

Zdůvodnění nákupu unikátního souboru 65 kusů historických kolejových vozidel a 2 kusů podvalníků od Českých drah a.s. pro Národní technické muzeum



V Praze dne 6.1.2021

Zpracoval Jan Müller, dokumentátor Železničního muzea Národního technického muzea

Příloha č. 5 – Zdůvodnění nákupu unikátního souboru 65 kusů historických kolejových vozidel a 2 kusů podvalníků

1)

historické označení	BN 60 výrobní číslo 3848
označení na vozidle	BN - 6
popis vozidla	motorová lokomotiva pro vlečky
výrobce a rok výr.	ČKD Praha (1956)
celková délka	5,47 m (2 nápravy)
hmotnost	11,5 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	72 600



BN60 výrobní číslo 3848 je motorová posunovací lokomotiva určená pro posun na železničních vlečkách s malou intenzitou provozu.

Dobou svého vzniku spadá tato lokomotiva do samých počátků výroby motorových lokomotiv u nás. První motorové lokomotivy se u nás sice objevily už za první republiky, ale nejde tu hovořit o výrobě lokomotiv, spíše jen o pokusech, experimentech a hledání cest.

Teprve až v padesátých letech přišlo ČKD Praha s typovou řadou malých motorových lokomotiv, které měly potenciál k hromadné výrobě. Šlo doslova o primitivní lokomotivy, které svými některými konstrukčními prvky prozrazovaly, že vznikly v době, kdy výroba parních lokomotiv ještě běžela na plné obrátky. Po parních lokomotivách zdědily budky strojvedoucího, nápravy spřažené spojnicemi a například i takový detail jako osvětlení.

Typová řada zahrnovala tři výkonové verze těchto lokomotiv. Jako první z nich byly vyrobeny v roce 1950 prototypy nejslabší verze s výkonem 40 koní. Pak se vyráběla nejsilnější lokomotiva o výkonu 100 koní a pak následovala výroba 70 kusů středních lokomotiv o výkonu 60 koní. Jednou z nich je právě lokomotiva vybraná pro sbírku.

Střední lokomotiva o výkonu 60 koní, tedy s označením BN60 se díky svému velkému počtu stala naší první hromadně (sériově) vyráběnou motorovou lokomotivou s normálním rozchodem. Proto je pro sbírku NTM zcela klíčová a ničím nezastupitelná, a je předurčená stát se jejím základním kamenem.

Dnes už žádná z verzí lokomotiv o výkonu 40 a 100 koní, tedy lokomotiv BN40 a BN100 neexistuje. Zato lokomotiv BN60 se dochovala ještě téměř celá desítka, z toho dokonce jedna ještě doposud slouží na vlečce. Dvě lokomotivy mají ve své sbírce ČD a zbylé jsou v soukromých sbírkách a muzeích.

Lokomotiva s výrobním číslem 3848 byla vyrobena v roce 1956 a sloužila tři desítky let na vlečce Škrobáren Brno. Pak byla poskytnuta ČSD a stala se pomníkem u vchodu do lokomotivního depa v Brně Maloměřicích, kde stála až do roku 2006, než byla vybrána pro sbírku NTM.

Pro svého vlastníka ČD je tato lokomotiva nadbytečná. Tato původem brněnská lokomotiva není bohužel v příliš dobrém stavu, ale je schopná renovace a v současnosti není alternativa pro získání vhodnějšího kusu.

2)

historické označení	TU47.017
označení na vozidle	705.917-3
popis vozidla	motorová lokomotiva pro úzkorozchodné tratě
výrobce a rok výr.	ČKD Praha (1958)
celková délka	12,69 t (4 nápravy)
hmotnost	31 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	169 283



Jde o úzkorozchodnou motorovou univerzální lokomotivu ČSD. O lokomotivu ze samých počátků motorizace u nás a typ, který vytlačil z našich úzkorozchodných tratí všechny parní lokomotivy a který je dodnes jediným typem jakékoli lokomotivy, kterým byl v poválečné době doplněn vozový park našich úzkorozchodek.

