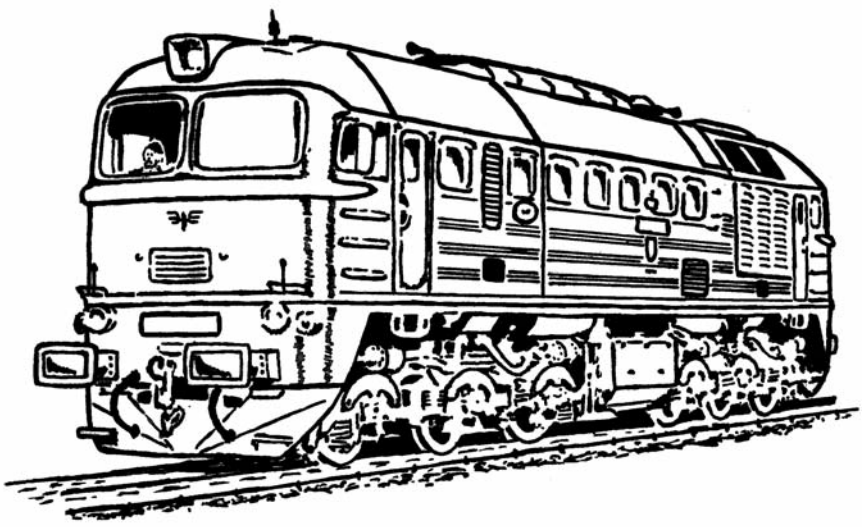
Nejmladšímu „sergeji“ je 40 let

Předně bychom chtěli čtenáře ujistit, že v tomto případě nejde o oslavu osobního výročí nějakého mládence na východ od Čierne nad Tisou, i když v jistém slova smyslu bychom důvod k oslavě mohli mít. V dubnu 2019 uplyne totiž 40 let od dodávky poslední série sovětských nákladních motorových lokomotiv řady T 679.1 vyráběných v ukrajinském Lugansku; Ukrajina tehdy byla jako jedna ze sovětských republik součástí Sovětského svazu. Vzhledem k původu svého vzniku jim českoslovenští železničáři dali přezdívku „sergej“, k čemuž přispěl i dunivý zvuk jejich motoru, který nám vyslovení tohoto jména trochu připomíná. Dodávky těchto lokomotiv Československým státním drahám probíhaly od roku 1966 do roku 1979, v jehož prvních čtyřech měsících byla dodána poslední série.



Výroba lokomotiv v Lugansku

Město Lugansk (Luhansk) – rodiště těchto lokomotiv – leží na východní Ukrajině a je administrativním centrem průmyslové a převážně ruskojazyčné Luhanské oblasti. Počet obyvatel samotného města v roce 2005 činil 453 000, který však převážně v důsledku nedávných válečných událostí poklesl. V letech 1935 až 1958 a dále 1970 – 1990 neslo město název Vorošilovgrad podle válečného vojevůdce Klimenta Vorošilova, který odsud pocházel. Lugansk je průmyslové město; již v roce 1795 zde britský průmyslník Charles Gascoigne založil železárny, které předznamenaly vznik pozdější továrny na výrobu parních lokomotiv, jejíž vznik je datován dnem 3. 5. 1896. V roce 1931 zde byla vyrobena první výkonná parní lokomotiva FD 20-1 s uspořádáním náprav 1'E1'p2 + 3 3. Z významných výrobků této továrny by zejména pro znalce parních lokomotiv bylo vhodné připomenout, že v roce 1935 vyjela z bran mohutná parní lokomotiva, která měla 7 náprav v jednom neděleném rámu lokomotivy, přičemž ty největší nákladní lokomotivy měly maximálně v jednom rámu pět náprav. Byla to bezpochyby snaha „sovětského člověka“ dosáhnout rekordu před ostatním světem na úkor praktického využití. Od roku 1936 byl podle dokumentace Ústředního projektového úřadu SSSR vyráběn velmi rozšířený typ oplášťované rychlíkové lokomotivy IS (Iosif Stalin, 1'D2'p2 + 3 3), která dosáhla při zkušebních jízdách rychlosti až 155 km/h. Na světové výstavě v Paříži byla v roce 1938 oceněna zlatou medailí. Výroba více než 12 000 parních lokomotiv byla ukončena v roce 1956 a od 19. října toho roku byla továrna přejmenována na „Luganskij těplovozostrojitělnyj zavod“. Od roku 1992 je továrna přejmenována na „Luganskteplovoz“ a od 3. října 1995 je holdingovou organizací. Do roku 1996 za stoleté období existence bylo vyrobeno skoro 43 tisíc traťových a téměř dalších 11 400 posunovacích motorových traťových lokomotiv. V současné době jde o největší evropskou lokomotivku se 7 000 zaměstnanci vyrábějícími motorové a elektrické lokomotivy obsluhující celé území bývalého Sovětského svazu, z nichž některé získaly mezinárodní ocenění. Pro nás má význam období let 1962 – 1964, kdy zde byla zkonstruována nová lokomotivní řada pro těžkou nákladní dopravu, která je předmětem tohoto článku – motorová lokomotiva řady M 62, u nás označená podle systému inženýra Kryšpína z První českomoravské řadou „T 679.1“ (pro široký rozchod na východním Slovensku „T 679.5“), která po zrušení Kryšpínova označování dostala nové označení 781. Lokomotivy byly kompletovány v Lugansku, kde se zároveň vyráběla mechanická část. Naftové motory byly dováženy z lokomotivky Kolomna a elektrická část byla dodávána z továrny Elektroťažmaš v Charkově.

