

O historických motorových vozech pojednávají články na stranách 6 až 11



Motorový vůz M 240.0100 (820.100) opravili pro CHV v DPOV PSO Nymburk. Vzhledově odpovídá stavu po vyrobení až na rekonstruované provedení okapů na čelech.

Foto Jaromír Bittner

O zajímavých přepravách na trati „8k“ se dočtete na stranách 16 a 17



Hnací vozidlo 742.119 dopravce AŽD s druhou zásilkou kolejnic z Lovosic do Frýdlantu stoupá k zastávce a zároveň závorářskému stanovišti Horní Řepčice dne 9. března 2021.

Foto Antonín Němeček

Pojednání o současném dění v Sokolovské uhelné naleznete na stranách 26 až 31



Lokomotiva 27 E č. 243 (127.507) sjíždí 20. dubna 2018 s prázdnou soupravou Smolnickou výsypkou od zakladače k dopravně J5.

Foto Ladislav Fric

Na stranách 36 až 39 se seznámíte se zahájením provozu vlakotramvaj v Maďarsku



Souprava 406.002, vjíždějící 18. ledna 2022 do nádraží Algyő, symbolizuje propojení provozu vlaků a tramvaj.

Karel Beneš

Fotografie na titulní straně (k článku na stranách 20 až 25): Elektrická lokomotiva 242.213 v čele soupravy Sp 1991 z Písku do Českých Budějovic byla zvětčena mezi železniční zastávkou Heřmaň a stanicí Protivín.

Foto Pavel Bittner, 10. 9. 2021

Fotografie na straně 43 nahoře (k článku na stranách 12 až 15): Krátce po dílenské opravě, opatřená ještě novotou zářícím lakem 21. dubna 1982 postává E 469.3001 s nákladním vlakem v Praze Bubenči. Do osudné nehody u Řičan ji zbývají necelé 3 měsíce.

Foto Miroslav Šecl

Fotografie na straně 43 dole (k článku na stranách 12 až 15): E 469.3001, již po opravě, opět ve službě, a jako vůbec první lok. s novým náterem tzv. čarou ponoru, a sergej T679.1565 čekají 20. února 1985 na odjezd v Praze-Vršovcích seřadovacím nádraží.

Foto Miroslav Šecl

Fotografie na straně 44 (k článku na stranách 20 až 25): Minulý rok byl ve znamení dalšího úbytku mechanických návěstidel a předvěstí na trati 201. Motorový vůz 842.007 míjí dnes již snesené vjezdové mechanické návěstidlo železniční stanice Božejovice.

Foto Pavel Bittner, 23. 2. 2021



Lokomotiva 27E č. 250 (127.508) je zachycena 31. ledna 2019 na Smolnické výsypce u zakladače, který v té době již nebyl v činnosti.

Foto Ladislav Fric

Změny v Sokolovské uhelné a její kolejové dopravě

Sokolovská uhelná je v první řadě těžební a energetická společnost, jejíž tradice sahá až do konce 18. století. Jako státem vlastněná akciová společnost byla Fondem národního majetku založena v roce 1994, začleněny do ní byly původní státní podniky Palivový kombinát Vřesová, Hnědouhelné doly Březová a Rekultivace Sokolov. V roce 2005 pak byla svými tehdejšími manažery zprivatizována a přejmenována na Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.



Lokomotiva 17E č. 191 projíždí se svým uhelným vlakem 17. března 2002 Svatavou k severnímu zásobníku elektrárny Tisová.

Foto Ladislav Fric

Už v době zmiňované privatizace bylo všem zúčastněným zřejmé, že narůstající celosvětové ekologické problémy a s nimi spojené tlaky na omezování uhelné energetiky nedávají hlavnímu oboru činnosti firmy příliš perspektivní budoucnost a že bude nutné postupně se přeorientovat na jinou oblast podnikání. V případě Sokolovska se s ohledem na objem dostupných zásob počítalo s postupným útlumem těžby přibližně do roku 2040.