Úzkorozchodné dráhy začaly vznikat převážně až na konci devatenáctého století. Většinou se jednalo o dráhy lesní, důlní nebo obslužné v areálech průmyslových podniků. Existovalo ale i několik úzkorozchodných drah s veřejnou dopravou, které byly vlastně jen zmenšeninou běžných tratí. Takových tratí bylo po roce 1945 v Československu pět. Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň, Frýdlant v Čechách – Heřmanice, Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a na Slovensku Ružomberok – Korytnica. Na všech těchto tratích byl vozidlový park podudržovaný a zastaralý s vozidly z dob přelomu století. Proto bylo nutné ho zcela obměnit. Úzkorozchodné trati však byly v rámci železniční dopravy jako celku okrajovou záležitostí, a tak tato obměna probíhala pomalu a přednost měla výroba vozidel pro normální tratě.

Jako první při obnově přišly na řady lokomotivy. Prvních šest bylo dodáno už v roce 1954 a staly se tak vůbec prvními motorovými lokomotivami dodanými ČSD po válce. Další patnáctikusová dodávka pak byla v částečně modernizované verzi dodána v roce 1958. Dalších 45 těchto lokomotiv bylo vyvezeno do Sovětského svazu, kde některé sloužily na pionýrských železnicích.

Úkolem sbírky vozidel NTM je dokumentovat podobu a provoz všech železnic na našem území, tedy i tratí úzkokolejných. Zástupce vozidel z počátků vzniku úzkorozchodek a první poloviny minulého století máme. Z doby této celkové a zcela zásadní modernizace ani jedno.

Pro sbírku je lokomotiva TU47.0 tedy zcela zásadní, bez ní by nebylo možné modernizaci našich úzkorozchodek sbírkou dokumentačně podchytit. S jejím výběrem jsme měli ale potíže, je jich totiž nedostatek. Ke dnešnímu dni totiž tyto lokomotivy zajišťují provoz ještě na třech tratích a existuje jich, krom této z původního počtu 21 už jen 11 kusů. Dvě jsou ale na náhradní díly rozebrané vraky, jedna je vrak po těžké nehodě a jestli bude nakonec opravena není ještě rozhodnuto, pět jich bylo zcela zásadním způsobem modernizováno a modernizace šesté právě probíhá. Dvě jsou neprovozuschopné v muzejních sbírkách. Zbývá jen tato poslední, o kterou je velký zájem ze strany sběratelů. Žádná další už dostupná není.

3)

historické označení	T444.0101
označení na vozidle	725.101-0
popis vozidla	motorová lokomotiva pro vedlejší tratě
výrobce a rok výr.	Turčianské strojárne Martin (1964)
celková délka	12,64 m (4 nápravy)
hmotnost	53 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	786 500



Jde o motorovou univerzální lokomotivu pro lehkou traťovou službu a posun. Je konstrukcí ČKD Praha, ale výrobkem Turčianských strojírén v Martině, které tyto pražské lokomotivy vylepšily a vyráběly.

První motorové lokomotivy u nás začaly vznikat v padesátých letech. Kdy ještě nebylo zcela jasné, jakou koncepci lokomotiv zvolit. Obecně byly čtyři konstrukční směry principu fungování motorových lokomotiv, čtyři odlišné způsoby, jak přenést výkon motoru na kola lokomotivy. K tomu je podobně jako u auta zapotřebí převodovka, která bude zajišťovat při rozjezdu velkou sílu a za jízdy pak velkou rychlost.

První konstrukční princip je mechanický, stejný jako u zmiňovaného auta, druhý je hydrodynamický kde se využívá proudu kapaliny v převodovce, třetí hydrostatický, kde se využívá tlaku kapaliny, a čtvrtý, kde se využívá elektrického proudu a kde kola pohánějí elektromotory v podvozcích. Se všemi probíhaly zkoušky a hledalo se nejvýhodnější řešení.

