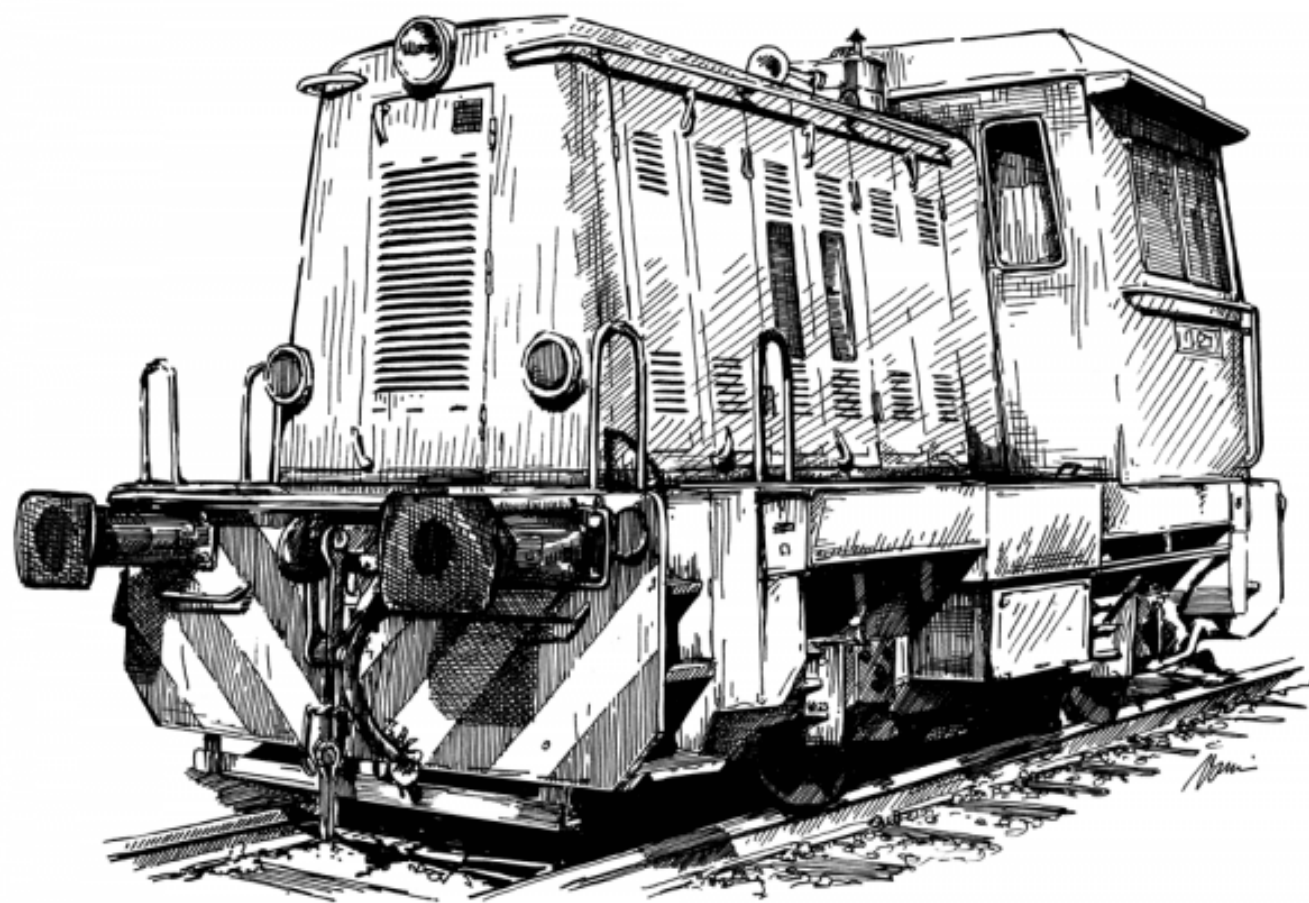




Motorová lokomotiva 703

stroje na měření a úpravu železničních tratí nebo vyprošťovací tanky na podvozcích.

