



Novotou svítící stroj T 478.1220 zastavil ve Zruči nad Sázavou.

Foto Josef Bosáček, 16. 4. 1971

„ZAMRAČENÉ“ NA STOLETÉ TRATI

Letos uplyne sto let od okamžiku, kdy byl předán veřejnému provozu další traťový úsek železnice vedoucí podél středního toku řeky Sázavy. Jde samozřejmě o legendární trať z Čerčan do Kácova, odkud byla v roce 1903 prodloužena přes Zruč a Ledec do Světlá nad Sázavou.

Na počátku sedmdesátých let již přestávaly lokomotivy řady T 444.1, které byly v té době nasazeny v osobní dopravě, zvládat stále se zvyšující přepravní nároky. V tomto období se začala zvyšovat hmotnost vlaků, především o víkendech, kdy zde byly zkušebně nasazeny dokonce čtyřdílné patrové jednotky řady Bp (dnes Bpjo, resp. Btjo) se čtyřnápravovým služebním vozem Da (dnes D). Ale potřebu silnějších lokomotiv přinesly zejména objektivní příčiny (elektrizace trati Praha - Benešov), které vyžadovaly řídit přímé rekreační vlaky z Prahy ze čtyřnápravových vozů.

V zimních obdobích se navíc přidávaly problémy se zamrzáním vytápěcích agregátů PG 500 v zadním představku. „Karkulky“ při vysokém provozním zatížení trpěly častými poruchami, které se při značně omezených možnostech správkárny ve strojové stanici v Čerčanech musely odstraňovat až v domovském depu v Praze-Libni. Jen pro ilustraci: v období 1968 až 1969 měla řada T 444.1 - po motorových jednotkách Ganz (řada M 298.0) - v rámci depa nejvíce hodin neplánovaných oprav. Při nedostatku náhradních dílů a nespolehlivosti agregátů se náklady na údržbu „karkulek“ značně zvyšovaly.

Proto dodávka posledních vyrobených „zamračených“ z března a května 1971 směřovala přímo

Setkání čerčanské „zamračené“ T 478.1228 s kolínskou 423.0 v Leděcku.

Foto Jaroslav Kocourek, 1971

Typická sestava pro trať Čerčany - Světlá nad Sázavou. „Zamračená po libeňsku“, tzn. značně omšelá a s chybějícím pluhem, a souprava sestavená ze dvou přípojných vozů řady Bai (nyní By) a služebního „rybáku“, který byl řazen převážně uprostřed.

Foto Jaromír Bittner, Samechov, květen 1983

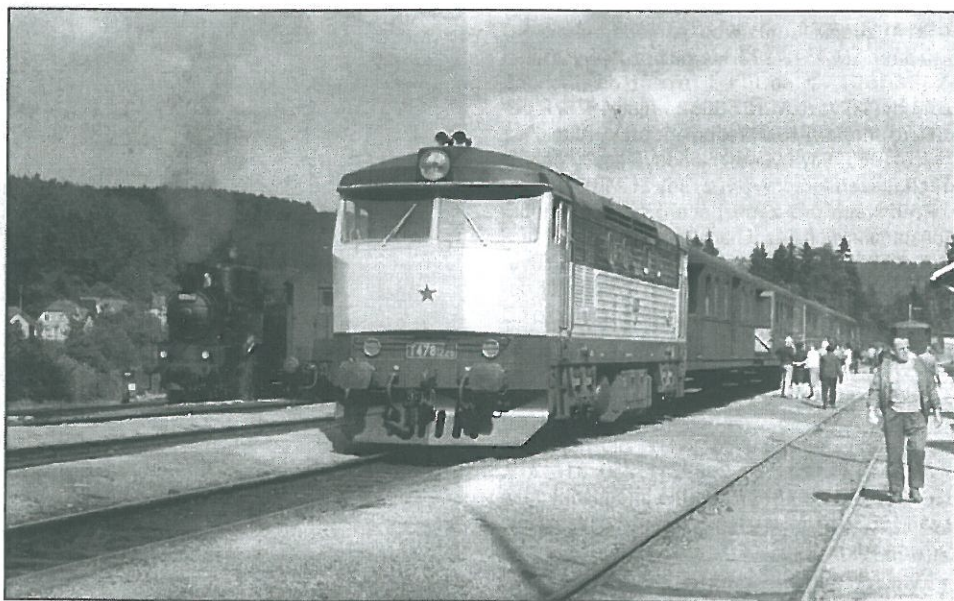
z výrobního podniku do libeňského depa, které s ní počítalo právě na tyto výkony. V březnu 1971 byly dodány lokomotivy T 478.1218 až 221, v květnu T 478.1227 až 230. V dubnu je ještě doplnila T 478.1010 z Prahy-Vršovic. Nově přichozí „zamračené“ převzaly během jarních měsíců 1971 výkony od „karkulek“.