Mezi prvními postavenými motorovými lokomotivami byly i dva prototypy řady T444.0, které ČKD uvedlo do provozu v roce 1958. Byly to lokomotivy s hydrodynamickým přenosem výkonu. Už první zkoušky měly doslova katastrofální výsledky a prototypy se ukázaly jako téměř nefunkční. Přesto nebyla jejich myšlenka zavržena. Lokomotivy převzaly Turčianské strojírny. Na konstrukci lokomotiv provedly úpravy a lokomotivy začaly vyrábět.

T444.0 z Turčianských strojírén byla velice zajímavou, leč kontroverzní lokomotivou. Přinesla mnoho nového. Některé prvky, jako například podvozky nebo kapotové provedení s věžovým stanovištěm strojvedoucího, byly výborné. Ale třeba použitý spalovací motor a jeho chlazení byly velkou slabinou.

Lokomotivy T444.0 se začaly sériově vyrábět v roce 1962 a výroba probíhala až do roku 1967. Za tu dobu bylo vyrobeno téměř 500 těchto lokomotiv v několika různých i pohledově odlišných provedeních. Asi polovina vyrobených lokomotiv byly dodána ČSD, zbytek produkce byl rozdělen mezi provozovatele vleček.

Mnoho lokomotiv T444.0 nepřežilo v provozu ani dvacet let. Jednou z nejdéle sloužících se stala tato, vybraná pro doplnění sbírky NTM, která byla ale už od počátku devadesátých let více než provozním strojem železniční dopravy, technickým unikátem opatřovaným pro budoucí generace a sloužícím k provozu vlaků železniční nostalgie a pro potřeby filmařů. Jako zástupce technicky významných vozidel ČSD byla vybrána do souboru, který byl v roce 2002 celý zapsán do seznamu kulturních památek ČR.

Sbírku NTM tato lokomotiva doplní jako příklad jednoho z technických směrů konstrukce motorových lokomotiv. Směru, který byl jinde ve světě úspěšný, ale u nás se šířeji neujal.

Lokomotiv řady T444.0 všech možných výrobních verzí v ČR existuje ještě kolem deseti kusů v různém technickém stavu. Od vraků až po provozní exponáty, například ČD muzea v Lužné u Rakovníka nebo Zubrnické museální železnice. Žádný z těchto strojů již od konce devadesátých let není využíván pro službu v železniční dopravě. Žádný jiný z kompletních strojů v dobrém stavu, krom tohoto, však není pro sbírku reálně získatelný. Tento je navíc cenný tím, že jde na rozdíl od většiny dochovaných o stroj z nejstaršího období výroby z roku 1964, a tedy v jedné z nejpůvodnějších verzí.

4)

historické označení	T435.0087
označení na vozidle	720.087-6
popis vozidla	motorová lokomotiva - prototyp
výrobce a rok výr.	ČKD Praha (1960)
celková délka	12,56 m (4 nápravy)
hmotnost	58 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	1 452 000



Jde o prototyp. Původně sériovou motorovou univerzální lokomotivu ČKD pro lehkou traťovou službu i posun na vlečkách s intenzivním provozem, která byla přímo ve výrobním závodě vyčleněna pro odzkoušení úplně nového typu podvozků z kyvnými rameny.

První motorové lokomotivy u nás začaly vznikat v padesátých letech. Kdy ještě nebylo zcela jasné, jaká technická řešení budou pro provoz nejlepší. Proto byly první čtyřnápravové motorové lokomotivy posazeny na podvozky tzv. „pensylvánského“ typu, který byl používán na našich železnicích už od třicátých let. Tento podvozek, ale nebyl pro těžké lokomotivy vhodný, a tak se hledala jiná cesta, až vznikl nápad přepracovat koncepci již zkušenoého podvozku s kyvnými rameny, který byl použit už dříve a vznikl zcela unikátní široce využitelný tzv. „kývačkový“ podvozek.