První vyrobený „sergej“ je dnes vystaven v železničním muzeu Okťjábrské dráhy v Petrohradu.

Lokomotivy pro těžké nákladní vlaky

Československo mělo v polovině šedesátých let minulého století několik kusů lokomotiv pro těžkou nákladní dopravu řad T 678.0 a T 679.0, ale protože od roku 1948 se hospodářství celé východní Evropy postupně orientovalo na Sovětský svaz, tak podle výrobních směrnic tehdejšího mocenského nástroje pro centrální ovládání ekonomiky socialistických států Sovětským svazem – Radou vzájemné hospodářské pomoci – byla výroba těžkých dieselových lokomotiv v sovětském bloku přidělena Sovětskému svazu. Nebýt tohoto politického rozhodnutí, které nebralo ohled na výrobní možnosti a schopnosti průmyslu v jednotlivých zemích, mohli jsme mít vynikající motorové lokomotivy československé výroby o velkém výkonu přizpůsobené našim zeměpisným a provozním podmínkám. Náš průmysl bezpochyby disponoval velkým duševním, technickým i výrobním potenciálem, který by se na vývoji lokomotiv podepsal v tom nejlepším smyslu slova. Podobně byla v oblasti osobní dopravy zastavena výroba těžkých rychlíkových lokomotiv, která skončila dvěma prototypy „kyklopů“ řady T 499.0 (759). Ve prospěch rozhodnutí RVHP však tehdy nahrávaly počáteční problémy v provozní spolehlivosti lokomotiv T 678.0 a T 679.0 a také skutečnost, že kapacita výrobce byla plně vytížena zahajovanou výrobou lokomotiv typu ČME pro SSSR.

Ale vraťme se zpět k našim „jubilantům“. Na konstrukci lokomotivy typu M 62 se začalo pracovat již počátkem šedesátých let. Cílem bylo vyvinout motorovou lokomotivu, se kterou by sovětský průmysl pronikl na zahraniční trh. Lokomotivy M 62 byly původně určeny pro maďarské železnice. První prototyp byl dokončen v březnu 1964, druhý koncem května a ještě téhož roku s nimi byly prováděny tovární zkoušky. Sériová výroba byla zahájena již začátkem roku 1965. Byl to devátý rok výroby motorových lokomotiv v této továrně a výroba 1,4krát překročila vše, co bylo vyrobeno na 24 předválečných let. Téhož roku navštívily luganskou továrnu delegace Polska, Německé demokratické republiky a Československa, přičemž jednání o dodávkách motorových lokomotiv ze SSSR byla zahájena již o rok dříve. Na jednáních 15. – 24. července 1964 byly odsouhlaseny technické podmínky a úpravy podle zvyklostí ČSD – použití brzdové soustavy DAKO-L, rychloměrů Metra, alkalických baterií československé výroby a použití mazacího oleje M 9 AD. Bylo dohodnuto dodání výkresů pro pozdější montáž liniového vlakového zabezpečovače, tažné a narážecí ústrojí naší výroby mělo být namontováno v železniční stanici Čop při převázání na normálněrozchodné podvozky.

Jeden ze zástupců širokorozchodných „sergejů“ – stroj T 679.5027. Číslo lokomotivy prozrazuje, že se jedná o jeden ze dvou strojů, dodaných mimo ČSD, v tomto případě pro elektrárnu Vojany. Sbírka: Jiří Maurenz

Dodávky lokomotiv pro ČSD

Lokomotivy řady T 679.1 (5) byly Československým státním drahám dodány v osmi sériích od roku 1966 do roku 1979. Za československou stranu zajišťoval dovoz Podnik zahraničního ob-

Za předchůdce „sergejů“ na našich tratích lze považovat lokomotivy řady T 679.0 známé také pod přezdívkou „pomeranč“. Ladislav Kroul zachytil stroj s číslem T 679.0015 ve výhybně Bartošova Lehôtka na Slovensku.

