

Zpravodaj klubu Dopravní historie



Ročník:1

Číslo: 7

Obsah

Redakční sloupek

- 3.** VLAKOVÝ PROVOZ NA TRATI 171 (17a) v 50. AŽ 70. LETECH 20. STOLETÍ.
- 4.** . Něco z historie tratí a lokomotiv
- 5.** Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR
- 6.** Naše parní lokomotivy
- 7.** Parní lok. 498.0 a 498.1 ALBATROSY 498.0
- 9.** Evidenční čísla vozů vozovny Strašnice
- 10.** Foto čísla, sběratelská karta

VLAKOVÝ PROVOZ NA TRATI 171 **(17a) v 50. AŽ 70. LETECH 20.** **STOLETÍ.**

Předkládám vzpomínky na vlakový provoz a na pokusy někdejších ČSD s nasazením ucelených vlakových jednotek pro předměstskou rekreační dopravu na trati 171 (dříve 17a) v relacích Praha-Smíchov – Dobřichovice, případně i Praha-Smíchov – Karlštejn.

Podle mých vzpomínek a zápisků byly osobní vlaky v relaci Praha-Smíchov – Dobřichovice či Karlštejn v 50. a 60. letech 20. století vedeny parními lokomotivami - tendrovkami řad 464.0, 464.1 a občas i 475.001 (tendrovka, byl postaven jediný prototyp). Později byly vedeny řadou 476.1 „Papoušek“. Po dosazení většího vodojemu a po úpravách předního běhounu byly přeznačeny na 477.0. Dálkové osobní vlaky a rychlíky ve směru do Berouna a Plzně byly vedeny převážně lokomotivami 475.1, ke konci provozu parní trakce také řadou 498.0 a 498.1 (po nasazení řady E499.0 a E499.1 na hlavním tahu Praha – Bratislava). Dálkové nákladní vlaky byly většinou vedeny řadami 534.0, 556.0 a 556.1. Na Mn vlacích byla obvyklá řada 524.0 s tendry 516.0.

Až do přeměny napájecího napětí ze 1500 V (Voltů) ss (stejnosměrného napětí) na 3000 V ss na pražských spojkách dne 16. května 1962 vozily osobní vlaky z Hlavního (dříve Wilsonova) nádraží na Smíchov lokomotivy řad E436.0, E465.0, E466.1, E467.0 a E666.1 („Krokodýl“). Na Hlavním nádraží jezdily na posunu také elektrické lokomotivy E225.001 (Křižíkova lokomotiva zvaná „Koloběžka“) E424.0, E424.1 a tři akumulátorové lokomotivy E407.001, E416.001 a E417.001. Na jedno nabití akumulátorů dojely tyto lokomotivy při zkouškách bez zátěže z Prahy do Plzně. Na Hlavním nádraží dosud existuje mezi 1. a 2. vinohradským tunelem kusá kolej, na které se tyto lokomotivy nabíjely.

Na „předměstských jednotkách“ jezdily v uvedené relaci před nasazením „pantografů“ EM475.1 (dnes řada 451) na celém vozebním rameni Praha – Beroun dva typy řazení rekreačních vlaků.

T435.0 + 1-2x Bp (čtyřvozové patrové jednotky z někdejší NDR, po přeznačení Bpjo, v případě první série bez elektrického topení Bpjoz) + T435.0.

M262.0(1) + 2-3x Balm (dnes již pomalu zanikající řada 020 Btx) + M262.0(1).

Kuriózní řazení souprav se vyskytlo při povodni ve dnech 20. až 22. července 1981, kdy byla na několik dní při rozvodnění Všenorského potoka podemleta železniční trať mezi zastávkou Všenory a žst. Dobřichovice, odhadem v km 18,5 až 18,85, přibližně od závor u zastávky Všenory na úroveň vjezdového návěstidla L žst. Dobřichovice. Provoz byl zajišťován mezi stanicí Praha-Smíchov a zastávkou Všenory soupravami v řazení T466.0 + 2x Bp + T478.1, a to mezi Radotínem a Všenorami kyvadlově po 1. traťové koleji v obou směrech. Mezi zastávkou Černošice, žst. Dobřichovice a zastávkou Všenory byla objezdem přes Vráž u Černošic zavedena náhradní autobusová doprava autobusy ŠM 11 DP Praha. Z Dobřichovic do Berouna jezdily náhradní soupravy v již známém řazení M262.0(1) + 2-3x Balm (dnes 020 Btx) + M262.0(1). Na místo určení se z Prahy dostaly objezdem přes Rudnou.