Pro odzkoušení nového podvozku byla vybrána lokomotiva T435.0087, která byla zrovna ve výrobě. Aby mohly být podvozky v provozu odzkoušeny co nejlépe, a i ve vyšších rychlostech, byla tato lokomotiva upravena. Byl jí zvýšen výkon motoru, upravena brzda a zvýšena rychlost z původních 60 na 80 km/h. Lokomotiva pak byla používána v osobní dopravě, kde vozila i lehké rychlíky na vedlejších tratích.

Nový podvozek se velmi osvědčil. Oproti původním podvozkům měl o tolik výrazně lepší chodové vlastnosti, že jeho výroba začala téměř okamžitě. Od té doby už naši výrobci používaly pro čtyřnápravové lokomotivy jen tyto podvozky. Dohromady byly použity u několika tisíc čtyřnápravových lokomotiv, a ještě také u mnoha traťových mechanismů. Dodnes se s nimi můžeme potkávat běžně v provozu.

Lokomotiva T435.0087 má podvozky prototypové. Je na nich velice dobře znát, že byly vyrobeny ručně, jen z rovných dílů plechů svařené doslova na koleně ve vývojové dílně. Sériové podvozky už byly svařovány z předlisovaných dílů a jejich vzhled je o mnoho dokonalejší.

Tato lokomotiva byla oproti ostatním své řady vždy výjimečná a v provozu u ČD dosloužila jako jedna z úplně posledních. Často byla před vyřazením z provozu vystavována na výstavách lokomotiv a několikrát jela i v čele zvláštních vlaků pro fanoušky železnic. Dnes je jedinečným příkladem vývoje konkrétního technického řešení a svědkem počátků výroby motorových lokomotiv u nás. Bude významným obohacením naší sbírky vozidel o vozidlo technicky doslova přelomové, které ovlivnilo konstrukci našich vozidel na celé desítky let.

5)

historické označení	T466.0057
označení na vozidle	735.057-2
popis vozidla	motorová lokomotiva univerzální
výrobce a rok výr.	Turčianské strojárne Martin (1975)
celková délka	14,18 m (4 nápravy)
hmotnost	60 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	726 000



Jde o motorovou univerzální lokomotivu pro lehčí traťovou službu s konstrukční rychlostí 90 km/h. Je výrobkem Turčianských strojír v Martině, které tyto lokomotivy vyráběly v letech 1972-1979.

Tato motorová lokomotiva byla technicky značně odlišná od všech ostatních motorových lokomotiv ČSD. Bylo to tím, že i její výrobce byl odlišný, který zvolil také odlišný přístup ke konstrukci některých částí lokomotivy. Některé však převzal. Nejvýraznější odlišností této lokomotivy od všech, byl použitý hnací motor, a tím byl dvanáctiválcový přeplňovaný komůrkový diesel vyráběný v licenci francouzské firmy Pielstick.

Lokomotivy řady T466.0 měly ambice nahradit poslední parní lokomotivy. Ty byly elektrickými a těžkými motorovými lokomotivami už od šedesátých let postupně vytlačovány z hlavních tratí na tratě vedlejší, kde měly dosloužit. A právě na vedlejších tratích měly začít dominovat nové slovenské lokomotivy T466.0, a parní lokomotivy tady nahradit. Tento záměr se částečně podařil, ale ne úplně. Lokomotiv T466.0 bylo ČSD dodáno sice ohromné množství, 299 kusů, ale nestačilo to. Úplně poslední parní lokomotivy nahradil až technický parametry podobný typ motorové lokomotivy z ČKD. I tak je tato lokomotiva pro dokumentaci železniční historie velmi důležitá.

Lokomotivy T466.0 byly oblíbené a v provozu se osvědčily. Díky u nás neobvyklému motoru však špatně v zimních měsících startovaly a měly vyšší spotřebu. To a jejich technická odlišnost, včetně potřeby zcela odlišných náhradních dílů, rozhodly o jejich předčasném vyřazení z provozu, když na vedlejších tratích v devadesátých letech radikálně poklesly výkony a doprava přešla na silnici.

