



Matej Motyčka

Elektrické rušne 263 (S 499.2)

alebo
tucet Princezien

MARTIN ŽOBNA
KROKODÝL 
Dopravní nakladatelství

Rušne radu 263 pre Východnú dráhu

Prvá overovacia séria, označená ako 70 E1, mala pozostávať z dvadsiatich kusov rušňov a uskutočnená mala byť už v priebehu roka 1986. Objednávka bola zadaná ČSD 9. júla 1984 (ČSD 14218/84-D12). Cena jedného stroja mala byť 7 595 000 Kčs. Nestalo sa tak a znížený počet na desať kusovú sériu bol realizovaný až v roku 1988. Vo výrobe sa uplatnili niektoré rekonštrukcie odskúšané na prototypoch, čím sa overovacia séria od prototypov mierne líšila. Jednalo sa o drobné rozdiely v napájaní regulátorov, použité boli nové typy nabíjačov a modernizovaný centrálny nabíjač siete 115 V, nové typy zberačov a nová protisklzová ochrana LSD 5.1. Oproti prototypom sa na tejto sérii uplatnila aj nová farebná schéma ČSD.

5. júla 1988 prišli ako vlak 1. násled 44118 do Bratislavy nové lokomotívy 263.008-011, ktoré v korve smerovali do tzv. nového depa Bratislava východ. Na snímke boli zachytené v cieľovej stanici, odkiaľ už len prešli do depa. (foto: Pavol Kukučik)

► Princizná 263.009 v spoločnosti zánovného stroja 393.144 zachytená na 511. koleji v areáli tzv. nového depa Bratislava-východ. (továrnska foto Škoda, SDA Pízeň)



Rušne 263.003-263.011, z výroby dodávané už s novým označením, boli do služby ČSD prevzaté 29., resp. 30. júna 1988. Posledný stroj 263.012 bol prevzatý až 29. júla 1988. Dornomom celej overovacej série sa stalo RD Bratislava hlavné. Prvá trojica rušňov (263.003-263.005) bola dovezená na železničnú stanicu Bratislava-východ vlakom





25. mája 1991 v podvečer bola na bratislavskej hlavnej stanici zachytená Princ-
cezná 263.003. (foto: Petr Polák)



Sesterská dvojica 263.003 a 263.004 pózuje na nočnej snímke zhotovenej
25. mája 1991 pri druhom nástupišti bratislavskej hlavnej stanice. (foto: Petr
Polák)

► „Trojka“ pri druhom a „Desiatka“ pri prvom nástupišti v Bratislave hl. st. s už
pretrznými červenými hliadkami, zdobiacimi čelo rušňa v dobách dávno minu-
tých. (foto: Petr Polák)

263 004-4

263 008-5





Rušeň S 499.2001 pod trolejom na skúšobnej koleji pteánskej Škodovky. [továrenské foto Škoda, SOA Plzeň]

► Kolektívu podieľajúci sa na vývoji, prácach a skúškach stroja S 499.2001 vyfotografovaný počas statických skúšok stroja v areáli národného podniku Škoda. [továrenské foto Škoda, SOA Plzeň]





◀ Stroj S 499 2001 zachytený na jednej zo svojich prvých skutočných jazd počas posunu v železničnej stanici Píseň Gottwaldovo nádraží. (továrne foto Škoda, SOA Píseň)

Stroj S 499 2001 odšupuje v stanici Píseň Gottwaldovo nádraží od súpravy vlaku, aby sa následne vydal na ďalší výkon. (foto: Dušan Kelo)



Skúšobná prevádzka v okolí Píseň obnášala výkony v osobnej i nákladnej doprave. Na žele nákladného expresu bol stroj S 499 2001 zachytený v stanici Píseň Gottwaldovo nádraží. (foto: Dušan Kelo)





ťažnú silu o polovicu, ale len o štvrtinu. Ako problematické boli označené najmä utesnenia olejom chladených kotvových meničov, na ktorých sa už po niekoľkých stovkách kilometrov začali prejavovať netesnosti. Ďalšia táma seminára riešila poznatky získané rozdielmi pri sprevádzkovaní a TBS medzi rušňami 263 a 363.