chodu (PZO) Strojexport, sovětskou stranu reprezentoval podnik Mašinoimport, později Energomašexport. Smlouva na dodávku první série byla oběma stranami uzavřena 28. září 1965 a po odsouhlasení technických podmínek obdržely tehdejší Československé státní dráhy v roce 1966 prvních padesát lokomotiv, z nichž polovina byla dodána v provedení na široký rozchod s konstrukční skupinou „5“ ve svém označení pro nově otevřenou širokorozchodnou trať z Užhorodu do Hanisky pri Košiciach. Šířka tohoto rozchodu byla tehdy uváděna v hodnotě 1 524 mm, nyní se tento rozměr ustálil na 1 520 mm. Z výrobního závodu na východě Ukrajiny byly lokomotivy přepraveny po vlastní ose do depa Korolevo, které bylo několik desítek kilometrů od slovenské hranice. Zde byly lokomotivy odkonzervovány, převázány na normálněrozchodné podvozky a byla vykonána zkušební jízda se zátěží do Batěva a zpět. Poté byly lokomotivy převzaty přejímačem ČSD, přepraveny po kolejové splítce po normálním rozchodu až do Čierne na Tisou, kde došlo po zkušební jízdě a odstranění případných závad ke konečnému převzetí stranou ČSD.

V následujícím roce 1967 byly ve druhé sérii dodány lokomotivy T 679.1026 – T 679.1067. Jedinou viditelnou změnou proti první sérii byly obdélníkové nárazníky. Třetí série obsahující čísla T 679.1068 – T 679.1172 byla dodána v roce 1968 a jako novinka byly dvě lokomotivy této série vybaveny tlumiči výfuku. Lokomotivy T 679.1173 až do čísla 252 byly předmětem čtvrté série dodané v roce 1969, původně šedesátikusové, dodatečně rozšířené na 80 kusů. V rámci této dodávky byly sovětskou stranou nabídnuty ještě dvě lokomotivy původně určené pro Írán. Pravděpodobně šlo o dva širokorozchodné stroje T 679.5026 a 027 pro elektrárnu Vojany. Pátá série z roku 1970 měla být původně poslední a obsahovala stroje T 679.1253 až 304. Původně požadované rychloměry Metra se však přestaly vyrábět a dosazení švýcarských rychloměrů Hassler bylo prodávající stranou z finančních důvodů a nemožnosti splnění plánu odmítnuto s tím, že si jejich dodání zajistí odběratel. Tato série však poslední nezůstala.

Protože tempo elektrifikace naší sítě nebylo na potřebné úrovni a sílily požadavky na převedení výkonů z parní trakce do motorové, dožadovaly se správy drah dodání dalšího počtu těchto lokomotiv, a to nejen na vozbu těžkých nákladních vlaků, ale i jako náhradu za dosluhující parní lokomotivy řady 434.2 na manipulačních vlacích. Proto dodávky pokračovaly šestou sérií z roku 1971 a tvořily ji lokomotivy T 679.1305 až 353 a 355 až 374. Interval 375 až 399 byl vynechán pro možnost přeznačení širokorozchodných lokomotiv na normální rozchod, což se využilo na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let minulého století, kdy došlo k elektrifikaci širokorozchodné trati do Maťovců. Část lokomotiv, pro které po převzetí výkonů elektrickými lokomotivami řady E 469.5 zbyla pouze práce na posunu nebo pracovních vlacích, byla převázána na normální rozchod a pro jejich očíslování byl využit právě tento interval. Zjevně chybějící číslo šesté série T 679.1354 mělo svoje opodstatnění. Význam oslavy spojený s předáním příslušné série lokomotiv vždy stoupl v případě, že předmětem předání bylo nějaké kulaté číslo výrobku. Jelikož šestá série končila číslem 399 a výrobce nebyl schopen dodat nad plán jednu lokomotivu, byl stroj T 679.1354 přeznačen slavnostním číslem T 679.1400. Československé flotile těchto pohledných lokomotiv proto číslo „354“ chybělo a je patrné jen z jedné fotografie z výstavy ve Ščerbince u Moskvy. S číslem „354“ jsme se však v těch letech mohli na našich tratích ještě setkat na úplně jiných lokomotivách – parních „všudybylkách“ – jejichž řada byla označena právě trojicí číslic „354“. Sedmá série z roku 1972 obsahovala čísla T 679.1401 – 446 a na dodatečné obsazení čísla „354“ se asi zapomnělo… V roce 1973 byla dodána druhá „poslední“ série čísel T 679.1447 až 546. I tato série však dodávky „sergejů“ neuzavřela.