Úkolem sbírky je vedle nejtypičtějších a dobu dokumentujících vozidel také podchytit nejvýznačnější konstrukce našich výrobců. Byť jde v tomto případě už o výrobce zahraničního, tak v době Československa to byl výrobce tuzemský. Proto bude lokomotiva ve sbírce jednak zastupovat běžnou podobu provozu v přelomové době konce parní éry ale také jednoho z méně známých, přesto významných výrobců železničních vozidel.

Poslední lokomotivy T466.0 dosloužily v roce 2002 a dodnes krom této v ČR existují jen čtyři další. Tři mají ČD, jednu provozují na historických a propagačních vlcích, druhá je vystavena jako neprovozní v ČD muzeu v Lužné u Rakovníka a třetí je na náhradní díly rozebraný vrak před likvidací. Poslední z existujících je jednou z pěti lokomotiv této řady dodaných mimo ČSD pro posun na vlečkách. Je provozní v soukromé sbírce a slouží k firemní prezentaci a vlakům zážitkové turistiky.

Žádnou z dalších dochovaných lokomotiv této řady není reálné získat, a tak je tato jediným možným kandidátem pro doplnění sbírky NTM. Pro sbírku byla vybrána už v roce 2006, v době, kdy ČD hromadně šrotovaly poslední už vyřazené stroje této řady.

6)

historické označení	T478.3016
označení na vozidle	753.016-5
popis vozidla	motorová lok. pro osobní vlaky a rychlíky
výrobce a rok výr.	ČKD Praha (1971)
celková délka	16,54 m (4 nápravy)
hmotnost	64 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	1 452 000



Jde o motorovou univerzální lokomotivu pro středně těžkou traťovou službu. Svou konstrukční rychlostí 100 km/h a výkonem 1325 kW se dobře uplatnila stejně v čele rychlíků i těžkých nákladních vlaků. Je výrobkem ČKD Praha, které tyto lokomotivy vyrábělo v letech 1972-1977 výhradně pro ČSD a dodalo jich ohromné množství, celkem 408 kusů. Tím se tato lokomotiva stala jednou z nejpočetnějších v historii našich železnic a tím pádem ve sbírce železničních vozidel bude zástupcem jednoho z nejtypičtějších vozidel své éry.

Lokomotivy této řady většinou dosluhovaly ve druhé polovině devadesátých let. Poté nebyly jako poměrně nové rušeny, ale více, či méně modernizovány a v modernizovaných provedeních slouží dodnes. Jen malé množství lokomotiv, u kterých modernizace neproběhla bylo rušeno a likvidováno teprve v nedávné době. Šlo však už o dlouhodobě odstavené vraky sloužící jako zdroje náhradních dílů.

Tento konkrétní stroj byl pro rozšíření sbírky NTM vybrán již v roce 2006, kdy bylo odstavených lokomotiv této řady ještě značné množství. Cílem výběru bylo najít stroj bez znehodnocujících modernizací, z prvních let výroby a v co nejlepším technickém stavu. Už tehdy nebyla žádná taková lokomotiva provozuschopná a byla vybrána tato, která byla v nejlepším technickém stavu ze všech.

Dnes je tato lokomotiva jedinečným zástupcem své řady. Díky svému stáří a původnosti. Ve sbírce bude zástupcem jednoho ze zcela klíčových typů motorových lokomotiv sedmdesátých až devadesátých let, který se svou početností a šíří uplatnění stal jedním ze základních pilířů provozu ČSD.

Pro sbírku bude významná jako zástupce jednoho z nejpočetnějších a pro svou dobu nejtypičtějších lokomotiv. Bude významná také jako příklad jednoho z nehodnotnějších designových řešení v železniční dopravě.

7)

historické označení	T669.0069
označení na vozidle	770.069-3
popis vozidla	motorová lokomotiva pro těžký posun
výrobce a rok výr.	SMZ Dubnica nad Váhom (1968)
celková délka	17,24 m (6 náprav)
hmotnost	109 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	1 452 000



Lokomotiva tohoto typu byla postavena podle požadavků Sovětského zákazníka jako lokomotiva pro těžký posun a přetahy v nákladní dopravě.

