

Zpravodaj klubu Dopravní historie



Ročník 1

Číslo 0

Obsah

3. Mikulášské jízdy
4. Pendolino v pravidelném provozu a něco o něm
5. Něco z historie tratí a lokomotiv
6. Významná železniční dny
7. Motorový vůz M131.1
8. Foto čísla

Redakční sloupek

Členové Klubu Dopravní historie nyní se vám dostává do rukou časopis našeho klubu. Na jehož stranách naleznete z již uskutečněných parních akcí. Dále se zde dovíte zajímavosti z oblasti nejen železniční dopravy, ale i z oblasti Městské hromadné dopravy. Doufám, že co nejdříve vám budu schopný přinést v tomto časopise i informace z různých exkurzí na zajímavá pracoviště ČD, ale i jiných zajímavých pracovišť. Případné pravopisné chyby prosím omluvte neboť si nejspíš zařadil tiskařský šotek.

S pozdravem

Redakce

Mikulášské jízdy

Ve dnech 4. a 5. prosince se po Pražských tratích historická parní lokomotiva řady 498.022 přezdívaná Albatros z roku 1947 s vozama zvanými Rybák. Celkem se jeli 3 jízdy. Ranní jízda vedla z Braníka přes Hlaví nádraží a zpět na Bráník. Odpolední vedla do Radotína přes most Inteligence na Bráník. Nejzajímavější jízda byla poslední večerní na Zličín a zpět, která byla v sobotu ukončena na nádraží Braníku šesti minutovým ohňostrojem. Na této akci táhla lokomotiva čtrnáctivozovou soupravu se zařazeným bufetovým vozem. V historických vozech třetí třídy vyrobených začátkem minulého století byly dřevěné lavice bez čalounění a topilo se v nich v kamnech nebo parním topením. Při večerní jízdě byl nádherný pohled v úseku mezi vlakovými stanicemi Praha – Smíchov severní nástupiště a Praha - Žvahov na tramvajový most do sídliště Barrandov. Vlakem procházel důstojný Mikuláš s krásným andělem a divoce se tvářícím čertem. Jízdy se v hojném počtu zúčastnili členové našeho Klubu i s rodiči. Starší členové pak vypomáhali při všech jízdách jako dopravní manažeři jednotlivých vozů soupravy.



Pendolino v pravidelném provozu a něco o něm

Z medií jistě víte, že na trať Českých drah vyjelo dne 23. prosince 2004 první souprava pendolina na pravidelné trase Praha Masarykovo nádraží – Děčín hlavní nádraží pro běžnou přepravu cestujících.

V následujícím článku naleznete o tomto moderní vlakové soupravě nějaké podrobnější informace. Původně bylo objednáno v roce 1995 10 těchto jednotek u firem ČKD – MSV – Siemens – Fiat. Vozová skříň je svařená z profilů spočívajících na dvou dvounápravových podvozcích. Elektrické vozy mají vždy dva asynchronní (nesouhlasné) trakční motory pod rámem vozidla. Tyto motory pomáhají přes kloubové hřídele podvozku, který je bližší středu vozu. K lepšímu naklápění skříně slouží šroubovitá válcová pružina mající hydraulický pohon. Vlak používá magnetickou a kotoučovou kolejnicovou brzdu. Spřáhla Dellinger na čelech soupravy jsou automatická, klimatizované jednotky jsou vybaveny národním sdělovacím a zabezpečovacím zařízením pro provoz u ČD, DB AG a ÖBB, evropským systémem ETCS a GSMR. Pendolino je sestaveno ze 7 vagónů a jeho rychlost je 230 Km/hod.



Něco z historie železnic a lokomotiv

V této článku naleznete vždy něco z historie železničních tratí a historických lokomotiv.

V dnešním čísle se vám představí lokomotiva pro Ozubnicovou dráhu Štrba-Štrbské Pleso.

Dnešní ozubnicové dráze s elektrickým pohonem předcházela trať postavená před sto lety a daná do provozu dne 29.července 1896. Jezdily na ní lokomotivy vyrobené v lokomotivce ve Floridsdorfu (dnes součást Vídně).Měli dvě nápravy se čtyřmi koly- rozchod 1 m. Parní válec svými ojnicemi poháněli jalový hřídel, od něhož se uvnitř ozubeným převodem poháněl druhý hřídel.Ten měl již jedno ozubené kolo a čepy,od nichž na každé straně vedli spojnice na kola.