Události posledních let, v čele se skokovým nárůstem cen emisních povolenek po roce 2019, však jednoznačně ukázaly, že konec těžby nastane mnohem dříve – dost možná již před rokem 2030. Situaci nijak výrazně nezmění ani aktuální energetická krize. Jen pro představu uvedme, že v letech 2015 až 2021 zaplatila skupina Sokolovské uhelné do státního rozpočtu téměř osm miliard korun za emisní povolenky, přičemž množství společnosti vyprodukovaných emisí CO₂ pokleslo z 5 560 000 tun v roce 2017 na 3 000 000 tun v roce 2021.

Stávající Sokolovské uhelné, která je mimo jiné největším zaměstnavatelem na Karlovarsku a Sokolovsku, se tak pro budoucnost nabízí jen dvě možné cesty – buďto se jednoduše smířit s nevyhnutelným postupným zánikem nebo najít nové podnikatelské příležitosti a uplatnění pro své výrobní prostředky a především zaměstnance, často profesionály v technických oborech, kterým by v případě zániku mateřské společnosti dost možná nezbylo, než hledat uplatnění v jiných regionech republiky nebo i v zahraničí.

Vedení Sokolovské uhelné se v duchu odkazu jednoho ze svých klíčových vlastníků a dnes už nežijícího patriota a vizionáře pana Františka Štěpánka rozhodla pro druhou ze zmíněných cest a v roce 2020 naplno odstartovalo proces rozsáhlé transformace společnosti s cílem nalezení nové podnikatelské perspektivy a diverzifikace rizik. Prvním velkým krokem na cestě k rozvoji nových aktivit bylo vytvoření skupiny SUAS GROUP, a. s., jakožto sesterské společnosti vůči nadále existující a plnohodnotně fungující Sokolovské uhelné.

Skupina SUAS GROUP zastřešuje celou řadu nově založených společností s rozličnými obory podnikání, které primárně cílí především do oblasti tzv. čisté energetiky – tedy výhradně se zaměřením na neuhelné zdroje. Podle vyjádření nového managementu SUAS GROUP se jasné obrysy příštích aktivit rýsují v projektech z oblasti obnovitelných zdrojů a ukládání energií, pro něž je možné a žádoucí využít hlavně plochy výsypek, pro které jsou jinak možnosti dalšího využití velmi omezené. Připravují se ale i projekty zaměřené na inovace a výzkum v oblasti energetiky a chemického průmyslu systémovou integrací zdrojů energie, včetně řešení vyrovnávání přenosové soustavy. Jedním ze strategických témat jsou také jednotlivé oblasti z produkčního řetězce lithiových baterií – od produkce prvotních surovin a jednotlivých komponent baterií až po recyklaci vysloužilých článků.

Dalšími hlavními pilíři skupiny SUAS GROUP bude realitní a developerská činnost, oběhová ekonomika (řešení problematiky zpracování komunálního odpadu v Karlovarském kraji, včetně energetické transformace některých druhů odpadů) a využití stávajících produktivních kapacit Sokolovské uhelné například v oblasti strojírenství, silniční nebo i železniční dopravy, které se plně otevrou všem potenciálním zákazníkům.

Prvním krokem k realizaci nastíněného plánu se v červenci 2021 stalo vyčlenění podnikové autodopravy, kolejové dopravy, mechanizace a údržby. Uvedené segmenty tak mají v gesci nové společnosti SUAS Machinery a SUAS Transportation. I když obě budou minimálně ještě několik dalších let vykonávat činnosti nezbytné pro zajištění chodu těžební a energetické části skupiny, jejich budoucnost bude stále více závislá už pouze na externích zakázkách.

Provoz odklízových lokomotiv

Sokolovská uhelná je mezi příznivci kolejové dopravy známá především provozováním důlních odklízových lokomotiv. Právě tato společnost byla v České republice největším, ale zároveň také posledním provozovatelem lokomotiv továrního typu ŠKODA 17E pro rozchod 900 mm. Celkem jich zde bylo provozováno více než 100 kusů. V dobách největšího rozsahu provozu na konci osmdesátých let dosahovala délka zdejší úzkorozchodné kolejové sítě téměř 300 kilometrů. V devadesátých letech se ale provoz na této síti postupně utlumoval, až byl na jaře roku 2003

Těsně před definitivním vyřazením z provozu byla 20. září 2010 při posunu s naplňovanou soupravou sedlových výsypných vozů TA 88 (Talbot) zvečněna lokomotiva 26Em č. 231 ve Vintířově.