Od června 1971 byly nasazeny místo řady T 444.1 do pětidenního oběhu osobní dopravy. Určitou zajímavostí v tomto oběhu byla i zajišťka se dvěma páry osobních vlaků do Havlíčkovra Brodu.

V počátcích svého působení na této trati se „zamračené“ ještě setkaly s parními lokomotivami řady 423.0 z kolínského depa a s řadou 434.2 z Vršovic, která s lokomotivními četami z Benešova vozila manipulační vlaky z Čerčan do Českého Šternberka. V neděli odpoledne „dvojky“ vozily místo manipulačních vlaků do Čerčan přímé rekreační osobní vlaky Kácov - Praha. O rok později však i vozbu „kácováků“ převzaly čerčanské lokomotivy řady T 478.1.

Se změnou grafikonu v červnu 1973 klesla turnusová potřeba lokomotiv řady T 478.1 v libeňském depu, a proto byly T 478.1218 a 220 předány do Vršovic.

Od roku 1975 začaly čerčanské „zamračené“ vozit též jeden pár manipulačních vlaků Čerčany



- Zruč nad Sázavou. V tomto roce zde bylo v letním období poprvé realizováno jednočlenné obsazení hnacího vozidla v osobní dopravě.

Od října 1976 převzala řada T 478.1 vozbu i druhého páru manipulačních vlaků (původně řada T 444.1 depa Kolín) a od roku 1977 byla nasazena na všechny vlaky osobní dopravy vedené v klasických soupravách (do roku 1976 vozily některé víkendové vlaky kolínské „karkulky“). V tomto období zajišťovala s některými přímými rekreačními vlaky z Posázaví přes Říčany až do Prahy-Vršovic (na úvratí v Čerčanech objela lokomotiva soupravu). Přímý nedělní vlak z Ledečka do Vršovic byl řazen z osmi vozů řady Bai (nyní By) domovské stanice Čerčany. Z Prahy do Čerčan se lokomotiva vracela soupravově.

Ustálený stav nasazování „zamračených“ v osobní dopravě Čerčany - Světlá nad Sázavou trval až do května 1983, kdy zde bylo ukončeno nasazování souprav řazených z „osmídvěřových baiek“. Pravidelná osobní doprava byla kompletně převedena do motorových vozů řady M 152.0. Pouze víkendové „rekreačky“ z Prahy byly i nadále vedeny řadou T 478.1, které též zůstaly dva páry manipulačních Čerčany - Zruč nad Sázavou. Turnusová potřeba se snížila ze šesti na pouhé dva stroje. Po roce 1983 se zde začaly o víkendech objevovat „zamračené“ přímo z libeňského depa. Lokomotiva přijela z Prahy v pátek na závěsu „zručáku“, který byl tažen elektrickou lokomotivou. Z Čerčan ihned pokračovala úvratí jako vlaková do Zruče nad Sázavou. O víkendů vozila rekreační vlaky a v neděli večer se stejným způsobem vracela zpět do Prahy.

