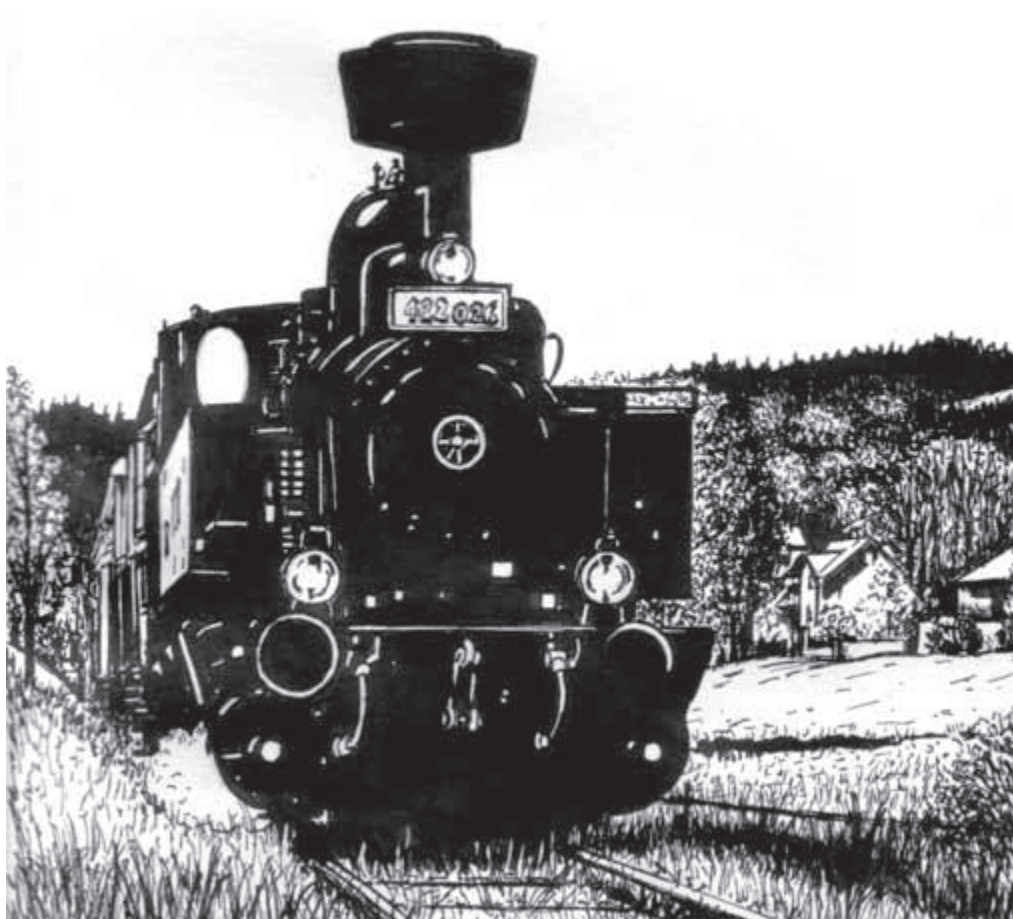


Parní lokomotivy

Parní lokomotivy spotřebovaly téměř 1/3 světové spotřeby uhlí. V Československu ČSD objednávaly ročně skoro 20 % těžby uhlí. To bylo více, než spotřebovaly parní uhelné elektrárny.

Na našich železnicích pocházely první parní lokomotivy většinou od zahraničních výrobců. U nás začala jako první vyrábět parní lokomotivy v roce 1900 společnost První českomoravská továrna na stroje v Praze. Plzeňská Škodovka zahájila výrobu parních lokomotiv v roce 1920. Známa rychlíková lokomotiva Mikádo (řada 387.0) byla ve Škodě Plzeň dodána již v roce 1925.



Po vzniku Československa začal stát postupně reorganizovat železnici. Stát převáděl železnice od soukromých společností do státní správy. Celkem bylo do roku 1925 předáno státu 48 drah. Pouze 11 drah zůstalo v soukromém vlastnictví.

Parní lokomotivu obsluhovala lokomotivní četa – strojvedoucí a topič. Aby měla lokomotiva dostatek páry, muselo se skutečně „umět“ topit. Topení s ruční lopatou vyžadovalo nejen zručnost, ale i určitou zkušenost. Na roštu se musel udržovat „živý“ oheň, který byl zárukou, že je v kotli stále dostatečný tlak. Dále bylo třeba čistit rošt od popela a od přebytečné strusky. Pro představu, jak namáhavá byla práce topiče – za hodinu naházeli topič na 1 m² plochy roštu 400–600 kg uhlí. Voda pro lokomotivu musela být změkčována podle její tvrdosti. Budto se to dělalo ve vodárenském zařízení nebo topič sypal přímo do vody v tendru chemické přísady. Technologie obsluhy kotle a stroje byla samozřejmě také závislá na profilu tratě. Lokomotivní četa musela mimo obsluhu kotle a stroje také kontrolovat vodoznaky, manometry a rychloměr. Dále pak musela sledovat návěstidla a volnost tratě.