Stálé zvyšování nároků zejména v přepravě uhlí znamenalo i nároky na hnací vozidla. Technický stav posledních těžkých parních lokomotiv 556.0 se postupně zhoršoval, což bylo spojeno s omezováním dílenských oprav v souvislosti s uvažovaným ukončením parního provozu plánovaného na rok 1980, výroba motorových lokomotiv řady T 466.0 byla kvůli kapacitním problémům továrny ve slovenském Martině ukončena, v roce 1977 skončila výroba populárních „brejlovců“ řady T 478.3 (753), a tak jediná obnova parku motorových lokomotiv spočívala ve výrobě „kocourů“ T 466.2 (742), které byly však zamýšleny pro náhradu za „čtyřkoláky“ řady 434.2 nebo „kremáky“ řady 534.03. Těžké vlaky dosud vedené parními pětsetpadesátšestkami však musely dopravovat ve dvojicích. Tato skutečnost nakonec vedla k objednání opravdu poslední osmé série 54 „sergejů“ čísel T 679.1547 až T 679.1600 v roce 1978. Série byla dodávána od ledna do dubna roku 1979 a poslední jubilejní 600. lokomotiva (přesněji ovšem 599. nebo 601., pokud započítáme i dvě širokorozchodné mimo ČSD) byla dne 10. května 1979 slavnostně převzata v lokomotivním depu Praha-Vršovice náměstkem ministra dopravy a spojů Ing. Filinským.

S dodávkou prvních kusů v roce 1966 začaly být s lokomotivami prováděny potřebné zkoušky – jak trakční (včetně měření spotřeby a stanovení jízdního odporu), tak i adhezní a hlukové. Zkoušky proběhly na Železničním zkušebním okruhu v Cerhenicích u Velimi a byl k nim použit měřicí vůz VÚD č. 962. Při zkouškách se osvědčila ještě i parní trakce, neboť k regulaci tažné síly byly použity parní lokomotivy řady 556.0 vybavené Riggenbachovou protitlakovou brzdou. Podstatnou závadou, která byla při zkouškách zjištěna, byla nevyhovující hodnota vyzařovaného hluku, která dosahovala až 97 dB. Vysoká hlučnost nakonec vedla k vývoji tlumičů hluku. Po provedení nezbytných zkoušek byly lokomotivy rozdělovány do jednotlivých dep. „Sergeje“ bylo postupně možno spatřit v čele vlaků prakticky na všech tratích tehdy ještě společné Československé socialistické republiky. Jejich potřebám se muselo postupně přizpůsobit zázemí lokomotivních dep, neboť zpočátku pro údržbu takových výkonných a velkých lokomotiv nebyly potřebné podmínky. V době dodání „sergejů“ se ve většině dep a dílen prováděly ještě opravy parních lokomotiv, pro jejichž opravy bylo k dispozici vybavení, které se vůbec pro opravy nových motorových lokomotiv nedalo využít. Např. pro manipulaci s rozměrnými díly chyběly mostové jeřáby, jejich činnost kolikrát suplovaly zauhlovací nebo nehodové jeřáby. Postupně, zejména v rámci modernizace dep, se situace konsolidovala. Provozní ošetření a malé periodické prohlídky se prováděly v lokomotivních depech, velké periodické prohlídky se postupně soustředily do vybraných dep, zpravidla po jednom v každé z tehdejších drah – v Jihozápadní dráze do Českých Budějovic, v Severozápadní dráze do Nymburka, ve Střední dráze do

Přípřež „sergejů“ T 679.1053 a T 679.1408 u Křenovic – říjen 1973 *Foto: Jiří Maurenz*

Lokomotiva T 679.1420 projíždí v říjnu 1983 stanicí Prosenice. *Foto: Ladislav Kroul*

S lokomotivami řady T 679.1 bylo možné se setkat na téměř všech hlavních tratích nejen v Čechách, ale i na Slovensku. Stroj T 679.1095 projíždí v květnu 1984 stanicí Doksy. Lokomotiva T 679.1400 byla zachycena při vjezdu do stanice Kremnické Bane v říjnu 1988. *Foto: Ladislav Kroul*

Jeden z posledních „sergejů“ T 679.1584 v září 1981 v Novém Strašecí *Foto: Ladislav Kroul*

Brna-Maloměřic a ve Východní dráze do depa v Nových Zámcích. Dílenské opravy se prováděly po celou dobu v nymburských dílnách, kde již od konce padesátých let probíhala rozsáhlá přestavba na nový opravárenský program. Jako poslední zde byla v roce 1993 opravena lokomotiva 781.555 z depa Plzeň. Nadále však zde byly prováděny opravy pro německé zákazníky a v roce 2000 proběhla oprava našich muzejních strojů Českých drah 781.529 a 781.600.