V druhej polovici roka 1989 sa začalo hovoriť o objednaní ďalších tridsiatich kusov rušňov 263 s plánovaným dodaním medzi rokmi 1991 a 1992. Po úspešných skúškach v Bulharsku mali o rušne záujem aj BČZ, ktoré prejavili záujem taktiež o tridsať kusov sériu rušňov, avšak s maximálnou rýchlosťou 130 km/h. Aplikované mali byť nové typy trakčných motorov, aj nové typy sklzových ochrán LSO 7.1. Rušňom 102 E, určeným potrebným ČSD prideliť v podniku Škoda výrobné čísla 8884-8913. V hre bolo taktiež sprevádzanie rušňov na rýchlosť 140 km/h, s označením 262.001-030. V januári 1990, v období spoločenských zmien, sa podpísali technické podmienky výroby tridsiatich rušňov 263, kto-

◀ „Deviatka“ na pravej strane Dunaja, v mestskej časti Petržalka, v pozadí s ôvorná poznávacími znakmi Bratislavy – Bratislavským hradom a tzv. „Uforn“, vyhládkou na moste SNP

Na čele konvoja odstavených lokomotív radov 240 a 363 v dpepe Bratislava hlavné boli zachytené aj dve nové Princesné. Na snímke dominuje stroj 263.011. (foto: Ing. Jánomir Kozínka)





50



Lokomotíve 263.009 na skúšobnej jazde bola zdokumentovaná medzi stanicami Bratislava-ÚNS a Bratislava-Petržalka. V pozadí je dobre viditeľný Prístavný most. (továrenské foto Škoda, SDA Pízeň)

◄ Známý odborník bratislavského depa, rušňovodič inštruktor Miroslav Klíma za riadiacim pultom lokomotívy 263.009. Mal neskutočné vedomosti o elektrických lokomotívach a keď si už nikto z depa nevedel rady s nejakou závadou, on ju odhall. V prípade parnej trakcie čo do vedomostí nemal konkurenciu. (továrenské foto Škoda, SDA Pízeň)

51

Prevádzkové nasadenie overovacej série

Bratislavská overovacia séria po uvedení do prevádzky v lete 1988 pôsobila na všetkých elektrifikovaných tratiach v okolí Bratislavy. Rušeň 263.003 brázdil v jednoduchom obehu trať Bratislava – Stúrovo. Rušeň 263.004-005 a stroje 263.006-009 jazdili v dvojdennom, resp. štvordennom provízornom obehu najmä tratiach na Považí až do Dubnice nad Váhom a na trati do Surian. Stroje čísel 010, 011 a 012 ostali zaradené ako rušné letmo. Využitie našli na bratislavských spojkách, v nahradzovaní turnusovo zaradených strojov 263, nahradzovali Laminátky a vystavované boli na sezónne vlaky R 1270/1271 Rujana. Zaujímavosťou nasadenia rušňov bola v GVD 1988/1989 vozba osobného vlaku EDs 12663 z Leopoldova do Serede, radeného zo súpravy Bpjo. Zmenou GVD v roku 1989 sa nasadenie bratislavských „dvašesttrojok“ výrazne zmenilo. Z trate Bratislava – Žilina, resp. z jej úseku elektrifikovaného striedavým systémom stroje takmer úplne vymizli. Ich dovtedajšie nasadenie na osobné vlaky považskej trate nahradilo nasadenie najmä na trať zo Stúrova do Brna. Rozdelené boli do dvoch turnusových skupín a dva rušné boli zaradené letmo. Cez deň do metropoly Moravy zachádzali „dvašesttrojky“ na obrate vlakov R 674/675 Podluzan, kde sa prepriahali s rušňami nezávislej trakcie, keďže trať do Českej Třebovej, vedúca Moravským Krasom, v tom čase ešte nebola elektrifikovaná. Výkony Princezien na považskej trati sa obmedzili iba na rýchlik Tekov v úseku z Bratislavy do Leopoldova a späť a na rýchlik Devín, ktorý jazdil cez Nové Mesto nad Váhom, odkiaľ v réžii nezávislej trakcie pokračoval smerom na Moravu cez Myjavu a Velkú nad Veličkou. Tak ako narastala dĺžka elektrifikovaných úsekov striedavou trakčnou sústavou, predlžovalo sa aj vozebné rameno Princezien smerom na Pohronie, či do Rajky. Od zmeny

GVD v roku 1991 bolo zaturnusovaných už deväť strojov, na rozdiel od dovtedajších ôsmich. Letmo vedenému stroju 263.008 bola zverená vozba na novelektrifikovanej trati do Rajky. Jedinou Princeznom nezaradenou do turnusu ostal stroj 263.012.

