

## Svět historie

Výstava těch nejkrásnějších historických parních, motorových i elektrických lokomotiv. Chybět nebudou parní jízdy a jízdy zvláštních vlaků.

### Parní lokomotivy

#### 433.001 Skaličák



Po druhé světové válce mělo být dodáno 120 inovovaných lokomotiv řady 423.0. Tyto se však od předchozích strojů odlišovaly natolik, že měly být označeny novou řadou. Přesto až posledních 60 kusů bylo dodáno jako nová řada 433.0. Na místních drahách se používaly na všech druzích výkonů a i přes jisté nevýhody byly velmi oblíbené zvláště pro svoji sílu. V 70. letech 20. století byly jejich doménou tratě Moravské západní dráhy mezi Prostějovem, Chornicemi, Skalicí nad Svitavou a Třebovicemi v Čechách, odkud pochází jejich krajová přezdívka „Skaličák“. Poslední stroj dojezdil roku 1980.

#### 464.202 Rosnička



Počátkem 50. let 20. století započal na naší železnici postupný útlum parní trakce. V roce 1956 byly vyrobeny dva prototypy, které se již při zkouškách osvědčily, avšak k sériové výrobě lokomotiv již nedošlo. Oba prototypy sloužily nejdelší část svého života v depu Jihlava, kde se podílely na vozbě rychlíků na ramenech Jihlava – Brno a Praha – Jihlava – Znojmo. Po roce 1972 oba stroje svou kariéru zakončily v depu Olomouc, odkud vyjžděly do podhůří Jeseníků a Krnova. Definitivní konec přišel s rokem 1974. Původně měl být zachován stroj 464.201, avšak pro jeho technický stav se nakonec zachoval mladší z prototypů.

#### 477.013 Papoušek



Řada 477.0 je posledním typem parní lokomotivy vyrobeným v ČKD pro Československé státní dráhy. Určena byla především pro rychlou osobní dopravu na předměstských tratích a také pro dopravu rychlíků, kde nahradily zejména starší předválečné stroje řady 464.0. Lokomotivy vynikaly rychlými rozjezdy a na rovině uvezly 800 tun těžký vlak rychlostí 96 km/h. Poslední lokomotivy dosluhovaly v letech 1978–1979. Tento Papoušek patří Klubu železničních historických vozidel Poprad.

## 475.111 Šlechtična



Elegantní univerzální lokomotiva pro vozbu dálkových rychlíků, osobních vlaků a také vlaků nákladních, vyráběná v letech 1947–1950 Škodovými závody v Plzni. Ta při jejich výrobě uplatnila nejmodernější zahraniční technologie a prvky. Celkem bylo vyrobeno 172 strojů. Posledních 25 strojů však v Československu nezůstalo a na jaře roku 1951 bylo v rámci socialistické výpomoci odesláno do Korejské lidové demokratické republiky. Lokomotivy byly v provozu velmi spolehlivé a oblíbené a poslední vydržely v provozu až do roku 1980. Tato Šlechtična patří Iron Monument Klubu Plzeň.

## Motorové lokomotivy

### T 435.040 Hektor



Čtyřnápravová diesellová lokomotiva s elektrickým přenosem výkonu pro středně těžký posun a nákladní vlaky na vedlejších tratích. Pro potřeby ČSD bylo vyrobeno celkem 150 lokomotiv. Další stroje byly dodány pro průmysl a úspěšně byly také exportovány – například do NDR, Albánie nebo Iráku. V provozu se „Hektoři“, jak se jim pro jejich sílu říkalo, udržely poměrně dlouho, a to především díky spolehlivosti a nenáročnosti. Následně na ně navázala větší řada T 458.1.

### T 478.1001, T 478.1002, Bardotka



Motorová lokomotiva s elektrickým přenosem výkonu, určená jako náhrada parních lokomotiv ve vozbě osobních vlaků, rychlíků a lehčích nákladních vlaků. Od roku 1969 byla vyráběna odvozená řada T 478.2 bez parního generátoru, určená především pro nákladní dopravu. Celkem bylo vyrobeno 230 lokomotiv s topením a 82 bez něj. Část lokomotiv byla v 90. letech přestavěna na elektrické topení vlakových souprav a přeznačena na řadu 749. Lokomotiva získala medaili za design a zvuk jejího motoru k nám jezdí obdivovat nadšenci z celého světa.

## T466.0007 Pilštyk



Důvodem výroby těchto lokomotiv byla další náhrada dosluhující parní trakce na vedlejších tratích, a to zejména v osobní dopravě. Pro toto použití byly lokomotivy vybaveny parním generátorem. Použitý licenční motor PA 4–185 francouzské firmy SEMT- Pielstick (odtud přezdívka lokomotiv) však nesplnil očekávání a lokomotivy byly poměrně brzy vyřazovány či rekonstruovány na řady 714 (u ČD) a 736 (na Slovensku). Kladem byl naopak dobrý rozhled z věžové kabiny strojvedoucího, dobré vlastnosti chodu a poměrně velký výkon při nízké hmotnosti.