Takto provoz probíhal až do začátku devadesátých let a postupně se na této trati vystřídaly všechny libeňské „zamračené“. Po výše zmíněných lokomotivách obdrželo libeňské depo v letech 1975 až 1976 další stroje: z Chomutova T 478.1089, 091, 168 a z Turnova T 478.1160, 164, 186 a 187. V roce 1980 přišla ještě T 478.1094 z České Lípy. V období kmenového pobytu lokomotiv řady T 478.2 v Libni se i ony krátce objevily v Čerčanech. V roce 1988 zde došlo k přeznačení řady T 478.1 na 751.

Na horním úseku tratě, ze Světlé do Zruče, vozily nákladní vlaky stroje z depa v Havlíčkově Brodě, které byly personálně obsazovány četami z Ledče nad Sázavou. V období nástupu „zamračených“ v Čerčanech zde ještě jezdila řada 534.03. Parní provoz byl ukončen příchodem lokomotivy T 478.2053 z Kolína, která zde setrvala v turnusovém nasazení několik let. V té době to byl jediný stroj své řady v havlíčkobrodském depu, proto za něj musely v době provozního ošetřování zaskakovat lokomotivy jiných řad. V období 1977 až 1979 byl dokonce zapůjčen mimo ČSD (DNT Tušimice), a proto se zde objevila řada T 478.3.

Během letních měsíců byla většina souprav osobních vlaků sestavena z přípojných vozů Balm (Bix). Z těchto vozů byl sestavován též nedělní osobní vlak 9252 z Ledečka do Prahy-Vršovic.

Po vlastějovickém mostě přejíždí stroj 751.091 s osobním vlakem z Prahy do Světlé nad Sázavou.

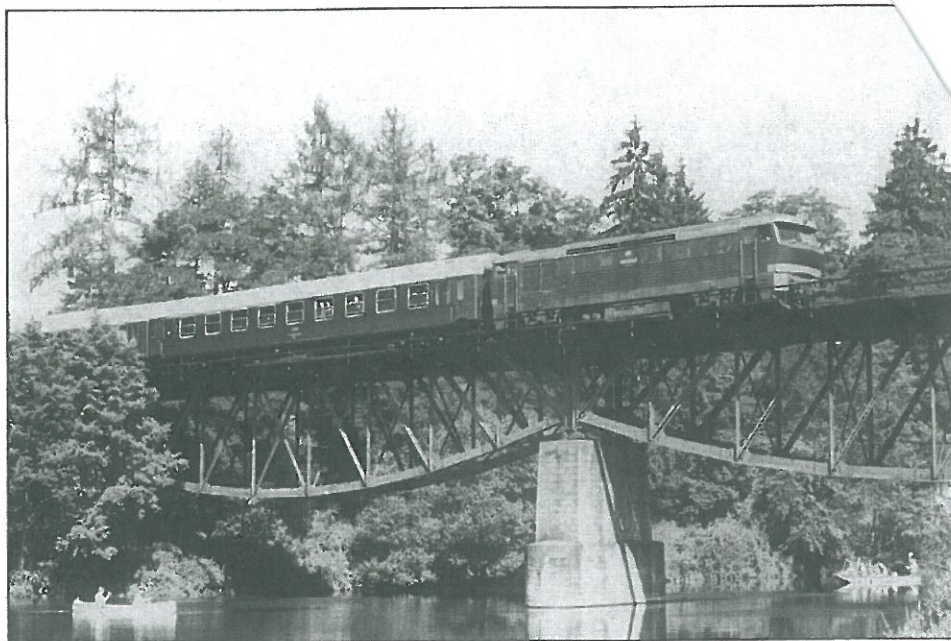
Foto Pavel Bittner, 15. 7. 1990

Lokomotivy T 478.1010 a T 478.1186 si jedou pro nedělní přímé vlaky.

Foto Jan Lutrýn, Ledečko, 17. 4. 1983

Setkání „zamračených“ 751.221 a 752.053 v železniční stanici Samechov.