Uvedené vzpomínky by se daly ověřit a doplnit studiem starých tabelárních či sešitových jízdních řádů pro rameno Praha – Beroun, studiem ROJ, studiem všeobecných rozkazů „V“, výkazů o výkonech vozidel a podobně. Pokud někdo z čtenářů těchto vzpomínek takové historické dokumenty (zejména z léta 1981) vlastní, autor tohoto povídání prosí o zprávu, rád by tyto dokumenty prostudoval.

Text si neklade nárok na úplnost či přesnost, jde o vzpomínky staré 40 až 50 let. Autor uvítá jakékoliv opravy nebo doplnění.

Poznámka : tendrovka 475.001 „si zahrála“ krátkou epizodku ve filmu „Přednosta stanice“ s Vlastou Burianem.

Autor článku: Ing. Tomáš Kubias

Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle budou popsána traťová a přechodná návěstidla.

V zimě, když jsou koleje pod závěsemi a není na ně vidět, projíždějí takové trati sněhové pluhu. Aby přitom nedošlo k poškození výdřev na železničních přejezdech jsou tam obvykle značky A. 1 - nařizuje aby pluh práci ukončil, a 2 nařizuje, že lze opět zahájit práci pluhu.

Aby strojvedoucí byl dobře informován o tom, že se blíží k zastávce, jsou před zastávkami tabule 3.

Jiné značky jsou v části B. 1 – tabulka označuje místo, kde nejdále smí strojvedoucí u nástupiště zastavit prvním vozem s cestujícími, 2 – na ozubnicových tratích označuje místo začátku ozubnice, 3 – na těchto tratích označují konce ozubnice.

Ozubnice začíná odpruženými jazyky 4. Dnes je u nás můžeme vidět jen na trati z Tanvaldu do Kořenova nebo z Tisovce do Polhory. Zubačka ze Štrby na Štrbské Pleso je jiné konstrukce a takové jazyky nemá.



Kromě návěstidel jsou ještě i značky na trati, které ukazují svoje návěsti. 1 – kolík „ pískejte “ nařizuje, aby strojvedoucí od něho dával slyšitelnou návěst „ pozor “ (např.: před nechráněným přejezdem, u mostů apod.). 2 – předzvěstní štít nařizuje, aby strojvedoucí počítal s přechodným snížením rychlosti, zde 10 km/h. 3 – odtud pomalá přechodná jízda začíná. 4 – zde končí pomalá jízda.

Na některých tratích se stoupáním musí být vlaková souprava tažena dvěma lokomotivami. Jedna z lokomotiv je na postrku tj. „postrková “. Značka (číslo 5 na obrázku) nařizuje strojvedoucímu postrkové lokomotivy, aby začal sunout a značka (6) mu nařizuje, aby přestal sunout.

Pracují-li dělníci na trati musí o nich strojvedoucí vědět. Výstražný terč (7) strojvedoucímu ukazuje, že za tímto terčem mohou pracovat železniční dělníci. Strojvedoucí musí od tohoto terče až k pracující četě dávat střídavě slyšitelnou návěst „ pozor “ , aby dělníci mohli včas ukončit práci a opustili vlakovou cestu.

V příštím čísle bude popsána ozubnicová lokomotiva řady 404.002.



Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

V tomto čísle je popsán elektrický a letní vlečný vůz z Mariánských Lázní z roku 1902.