Bylo to jednoduché uspořádání lokomotiv pro smíšený provoz,tj. pro normální i pro ozubené tratě. Když se přijíždělo k začátku ozubnice strojvedoucí zpomalil jízdu lokomotivy tak, aby otáčející se ozubené kolo svými zuby zapadlo do záběru Riggenbachovy ozubnice. Ozubená kola,vždy jedno, měli i vozy pro brždění. Spolu s ozubeným kolem byl na nápravě vždy kotouč s pásovou brzdou obsluhovanou ručně brzdařem.

Stav vody v kotli topič pozoroval v budce na vodoznaku kotle. Aby i na větším stoupání mohl vodu sledovat, byl kotel lokomotivy

umístěn šikmo tak, že na stoupání byl v téměř vodorovné poloze. Dráha jezdila do 4.srpna 1932, kdy byla zastavena. Její železniční těleso zůstalo a z velké části se využilo při stavbě nové trati z roku 1970.

V příštím čísle bude popsáno jak vypadá ozubnicová výhybka.

Významné železniční dny

27.9.1825 - Zahájení dopravy na první železniční trati světě mezi Stockonem a Darlingtonem

11.11.1838 – První jízda parní lokomotivy na území České republiky – lokomotiva „Morávia“ na trati Rajhrad – Brno

6.6.1839 – Zahájení provozu na trati Wien – Břeclav letos od tohoto momentu uplynulo 165 let

7.7.1839 – Zahájení provozu na trati (Wien-) Břeclav – Brno

20.7.1884 – Zahájení provozu trati Kyjov – Bzenec – Moravský Písek

2.9.1894 – Zahájení provozu na trati Havlíčkův Brod – Humpolec

18.11.1904 - Zahájení provozu na trati Dobronín – Polná

27.8.1964 – Vytvoření rychlostního rekordu Československých parních lokomotiv s lokomotivou 498.106 „Albatros“ – 162 km/hod letos uplynulo 40 let od této události

4.11.1966 – Zahájení elektrického provozu na trati Brno – Židenice – Havlíčkův Brod

9.4.1991 – Znovuzavedení názvu služební funkce „přednosta“ u ČSD

1.1.1993 – Vznik Českých drah

27.9.2004 – Den železnice

Motorový vůz M131.1

V roce 1946 objednaly ČSD v Tatře Kopřivnice nový typ dvounápravového motorového vozu. Skříň byla ocelové svařované konstrukce. Stanoviště pro strojvedoucího jsou dvě v nástupních prostorách a s jedním oddílem pro cestující. Pohon zajišťoval dvanáctiválcový vzduchem chlazený motor Tatra 301, odvozený od úspěšných typu Tatra T111. Pro přenos výkonu byla použita čtyřstupňová převodovka Mylius. Při změně směru jízdy se používala reverzační převodovka na nápravě. Dodávky byly zahájeny roku 1948 a do roku 1951 bylo vyrobeno 340 vozů. Druhá série vyráběná v letech 1954 až 1956 ve vagónce Tatra Studénka se od první série odlišuje vypuštěním větracího kanálu. Díky své spolehlivosti a jednoduchosti se v pravidelném provozu udrželi až do roku 1984. V letech 1971 a 1979 byly dva vozy upraveny na rozchod 1 520 milimetrů pro provoz na ŠRT s označením řady M131.5. V letech 1967 – 1980 bylo 85 vozů rekonstruováno na M131.2 (890) na údržbu trakčního vedení. Pro potřebu doprovodu historických parních lokomotiv byl upraven v depu Brno vůz 802.001, který byl v roce 2000 zrušen. Poslední dva vozy zasahovaly do provozu jako záložní ještě na počátku devadesátých let. V posledním roce se počet

provozoschopných vozidel této řady neustále rozrůstá.

Základní technické parametry motorového vozu M 131.1 (801)

Délka vozu přes nárazníky: 12 100 mm
Šířka vozu: 3 000 mm
Výška vozu: 3 480 mm
Rozvor: 6500 mm
Průměr kol: 890 mm

Váha motorového vozu-prázdný: 16,4 t
Váha motorového vozu-plný: 21,0 t
Maximální rychlost: 60 km/hod
Motor: Tatra T301
Přenos výkonu: mechanický
Počet míst k sedění: 48

Typový výkres

Foto čísla