„Dvašestka“ pohltaná do lúčov zimného ranného slnka vyčkáva na snímke z decembra 1988 pri treťom nástupišti bratislavskej hlavnej stanice. (foto: Pavol Kukučik)

► Osobný vlak EDs 12663 so súpravou Bpjo odchádza z Leopoldova do Serede. Na zväzse sa vezie činná Zehlička. V takomto zložení vlak jazdil od dodania strojov 263 do depa Bratislava hlavné do konca grafikonu 1988/1989. (foto: Pavol Kukučik)



Princezné v čele legendárnych vlakov

DEVÍN

Na prahu rokov päťdesiatych prechádzal jednokolejňou traťou z Nového Mesta nad Váhom cez Myjavu do Veselí nad Moravou rekreačný rýchlik z Brna do Popradu. V druhej polovici sedemdesiatych rokov dvadsiateho storočia sa razila teória odľahčenia preťažených hlavných železničných tratí a prevádzka rýchlikov na „myjavskej štreke“ sa obnovila. Odborníci sa doslova predhŕňali v tom, kto a aký vlak vhodnejšie pretrasuje na vedľajšiu trať kvôli preťaženosti hlavných tratí. V GVD 1977/1978 došlo k zmene trasy nočného páru rýchlikov R 17B/179 Devín. Vlak bol na trati z Bratislavy do Prahy pretrasovaný tak, že neprechádzal cez Kúty a Břeclav, ale z Bratislavy odchádzal smerom na východ, na Považskú trať. Na čele s rušňom radu T 47B.3 z depa Bratislava hlavné vlaky prechádzali cez Trnavu, Leopoldov, Piešťany, až kým tesne pred Novým Mestom nad Váhom nezmenil azimut jazdy smerom na severozápad. Vlak odbočil na Čachtickú

V železničnej stanici Bratislava-Nové Mesto vyčkáva na svoj ďalší výkon rušeň 263.003. (zbierka: Martin Zábka)



spojku a vydal sa jednokolejňou traťou smerom na Myjavu, Veľkú nad Veličkou a Veselí nad Moravou. V rovnakom GVD bol takto pretrasovaný aj rýchlik s názvom Mamaia. Devín bol typickým nočným vlakom zloženým výhradne z lôžkových a ležadlových vozňov. Jeho prioritou nebola rýchla preprava, ale absolvovanie úseku Bratislava – Praha za čas, za ktorý sa cestujúci dokázali komfortne vyspať počas cesty. Vlak bol plný turistov i úradníkov. V smere z Bratislavy do Prahy v nedeľu a v piatok spál mal radený aj salónny vozň, špeciálne určený pre vysokých úradníkov Federálneho ministerstva dopravy, jazdiacich do Prahy na týždňovky. V takejto trase vlak jazdil štyri roky. Od zmeny GVD v roku 1982 do zmeny v roku 1985 cez „kopaničiarsku trať“ nejazdil. Následne sa vrátil naspäť na koľaje tejto myjavskej lokálky. Atmosféru nočného vlaku Devín viac priblížil Ivan Kožehuba v článku „Všetchné dni v depe na kopci“, zverejnenom na webe zeleznicny.net:

„...Prvé zastavenie bolo v stanici Piešťany. Ivan z okna a Janko z otvorených dverí spoločne hľadali zelené svetlo lampáša vypravky v kúdeloch unikajúcej pary, ktorá vykurovala súpravu.

Zdobené plchy boli po určitú dobu typické pre stroj 263.003, ktorý so svojim vlakom práve prišiel na bratislavskú hlavnú stanicu. (foto: Dušan Kele)





Celkový pohľad do strojovne od 1. i 2. stanovišťa rušňovodiča. [foto: Martin Žabka a Martin Vondrák]