Technický popis a označování lokomotiv

Konstrukce lokomotiv řady T 679.1 během svého provozu na našem území nezůstala beze změn. Jednou z největších rekonstrukcí bylo dosazení tlumičů výfuku. Jak již bylo řečeno, síla hluku byla u původně dodaných strojů tak vysoká, že podobou s hlukem turbovrtulového letadla vadila obyvatelům kolem tratí víc než postupně mizející znečištění ovzduší kouřem z parních lokomotiv. V roce 1969 byl ve Výzkumném ústavu ČKD dokončen vývoj tlumiče výfuku vlastní konstrukce, který byl poprvé namontován na lokomotivu T 679.1063. Tímto tlumičem se ve vzdálenosti 7 m od lokomotivy snížila hlučnost pouze na 79 dB. Další změnou byla náhrada brzdičů Škoda N-O brzdiči DAKO BS2 a rozváděčem DAKO-LTR. Došlo i na vybavení lokomotiv zařízením pro tukové mazání okolků DeLimon, díky kterému se nemusely okolky tak často přetáčet na soustruhu a usnadnilo zejména průjezd lokomotiv oblouky.

Lokomotivám se samozřejmě nevyhýbaly ani nehody – lokomotiva T 679.1197 u Těchonína v roce 1984.
Foto: Jiří Vorel

V posledních letech jejich provozu jsme se mohli se „sergeji“ nejčastěji setkat na Podkrušnohorské magistrále a také na východním Slovensku, na trati Prešov – Plaveč. *Foto: Martin Boháč*

Nyní několik informací k technickému popisu: Lokomotivy řady 781 jsou šestinápravové, skříňového provedení s elektrickým přenosem výkonu. Skříň má dvě čelní kabiny strojvedoucího, mezi kterými je strojovna s naftovým motorem, dynamem, pomocnými pohony a chlazením. Vstoupit do obou kabin je možné z příčné chodbičky z boku lokomotivy. Strojovna je přivařena na mohutný rám, na který jsou obě stanoviště strojvedoucího připevněna přes gumové podložky nezávisle na strojovně. Lokomotiva má dva třínápravové podvozky s individuálním pohonem každého dvojkolí trakčním elektromotorem. Podélné a příčné síly jsou přenášeny pomocí otočných čepů. Skříň spočívá na čtyřech kluznicích s válečkovým vratným zařízením, které usměrňuje natáčení lokomotivy. Na každém podvozku jsou čtyři válce tlakové vzduchové brzdy. Lokomotivy pro normální rozchod měly klasické nárazníky a šroubovky, širokorozchodné měly samočinné spřáhlo. Naftový motor 14 D 40 je vznětový vidlicový přeplňovaný dvoudobý dvanáctiválec. Přenos výkonu z motoru na kola je elektrický a tvoří ho generátor a šest trvale paralelně zapojených stejnosměrných trakčních tlapově umístěných elektromotorů. Startování je možné z baterie přes sériové vinutí hlavního generátoru. Osvětlení vnitřních i pracovních prostor lze přepínat na napětí 24/75 V, řídicí obvody jsou napájeny 75 volty, veškerá kabeláž je vodotěsná a umožňuje mechanizované čištění lokomotivy. Je umožněno řídit dvě lokomotivy z jednoho stanoviště strojvedoucího; k propojení slouží zásuvky na čelech. Nádrž pro 3 900 litrů paliva je zavěšena pod rámem lokomotivy. Tlaková brzda je československé soustavy DAKO-L s brzdičem Škoda N-O; od lokomotivy T 679.1173 byly stroje již z výroby vybaveny brzdičem samočinné brzdy DAKO BS2 a brzdičem přímočinné brzdy DAKO BP. Stlačený vzduch dodává kompresor československé výroby typu K 2 Lok s výkonem 2,6 m^3 za minutu pro 6 jímek o objemu každé z nich 222 litrů. Pro sypání písku pod kola za účelem zvýšení tření jsou do boční stěny zabudovány čtyři zásobníky, které celkem pojmou 600 kg písku.

Úplně posledním výkonem u ČD byla vozba vlaků s uhlím ze Sokolovska do elektrárny v německém Arzbergu. Vyrovnávkový vlak v čele s lokomotivou 781.582 zachytil Martin Boháč v únoru 2000 v Pomezí nad Ohří.

Lokomotivy byly natírány kvalitními pentalfalovými barvami. Skříň měla charakteristickou višňově červenou barvu, která vlivem používání čistících a leštících prostředků postupně poněkud ztmavla. Střecha, spodek a pluhy byly šedé, talíře nárazníků a šroubovka černé a obruče kol bílé. Madla a lišty na čelech byly pochromované. Další různé linky byly ve žluté barvě. Od roku 1982 byly na čela malovány výstražné široké žluté pruhy. Další změny v nátěrech přišly v rámci nového barevného řešení hnacích vozidel podle výnosu Federálního ministerstva dopravy č.j. 19.464/87-12 platný od 1.1.1988, jehož výrazným projevem byly 600 mm široké žluté pruhy kolem celého obvodu skříně.

