

Zpravodaj klubu Dopravní historie



Ročník:1

Číslo:5

Obsah

3. Něco z historie tratí a lokomotiv
4. 130 let městské hromadné dopravy v Praze
5. Naše parní lokomotivy
6. . Foto čísla, Sběratelská karta

Redakční sloupek

Opět se vám po krátké době dostává do rukou zpravodaj našeho klubu. V tomto čísle již není článek „Zajímavosti z metra“. Tato rubrika již skončila v minulém čísle. Tyto články budou od tohoto čísla nahrazená článkem s názvem „Naše parní lokomotivy“. Prosím ty členy klubu, kteří mají zajímavé články o dopravě a chtějí je otisknout ve zpravodaji, ať mi je pošlou na e – mailové adresy, které byly uveřejněny v minulých číslech zpravodaje. Za došlé články děkuji. Budou určitě otištěny v dalších číslech. Některé články mohou být redakcí trochu pozměněny.

Vaše

Redakce

Něco z historie tratí a lokomotiv

Provoz výkonných rychlíkových lokomotiv je drahý. Při mezinárodní přepravě pak nejsou příliš hospodárné, protože tyto stroje při celních a pasových kontrolách na hranicích. Lokomotiva stojí roztopená a ztrácí se kilometry, které by za tu dobu mohla ujet. Proto se často pro přetahy rychlíků přes hranice používají malé speciální lokomotivy.

V roce 1907 byly v Rakousku vyrobeny podle Gölsdorfových návrhů dvě malé lokomotivy s uspořádáním 1' A 1', které měly tuto službu vykonávat. Nakonec se pro určité nedostatky k tomuto nasazení nedostaly. Jejich nevyvážené rotující a kmitající hmoty se však dobře uplatňovaly při dynamických zkouškách nově postavených nebo opravovaných mostů.

Každý most je totiž nutno vyzkoušet staticky i dynamicky. Právě při dynamické zkoušce jde o rozkmitání mostní konstrukce (oscilací), které je pak měřeno. Jsou k tomu zapotřebí lokomotivy se symetrickým rozdělením

jednotlivých nápravových hmotností a přitom kmitání stroje při malých rychlostech. Lokomotivy řady 112 tyto požadavky splňovali dobře, a tak se staly velkými pomocníky mostařů.

V příštím čísle budou popsány hodnosti, které byly k vidění u železničářů ČSD.



130 let městské hromadné dopravy v Praze

Pražané jezdí omnibusy

Psal se rok 1870 a karlíňští podnikatelé Donát a Rademachr s dalšími společníky vytvořili Karlínské podniknutí omnibusův. Tento soukromý dopravní podnik měl zajistit spojení tohoto významného pražského předměstí s Malou Stranou a Smíchovem, kde bylo nádraží Západní dráhy. K tomu účelu zakoupili 8 omnibusů, každý pro dvacet osob, a za jednotné jízdné 10 krejcarů se Pražané mohli vozit mezi Karlínským a Malostranským náměstím či na druhé lince z Karlína ke smíchovskému nádraží Západní dráhy. Na první lince jezdily dva vozy, na druhé, karlínsko-smíchovské zbývajících šest. Spojení dvou protilehlých pražských předměstí bylo v sedmdesátých letech 19. století nejžádanější, a tak není divu, že Karlínskému podniknutí omnibusův brzy vznikla konkurence v První pražské společnosti pro omnibusy, která začala 1. června 1873 jezdit na dvou podobných linkách jako předchozí firma. O třetím omnibusovém dopravním podniku, který vznikl rovněž v roce 1873, je k dispozici jen několik málo informací – nezná se ani jeho jméno. Víme jen, že krátce provozoval linku z Václavského náměstí na Žižkov, ale pro malý zájem cestujících po dvou měsících zanikl, aby se o rok později opět vzpamatoval. Pochopitelně tentokrát jezdil rovněž atraktivním směrem na Smíchov, ale svými dvěma vozy nepředstavoval pro předchozí dvě společnosti vážnější konkurenci. V roce 1873 nabízely obě společnosti společně denně 360 spojů, kterými se průměrně svezlo asi 4200 Pražanů. Měly dohromady 101 koní, zaměstnávaly 34 kočích a 25 konduktérů. V dalších letech v obou společnostech přibývalo zaměstnanců, koní i vozů a vzrůstaly

