

Zpravodaj klubu dopravní historie
Zpravodaj klubu dopravní historie



Ročník:1

Číslo: 10

Obsah

3. Něco z historie tratí a lokomotiv
4. Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR
5. Naše parní a historické motorové lokomotivy
6. Evidenční čísla vozů vozovny Hloubětín
7. Parní lokomotiva 310.922
8. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

Je zde poslední číslo klubového zpravodaje v tomto školním roce. Dozvíte se v něm opět mnoho zajímavých věcí ze světa kolejové dopravy. Úspěšné přežití posledního měsíce školy a pěkné prožití letních prázdnin vám přeje

Redakce,

Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle je popsána první parní lokomotiva z roku 1804 nazývaná Trevithickova.

Za první lokomotivu se považuje stroj pro dráhu Merthyr – Tidfield v Jižním Walesu, jehož vznik se datuje buď k roku 1803 nebo 1804. Postavil jí průkopník parní lokomotivy pan Richard Trevithick, který byl vynikajícím konstruktérem, ale jemuž však chyběla trpělivost, takže poměrně záhy zanikl mezi těmi houževnatějšími.

Lokomotiva měla ležatý kotel s výfukem páry z parního válce přímo do komína, takže se pracovalo již s jistým umělým tahem. Přetlak páry byl 2,8 KiloPaskalů na cm^2 . Parní válec byl jediný, měl průměr 102 mm a zdvih pístu 1370 mm. Ojnice poháněla velký setrvačnický, z jehož hřídele se výkon přenášel ozubenými převody na dvě hnací dvojkolí.

Tato Trevithickova lokomotiva jezdila na uhelné dráze, kde nahrazovala úspěšné koňské potahy, přestože neměla veliký výkon. Její předností bylo tehdy již to, že měla hladká kola, která byla s to vyvozovat

na hladkých kolejích tažnou sílu. Tomuto úkazu, jemuž se říká adheze, se tehdy moc nevěřilo. Spíše se spoléhalo na ozubená kola. A tak dnes vidíme, jak byl Trevithick prozíravý a pokrokový, když pevně věřil ve své zkušenosti s parními vozy, které předtím postavil.

V příštím čísle bude popsána Železniční trať.



Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

V tomto čísle bude popsán motorový a vlečný vůz Jihlavské malodráhy.

Pro zahájení provozu tramvají v Jihlavě byly dodány pouze dva vlečné vozy. Dřevěná skříň měla volnoosé uspořádání, polokryté plošiny a podélná sedadla. Vozy dodala vagónka ze Štýrského Hradce. Vůz byl vybaven ruční a solenoidovou brzdou. Zvláštností provozu v Jihlavě byla pravidelná doprava pošty, čemuž sloužil zvláštní vlečný vůz. Byl rovněž vybaven ruční a elektrickou brzdou. Z provozu byl vyřazen až v roce 1945.



K vlečným vozům musí být i vůz, který je tažený. Nyní bude popsán motorový vůz Jihlavské Městské malodráhy.

Městská malodráha v Jihlavě zahájila provoz v roce 1909 se třemi motorovými vozy na své jedné trati spojující střed města se vzdáleným nádražím. Vozy

dodala vagónka ze Štýrského Hradce. Vozy měly elektrickou výzbroj AEG. Motory typu AB 53 o výkonech 21,6 kW byly umístěny v masivním podvozku typu Peckham. Dřevěná skříň vozu byla rozdělena na dva oddíly, celkem s 18ti místy k sezení a 10ti místy k stání. Osvětlení bylo elektrické. Vůz měl ruční a elektrickou brzdu, celková hmotnost vozu činila 9 420 kg. Dosahoval maximální rychlosti 13 km/hod. Snímač proudu byl lirový s hliníkovou lištou.



V příštím čísle bude popsány vozy Pražské koněpřežné pouliční dráhy z roku 1876 a 1885.

Naše parní a historické motorové lokomotivy

V tomto čísle bude popsána motorová lokomotiva řady M 273.0.

Pro rychlíkovou dopravu na méně zatížených tratích si nechali ČSD ve třicátých letech postavit tři druhy motorových vozů, kterým se říkalo „Modré šípy“. Aby získali zkušenosti, byl každý typ jiné konstrukce.

Lokomotivy „Modré šípy“ z továrny Brno – Královopolské pocházely z let 1933 až 1938 a bylo jich vyrobeno celkem 10 kusů. V každém podvozku měly jeden naftový motor, takže hnací agregáty neomezovali prostor pro cestující. Ve voze tak mohlo být i 81 sedadel. Elektrickou výzbroj dodala firma BBC. První dva vozy měli celkový výkon 236 kW a ostatní 294 kW. Pro získání zkušeností se lišily v některých detailech a parametrech, ale všechny svým významem i provozním uplatněním dobře reprezentovaly hnací vozidla

s elektrickým přenosem výkonu.

Nátěr vozů byl dole modrý a nahoře krémový. Stejně natřené byly i připojené vozy řady Calm, což vytvářelo pěkný celek.

V příštím čísle dube popsána parní lokomotiva řady 486.0.