Dopravnou J1 projíždí 15. května 2017 lokomotiva 27E č. 237 s uhlím z Vintířova pro Vřesovou (V2) kolem odstavených pracovních vlaků se stroji 703.711 a 703.710.

Foto Ladislav Fric



V úloze lokomotivy „bankočety“ (tj. stroj vyhrazený pro potřeby čety pro vyprošťování vykojených vozidel) byla 26Em č. 228 zachycena 11. září 2007 ve Vintířově.





Na pozadí Krušných hor projíždí 20. března 2019 lokomotiva 27E č. 252 (127.511) od odkalovacích nádrží na Smolnickou výsypku.

Foto Ladislav Fric

úplně zastaven a téměř všechny lokomotivy 17E byly sešrotovány.

Na normálněrozchodné síti důlních drah v okolí Sokolova bylo ve stejné době provozováno posledních pět lokomotiv továrního typu ŠKODA 26Em (čísel 226 až 228, 231 a 232) a celkem 24 novějších strojů továrního typu

ŠKODA 27E. Z původních pětadvaceti na Sokolovsko dodaných 27E byla lokomotiva č. 253 zrušena po nehodě, ovšem později nahrazena lokomotivou původního čísla 673 SHD (MUS), která byla v roce 2002 odkoupena ze šrotu v Komořanech. Po následné opravě v Sokolově se stala druhou nositelkou čísla 253 a nelze nezmí-

nit zajímavost, že dnes jde o nejstarší na Sokolovsku provozovanou odklizovou lokomotivu. Pochází totiž z první výrobní série 27E1 z roku 1984, zatímco všechny ostatní sokolovské lokomotivy náleží do výrobní série 27E2 z roku 1988. Podrobné informace o výrobě a provozu odklizových lokomotiv ŠKODA 26Em a 27E najdete v časopise Dráha č. 10/2002.

Normálněrozchodná elektrizovaná síť Sokolovské uhelné obsluhovala především lom Družba, situovaný na západ od Nového Sedla u Lokte. Odtud se ve vozech Talbot přepravovalo uhlí do kombinátu ve Vřesové a na překládací zařízení u velkolomu Jiří. Ve vozech ČD, resp. později ČD Cargo se pak vozilo uhlí z Vintířova až na předávací kolejíště u Chodova, resp. Nového Sedla. Skrývka byla z lomu Družba přepravována na výsypku Pastviny (do roku 2003) a na Smolnickou výsypku (do roku 2018). Dnes už je skrývka přepravována pouze na vnitřní výsypku lomu Družba, a to výhradně za využití pásové dopravy.

Postupný útlum těžby v lomech Družba a Jiří omezil vozbu vlaků s uhlím v režii elektrických odklizových lokomotiv už pouze na zásobování elektrárny Vřesová, dále strojům 27E zbyly výkony, jako jsou posuny dražních vozů pro externí odběratele na, resp. z nakládací stanice Jiří a přístavba a nakládka vozů externích subjektů. Přibližně třikrát týdně odveze navíc odklizová lokomotiva vlak keramzitických jíílů ze skrývky do podniku Lias u Vintířova pro produkci stavebních materiálů Liapor.

Úbytek výkonů s sebou samozřejmě přinesl také úbytek počtu provozovaných lokomotiv. V letech 2005 až 2010 byly postupně vyřaze-



Lokomotiva 27E č. 251 přijíždí 15. května 2017 z lomu do dopravní D40 (u Nového Sedla u Lokte), po naložení se bude vracet zpět do lomu a pokračovat do dopravní J1 k otočení na trianglu a následně pokračovat na Smolnickou výsypku.