Foto Petr Štoček, 25. 7. 1992





V roce 1983 byly z Kladna do Havlíčkova Brodu předisponovány „dvojkové zamračené“ T 478.2001 a T 478.2061, které v roce 1986 doplnila ještě T 478.2074. I ty se objevovaly na sledovaných vlacích.

V červenci a v srpnu 1990 byl v pracovní dny řazen pár osobních vlaků 9207/9216 z osobních vozů řady Bp (Bai) z domovské stanice Praha-Vysočany. Vlak vozila pravidelně motorová lokomotiva 751.164.

Velká provozní změna nastala v roce 1991. Vozbu víkendových rekreačních vlaků převzalo havlíčkobrodské depo a vystavovalo na ně především 751.137. Někdy se objevily i 752.001 a 061, případně některý z havlíčkobrodských „brejlovců“. Ve stejném roce začaly havlíčkobrodské „dvojky“ (752.001, 053 a 074) ve třídním oběhu vozit v celé trase i manipulační vlaky. Letmo zde byly nasazeny 751.228, 752.061 a později ještě 751.095 a 751.137. Tento stav setrval až do léta 1994, kdy byly tyto lokomotivy postupně předány do Českých Budějovic. Od tohoto roku bylo manipulačním vlakům zkráceno vozební rameno jen na trať ze Světlé do Sázavy dolů.

V roce 1995 vzniklo v rámci reorganizace nové Depo kolejových vozidel Pardubice, pod které byla začleněna i bývalá vozební stanice Havlíčkův Brod. Proto bylo možné v údolí Sázavy spatřit letmo i bývalé pardubické „zamračené“ řady 751.3. V letech 1995 až 1996 to byly lokomotivy 751.371 a 751.372.

Na začátku devadesátých let byly libeňské stroje řady 751 (z Libně a z Čerčan) z důvodu radikálního poklesu turnusové potřeby postupně předány do jiných dep.

V roce 1991 byla 751.228 zapůjčena do Kolína a o rok později se ocitla v Havlíčkově Brodu. Ve stejném roce byla dlouhodobě zapůjčena do Kolína a Pardubic 751.187 a 751.186 byla předána do Českých Budějovic. Ta byla v té době po násilném poškození a českobudějovičtí si ji sami opravili a zprovoznili. Další dva stroje - 751.160 a 751.164 - byly předány do Vršovic. V roce 1992 odešly do Budějovic 751.089 a 751.091, o rok později následované lokomotivou 751.187. Naopak se na této trati nově objevila 751.101, která přišla do Libně z Kralup nad Vltavou. Krátce se v letech 1993 až 1994 objevila v Libni 751.011, která byla záhy společně s 751.010 předána do Českých Budějovic.

Během dubna 1994 byla na páru vlaků 9207/9214 nasazována 751.094 s jedním přípojným

Temný den v historii posázavských „rekreačků“. Tvrdý útok tehdejšího „římanovsko-sosnovského“ vedení na osobní železniční dopravu v podzimních měsících roku 1997 postihl i trať Čerčany - Světlá nad Sázavou. Údajná „nevytíženost“ a „nemožnost“ vytápění vlakových souprav zapříčinila předčasné ukončení provozu. V redukované podobě byly zavedeny až po silných tlacích ze stran obcí teprve se zahájením GVD 1998/1999. Na snímku Tomáše Zapletala z 28. 9. 1997 jsou zachyceny 751.219 a smutečně vyzdobená 751.094 ve Zručí nad Sázavou.

Činný „pegas“ byl typický pro osobní dopravu ještě v devadesátých letech minulého století. Lokomotiva 751.168 je připravena k odjezdu ze železniční stanice Kácov s osobním vlakem 9218.

Foto Tomáš Zapletal, 31. 3. 1997

Lokomotiva 751.230 přijíždí s osobním vlakem 9207 do železniční stanice Kácov.