V roce 1902 byl zahájen provoz na jedné trati pouliční dráhy spojující nádraží přímo se středem lázeňského města. Firma Ganz z Leobersdorfu u Vídně dodala k tomuto účelu čtyři motorové vozy se dvěma motory. Každý motor měl výkon 13,2 kW typu Oerlikon. Vůz měl disková kola ve volnoosém uspořádání, brzděn byl ruční a elektrickou brzdou. V oddílu pro cestující byla čalouněná sedadla, široká okna a elektrické osvětlení. Snímač proudu byl tyčový s kladkou. Vůz měl nezvyklý ochranný rám amerického typu.



Dva vlečné vozy dodané k zahájení provozu v roce 1902, byly tzv.: otevřeného typu. Sloužily proto jen sezónnímu provozu. Prostorné plošiny byly určeny k přepravě zavazadel lázeňských hostů. Vůz nebyl průchozí, pro průvodčího byla určená úzká lávka na boku vozu. Proti dešti chránily cestující spouštěcí pestrobarevné plachty. Vůz měl elektrické osvětlení, ruční a solenoidovou brzdou.

V příštím čísle budou popsány tramvaje Českých Budějovic.



Naše parní lokomotivy

V tomto čísle bude popsána lokomotiva naší dráhy řady 423.0.

Pro naše místní dráhy si ČSD pořizovaly od roku 1921 moderní tendrovky řady 423.0, aby mohly vyřadit značný počet řad drobných lokomotiv dřívějších soukromých lokálek. Vyráběly je naše dvě továrny – ČKD a Škoda.

Na zkoušku byly lokomotivy 423.082 až 423.089 (Škoda 1927) zelené, ale jen do roku 1932, kdy dostaly černý nátěr, aby byly stejné jako všechny ostatní stroje této řady. Na svou dobu to byly lokomotivy moderní a některé se dobře osvědčovaly před několika desetiletími. Řada 423.0 se vyráběla až do roku 1946 v různých úpravách i v různém vzhledu.

Lokomotivy měly počet a průměr válců 2 krát 480 mm a zdvih pístů byl 570 mm. Průměr hnacích a spřažených kol je 1150 mm. Běhouny kol měli průměr 880 mm. Výhřevná plocha kotle činila 118,2 m² s plochou přehříváče 35,2 m² a s plochou roštu 2,06 m². Přetlak páry v kotli byl 13 kp/cm² (kilopaskalů na centimetr

čtvereční). Hmotnost lokomotivy ve službě byla 69,8t, adhezní hmotnost s 2/3 zásob činila 49,2 t. Její největší dovolená rychlost byla 50 km/h.

V příštím čísle bude popsána lokomotiva řady M 275.0.



Parní lok. 498.0 a 498.1 **ALBATROSY 498.0**

Parní lok. řady 498.0 byly vyráběny v letech 1946-1947 ve Škodových závodech

v Plzni. Bylo vyrobeno 40 strojů. První stroj 498.001 převzaly ČSD 18.12.1946 a poslední 498.040

28.6.1947. Jedná se o 3 válcové stroje, které dosahují rychlosti až 120 km/h váží kolem 170 tun. Tyto Nulkové Albatrosy z počátku neměli mechanické příkladače (tzv. Štokry), dvojitou dyšnu a varník. Po 1.

generálních opravách byly upraveny. Dostaly Štoky, dvojitě dyšny a Varník (neboli termosifon) - tím byla zvýšena výkonnost těchto strojů. Jejich výkon je 1600 Kw. Byly opatřeny modro-bílo-červeným nátěrem.

Provoz:

Albatrosy 498.0 byly dodány do výtopen: Praha Masarykovo nádraží (Výtopna Praha-Střed), Bratislava, Přerov, Brno a Bohumín. Později i do Děčína, Leopoldova, Tábora a Plzně.

V letech 1946-1968 byly nasazovány na Rychlíky a Expresy hlavně na rameni Praha

– Bratislava a Praha - Ostrava – Košice.

V letech 1968-1976 byly přeřazovány na nižší výkony a nákladní vlaky, později do roku 1976 byly postupně vyřazovány z provozu.