Foto Ladislav Fric



Lokomotiva 27E č. 250 (127.508) vyfocena 17. března 2019 z úplného vrcholu Smolnické výsypky, na pozadí tentokrát Slavkovského lesa. Tento bagr ukládal materiál ještě nějakou dobu místo zakladače.

Foto Ladislav Fric

ny všechny lokomotivy 26Em, přičemž poslední a zároveň jediný dodnes dochovaný stroj č. 226 dojezdil v lednu 2011. Bohužel snahy o jeho záchranu pro budoucnost (prozatím) nebyly úspěšné, a tak stále vážně hrozí, že s jeho zánikem zcela zmizí tovární typ 26Em ze světa, stejně jako zcela zanikly dřívější početné typy odklízových lokomotiv ŠKODA 14E a 2 E2.

Po faktickém zániku úzkorozchodného typu 17E tak zůstávají jediným provozovaným typem odklízových lokomotiv v celém bývalém Československu nejnovější stroje typu 27E, z nichž většina prošla nějakými modernizačními úpravami. V případě sokolovských lokomotiv šlo o modernizace spojené s náhradou neekonomické odporové regulace výkonu za tyristorovou (IGBT), o doplnění elektronického řídicího systému a úpravu řady dalších „drobností“ s cílem náhrady už nedostupných náhradních dílů součástmi běžně vyráběnými. Tyto rekonstrukce proběhly v letech 2007 až 2011 přímo v dílnách Sokolovské uhelné v Novém Sedle, přičemž dodavateli jednotlivých podskupin pro modernizace lokomotiv byly společnosti CZ LOKO, DI Elcom, Mondo, SEF Sokolov a další. Náklady na přestavbu každé z lokomotiv přesáhly 25 milionů korun a podle předpokladů měly tyto modernizované stroje (přeznačené po dokončení na řadu 127.5) vydržet v provozu dalších 20 až 30 let, tedy až do předpokládaného ukončení kolejové dopravy na Sokolovsku. Útlum kolejové dopravy však je s ohledem na výše uvedené výrazně rychlejší a dnes už je zřejmé, že tento předpoklad nebude u některých lokomotiv naplněn ani z poloviny.

V době počátku psaní tohoto článku (červen 2021) dosluhovalo u SUAS Transportation posledních 13 odklízových lokomotiv, z nichž šlo o 11 modernizovaných kusů řady 127.5 čísel 240, 241, 242, 243, 244, 250, 252, 253, 255, 257, 258 a dvě nerekonstruované „odporovky“ čísel 237, 251, které chtěl provozovatel zachovat i do příštích let s ohledem na jejich odlišné (a na některých specifických výkonech výhodnější) trakční vlastnosti. V rámci zefektivňování provozu

ale bylo nutné odstavit další lokomotivy, kterými se do současnosti staly stroje čísel 240 a 243 společně s „odporovkou“ č. 237.

Provoz motorových lokomotiv

Jak už bylo výše uvedeno, v roce 2003 byl ukončen provoz na poslední úzkorozchodné síti důlních drah v České republice, kterou tvořily tratě o rozchodu 900 mm v okolí Svatavy. Po-



Po nedávno provedené dílenské opravě byla lokomotiva 27E č. 253 (127.503) zastavena u násypky ve Vintířově 28. dubna 2021.



Lokomotiva 27E č. 244 (127.510) a nefunkční zakladač na Smolnické výspě (16. února 2019).

Foto Ladislav Fric



V dopravě D30 se s vlaky se skrývkou potkaly dva nerekonstruované stroje 27E č. 246 a 249 dne 14. listopadu 2016.

Foto Ladislav Fric



sledním z výkonů úzkorozchodných lokomotiv 17E ve vozbě uhlí byl odvoz vytěžené suroviny z lomu Medard-Libík, kde skončila velkolomová těžba v roce 2000. Krátce po zahájení napouštění jezera Medard, které bylo pro danou lokalitu zvoleno jako hlavní způsob rekultivace těžební krajiny, však byla zjištěna nestabilita závěrných svahů nad bývalým montážním místem Josef. Nejschůdnějším řešením tohoto stavu bylo část těchto svahů odtěžit a tyto už odepsané uhelné zásoby odvézt k dalšímu zpracování do Vřesové a elektrárny Tisová. Vlastní sanační práce započaly v roce 2012, v porovnání s původním rozsahem těžby však šlo už jen o zanedbatelné objemy. Těžba byla řešena malolomovou koncepcí pomocí hydraulických lopatových rypadel a velkokapacitních nákladních automobilů, tzv. damprů, kterými se surovina z dobývacího místa převážela k nakládkové koleji krátké vlečky, sousedící s nádražím ve Svatavě, a zde se překládala do železničních vozů.