## T 478.3001 Brejlovec



Lokomotivy T 478.1 se sice rychle etablovaly jako spolehlivá vozidla, avšak na nejdokladnější parní lokomotivy nestačily. Pro vozbu rychlíků a těžkých osobních vlaků byla potřebná výkonnější motorová lokomotiva. Tou se stala elegantní řada T 478.3, podle tvaru oken strojvedoucího přezdívaná „Brejlovec“. Pro lokomotivu byl vyvinut zcela nový motor K 12 V230 DR a byla vybavena parním generátorem pro vytápění osobních vozů. Lokomotivy se i přes počáteční potíže se spolehlivostí staly plnohodnotnou náhradou parních lokomotiv, a to i na takových ramenech jako Brno – Liberec nebo Bratislava – Košice. V první polovině 90. let bylo 165 lokomotiv přestavěno na elektrické topení a označeno řadou 750.

## T 679.1529 Sergej



Dieselektrické lokomotivy s dvoudobým spalovacím motorem typu 14 D 40 vznikly na popud maďarských železnic MÁV, které v té době trpěly nedostatkem výkonných nákladních lokomotiv a situaci řešily nákupem švédských lokomotiv vyráběných firmou NOHAB. Vzhledem k tomu, že Sergeje splnily očekávání, Československo odebralo od výrobce 601 kusů těchto lokomotiv, čímž se Sergeje staly nejpočetnější řadou motorových lokomotiv v historii ČSD. Obdobné lokomotivy byly jako typ M 62 dodávány i do jiných zemí (např. Polsko, Německo) a značně rozšířeny jsou v zemích bývalého Sovětského svazu dodnes. Lokomotivy byly určeny pro vozbu nejtěžších nákladních vlaků na hlavních neelektrifikovaných tratích a výjimečně vozily i osobní vlaky a rychlíky. Kvůli nepříznivým vlastnostem pojezdu opotřebovávaly tratě s menšími poloměry oblouků.

## T 669.1172 Čmelák



Šestinápravové lokomotivy s určením pro těžký posun byly vyvinuty speciálně podle požadavků sovětských železnic, pro které byly následně ve velkém počtu vyráběny. Výroba lokomotiv pro ČSD byla předána na Slovensko do SMZ Dubnica. Vznikly také širokorozchodné verze lokomotiv označené T 669.5 a T 669.51. Celkem bylo vyrobeno přes 8 tisíc „Čmeláků“, kteří se tak stali nejpočetnější sérií lokomotiv, vyrobené na území Československa. Lokomotivy se dodávaly nejen pro SSSR, ale také do Polska, Albánie, Iráku, Sýrie a Indie a dodnes tak slouží dokonce až za polárním kruhem.

## Motorové vozy

### M 120.417 Věžák



Počátky motorizace přinesly hledání optimálního konstrukčního řešení vozidel, které se týkalo například i počtu stanovišť řidiče. Dvě stanoviště totiž v malém voze zabíraly mnoho místa. Kopřivnické závody vyřešily tento problém svérázně – umístěním kabiny řidiče ve věži na střeše. Mezi netradiční řešení patřil například také palubní telefon pro spojení průvodčího s řidičem, planetová převodovka bez spojky nebo reverzační benzinový motor, který se točil podle toho, kterým směrem měl vůz jet. Nové motorové vozy cestujícím nabízely čistější a rychlejší dopravu, drážky ocenily levnější provoz. Až do roku 1934 byly vozy z výroby natřeny tmavě zelenou barvou, černými lištami a ozdobným světle zeleným linkováním okolo lišt. V provozu byly vozy velmi oblíbené a poslední dojezdily v roce 1958.

### M 131.101 Hurvínek



Motorové vozy řady M 131.1 se měly společně s vozy řady M 262.0 stát základem poválečné obnovy vozového parku ČSD, a zatímco větší vozy řady M 262.0 byly určeny pro hlavní tratě, malé a lehké motoráčky řady M 131.1 měly zajistit dopravu na lokálkách. Vozy se staly v provozu rychle oblíbené pro svoji jednoduchost a spolehlivost a s celkovým počtem 549 kusů šlo dlouho o naši nejpočetnější řadu, a to až do roku 1976, kdy jejich roli i primát postupně přebraly motorové vozy řady M 152.0 (810), aby je pak v roce 1984 nahradily zcela. Avšak některé vozy se v provozu objevily ještě počátkem 90. let.

## M 152.0100 Orchestrion



Počátkem 70. let pomalu končila éra motoráčků M 131.1, jež měly v provozu nahradit stroje řady M 240.0. Ty však nesplnily očekávání. Řešením měl být nový dvounápravový vůz, využívající řady komponentů z automobilového průmyslu, zejména motoru a převodovky z autobusů Karosa ŠM 11. Podvozky pak byly odvozeny od osobních vozů tzv. Rybáků. Původně mělo být vyrobeno přibližně pouze 150 vozů s tím, že hlavní výkony na vedlejších tratích obstarají silnější stroje řady M 474.0 (860). Jejich sériová výroba však nebyla zahájena, a tak Vagonka Studénka nakonec vyrobila neuvěřitelných 678 vozů řady M 152.0, k tomu dva širokorozchodné. Dalších 207 mírně modifikovaných bylo dodáno do Maďarska pod označením Bzmot. Vozy se staly základem pro mnoho rekonstrukcí u nás i v zahraničí, z nichž nejznámější je motorová jednotka řady 814 „Regionova“.