Dochovány jsou pouze 2 stroje: neprovozní 498.014 je deponován v ŽOS Nymburk a 498.022 v depu Praha – Libeň a je udržován v provozním stavu. Lok. četa stroje 498.022 se vrací každý rok do doby parních expresů. Jezdí totiž na Celoslovenský sraz historických žel. vozidel v Bratislavě. Touto jízdou vzdávají úctu všem kteří na těchto kolosech jezdily.



ALBATROSY 498.1

Lok. řady 498.1 byly vyráběny rovněž ve Škodových závodech. Jednalo se ale jen o doplňující řadu lok. 498.0 o 15 kusech. Bylo to z důvodů pozdní elektrifikace na trati Praha – Košice a Praha – Bratislava. Byly to rovněž 3 válcové stroje s max. rychlostí 120 km/h ale byly vybaveny modernějšími prvky a měli větší výkon 2000 kw. První Albatros 498.101 byl předán ČSD 30.10. 1954 a poslední 498.115 1.7. 1955. Oproti nulkovým albatrosům byly nasazovány až do svého ukončení na rychlíky a expresy. Poslední Rychlík tažený Albatrosem 498.1 na Trati Praha – Plzeň dne 3.6. 1973 byl to Rychlík 1102. V létě 1964 se na zkušebním okruhu v Cerhenicích zkoušely nové osobní vozy MÁV, se kterými se mělo jezdit až 170 km/h. U ČSD v tu dobu pro takové to rychlosti nebyly žádné vhodné lokomotivy a tak připadaly v úvahu jen lokomotivy 498.1. Byla vybrána lokomotiva 498.106, která s dynamometrickým vozem a vozem MÁV dosáhla dne 27. 8. 1964 nejvyšší rychlosti 162 km/h, což je absolutní rekord v

rychlosti s parní lokomotivou u nás. Od roku 1973 do roku 1976 byly Albatrosy 498.0 a 1 nasazeny na rychlíky jen výjimečně. Albatrosy 498.1 dosluhovaly v depech Brno, Bratislava, Tábor a lok. 498.0 v depech Praha, Děčín, Tábor a Přerov. Lok. řady 498.1 jsou dochovány 3 stroje: 498.104 v depu Bratislava – Východ (nyní prochází generální opravou kotle), 498.106 je odstaven v Tišnově a čeká na svůj osud, rovněž i stroj 498.112, který je odstaven v ŽM Lužná u Rakovníka.

Autor: Jarmil Šmíd



Evidenční čísla vozů vozovny Strašnice

T3									
6514	6637	6664	6687	6704	6708	6710	6716	6720	6721
6736	6748	6749	6859	6864	6879				
T3SU									
7001	7002	7003	7006	7008	7009	7010	7011	7012	7013
7014	7015	7016	7017	7018	7019	7020			
T3SUCS									
7021	7022	7023	7024	7025	7026	7027	7028	7029	7030
7031	7032	7033	7034	7035	7036	7037	7038	7039	7040
7041	7042	7043	7044	7045	7046	7047	7048	7049	7050
7051	7052	7053	7054	7055	7056	7057	7058	7059	7060
7061	7062	7063	7064	7065	7066	7067	7068	7069	7070
7071	7072	7073	7074	7075	7076	7077	7078	7079	7080
7081	7268	7269							
T3M									
8012	8014	8016	8017	8019	8020	8022	8023	8024	8025
8031	8033	8034	8035	8040	8044	8045	8047	8049	8050
8052	8057	8086	8092	8094	8095	8097	8098		
T3G									
8200									
Škoda 14T									
9112									
Pracovní T3									
5405									



Autor: Jarmil Šmíd

Foto čísla



Takhle vypadala zima na tratích ČD. Snímek pořízen dne 17.11.2005 v Telnici.

Foto: Milan Pavelka

Sběratelská karta



Řada 141.004

Výkon: 2032 kW

Délka přes nárazníky: 15 140 mm

Max. rychlost: 120 km/h

Max. hmotnost: 84 t

Rok výroby: 1956 a 1960

Označení: 141.004 až 141.059

Výrobce: ŠKODA

Počet: 60 kusů

Provozovatel: ČD