První uhelný vlak vyjel z této vlečky 15. května 2012. Z důvodu nerentability této přepravy pak bylo v prvním čtvrtletí roku 2017 rozhodnuto o výstavbě – rozšíření vlečky, kdy byla položena nová, téměř dva kilometry dlouhá kolej (zčásti vedená ve stopě původní úzkorozchodné trati) z nakládacího místa nad hladinou jezera Medard až po zmiňovanou vlečku, zaústenou do sítě Správy železnic ve stanici Svatava. Od roku 2018 tak byla přeprava v železničních vozech uskutečňována už přímo z nakládacího místa.

Těžba v této lokalitě o celkové rozloze přes 32 hektarů (a tím vlastně i v celém někdejším velkolomu Medard-Libík) definitivně skončila v polovině června 2021, poslední ložený vlak odtud

Dvojče 724.708 + 724.707 s uhlím jako Pn 69000 právě opustilo stanici Čitice a vydává se vlečkou Sokolovské uhelné přes dopravnu ÚTT do elektrárny Tisová (21. února 2018)

Foto Ladislav Fric



Lokomotiva 740.808 sune 29. července 2017 prázdné vozy po vlečce Medard I ze Svatavy po břehu jezera Medard (vzniklého zatopením stejnojmenného velkolomu) k dotěžovnému lomu Libík.

Foto Ladislav Fric

odjel 18. června 2021. Celkem se v letech 2012 až 2021 na tomto místě vytěžilo asi 2,9 miliónu tun uhlí.

Zaměříme-li se na lokomotivy, které zmiňované přepravy zajišťovaly, jednalo se v případě přeprav mezi Svatavou a Vřesovou o modernizované lokomotivy řad 724.7 (ve dvojicích) nebo 774.7 (sólo). Posun se soupravami vozů řad Falls a Fal (Wap) přímo na nakládkovém místě na konci nové vlečky a přístavbu vozů z dopravní Svatava zajišťovala až do posledních dnů lokomotiva 740.808, jakožto poslední nemodernizovaný zástupce své řady u SUAS.

Po ukončení uvedených přeprav tak dnes motorovým lokomotivám SUAS Transportation Service zůstává z traťových přeprav především pravidelná vozba hnědého uhlí z lomu Jiří pro elektrárnu Mělník, kterou zajišťují do Chomutova, resp. Třebušic, zavážení Elektrárny Tisová a přepravy uhlí do chemičky Synthomer Sokolov. Mimo to zajišťují stroje řad 774.7 a 724.7 také přesuny zátěže mezi důlními vlečkami SUAS Transportation (SU-T) Vřesová a stanicí Nové Sedlo u Lokte (předávací kolejiště je také součástí vlečky SU-T Vřesová), přístavby vozů pro externí zákazníky a obsluhy dalších vleček na Sokolovsku (vlečka SU-T Citice UTT, vlečka SU, a. s., Svatava Medard I, vlečka ETI, a. s.).

Text a neoznačené foto Rostislav Kolmačka, sestaveno za spolupráce se zaměstnanci SUAS Doprava a Mechanizace, s. r. o.

Pro tisovskou elektrárnu je určen vlak Pn 69002 vedený 724.708 + 724.707, zde mezi stanicemi Nové Sedlo u Lokte a Sokolov na přeložce u zastávky Královské Poříčí (21. února 2018).

Foto Ladislav Fric



Novým Sedlem u Lokte projíždí 14. března 2016 Pn 53998 se 774.701 s uhlím do Sokolova pro firmu Hexion.

Foto Ladislav Fric