## Elektrické jednotky a lokomotivy

### E 458.1001 Žehlička



Elektrická lokomotiva na stejnosměrný proud určená pro posun. Od starší řady E 458.0 se liší především použitím tyristorové regulace výkonu. Lokomotivy byly deponovány pouze na území České republiky a kromě posunu se uplatnily také ve vozbě nákladních a dokonce i osobních vlaků, například na trati Ústí nad Orlicí – Lichkov.

### EM 475.1045/46 Pantograf



První dvě elektrické jednotky byly vyrobeny v letech 1957 a 1959 a označeny řadou EM 475.0. K dokonalosti měly sice daleko, vytvořily však základ pro výrobu sériových jednotek EM 475.1, jejichž výroby se ujala Vagonka Tatra Studénka (mechanická část) a MEZ Vsetín (elektrická část). Vyrobeno bylo celkem 51 jednotek a v době svého vzniku představovaly velký technologický pokrok a pomohly výrazně zvýšit kvalitu cestování. Po svém dodání se objevovaly na mnoha hlavních tratích v okolí velkých měst. Nadčasovost řešení potvrzuje fakt, že bez větších problémů zvládaly nápory cestujících v pražské aglomeraci ještě docela nedávno.

## E 499.004 a E 499.085 Bobina



První poválečné československé elektrické lokomotivy pro nově elektrizované tratě stejnosměrnou soustavou s napětím 3 000 V a současně pro napětí 1 500 V, kterým byly od 20. let elektrizovány tratě pražského železničního uzlu. Výroba probíhala paralelně s výrobou parních lokomotiv 498.1 a 556.0. Vzorem pro Bobiny, jejichž přezdívkou vznikla podle technického označení uspořádání náprav Bo' Bo', se staly lokomotivy Ae 4/4 švýcarské horské dráhy Bern – Lötschberg – Simplon (BLS) a při jejich konstrukci byla použita řada licenčních prvků švýcarských firem SLM Winterthur a SAAS Genéve. Zkušební jízdy prototypů probíhaly v okolí Varšavy, protože ČSD v té době ještě neměly dokončenou elektrizaci prvních tratí. V provozu se lokomotivy osvědčily a staly se základem pro vývoj dalších československých elektrických lokomotiv.

## E 499.2023 Banán



Lokomotiva řady 151 je elektrická lokomotiva vzniklá modernizací strojů řady 150 vyrobených firmou Škoda Plzeň. Má přezdívkou „potkan“, „krysa“ či případně „banán“ (podle dnes již zanikajícího zeleno-krémového nátěru). Tato lokomotiva o výkonu 4000 kW a vybavená odporovou regulací je určena pro vozbu těžkých rychlíků na systému stejnosměrného napětí 3000 V. Zrychlení lokomotiv řady 150 proběhlo v roce 1992 na základě požadavku Výzkumného ústavu železničního. Při něm byl pouze upraven převodový poměr, dosazeny tlumiče vrtivých pohybů a další zařízení potřebná pro provoz rychlostí až 160 km/h.

## E 669.0001 Šestikolák



Lokomotivy měly původně pokrýt potřebu výkonných lokomotiv pro náročnou rychlíkovou dopravu na trati Praha – Košice. Byly vyrobeny dva prototypy pro rychlost 120 km/h, označené řadou E 698.0. Protože se však nepodařilo dodržet nápravový tlak, brzy byly přeznačeny na řadu E 699.0. Přestože řadu E 499.0 v mnoha ohledech předčily, byly těžké a opotřebovávaly obloukovité tratě, které musely projíždět pomaleji než čtyřnápravové stroje. Byly proto vyzkoušeny v nákladní dopravě, kdy jim byla změnou převodu snížena rychlost na 90 km/h. Vzhledem k tomu že šlo o prototypové stroje, dále výroba nepokračovala a zdokonalená verze byla rovnou vyrobena pod novou řadou E 669.1. Po většinu své existence byly oba stroje dislokovány v České Třebové, kde jim říkali „Albatros“..

## EP05-023 (PKP)



Lokomotivy řady EP05 jsou čtyřnápravové stejnosměrné elektrické lokomotivy, které pro polské železnice Polskie Koleje Państwowe vznikly v letech 1973-1977 v počtu 27 kusů přestavbou lokomotiv řady EU05, při které došlo zejména k úpravě převodového poměru a tím ke zvýšení maximální rychlosti ze 125 km/h na 160 km/h. Do poloviny 90. let 20. století byly téměř všechny kusy vyřazeny. Poslední provozní lokomotiva (EP05-23) byla vyřazena z pravidelné služby v roce 2008.