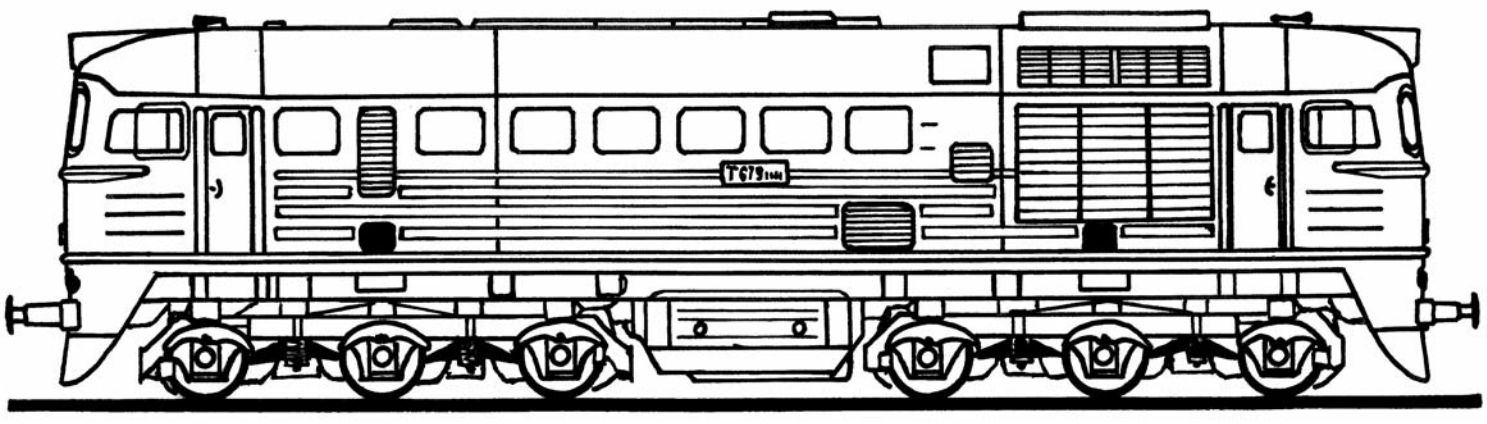
Lokomotivy první série byly na bocích označeny odlévanou tabulkou bez zvýrazněného okraje s označením „ČSD“ v horní části a pod ním bylo celé číslo lokomotivy, přičemž písmeno „T“ a označení řady, tj. „6791“ bylo v jedné velikosti a pořadové číslo menší. Na čelech bylo označení smaltované se stejným použitím velikosti číslic – s červeným podkladem a bílými číslicemi a písmenem „T“. Lokomotivy druhé série měly na čelech a bocích jednotné smaltované označení, přičemž před číslicí „1“ označující konstrukční skupinu byla tečka a velikost této jedničky byla zmenšena na výšku pořadových číslic. Tečka byla od třetí série vypuštěna. Při dílenských opravách byly některým lokomotivám dodávány odlévané tabulky. Po 1. lednu 1988 byly lokomotivy označovány novou řadou „781“, která byla na odlévané tabulce doplněna inventárním trojčíslím a kontrolní číslicí za pomlčkou. V novém systému byl širokorozchodným lokomotivám přidělen interval 801 – 899, takže i širokorozchodné „sergeje“ byly označeny řadou „781“ a inventární čísla byla zvýšena o 800.

Tabulky s označením výrobce měly v závislosti na použité jméno města dva různé tvary. V případě použití jména „Lugansk“ to byly štítky oválné s nápisem „Luganskij těplovozostrojitělnyj zavod imeni Okťabrskoj revolucii“. Výrobní štítky se jménem města „Vorošilovgrad“ měly tvar ležatého kosočtverce a obsahovaly text: „Těplovozostrojitělnyj zavod imeni Okťabrskoj revolucii Vorošilovgrad“. Na štítku byla ještě nezbytná zkratka Sovětského svazu v azbuce (CCCP), stylizovaná zkratka názvu továrny a výrobní číslo s letopočtem výroby. Použití názvů měst se ale přesně nekrylo s letopočty jejich užívání.

Nasazení lokomotiv

Lokomotivy řady T 679.1 se od první dodávky zapojily do nákladní dopravy v celém bývalém Československu. Postupně byly nasazeny téměř ve všech lokomotivních depech. To vyžadovalo přeškolení značného počtu strojvedoucích z parní trakce, což bylo mj. podmíněno věkem do 35 let, uchazeč musel vyhovět smyslové skupině „1“, úspěšně absolvovat psychologické vyšetření a šestiměsíční správkárenský výcvik.

Hlavní úloha nových lokomotiv spočívala v dopravě těžkých nákladních vlaků na dlouhých tratích, na kterou byly původně konstruovány. Byly nasazovány ale také na méně exponované výkony a někde i na manipulační vlaky. Okrajově je bylo možno spatřit i v čele vlaků osobní přepravy, např. na rekreačních rychlících nebo při dopravě stu-



Nákres lokomotivy řady řady T 679.1 *Sbírka Jiří Vorel*

dentů na chmelové brigády. Zvláštní kapitolou je jejich využití na dopravu Ex 250/251 „Západní expres“ v letech 1968 – 1972. Jelikož lokomotivy neměly agregát na výrobu páry pro topení, tak byl v zimním období k soupravě přidáván vytápěcí vůz. Ten se však neosvědčil, tak k velikému potěšení milovníků páry byl Západní expres v zimních měsících opět veden parní lokomotivou.