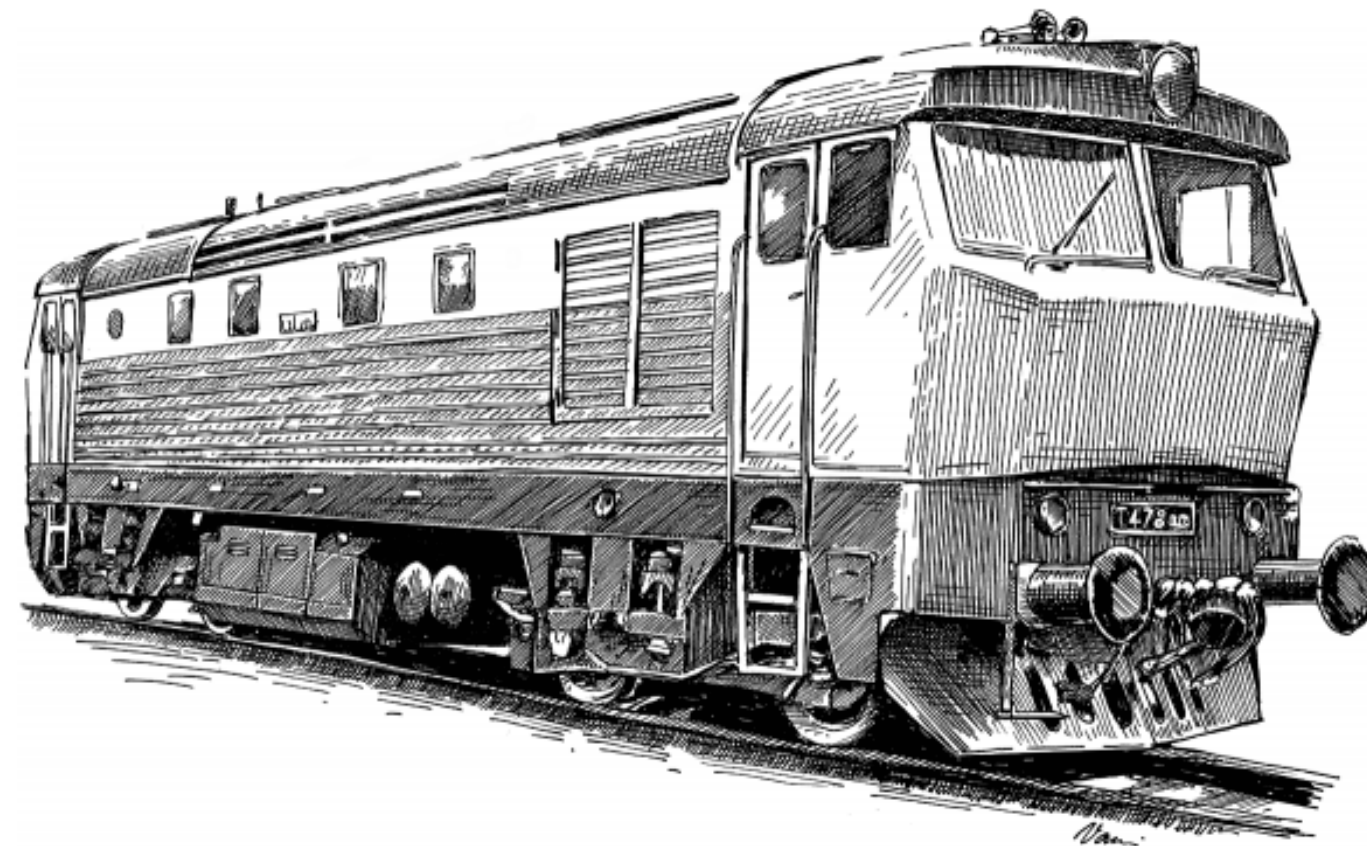
Začátek éry motorových vozů na našem území byl v tehdejší Rakousku-Uhersku na přelomu 19. a 20. století. Již v roce 1904 se objevují první vozy se spalovacím motorem. Průkopníkem v tom byla vagonka v Kolíně, která dodala motorový vůz pro dráhu Brno-Vídeň. Skutečný rozmach nastal až po roce 1918 se vznikem Československých státních drah (ČSD), které vsadily na motorizaci vedlejších tratí. První motorové lokomotivy nebyly určeny pro tahání vlaků na dlouhé vzdálenosti, ale pro posouvání s jednotlivými vagony v továrnách nebo depech. V letech 1920–1930 se objevují malé lokomotivy s benzinovými motory od firem Škoda nebo ČKD. Skutečná éra motorových lokomotiv začala až po druhé světové válce, kdy bylo potřeba nahradit parní lokomotivy výkonnější a čistší trakcí. U motorových vozů stačil slabší motor, ale pro motorovou lokomotivu byl potřeba velmi výkonný naftový agregát a složitý přenos síly, což technicky bylo vyřešeno až po roce 1945.

Motorové lokomotivy označené jako **SM04-409Da** byly vyráběny v letech 1972–1995 v továrně Zastal v Zelené Hoře. Lokomotivy tohoto

typu byly používány především k přepravě zboží při výrobě a zpracování dřeva na lesní železnici, zřídka k osobní přepravě. Bylo vyrobeno asi 864 kusů.