Foto Tomáš Zapletal, 22. 4. 2000

- Zruč nad Sázavou. V tomto roce zde bylo v letním období poprvé realizováno jednočlenné obsazení hnacího vozidla v osobní dopravě.

Od října 1976 převzala řada T 478.1 vozbu i druhého páru manipulačních vlaků (původně řada T 444.1 depa Kolín) a od roku 1977 byla nasazena na všechny vlaky osobní dopravy vedené v klasických soupravách (do roku 1976 vozily některé víkendové vlaky kolínské „karkulky“). V tomto období zajišťovala s některými přímými rekreačními vlaky z Posázaví přes Říčany až do Prahy-Vršovic (na úvratí v Čerčanech objela lokomotiva soupravu). Přímý nedělní vlak z Ledečka do Vršovic byl řazen z osmi vozů řady Bai (nyní By) domovské stanice Čerčany. Z Prahy do Čerčan se lokomotiva vracela soupravo.

Ustálený stav nasazování „zamračených“ v osobní dopravě Čerčany - Světlá nad Sázavou trval až do května 1983, kdy zde bylo ukončeno nasazování souprav řazených z „osmidveřových baiek“. Pravidelná osobní doprava byla kompletně převedena do motorových vozů řady M 152.0. Pouze víkendové „rekreačky“ z Prahy byly i nadále vedeny řadou T 478.1, které též zůstaly dva páry manipulačních Čerčany - Zruč nad Sázavou. Turnusová potřeba se snížila ze šesti na pouhé dva stroje. Po roce 1983 se zde začaly o víkendech objevovat „zamračené“ přímo z libeňského depa. Lokomotiva přijela z Prahy v pátek na závěsu „zručáku“, který byl tažen elektrickou lokomotivou. Z Čerčan ihned pokračovala úvratí jako vlaková do Zruče nad Sázavou. O víkendů vozila rekreační vlaky a v neděli večer se stejným způsobem vracela zpět do Prahy.

Takto provoz probíhal až do začátku devadesátých let a postupně se na této trati vystřídaly všechny libeňské „zamračené“. Po výše zmíněných lokomotivách obdrželo libeňské depo v letech 1975 až 1976 další stroje: z Chomutova T 478.1089, 091, 168 a z Turnova T 478.1160, 164, 186 a 187. V roce 1980 přišla ještě T 478.1094 z České Lípy. V období kmenového pobytu lokomotiv řady T 478.2 v Libni se i ony krátce objevily v Čerčanech. V roce 1988 zde došlo k přeznačení řady T 478.1 na 751.

Na horním úseku tratě, ze Světlé do Zruče, vozily nákladní vlaky stroje z depa v Havlíčkově Brodě, které byly personálně obsazovány četami z Ledče nad Sázavou. V období nástupu „zamračených“ v Čerčanech zde ještě jezdila řada 534.03. Parní provoz byl ukončen příchodem lokomotivy T 478.2053 z Kolína, která zde setrvala v turnusovém nasazení několik let. V té době to byl jediný stroj své řady v havlíčkobrodském depu, proto za něj musely v době provozního ošetřování zaskakovat lokomotivy jiných řad. V období 1977 až 1979 byl dokonce zapůjčen mimo ČSD (DNT Tušimice), a proto se zde objevila řada T 478.3.

Během letních měsíců byla většina souprav osobních vlaků sestavena z přípojných vozů Balm (Bix). Z těchto vozů byl sestavován též nedělní osobní vlak 9252 z Ledečka do Prahy-Vršovic.

Po vlastějovickém mostě přejíždí stroj 751.091 s osobním vlakem z Prahy do Světlé nad Sázavou.

Foto Pavel Bittner, 15. 7. 1990

Lokomotivy T 478.1010 a T 478.1186 si jedou pro nedělní přímé vlaky.

Foto Jan Lutrýn, Ledečko, 17. 4. 1983

Setkání „zamračených“ 751.221 a 752.053 v železniční stanici Samechov.

Foto Petr Štoček, 25. 7. 1992