Je to velice mohutná, ale jednoduchá šestínápravová motorová lokomotiva kapotového uspořádání s jednou kabinou posazenou blízko zadního čela. Je poháněna šestiválcovým přeplňovaným pomaluběžným stojatým dieselem s vrtáním účtyhodných 310 mm. Má elektrický přenos výkonu a poháněné všechny nápravy.

První tři prototypy byly vyrobeny v roce 1963, z toho dva do šly do Sovětského svazu a třetí převzaly ČSD. A osvědčily se. Sovětský zákazník hned objednal výrobu. Ta začala už v roce 1964 a trvala neuvěřitelných 31 let až do roku 1995, kdy byly dodány poslední lokomotivy této řady už samostatně Ukrajině. Za tři desítky let bylo vyrobeno přes osm tisíc

těchto lokomotiv, čímž se staly jedněmi z nejpočetnějších lokomotiv na světě. Byly nakonec vyráběny nejen v ČKD, ale část produkce byla ze Slovenských metalurgických závodů v Dubnici nad Váhom, kde byly vyrobeny všechny lokomotivy pro ČSD vyjma prototypu.

Lokomotivy T669.0, obecně zvané Čmelák, podle označení Sovětských železnic „ЧМЕЗ“ vynikly svou výjimečnou spolehlivostí, která vycházela z jednoduchosti, a svým širokým uplatněním. Lokomotivy byly bez větších problémů schopny jezdit ve vyprahlých pouštích stejně dobře, jako v mrazech za polárním kruhem. Není divu, že o ně projevily zájem i železnice jiných zemí, a tak se „ČMEláky“ brzo rozjely i po tratích v Sýrii, Indii, Iráku, Polsku a Albánii.

To vše by už bohatě stačilo na to, aby jeden zástupce této lokomotivní řady, nejpočetnější lokomotivy světa naší výroby, dostal své místo ve sbírce NTM.

Tato lokomotiva je pro sbírku významná i jako zástupce jedné z nejdéle sloužících a nejpočetnějších motorových lokomotiv. ČSD do svého lokomotivního parku zařadily 317 těchto lokomotiv a desítky dalších jich sloužily na vlečkách dolů, elektráren a železáren. A slouží dodnes, byť už jen v malém počtu a většinou u soukromých dopravců. U společnosti ČD Cargo dosluhují poslední dvě. U ČD u osobní dopravy je stále ještě jedna záložní. Všechny tři jsou to ale lokomotivy z pozdějších období výroby, které byly oproti původním částečně modernizované.

Pro sbírku byl už v roce 2006 vybrán z provozu právě odstavený stroj T669.0069 z jednoho z nejstarších roků výroby a nejstaršího dostupného provedení, který je ve zcela kompletním, byť provozem značně opotřebovaném stavu. Žádná z dnes provozovaných mladších lokomotiv této řady by už nebyla vhodnějším kandidátem pro zařazení do sbírky. Historicky významnější je jen třetí prototyp lokomotivy z roku 1963, který je ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka, který je ale základním pilířem tamní sbírky a není reálně získatelný.

8)

historické označení	E422.0002
označení na vozidle	100.002-5
popis vozidla	elektrická lok. pro napájecí soustavu 1,5kV=
výrobce a rok výr.	Škoda Plzeň (1957)
celková délka	12,94 m (4 nápravy)
hmotnost	35 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	191 126



Tato lokomotiva je jedinou elektrickou lokomotivou v celé historii železnic Československa, která byla vyrobena pro provoz na vedlejších tratích, tedy lokálkách.

Její vznik je nerozlučně spjat s výstavbou přehrady Lipno. Pro dopravu stavebního materiálu na výstavbu této přehrady měla být klíčová místní železniční trať. Ta však na ohromný nárůst přeprav nebyla připravena a musela být teprve v průběhu stavby přehrady modernizována. Totéž platilo i o lokomotivách. Pro dopravu na této trati musely být zkonstruovány úplně nové. Ty vyrobila Škoda Plzeň v počtu pouhých čtyř kusů. Byly přímo na míru ušité pro tuto trať a koncepčně zcela odlišné od všeho, co kdy po našich tratích jezdilo. Byly to malé a lehké lokomotivy určené pro provoz na tratích se stejnosměrnou napětí 1,5 kV a měly třeba jako jediné elektrické lokomotivy i služební oddíl, který sloužil jako úřadovna vlakvedoucího i k přepravám služebních zásilek. Ve vlacích, které tyto lokomotivy vozily tak nemusely být služební vozy.