Škoda Plzeň ukončila výrobu parních lokomotiv v roce 1958, ČKD Praha pak v roce 1959. Na československých parních lokomotivách má velkou zásluhu významný český konstruktér Ing. Vojtěch Kryšpín (1876–1959). Ten byl také autorem československého systému značení lokomotiv.

V roce 1980 byl pravidelný parní provoz na ČSD oficiálně ukončen.



Lokomotiva 422.021

M 124.001 – Komarek

Výrobce – Ringhoffer Praha – Smíchov

**Parní vůz „Komarek“ M124.001**

Komarek vypadá na první pohled jako motorový vůz, ale je to vůz parní. Pro místní dráhy zajišťoval dodávky vozidel Zemský výbor Království českého. Ten objednal dva parní vozy systému Komárek pro trať Česká Lípa – Kamenický Šenov. Vozidla vyrobila vagónka Ringhoffer na pražském Smíchově v roce 1903. Provozovatelem obou vyrobených vozů byla Česká severní dráha. Vůz měl stojatý kotel a parní stroj měl dva válce. Vozy byly vybaveny brzdou sací a ruční. Strojovna s parním kotlem byla na jednom čele vozu. Vůz měl oddíl 2. a 3. třídy. Svoji provozní dráhu ukončil v roce 1947 na trati Opočno – Dobruška.

310.072 – Kafemlejnek

Výrobce – Lokomotivfabrik Krauss & Co v Linci

**Lokomotiva řady 97 kkStB, u ČSD 310.0**

Tuto lokomotivu vyrobila v roce 1899 firma Lokomotivfabrik Krauss & Co v Linci. Maximální rychlost je 40 km/h. V zásobníku měla 3 m³ vody a 1 m³ uhlí. Rošt má plochu 1,04 m². Parní stroj je dvouválcový. Od výrobce putoval stroj nejdříve k Rakouským státním drahám. V Československé republice pak jezdila u ČSD a později na vlečkách. V životopisu stroje se dočteme, že působila na Šumpersku a pak ve výtopně Vršovice – Nusle. Po opravě v Nymburce v roce 1935 byla předána na vlečku do Neratovic a nakonec do Kaznějova. Svoji provozní dráhu ukončila v roce 1967.