(řečeno dnešní terminologií) přepravní výkony. Jen samotná První pražská společnost pro omnibusy přepravila za rok 1875 kolem 693 tisíc cestujících. Ale právě tento rok znamenal v pražské omnibusové dopravě zásadní změnu, protože zahájila provoz koněspřežná tramvaj. Koncese totiž povolovala její provoz, jak jinak, z Karlína na Smíchov. V roce 1875 sice jezdila jen k Řetězovému mostu císaře Františka, ale v následujícím roce se jezdilo i na smíchovské straně. Omnibusové společnosti proto musely nakonec počet svých spojů postupně redukovat a v roce 1877 zrušit své smíchovské linky. Karlínské podniknutí omnibusův zrušilo v roce 1879 i linku na Malou Stranu. První pražská společnost pro jízdu omnibusy zanikla v roce 1877 a její „dědictví“ převzala Pražská společnost pro jízdu omnibusy, která z Karlína na Malou Stranu jezdila až do roku 1883, kdy ji i odsud vytlačila koňka.

Praha se ovšem s omnibusy ještě zcela neloučila. Existovali ještě další, méně významní provozovatelé, kteří zajišťovali například dopravu mezi vybranými hotely a železničními stanicemi, případně různé rekreační jízdy. Omnibusy prokázaly dobré služby ještě během Zemské jubilejní výstavy v roce 1891, kdy koňka nestačila zvládat návaly cestujících, a v letech 1890 až 1892 posloužily poprvé v historii pražské městské hromadné dopravy jako náhradní doprava během opravy povodní poničeného Karlova mostu. Poslední omnibusy se ve vši tichosti vytratily z pražských ulic až v roce 1904.

Naše parní lokomotivy

V této kapitole se postupně seznámíme s provozními i neprovozními parními lokomotivami u ČSD a ČD.

V dnešním čísle bude přibližena parní lokomotiva řady 456.0 a 456.1.

Lokomotivní řada 456.0 byla po technicko – bezpečnostních zkouškách přeznačená z lokomotivní řady 446.001 až 446.013. Další nové lokomotivy z let 1931 – 1932 měli označení nové 456.014 až 456.027. Během provozu u ČSD je nebylo třeba unifikovat, až na osvětlení u prvních dvou. Tyto lokomotivy byly určeny pro dopravu těžkých osobních vlaků z Prahy do Českých Budějovic.

Skvěle se osvědčili při kruté zimě v roce 1928 při které dostaly přezdívku „Krasin“. Měli tyto technické parametry: počet a průměr válců byl 2 X 600 mm, zdvih pístů měli 720 mm, průměr hnacích a spřažených kol byl 1624 mm, průměr kol běhounů byl 1044 mm, hmotnost ve službě byla 110 tun, adhezní hmotnost je 59,4 tun, obsah vodojemu vodojemů je 13,2 m³, uhláku má obsah 7 m³ a největší povolená rychlost je 80 km/h.

Další lokomotivou této řady byla lokomotiva řady 456.1. V USA byla zkonstruována pro válečné účely kromě jiných typů lokomotiv i typ s označením řady S160 na našich tratích měli označení řady 456.1. Hnací a spřažená dvojkolí měla průměr 1386 mm a byla vypružená listovými pružnicemi. Běhouny měli průměr 795 mm se šroubovitými

pružinami. Rozvod Housinger byl přestavován zvrtnou pákou a na každé straně byl jeden napáječ Nathan, osvětlení bylo petrolejové.

Kotel měl přetlak páry 15,8 atmosfér (1,6 Mpa) a výhřevná plocha kotle byla 164 m² a rošt o ploše 3,81 m². Původně v něm bylo 150 žárnic a 30 kouřovek, Schmidtův přehříváč měl plochu 43,74 m².

Hmotnost samotné lokomotivy byla 73 030 kg. Při technicko – policejní zkoušce konané u ČSD dosahovaly rychlosti 90 km/h.

Po skončení války byly soustředěny ve vybraných lokalitách. Mimo ČSD získaly lokomotivy řady S 160 i další evropské železniční správy. K ČSD se dostaly první lokomotivy řady S 160 v prosinci 1945 a jejich transporty z Belgie byly ukončeny v dubnu 1946.



Foto čísla



Rekonstruovaná zamračená lokomotiva určená k posunu.

Vyfoceno v Kamenných Žehrovicích.

Foto: Milan Pavelka

Sběratelská karta



Lokomotiva řady 363

Výkon: 3 060 kW

Délka přes nárazníky: 16 800 mm

Max. rychlost: 120 km/h

Max. hmotnost: 86 t

Rok výroby: 1984 - 1990

Označení: 363. 003 – 363. 175

Výrobce: ŠKODA

Počet: 179

Provozovatel: ČD, ZSSK