Tato lokomotiva není jedinou dochovanou. Ze čtyř vyrobených se dochovaly krom této ještě další dvě. Ty jsou ve sbírce ČD muzea a po náročné renovaci jezdí s historickými vlaky na památkově chráněné trati Tábor – Bečyně. Nejsou tedy pro případné získání do sbírky ani výhledově k dispozici. Přitom je tato lokomotiva pro sbírku NTM zcela klíčová. Teprve s ní se totiž stane stávající kolekce elektrických lokomotiv pro stejnosměrnou napětí 1,5 kV v naší sbírce ucelenou. Zároveň bude sbírka obohacena o technicky unikátní stroj.

9)

historické označení	E469.1017
označení na vozidle	121.017-8
popis vozidla	elektrická lok. pro nákladní vlaky (3kv=)
výrobce a rok výr.	Škoda Plzeň (1960)
celková délka	16,14 m (4 nápravy)
hmotnost	84 t
Cena (posudek) Kč vč. DPH	2 057 000



Tato lokomotiva je první poválečnou elektrickou lokomotivou ČSD určenou jen pro nákladní dopravu. Do té doby byly lokomotivy převážně konstruovány jako univerzální, což se v průběhu prvních let elektrického provozu ukázalo jako technicky nevhodné. Proto vznikl tento typ, který vyrobila Škoda Plzeň v roce 1960 v počtu 85 kusů. Tyto lokomotivy pak sloužily v těžké nákladní dopravě v čele vlaků až 2600 tun těžkých, a to až do roku 2012, kdy byla z provozu odstavena poslední z nich. Byly relativně pomalé a na dnešní dobu málo výkonné, ale vždy až neuvěřitelně spolehlivé a snášely velmi dobře špatné zacházení a hlavně přetěžování, takže byly schopné podávat skoro stejné výkony jako dnešní moderní lokomotivy.

Tato konkrétní lokomotiva s pořadovým číslem 17 byla mezi ostatními svého typu výjimečná, a proto byla pro rozšíření sbírky vybrána už v roce 2006, kdy bylo v provozu ještě mnoho dalších lokomotiv tohoto typu. Hned z výroby byla tato lokomotiva jako jediná opatřena velice zajímavým modrostříbrným nátěrem, se kterým rovnou z výrobní linky odjela na strojírenský veletrh do Brna. I poté měla výjimečný osud jezdila po nějakou dobu v postrkové službě a zachoval se na ní jako na jediné lokomotivě v ČR automatický vyvážovač, který lokomotivě umožnil se od vlaku odpojovat za jízdy. Další výjimečnost pak přišla až na samém konci jejího provozu, kdy byla na čas pro nedostatek jiných lokomotiv převedena do osobní dopravy. A tak se tato letitá nákladní lokomotiva ocitla i v čele rychlíků. Dokonce se v čele rychlíku objevila i v Praze na hlavním nádraží, v době, kdy už většina jejích sester byla sešrotována.

Tato lokomotiva je zástupkyní velmi významného typu, který má své místo ve sbírce, je kompletní a technicky provozuschopná, byť na pohled velice ošuntělá, a je jedinečná svým příběhem. Další lokomotiva této řady je ve sbírce ČD muzea, jedná se však jen o neúplný skelet umístěný na pomník před depem. Další stroj má společnost ČD Cargo, jde o léta odstavenou nekompletní lokomotivu používanou jako zdroj náhradních dílů na lokomotivy, které se dostaly po vyřazení k soukromým dopravcům. Těch je celkem devět, ale už nejsou zdaleka v původním stavu, ale byly různě modernizovány nebo upraveny pro provoz v Polsku. Proto se k muzejnímu zachování nehodí.

