

Zpravodaj klubu Dopravní historie



Ročník 1

Číslo 1

Obsah

- 3. Něco z historie tratí a lokomotiv
- 4. Vozy T6A5 a modernizace tramvají T3
- 5. Označení hnacích vozidel ČD
- 6. Vlákem do Škodovky
- 8. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

V tomto odstavečku bych vás, členy Klubu dopravní historie, rád požádal o spolupráci na dalších číslech tohoto časopisu formou vašich příspěvků. Příspěvky můžete zasílat na moji E-mailovou adresu, která je O.kuc@seznam.cz nebo mi je předat písemně na klubových schůzkách. Za vaše příspěvky do dalších čísel vám předem děkuji. Tímto číslem je v časopise i nová kapitola, která je dělaná jako sběratelská kolekce.

Redakce.

Něco z historie železnic a lokomotiv

V tomto čísle bude popsána Abtova ozubnicová výhybka.

Tyto výhybky patří mezi rarity. Na našem území jsou jen tři ozubnicové výhybky, a to ve stanici Dolní Polubný na trati z Tanvaldu do Kořenova. Na trati jsou dva Abtovy ozubené hřebeny s přesazenými zuby (B), do nichž zapadají zuby ozubených kol (C), aby záběr byl plynulý.

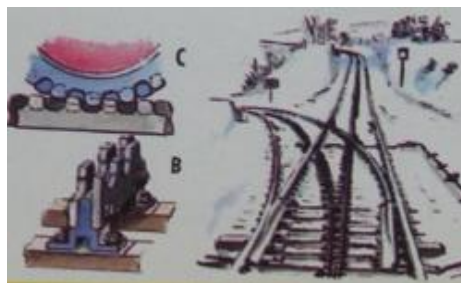
V samotné stanici je však jediný ozubený hřeben, protože tam není velké stoupání.

Ozubené hřebeny jsou vyrobené z kvalitní oceli a jsou přitom pružné. Ve vlastní výhybce normální konstrukce musí být i ohebné konce ozubeného hřebenu, protože vždycky pro každý směr musí konec tohoto hřebenu přilehnout k odbočné adhezní kolejnici

pro plynulý záběr. Jde tu o souhru koleje s ozubnicovým strojem. Při přestavování výměny (výměnou se rozumí všechny pohyblivé části výhybky) se současně přesouvají i konce – jazyky ozubených hřebenů.

Celý svršek s ozubenými kolejnicemi se musí dobře udržovat a musí být dostatečně tuhý. Proto má ocelové pražce. Na tisovecké ozubnicové dráze výhybky nebyly. V Dolním Polubném lze spatřit i nájezd na ozubnici – šroubovitými zpruhami odpružený jazyk.

V příštím čísle bude popsána lokomotiva našich drah.



Vozy T6A5 a modernizace tramvají T3

V roce 1995 bylo do Prahy dodáno prvních 80 tramvají typu T6A5. Konstrukčně byly odvozeny od kloubových tramvají KT8D5, čemuž odpovídá i jejich vnější podoba. Mezi technické novinky patřilo například ruční řízení, automatické spřáhlo a palubní počítač. Vozy jsou nepatrně delší než typ T3. Skříň dosahuje délky 14,7m, tedy o 70 centimetrů delší než vozy T3. Přes automatická spřáhla je to 16,1 m proti 15,2 m u T3. Trakční motory mají výkon 4X45 kW (4X61 k) a jsou řazeny pulzním měničem.

První tramvají tohoto typu, která absolvovala technicko – bezpečnostní zkoušku 4.září 1995 a od 11.listopadu téhož roku byla zařazena do zkušebního provozu i s cestujícími. V roce 1996 bylo dodáno dalších 50 a o rok později posledních 20 kusů T6A5. Tyto vozy byly

poslední, které se pro Prahu vyrobily v ČKD Tatra.

Dopravní podnik tedy začal hledat možnosti

modernizace vozů typu T3.

Na počátku byla zkušební přestavba vozu T3SUCS, který byl vybaven

elektrickou výzbrojí TV8.