Motorová lokomotiva řady 703, do roku 1988 označovaná T 212.1, byla malá motorová lokomotiva určená pro posun v depech, ve stanicích, pro dopravu menšího počtu vagonů a také pro provoz na vlečkách. Lokomotivy byly vyráběny v Turčianských strojárnách Martin v letech 1972–1979. Celkem jich bylo vyrobeno 224. Strojvedoucí lokomotivu ovládal pákou plynu a rychlostní stupně se řadily automaticky podle otáček motoru. Maximální rychlost 40 km/h, hmotnost 24 t, výkon 169 kW, uspořádání pojezdu B. Měla přezdívku Prasátko.

Motorová lokomotiva řady 751, do roku 1988 T 478.1, byla skříňová čtyřnápravová dieselelektrická lokomotiva s uspořádáním pojezdu Bo'Bo'. Byla to jedna z nejzdařilejších lokomotiv, jež opustily brány pražské lokomotivky ČKD, která je vyráběla je v letech 1964–1971. Lokomotiva má elektrický stejnosměrný přenos výkonu. Pro vytápění vozů osobní dopravy bylo 78 lokomotiv vybaveno parním generátorem. Lokomotiva byla určena pro osobní i nákladní dopravu. Maximální rychlost 100 km/h, hmotnost 75 t, výkon 1 103 kW.



Motorová lokomotiva řady 751

V současnosti je několik lokomotiv této řady zachováno jako historická nebo provozní vozidla. Její přezdívka Bardotka nebo také Zamračená byla odvozena od tvaru čela z laminátu, které jí dodávalo charakteristický vzhled.

Motorové vozy řady 854 společnosti České dráhy vznikly modernizací vozů řad 852 a 853 ve společnosti Pars nova Šumperk. Hlavní částí modernizace vozů byla náhrada původního zastaralého a nespolehlivého diesellového motoru KS 12 V 170 DR za nový od firmy Caterpillar 3412 E DI-TA. Modernizace 50 vozů byla provedena v letech 1997–2006. Maximální rychlost 120 km/h, hmotnost 50,3 t, výkon 596 kW, počet míst sezení 48, míst k stání 50, uspořádání pojezdu B'2.

Motorová lokomotiva řady 710, původní označení T 334.0, má hydrodynamický přenos výkonu. Byla určena pro lehký posun a lehkou traťovou službu v nákladní dopravě. Vyráběla ji pražská firma ČKD, výroba pak pokračovala na Slovensku v SMZ Dubnica a TS Martin. Lokomotivy byly vyráběny v letech 1961–1972 a celkem jich bylo vyrobeno 475. Ve voze jsou dvě řídicí stanoviště strojvedoucího, každé pro jeden směr jízdy. Maximální rychlost 60 km/h, hmotnost 39,6 t, výkon 300 kW a uspořádání pojezdu C. Její přezdívka byla Rosnička.

Motorové vozy původní řady M 240.0 (dnes řada 820) vyrobila v letech 1963–1965 Vagonka Studénka v počtu 122 kusů. Určeny byly pro přepravu osob a zavazadel na krátkých a středních tratích. Tyto vozy v provozu částečně nahradily vozy řady M 131.1, což přineslo na místní tratě pohodlnější cestování. Z hlediska provozu však byly poměrně nespolehlivé, a proto začaly být vyřazovány již v roce 1982 při dodávkách vozů řady M 152.0 (od roku 1988 řada 810). Maximální rychlost 70 km/h, výkon 206 kW, počet míst k sezení 56, k stání 46, uspořádání pojezdu 2'B. Nejčastější přezdívka byla Singrovka, podle zvuku.

Motorové vozy řady 810 (původně řada M 152.0) byly nejrozšířenější českými železničními motorovými vozy. Byly využívány jako hnací vozy na regionálních tratích s menším počtem cestujících. Vozy vyráběla Vagonka Studénka pro ČSD v letech 1975–1982 a celkem jich bylo vyrobeno 680. Maximální rychlost 80 km/h, hmotnost 20 t, výkon 155 kW, míst k sezení 55, k stání 40 a uspořádání pojezdu 1'A'

Přívěsný osobní vůz ČSD, konstruovaný jako přívěsný vůz k motorovým vozům řady M 152.0 (810), byl vyroben vagonkou ve Studénce v únoru 1979 s označením Blm. Svou konstrukcí se podobal motorovým vozům M 152.0. Železniční motorový vůz mohl doprovázet dva