Evidenční čísla vozů vozovny Hloubětín

T3M									
8006	8010	8013	8018	8021	8027	8029	8032	8036	8037
8038	8039	8042	8043	8046	8048	8054	8055	8058	8059
8060	8061	8062	8064	8065	8066	8069	8070	8073	8075
8078	8081	8085	8090	8091	8093	8096	8099	8100	8101
8102	8103	8104	8105	8106					
T3M2-DVC									
8009	8015	8051	8053	8063	8067	8068	8072	8074	8076
8077	8079	8080	8082	8083	8087	8088	8089		
KT8D5									
9001	9002	9003	9004	9005	9007	9008	9009	9010	9011
9013	9014	9015	9016	9017	9018	9020	9021	9023	9025
9026	9027	9028	9029	9030	9033	9034	9036	9037	9038
9039	9041	9042	9043	9044	9045	9046	9047	9048	
KT8D5.RN2P									
9069	9072	9081	9082	9085					
KT8D5 v přestavbě na KT8D5.RN2P									
9012	9024	9040							
Pracovní T3									
5401									



Autor: Jarmil Šmíd

Parní lokomotiva 310.922

PARNÍ LOKOMOTIVA 310.922 je dnes již ojedinělý historický exponát železniční dopravy. Lokomotiva, která je svou posádkou přezdívána „KAČENKA“, byla vyrobena na objednávku Ministerstva národní obrany roce 1930 lokomotivkou Škoda v Plzni. Kotel byl ale vyroben ve strojárně pro stavbu strojů a mostů firmy Novák a Jahn, a.s. Adamov.

Tato lokomotiva továrního typu 11 Lo 4 nesla původní označení CP 10, a to až do roku 1938, kdy výnosem č.j. 9307/38 Ministerstva železnic z 8. dubna 1938 byla přeznačena na 310.922. Svými parametry a solidní konstrukcí byla u naší předválečné armády jednou z nejmodernějších lokomotiv.

Provozována byla nejdříve na Vojenské vlečné dráze vedoucí z Lysé nad Labem do Milovic, později až do svého vyřazení u železničního vojska v Pardubicích.

V roce 1974 získaly lokomotivu 310.922 bývalé Československé státní dráhy pro Lokomotivní depo Česká Třebová. Ještě téhož roku byla lokomotiva brigádnicky opravena do provozního stavu a instalována jako pomník na podstavec u velké točny českotřebovského depa. Odtud lokomotivu jistě znají mnozí cestující z okolo jedoucích vlaků. Podstavec byl postaven tak, aby po jednoduché montáži koleje mohla být lokomotiva svezena na jeden z paprsků velké točny a podle potřeby využívána. To se osvědčilo již v roce 1975 u příležitosti oslav 130 let lokomotivního depa, v roce 1976 při oslavách 80. výročí trati Svitavy – Polička a při příležitostných jízdách na trati Moravany – Chrudim, kdy lokomotiva 310.922 opět ožila a vozila slavnostní vlaky. Zdálo se, že to byla labutí píseň této lokomotivy. Dlouhá léta pak stála na svém podstavci jako památka na zašlou slávu parní trake.

Po 13 letech v září 1989 se vydala znovu na trať. To však již jako neprovozní exponát. Po dobu oslav 100 let Moravské západní dráhy byla vystavena v Chornici. Do konce roku 1989 pak stála v rotundě a čekala na odeslání do dílen v Českých Velenicích na generální opravu. To se však z finančních důvodů neuskutečnilo. Lokomotiva byla znovu umístěna na podstavec a zdálo se, že to bude její konec.

Zvrat nastal až v roce 1994, kdy bylo rozhodnuto o její generální opravě ke 150. výročí Olomoucko-pražské dráhy, tentokrát ale vlastními silami. Skupina nadšenců, kterou vedl bývalý strojvedoucí instruktor pan Rolčík (který mimochodem stál za jejím regulátorem i při oslavách v roce 1976), začala ze nemalé podpory vedení lokomotivního depa s opravami. Lokomotiva byla rozebrána a část po části renovována. Pouze kotel lokomotivy byl opraven

v ZVU Hradec Králové. I přes nezměrné úsilí všech a obětavost zejména pana Rolčíka a i přes značnou podporu vedení depa, se nepodařilo ji zprovoznit k datu oslav.

Na znovuzrození lokomotivy 310.922 se tedy pokračovalo. Na své zkušební jízdě vyjela až v srpnu 1996. Vše završila úspěšně vykonaná technicko-bezpečnostní zkouška dne 24. srpna 1996.

Prakticky ihned po zkouškách byla nasazena v provozu slavnostních vlaků na trati Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče u příležitosti 100. výročí trati ve dnech 14. a 15. září 1996. Přestože vlaky jezdily podle jízdních dob pro motorové vozy řady 810, jízdní doby se dodržovaly a 310.922 se skvěle uvedla. Neplánovaně musela odvézt i pietní vzpomínkový vlak z Poličky do Krouny a Žďárce u Skutče. Měsíc na to ke 100. výročí Federace strojvůdců ČR odvezla i slavnostní vlaky mezi Chocní a Litomyšlí ve dnech 26. a 27. října 1996.

Závěrem roku 1996 znovuzrozená lokomotiva 310.922, nyní též vedená pod novým statistickým označením 990017-6, vyjela i na zkušební jízdou pro získání požárního atestu. Rovněž zde se osvědčila na výbornou a nyní již nic nebrání tomu, aby další a další roky rozdávala radost i poučení malým i velkým zájemcům o svezení. Parní lokomotiva 310.922 je dnes ve stavu Depa kolejových vozidel Česká Třebová a provozuje ji Společnost železniční při DKV Česká Třebová.



Článek zaslal: Luboš Vaculín

Foto čísla



Parní vlak „Čtyřkolák“ posunuje s vozama pravidelného vlaku dne 21.5.2005 u stanice Dobříš.

Foto: Roman Provazník

Sběratelská karta



Řada 363

Výkon: 3 060 kW
Délka přes nárazníky: 16 800 mm
Max. rychlost: 120 km/h
Max. hmotnost: 86 tun
Rok výroby: 1984 - 1990

Označení: 363.003 až 363.175
Výrobce: Škoda
Počet: 179 kusů
Provozovatel: ČD, ZSSK