V roce 1998 vyjel do ulic také vůz T3R, který se od pražských tramvají výrazně lišil designem své karoserie.

Uvažovalo se i o přestavbě vozů T3 na T6A5, ale byl vyroben jen jeden prototyp.

Výsledkem snah byla přestavba typu T3 na T3R.P s polovodičovou výzbrojí. V současné době probíhají modernizace v Opravně tramvají v Ústředních dílnách DP v Hostivaři.



Vůz T3R.P v Kobilisích
Foto: Roman Poláček



Vůz T6A5 ve vozovně Motol
Foto: Roman Poláček

Označení hnacích vozidel ČD

Národní označení hnacích vozidel se skládá ze dvou skupin třímístných čísel (v psaném textu se oddělují tečkou), za pomlčkou je kontrolní číslice pro ověření správnosti značení, která je shodná jak při národním, tak i mezinárodním označení vozidla.

ABC.DEF-K(340.094-6)

Druh hnacího vozidla vyjadřuje první číslice na místě A

1 = elektrické lokomotivy stejnosměrné a akumulátorové

2 = elektrické lokomotivy střídavé

3 = elektrické lokomotivy dvou- a vícesystémové

4 = elektrické vozy a jednotky stejnosměrné a akumulátorové

5 = elektrické vozy a jednotky střídavé

6 = elektrické vozy a jednotky dvou- a vícesystémové

7 = motorové lokomotivy

8 = motorové vozy

9 = řídicí vozy jednotek

elektrické a motorové trakce s výjimkou řad 990 až 999, které jsou přiděleny parním lokomotivám

0 = vložené vozy jednotek elektrické a motorové trakce s výjimkou řad 095 až

099, které nemají možnost pohybu vlastní silou.

Konstrukční skupinu vyjadřuje dvojčíslí na místě BC.

Invertní číslo vozidla vyjadřuje druhé trojčíslí čísel na místě DEF, přitom vozidla pro rozchod 1435 mm se označují čísli počínaje 001.

Kontrolní číslice za pomlčkou na místě K se vypočte tak, že se liché pozice označené zprava vynásobí číslem 2 a sudé pozice číslem 1. U vyšších součinů se pak sečtou jednotlivé číslice a kontrolní číslicí je rozdíl mezi výsledkem a nejbližší vyšší desítkou, pokud je výsledek součtu číslic roven celé desítce, je kontrolní číslicí nula.



VLAKEM DO ŠKODOVKY, DO TEPLÁRNY A PO PLZEŇSKÝCH SPOJKÁCH

V sobotu 22. ledna 2005 uspořádal plzeňský Iron Monument Club jízdu motorovým vozem 831 187-0 do areálu Škodových závodů v Plzni, do prostor akciové společnosti Plzeňská Teplárenská a po neveřejných objektech plzeňského hlavního nádraží. Vlak byl zaveden depeší OPŘ Plzeň. Sraz účastníků a odjezd byl v žst. Plzeň hlavní nádraží po příjezdu rychlíků od Prahy, Chebu a Českých Budějovic. Po celou dobu řídil náš motorový vůz s přehledem profesionála strojvůdce pan Miroslav Kalivoda z DKV Plzeň, kterému po zásluze patří poděkování všech fotografů a ostatních účastníků jízdy. První část jízdy vedla za chladného, ale slunečného počasí přes dopravnu Plzeň-Jižní předměstí na severní předávací koleje Škodových závodů a dále do prostor hutního komplexu. Naším průvodcem po Škodovce byl pan Antonín Fajfer, který nás seznámil s historií a současností železniční dopravy ve Škodovce. Odtud jsme při jízdě poznali téměř celý hutní areál, projeli jsme ostré protisměrné oblouky, mnohdy téměř goticky lomené. V oblasti hutí je možné spatřit velké množství nákladních vagonů nejrůznějších typů pro