Po poslední dodávce v roce 1979 dosáhla tato řada maximálních výkonů. Při inventárním stavu 599 lokomotiv byla turnusová potřeba 455 strojů. Začátkem 80. let jejich podíl při 30 miliardách dopravených hrtkm činil 65 % výkonů nákladní dopravy v motorové trakci, přičemž z celkového objemu nákladní dopravy „ukrojily“ tyto lokomotivy celou jednu čtvrtinu.

Postupně však začalo docházet k pozvolnému poklesu výkonů, pro které byly tyto oblíbené lokomotivy stavěny. Svůj díl na tom měla nejen mílovými kroky postupující elektrifikace tratí, ale také větší důraz na šetření pohonnými hmotami, neboť spotřeba nafty, zejména ve volnoběžném provozu byla u těchto lokomotiv značná. Další vlna snižování výkonů přišla se změnou politických poměrů v roce 1989, kdy došlo k postupnému rušení dosavadních obchodních vazeb a útlumu výroby. Na vlaky byly nasazovány elektrické lokomotivy i za cenu delších vozebních ramen a méně náročné výkony obstaraly lokomotivy o menším výkonu. V rámci rozdělení

Ukrajinské železnice běžně lokomotivy řady M62 používají k vozbě těžkých rychlíků. Solotvino – květen 2013. *Foto: Michal Roh ml.*

V zemích bývalého Sovětského svazu jsou běžně používány dvou a třídílné verze „sergejů“. Lokomotiva 2M62U-0026 míří do Čerňjachovska. *Foto: Michal Roh*

republiky na Českou a Slovenskou k 1. 1. 1993 bylo nutno rozdělit i vozební park. V České republice zůstalo po tomto datu 190 lokomotiv řady 781 a na Slovensku 128 lokomotiv řady 781 pro normální rozchod a pět širokorozchodných lokomotiv s označením 781.8. Úplně posledním výkonem těchto pohledných lokomotiv byl odvoz uceleného vlaku s uhlím Pn 47114 z Nového Sedla u Lokte do elektrárny v německém Arzbergu dne 30. listopadu 2002, v jehož čele stanuly lokomotivy 781.578 a 781.600. Počet provozních lokomotiv se nadále snižoval a k datu 31. 12. 2002 zůstaly pouze čtyři provozní stroje, a to 781.462, 529, 578 a 600. Letohradská 781.202, se kterou bylo také uvažováno pro zachování do budoucna, postupně chátrala a nakonec byla na kamionech odvezena do Polska. Po roce 2007 zůstaly Českým drahám pouze dvě provozní muzejní lokomotivy, a to 781.529 a 781.600. Na Slovensku zůstávají pro muzejní provoz lokomotivy 781.168 a 781.312.

Nejen v Československu

Lokomotivy z luganské továrny se proslavily nejen na domácím širokém rozchodu a v naší tehdy ještě společné republice, ale uplatnily se i v jiných zemích, mnohdy velice vzdálených. Původně byly určeny do Maďarska, kam jich bylo na železnici MÁV a GYSEV dodáno v letech 1965 – 1978 celkem 276 kusů na normální rozchod a 18 na široký. V Maďarsku měly tyto lokomotivy označení „M 62“. „Sergeje“ se uplatnily i v Polsku, kam bylo dodáno v letech 1965 – 1988 celkem 1113 kusů. Ke konci sedmdesátých let Polsko nakoupilo ještě 68 pro široký rozchod pro trať do Katowic. Polské dráhy označily tyto lokomotivy řadou „ST44“ a převažovala na nich zelená barva. V Německu (v její tehdejší socialistické části Německé demokratické republice – NDR) se tyto lokomotivy poprvé objevily v roce 1966 a do roku 1974 bylo dodáno celkem 378 „sergejů“, v Německu ovšem nazývaných „Taigatrommel“ (Buben z tajgy). Náš severozápadní soused původně přidělil těmto lokomotivám označení „V 200“, ale později byla tato řada označena číslem „120“. Tradiční spojenec SSSR – Korejská lidově demokratická republika – také obohatil svůj lokomotivní park těmito dunícími stroji. Od roku 1967 až do roku 1974 přišlo do Severní Koreje prvních 45 lokomotiv a v roce 1990 a 1995 ještě dalších šest modernizovaných, k nim přibyly ještě další z Německa a Polska. Jedna lokomotiva byla dokonce rekonstruována na elektrický provoz. V této zemi, o jejímž současném dění na železnici se běžnými cestami s ohledem na politickou situaci moc nedozvíme, byly tyto lokomotivy označovány převážně řadou LH 01. Další zemí, kam se tyto stroje převážně ve dvojdílném provedení s označením 2M 62 dostaly, bylo Mongolsko, kde se v nedávné době nacházelo přes 90 lokomotiv ve dvojdílném provedení a více než 10 lokomotiv jednodílných. V letech 1974 a 1975 se dokonce „sergeje“ podívaly i na opačnou stranu zeměkoule. Socialistickému zřízení oddaná Kuba obdržela od Sovětského svazu celkem 20 strojů. Na lokomotivě 61602 se dne 29. 1. 1975 v rámci Dne železničářů Kuby svezl dokonce sám vůdce kubánské revoluce Fidel Castro, což je zvěčněno na odlévané tabulce umístěné vedle výrobních štítků na bocích lokomotivy.