ČKD C 760/90 d – Kolbenka č. 5

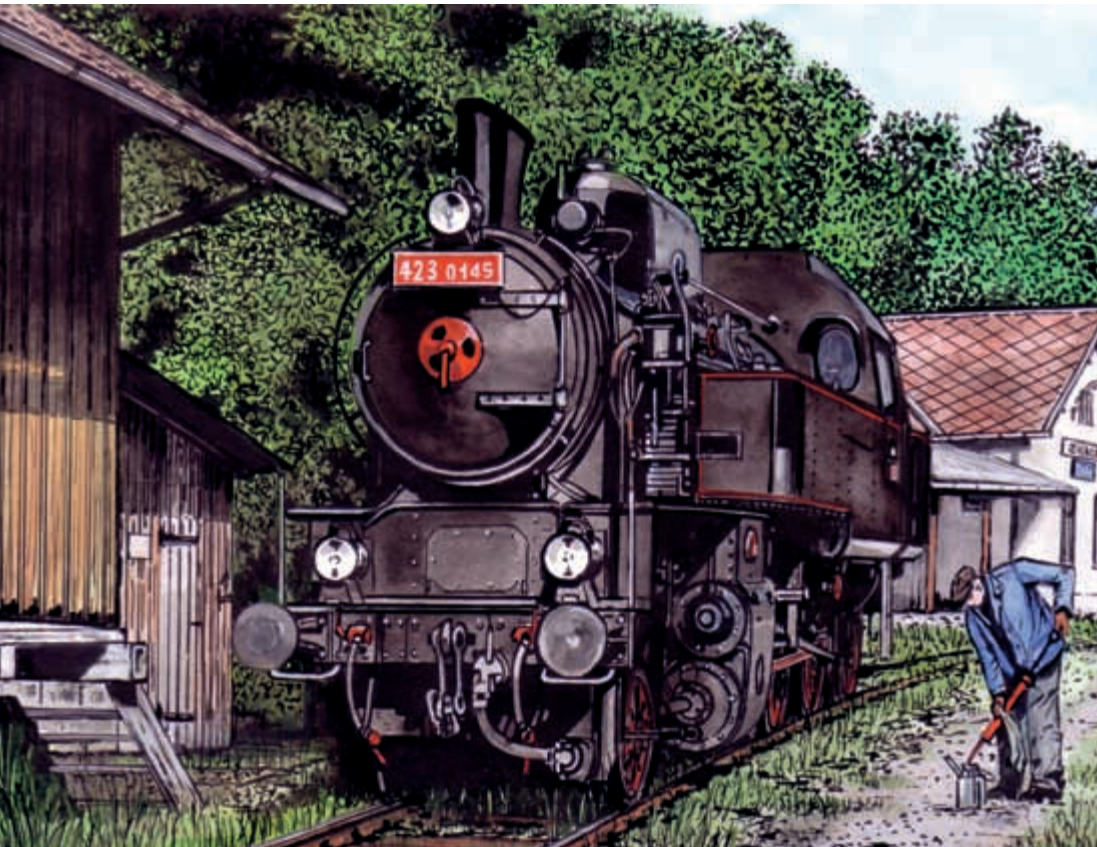
Výrobce – ČKD



Tento typ lokomotivy byl určen pro úzkorozchodné lesní železnice na Slovensku. Je to třínápravová lokomotiva z dílen ČKD, bylo vyrobeno celkem 16 kusů, z toho 6 ks jezdilo na slovenských lesních drahách. Patří k úspěšným parním lokomotivám tohoto typu. Lokomotiva je robustní a velmi výkonná. Její jízdni vlastnosti způsobovaly problémy při průjezdu oblouků, kterých bylo na lesních drahách mnoho. Také z hlediska sklonových poměrů na lesních železnicích bylo nutné dodržovat předepsanou rychlost. Dnes je lokomotiva na muzejní železnici v Čierném Balogu.

423.0145 – Velký Bejček

Výrobce – ČKD



V roce 1922 objednaly ČSD lokomotivy pro místní dráhy řady 423.0. Jejich dodávky probíhaly od roku 1922 do roku 1947. Lokomotivy vyráběla První českomoravská továrna na stroje v Praze, ŠKODA a Adamov. Cílem byla náhrada různorodého parku starších strojů. Maximální rychlost byla 50 km/h a výkon 530 kW. V roce 1938 bylo v souvislosti s odloučením Sudet předáno DR 52 lokomotiv. Na Slovensku pak MAV převzal 9 lokomotiv. Poslední byla z provozu vyřazena v roce 1980.

310.23 – Hrboun

Výrobce – PČM



Karl Gölsdorf (1861–1916) byl nejvýznamnějším rakouským konstruktérem. Je také autorem lokomotivní řady 310 z roku 1911. Byla to trojspěžní rychlíková lokomotiva se sdruženým čtyřválcovým parním strojem na předeřhátou páru. Patřila k velmi elegantním lokomotivám. Výroba této řady probíhala v letech 1911–1916 v rakouských a českých lokomotivkách. Celkem bylo vyrobeno 90 kusů. Po roce 1918 k ČSD přešlo 35 kusů, kde byly označeny řadou 375.0. Maximální rychlost měly stanovenou na 100 km/h a hmotnost na nápravu 15 tun. Zachována je 375.007 v Národním technickém muzeu v Praze a vyobrazená 310.23 v Rakousku.

Lokomotiva č. 1 – Mladějov

Výrobce – Krauss – Linz



Pro dovoz lupku (materiál pro výrobu šamotu) byla do Mladějovské šamotky zřízena železniční dráha spojující doly s továrnou. První vlaky s lupkem dorazily do Mladějova v roce 1920. Lokomotiva č. 1 byla vyrobena ve firmě Krauss – Linz v roce 1918 jako malá tříspřežní vojenská lokomotiva typu RIIIc, ale hned v roce 1920 byla přestavěna pro mladějovskou dráhu na výkonnější s podpůrným tendrem. Proto má lokomotiva takový netypický vzhled. Sloužila nepřetržitě až do roku 1991. Maximální rychlost 20 km/h, výkon 37 kW, hmotnost 14 t, min. poloměr oblouku 50 m, zásoba uhlí 1 m³ a zásoba vody 0,8 m³. Dnes je zde velmi navštěvovaná muzejní železnice – Mladějovská průmyslová dráha.

Lokomotiva 434.1100 – Čtyřkolák

Výrobce – ŠKODA Plzeň



Lokomotiva byla vyrobena v roce 1920 jako první lokomotiva ve Škodových závodech v Plzni s továrním číslem 1. Původně byla určena pro těžké nákladní vlaky, ale byla využívána i v osobní dopravě. Výkon 891 kW, maximální rychlost 60 km/h, hmotnost 68 tun, průměr hnacích dvojkolí 1 258 mm. Během provozu do roku 1945 se u lokomotiv měnilo výfukové zařízení za normalizované a baňaté komíny se měnily za litinové s korunkou a jiskrojemem, což vedlo ke zvýšení účinnosti až o 4 %. Lokomotiva 434.1100 (původní značení 270.300) byla z provozu vyřazena v roce 1968 v Košicích. Pak byla předána NTM v Praze jako exponát.

433.001 – Skaličák

Výrobce – ČKD Praha



Lokomotivy řady 433.0 vznikly modernizací řady 423.0. Šedesátikusová série byla určena pro provoz na vedlejších tratích s hmotností na nápravu 13 tun. Maximální rychlost byla 60 km/h, výkon 600 kW a hmotnost 73,7 tun. Celkem bylo vyrobeno 60 kusů. V provozu se velmi osvědčila. Přezdívku „Skaličák“ získali proto, že jezdily ve větším počtu na tratích bývalé Moravské západní dráhy mezi Prostějovem, Chornicí, Skalicí nad Svitavou a Třebovicemi v Čechách. Jejich provoz byl ukončen až po roce 1980.