vnitrozávodovou dopravu. Jedna z nejzajímavějších zastávek byla na odlehle kusé koleji u Kovomodelárny. U tunelu mne zaujal nákladní šestnáctinápravový (podvozky 5, 3, 3 a 5 náprav) hlubinový vagon řady Uaai (Hx), 84 54 995 6 000-9 P, délka přes nárazníky 35 524 mm, vlastní hmotnost 104 t, ložná hmotnost 150 tun. Dále následovala jízda tunelem pod mostem z let 1917-18 do jižní části Škodovky. Na trati od jižních předávacích kolejí do Lokomotivky stál jeden z nákladních automobilů, které odvázejí suť z bouraných budov. Řidič auta si odskočil na oběd, netušil, že zde pojede náš „motorák“. Asi po pěti minutách s autem odjel jeho kolega. Z bývalé Lokomotivky, kterou si pamatuji z doby její největší slávy v 80. letech minulého století, zbylo jen několik hal, zatrolejovaná zkušební kolej pro více rozchodů, jedna manipulační kolej bez troleje s normálním rozchodem, točna a dlouhá krytá posuvna mezi halami. Viděli jsme tam novou lokomotivu 114 503-6, která je určena pro povrchové doly a vůz metra s evidenčním číslem 129, ex DP Praha 2129, typ 81-7171, opatřený pantografem pro zkoušky elektrické výzbroje tramvají, a ostatních, v současné době vyráběných vozidel. Na ploše, kde probíhá asanace dnes

již dávno nepotřebných budov a planýrování celého prostoru, jsme viděli „pomník,“ modře natřenou E424.002 (pamatuji ji v tehdy standardním tmavozeleném nátěru na posunu na Hlavním nádraží v Praze) a jedno hnací dvojkolí trojčité parní lokomotivy. Přes otevřená okna jedné z hal Lokomotivky byla vidět S699.0xx ve velmi dobrém vnějším stavu. Následovala jízda kolem haly výroby turbín a kolem reaktorové haly do lokality Karlov. Odtud jsme areál Škodových závodů opustili přes jižní předávací koleje. Jízda pokračovala kolem DKV Plzeň po 109. koleji a odtud úvratí na vlečku Plzeňské teplárenské a.s. Také zde byla naše výprava přátelsky přijata zástupcem vedení teplárny, který nás podrobně seznámil s provozem teplárny a s používanou technologií výroby tepla pro přilehlou část města a s „výrobou chladu“ pro pivovar Plzeňský Prazdroj. Teplárna používá pro spalování také jeden moderní fluidní kotel a spaluje mimo jiné i biomasu. V prostorách Plzeňské teplárenské a.s. jsme se setkali s posunovací lokomotivou T448.0814 alias 740 814-9. Jak ve Škodovce, tak v teplárně, dostali zájemci do cestovních deníků razítka. Z teplárny jsme odjížděli přes halu, kde se do podzemních zásobníků vysypává uhlí z vagonů

řady Falls (Wap). Cestou z teplárny jsme se na chvíli zastavili v DKV Plzeň, kde jsou deponovány jak provozní historické osobní vagony IMC, tak i pro mne zajímavá torza a vraky osobních vozů. Na prohlídku, identifikaci a pořízení dokumentace torz a vraků bych potřeboval nejméně 2 hodiny. Návrat pokračoval přes seřadovací nádraží a Lobežské koleje (úvrat') na plzeňské hlavní nádraží, kde jsme jízdu zakončili. Celou akci považuji za velmi zdařilou a organizačně perfektně zvládnutou. Obě moje cesty vlaky ČD z/do Prahy proběhly bez problémů, ale v obou vlcích ČD, kterými jsem cestoval (R750/751) mi chyběl „pojízdný minibar“ s teplými nápoji, i když vlak měl jídelní vůz.

Foto čísla



Albatros při zatěžkávacích zkouškách železničního mostu u Bulhara dne 6.12.2004.

Foto: Pavel Erben



Pendolino

Rozchod: 1435 mm
Výkon jednotky: 4 MW
Max. šířka skříně: 2 800 mm
Max. rychlost: 230Km/h
Max. překonatelný sklon při rychlosti 230Km/h: 3%
Nátěr: Světle šedá, Modro – tyrkysová v kombinaci s ostře žlutými proužky

Tlakotěsné provedení
Klimatizace
Aktivní naklápěcí systém založený na hydraulickém systému