z mnoha snímků vyzařuje po letech klid a pohoda, šťastná doba prázdnin a dovolených. A po letech už ani nevíme, jestli se toho dne strojní četa potýkala s potížemi, či zda měla hladký průběh. Ale vlající diagnostické tkalouny nad ventilátory i po letech prozrazují, že ventilátory vodního chlazení toho dne fungovaly.

Foto Jaroslav Kocourek, Rataje nad Sázavou 10. 4. 1976

cích. Z adhezního hlediska se pozitivně projevoval ústřední pohon dvojkolí a to jak na posunu, tak v traťové službě, kde v obtížných horských podmínkách na Karlovarsku a Českolipsku či v Pošumaví (strojová stanice Volary) a na Českomoravské vysočině (strojová stanice Políčka) vynikaly v zimním provozu při prorážení závějí. Navíc z nich bylo možno po návratu z trati do depa vystoupit dveřmi do boku. Nebylo u nich nutno, tak jako u T 435.0, odhazovat z ochozů před dveřmi sníh zvenku lopatou, aby mohla lokomotivní četa vystoupit. Ve sněhu měly navíc T 435.0 problémy jak s prokluzem dvojkolí, tak s navláháním trakčních motorů. Až po letech napravili elektrickému přenosu výkonu pozici i v těchto podmínkách nově přichozí loko-

motivy T 466.2 s elektronickou skluzovou ochranou a s kvalitními izolacemi trakčních motorů.

V extrémních sklonových podmínkách na vedlejších tratích či na vlečkách (například Orel a ČSAD na libeňském horním nádraží) si u T 444.0 v nouzi pomohli strojvedoucí i hydrodynamickou brzdou. Šlo pochopitelně o nedovolenou manipulaci. Před velkým sklonem zastavili, za klidu přepadli reverz a po povolení přidavné brzdy se rozjeli po spádu dolů a rychlost regulovali zařazením nízkých jízdních stupňů v protisměru. Čerpadlo hydrodynamického měniče rotovalo proti turbíně, ručka teploměru oleje stoupala před zraky strojvedoucího, ale brzdilo to pěkně. Také jízdu zpět do stoupání zvládaly díky skupinovému pohonu dvojkolí dobře. Provozní na-

sazení v osobní dopravě bylo asi to nejhorší, co mohlo lokomotivy T 444.0,1 potkat – tam se ukázaly všechny slabiny, ale jejich přednosti zůstaly nevyužitelné.

Jen v hlučnosti vně i uvnitř vozidla si T 444.0 neměly s T 435.0 co vyčítat, oba typy byly z tohoto hlediska jedním slovem hrozné. I když ve srovnání s T 444.0 byly z hlediska úrovně vnitřního hluku T 444.1 příznivější, neboť výfukové potrubí již bylo poněkud předsunuto před kabinu strojvedoucího. Velmi pozitivně hodnoceným prvkem byla u lokomotiv T 444.1 otevíratelná střecha s plastovým poklopem převzatým z autobusu RTO. Ta byla v letních dnech pro strojní čety v dobách před zavedením klimatizace dobrým přínosem.

Snad nejrozpačitějším pozůstatkem soupeření stoupenců názorů profesora Nejepsy (propagujícího hydrodynamický přenos výkonu) se stoupenci názorů profesora Jansy (propagujícího elektrický přenos výkonu) o optimální podobu motorové lokomotivy byly zásoby náhradních dílů ve skladech údržby v depech i na vlečkách. Dvě, svými parametry i účelem prakticky shodné lokomotivy (T 435.0, T 444.0) se kromě pneumatických brzdových přístrojů a některých elektrických přístrojů (například relé) neshodovaly prakticky v ničem. To v dobách obtížného shánění náhradních dílů znamenalo jediné: důkladně se předzásobit. A tak mělo pro jistotu každé depo ve svých skladech velké zásoby náhradních dílů pro obě řady vozidel. Podobná rozdílnost byla též v požadavcích na přístrojové i strojní vybavení dep či dílen i v požadavcích na kvalifikaci jízdního a dílenského personálu.

Žízení je věčná

Třetí, v té době však zcela opomíjenou slabinou lokomotiv řady T 444.1 byla velká spotřeba paliva, daná především použitím nevhodného hydrodynamického přenosu výkonu s nízkou účinností hydrodynamických měničů i složitých ozubených převodů a s nevhodným (příliš strmým) průběhem zatěžovacího momentu spalovacího motoru, vyžadující prakticky stálou činnost spalovacího motoru v oblasti nejvyšších pracovních otáček. Nejen při vývoji naftového motoru 12 V 170 DR, ale také při vývoji hydrodynamických převodovek posloužily libeňským konstruktérům jako vzor v ČKD opravovaná kořistní vozidla německého původu, v tomto případě lokomotivy V 30 C.