Lokomotivy řady T 679.1 se postupně staly legendou na našich tratích. Přispěla k tomu skutečnost, že byly lokomotivními četami vesměs oblíbeny, k čemuž přispělo v rámci zlepšování hygienických podmínek odhlučnění kabin. O jejich odchod ze slávy se zasloužila nejen vysoká spotřeba, ale i změna skladby výkonů požadovaných po hnacích vozidlech zejména po listopadu 1989. A tak jako kdysi rytmus chodu našeho hospodářství určovaly výfuky parních lokomotiv, za dob „sergejů“ byl chod hospodářského života v naší republice charakterizován duněním těchto lokomotiv dnem i nocí. Jejich vzhled přijala většina železničních obdivovatelů s uznáním, i když bylo jasné, že to není žádný konstrukční – a dnes bychom řekli designérský – duch Škodovky nebo ČKD. Modely těchto lokomotiv jsou bezesporu ozdobou každého modelového kolejiště. A i když to byly lokomotivy z východní politické oblasti, hříčkou náhod jsou data jejich významných událostí i významnými mezníky západního světa: den slavnostního předání poslední lokomotivy 10. května 1979 byl 110. výročím spojení východní a západní části transamerické železnice a den posledního pravidelného výkonu 30. listopadu je zároveň výročím narození významného britského politika a premiéra Winstona Churchilla. Ostatně tento den, kdy tyto lokomotivy najely své poslední turnusové kilometry, dal s ohledem na jméno v kalendáři vzniknout pozapomenuté slovní hříčce z oblasti pranostik: „Na svatého Ondřeje – končí vláda sergeje“. Toto ovšem nezmění nic na skutečnosti, že tyto lokomotivy za svůj život odvezly nepředstavitelné množství zboží, pro mnohé železničáře znamenaly nejen kus, ale také smysl jejich života a leckterý kluk se za těmito stroji otočil dřív, než se začal otáčet po pěkných slečnách. Bez přítomnosti zachovaných muzejních kusů se neobejde žádná pořádná výstava motorových lokomotiv a srdce každého nádražáka pookřeje, když se tyto lokomotivy objeví v čele nostalgických vlaků.

Jiří Vorel

V Polsku používá lokomotivy z Luganska nejen bývalý národní dopravce PKP Cargo, ale také celá řada soukromníků. *Foto: Michal Roh ml.*

„Sergej“ M62.316 je zástupce modernizované řady se sériově dosazovanými motory značky MTU zachycený s nákladním vlakem ve stanici Borgond. *Foto: Michal Roh ml.*

Stručný přehled o dodávkách lokomotiv zahraničním odběratelům

Dopravce	Označení lokomotiv	Počet lokomotiv	Rozchod	Rok výroby
MÁV Magyar Államvasutak	M 62	270	1 435 mm	1965–1979
	M 62.5	18	1 520 mm	1978
GySEV Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút	M 62.9	6	1 435 mm	1972
DR Deutsche Reichsbahn	V 200 (V 120 a V 220)	378	1 435 mm	1966–1975
průmysl NDR	V 200.5	18	1 435 mm	1972–1973 1976–1978
PKP Polskie Koleje Państwowe	ST 44	1114	1 435 mm	1965–1988
	ST 44.2	68	1 520 mm	1977–1980
průmysl PLR	M 62	12	1 435 mm	1978–1979
ČSD	T 679.1	599	1 435 mm	1966–1979
	T 679.5	25	1 520 mm	1966
průmysl ČSSR	T 679.5	2	1 520 mm	1966
MTZ Mongolin Tomor Zam	M 62UM	13	1 520 mm	1989–1990
	2M 62M	2 x 66	1 520 mm	1980–1987
KRZ Zosun Minzuzui Inmigong.	K 62	47	1 435 mm	1967,1969, 1972-1974,1995
průmysl Korea		2	1 435 mm	1992
FCC Ferrocarilles Nać. de Cuba	M 62K	20	1 435 mm	1974–1975