

Zpravodaj klubu Dopravní historie



Ročník:1

Číslo: 9

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 Kobylisy
7. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

Vážení čtenáři všímavějším z vás jistě neuniklo, že lokomotiva M 275.0 není parní lokomotivou. Kvůli tomu se článek jmenující se „**Naše parní lokomotivy**“ je od tohoto čísla přejmenován na „**Naše parní a historické motorové lokomotivy**“.

Věřím, že tuto změnu, jak doufám k lepšímu uvítáte a přijmete ji vesměs kladně.



Redakce

Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle je popsána parní ozubnicová lokomotiva řady 404.002.

Normálně rozchodné lokomotivy řady 403.5 a 404.0 byly mistrovským dílem. Dodnes se při pohledu na jejich konstrukci podjezdu musíme obdivovat konstruktérovi. Dovedl postavit lokomotivu s indikovaným výkonem (tj. výkon měřený v šoupátkových komorách stoje) asi 650 koní, a k tomu ještě čtyřčítou. Při plném výkonu na ozubnici dosahovala tažnou sílu na háku asi takovou jako naše elektrická lokomotiva řady 181.0 (staré označení E 669.1, 2 nebo 3.

Za druhé světové války se na dráze z Tanvaldu do Kořenova nevěnovala lokomotivám potřebná péče a jejich nedobrý technický stav se projevoval mimo jiné na výkonu. Zvláště u lokomotivy 404.002 bylo třeba radikálně upravit vnitřní šoupátkový rozvod, anebo ji zrušit. V dílnách v České Lípě však lokomotivu zachránili. Odebrali jí celý blok čtyř válců a se šoupátkovými komorami a vyrobili nový. Z ocelových

plechů svařili celek, ale s válcovými šoupátkovými komorami pro pístová šoupátka.

Zmodernizovaná lokomotiva byla zajímavým dílem a na obrázku je vidět, jak se od ostatních lišila vzhledově. Dnes už neexistuje. Jiná lokomotiva z této řady 404.003, patří Národnímu technickému muzeu jako exponát.

V příštím čísle bude popsána jedna z nejstarších lokomotiv na světě z roku 1804.



Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

V tomto čísle bude popsán motorový a vlečný vůz tramvají Českých Budějovic.

Vlečné vozy českobudějovické pouliční dráhy byly dodány v roce 1909 k zahájení provozu v počtu dvou kusů. Skříň byla odvozená od tehdejšího navrženého jednotného typu vlečných vozů pro Prahu. Byly to vozy tzv.: proměnné, neboť okna bylo možno v letním období zcela vyjmout a nahradit je plachtami. Vůz měl podélná sedadla, elektrické osvětlení a rovněž elektrickou, solenoidovou brzdou ale měly i brzdy ruční.



K vlečným vozům musí být i vůz který je tažený. Nyní bude popsán motorový vůz Budějovických pouličních drah.

Pouliční dráha v Českých Budějovicích byla zřízená

v roce 1909 a provozována až do roku 1950 na dvou linkách: nádraží – náměstí a z Pražského předměstí k Jižní zastávce. K zahájení provozu bylo dodáno osm motorových vozů. Skříň vozu vyrobila smíchovská vagónka Fr. Ringhoffer, elektrickou výzbroj dodala firma AEG. Volnoosé nápravy poháněly dva motory, každý o výkonu 22 kW. Snímače proudu byly lyrové. Vozy měly uvnitř jednu podélnou a šest příčných lavic s policemi na zavazadla. Nátěr vozu byl červenobílý. Původně byly vozy označené městským znakem, později nesly iniciály Jihočeských elektráren.



V příštím čísle budou popsány tramvaje města Jihlavy.

Naše parní a historické motorové lokomotivy

V tomto čísle bude popsána motorová lokomotiva řady M 257.0.

Závod ČKD vyrobil roku 1934 podle své koncepce také osm „Modrých šípů“ . Vzhledem připomínaly obyčejný čtyřnápravový vůz, v němž však byla strojovna a ještě 64 sedadel 3.třídy. V roce 1956 byla 3.třída zrušená a přeznačena na 2.třídou a to u všech vozů v Československu.

Naftový motor byl opět stejný šestiválec s válci o průměru 220 milimetrů a se zdvihem pístů 280 milimetrů. Při 900 otáčkách klikového hřídele za minutu dával výkon 258 kW. Jenom poslední dva vozy měly motor s osmi válci o výkonu 294 kW. Opět za motorem byl trakční generátor a v zadním podvozku dva trakční motory, takže celkové usprádaní dvojkolí bylo 2‘Bo‘.

Motorové vozy řady M 257.0 jezdily v rychlíkové i osobní dopravě z Děčína do Liberce a do Plzně. Jezdily po méně využívaných tratích spojovaly města a obce s většími centry a konkurovaly tak autobusové

dopravě. Jezdily až do roku 1953, kdy byl poslední z vozů zrušen.

V příštím čísle bude popsán další lokomotiva řady M 237.0, která měla také přezdívku „Modrý šíp“ .



Evidenční čísla vozů vozovny Kobylisy

T3									
6509	6772	6777	6795	6811	6813	6814	6815	6816	6821
6825	6826	6827	6828	6831	6836	6837	6838	6841	6842
6851	6852	6854	6860	6861	6862	6863	6865	6866	6867
6870	6871	6873	6875	6876	6881	6882	6886	6888	6889
6890	6892	6893	6894	6898	6900	6901	6902	6903	6905
6906	6907	6909	6910	6914	6915	6918	6919	6921	6929
6931	6932	6938	6940	6944	6945	6948	6949	6951	6952
6953	6954	6955	6957	6958	6959	6962	6963	6964	6965
6967	6976	6977							
T3R.P									
8414	8415	8416	8417	8418	8419	8420	8421	8422	8423
8424	8425	8426	8427	8428	8429	8430	8431	8432	8433
8434	8435	8436	8437	8438	8439	8440	8441	8442	8443
8444	8445	8446	8447	8448	8449	8450	8451	8452	8453
8454	8455	8456	8457	8458	8459	8460	8461	8462	8463
8464	8465	8466	8467	8468	8469	8470	8471	8472	8473
8474	8475	8476	8477						
Pracovní T3									
5402	5521	5562							



Autor: Jarmil Šmíd

Foto čísla



Křížení silničního a železničního most se světelnou signalizací. Foceno dne 13.11.2003 u německého města.

Foto: Roman Provazník

Sběratelská karta



Řada 820

Výkon: 206 kW

Délka přes nárazníky: 18 500 mm

Max. rychlost: 70 km/h

Max. hmotnost: 31,6 t

Rok výroby: 1963,1964

Označení: 820.002 až 820.118

Výrobce: Stud

Počet: 122 kusů

Provozovatel: ČD, ZSSK, PrČR