V pozdějších letech byla potřeba vzorové technické dokumentace řešena studiem odborných časopisů nebo i tím, že konstruktér, vydávající se za studenta, napsal firmě Voith dopis s žádostí o zaslání prospektů potřebných k vypracování jemu zadané diplomové práce. Na fotografii v prospektu stačilo změřit rozměr známé součásti a podle té určit měřítko zobrazení a již bylo možno odměřit další míry. S respektováním průmyslových práv si nikdo velké starosti nedělal, bylo přece potřebné vyvinout diesel-hydraulické lokomotivy a tím ušetřit národnímu hospodářství měď.

Je zřejmé, že tímto způsobem vzniklé převodovky, včetně na lokomotivách T 444.1 použitého tříměničového typu H 650 Lr, neoplývaly optimálním tvarem lopatek a tedy ani vysokou účinností. Ale litr nafty byl v té době levnější než litr sodovky (0,50 Kčs proti 0,75 Kčs), takže ani s tím si nikdo starosti nedělal.

K již vysoké spotřebě trakční přístupuvala v zimním období i značně velká spotřeba ne-trakční. Chladicí okruh spalovacího motoru byl plněn obyčejnou vodou a lokomotivy nocovaly ve stanicích pod širým nebem. V obavě před zamrznutím chladicových článků byly proto po celou zimu v nočním období spalovací motory lokomotivní četou poctivě protáčeny, tedy nastartovány a ponechány běžet na delší dobu na volnoběhu ve snaze je ohřát. To se však příliš nedařilo, neboť tepelný účinek spáleného paliva byl vydatně oslabován neustálým nasáváním mrazivého vzduchu.

Z období předchozích let převzaté dvounápravové osobní vozy řady Be vyžadovaly parní vytápění. K tomu byly tyto slabé motorové lokomotivy vybaveny jediným v tuzemsku dostupným parním generátorem typu PG 500. Ten byl vyráběn v Juranových závodech v Brně s prvotním určením pro těžké šestnápravové lokomotivy T 679.0. V zájmu úspor devizových prostřed-



Téměř dvanáct let (1965 až 1977) trval na trati Kolín – Ledečko souběžný provoz parní a motorové trakce. Část vlaků dopravovaly lokomotivy T 444.1 (posílené v roce 1971 i o všech osm původně čerčanských lokomotiv téže řady), část lokomotivy 423.0 (posílené i o stroje řad 434.2, 464.0 a 534.0). Příčiny tak velmi časově rozvléklého střídání trakcí byly dvě: nízká disponibilita lokomotiv řady T 444.1 a rok od roku odkládané dodávky lokomotiv řady T 465.0 respektive T 466.0.

Foto Ondřej Řepka, Kolín, 20. 3. 1967

ků vznikl jako věrná kopie v Německu u firmy Hagenuk Kiel zakoupeného vzorku amerického kotle Vapor Heating a bezostyšně předaného do Brna konkurenčnímu výrobcí k napodobení. Úkol zněl jasně: kapitalismus doženeme a předeženeme.

Parní generátor PG 500, lidově přezdívaný Pegas, vynikal nominální spotřebou paliva 75 litrů za hodinu, avšak byl schopen spojitého řízení jen v rozmezí 40 až 100% jmenovitého výkonu (580 kW). Při nižším než 40 % vý-

konu pracoval přerušovaně. Ve snaze takovému stavu předejít býval na posledním voze vlaku pootevřen koncový kohout, aby byl potřebný 40 % výkon (230 kW) s rezervou trvale zajištěn. Ale jak v té době pravil asi osmdesátiletý ministr paliv a energetiky Sovětského svazu: „Ano, soudruzi, zásoby ropy jsou sice konečné, ale nemějte obavy, naše generace se toho nedožije...“

Jiří Pohl,

spolupráce Josef Bosáček, Martin Hejl



Ačkoli nebyly lokomotivy T 435.0 vybaveny žádným zdrojem pro vytápění vozů, zasáhly do vozby osobních vlaků též. Řešením bylo použití přípojných vozů řady Balm s naftovým topením, či doplnění kamen na uhlí do vozů Bi. Nebo také nic. Jakmile skončila zima, vyjely vršovické T 435.0 v čele víkendových vlaků do údolí Vltavy, Sázavy a Berounky či do Říčan i s vozy Bi, Be či Bp. Po ránu byly ještě vozy prochládlé, ale výletníci si je zadýchali. Snímek dokládá jinou pozoruhodnost – použití služebního vozu BDalm, který vznikl (podobně jako četné další přípojné vozy) odstraněním pohonného systému z motorového vozu, kterým byl v tomto případě Modrý šíp M 275.0.

Foto Ondřej Řepka, Říčany u Prahy 1965