10)

historické označení	E669.0002
označení na vozidle	180.002-8
popis vozidla	elektrická lok. - prototyp (3kv=)
výrobce a rok výr.	Škoda Plzeň (1958)
celková délka	18,8 m (6 náprav)
hmotnost	119 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	2 178 000



Tato lokomotiva je původně prvním prototypem naší úplně první elektrické rychlíkové lokomotivy, která se později stala prototypem těžké nákladní lokomotivy.

Byla vyrobena v plzeňské Škodovce v roce 1958 jako první ze čtyř prototypů rychlíkové lokomotivy s označením E698.001. První dva prototypy byly dodány ČSD a druhé dva Sovětskému svazu. V našich podmínkách se ale neosvědčily. Jejich maximální rychlost 120 km/h a na svou dobu ohromný výkon přes 3000 kW se nedaly v podmínkách

tehdejších ČSD v osobní dopravě uplatnit. A tak vznikl nápad, lokomotivu zpřevodovat do pomala a vyzkoušet ji jako těžkou nákladní. Ve své nové roli se osvědčila skvěle. Nakonec na ní byly ještě dosazeny podvozky nové koncepce a z výroby měla i první prototyp nové brzdy DAKO, která se dnes užívá masivně na tisícovkách později vyrobených vozidel. Tato samotná lokomotiva už s označením E669.0002 nákladní lokomotivy se pak stala základem celé typové řady nákladních lokomotiv, které Škoda Plzeň po stovkách dodávala ČSD i exportovala.

Význam této technicky přelomové lokomotivy byl doceněn v roce 2002, kdy byla vybrána do souboru významných vozidel ČD a jako součást tohoto souboru prohlášena kulturní památkou.

Dnes je lokomotiva ve velice dobrém stavu a je technicky provozuschopná. Ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka se dochoval i druhý prototyp, který ale neprošel tolika zkouškami nových celků a nestal se zdaleka tak významným pro vývoj nových kolejových vozidel, a nemá tedy ani takový význam pro dokumentaci historie železnic jako E669.0002.

11)

historické označení	EM475.1025 + N475.1026 + EM475.1026
označení na vozidle	451.025-1 + 051.026-3 + 451.026-9
popis vozidla	elektr. jednotka pro příměstskou dopravu
výrobce a rok výr.	vagonka Studénka (1965)
celková délka	72,6 m (4 + 4 + 4 náprav)
hmotnost	148 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	2 299 000



Jde o elektrickou motorovou jednotku určenou pro osobní vlaky na hlavních tratích a zejména pro příměstskou dopravu. Jejím výrobcem je vagonka Studénka. Tyto jednotky dodávala ČSD od roku 1964 a celkem jich ve dvou mírně odlišných provedeních dodala 62.

Na svou dobu byly tyto jednotky neobyčejně pokrokové a jejich nasazení do provozu znamenalo víc než nasazení známých Pendolin o několik desítek let později. Tyto jednotky byly a nezvykle rychlé, nízkopodlažní, s centrálně otvíranými a zavíranými širokými dveřmi, které umožňovaly rychlý nástup a výstup velkého počtu cestujících, ale také třeba převážení dětských kočárků. Měly velká okna, zcela nové zářivkové osvětlení, výkonné elektrické topení, pohodlná sedadla a zcela omyvatelný interiér s tehdy módním umakartovým obložením stěn.

Skříň těchto vozů byly bezrámové, svařené jen z plechů a plechových výlisků a byly tedy lehké, a i na dnešní dobu opatřené nevídaným designem. Spojovaly se do dvojic nebo trojic pomocí další nevídané novinky, automatických spřáhel.

Tyto jednotky měly výrobcem předpokládanou životnost, zejména kvůli velice lehké vozové skříni, jen patnáct let. Nakonec v provozu vydržely neuvěřitelných 54 let. Tou poslední, která odvezla za přítomnosti mnoha médií poslední vlak své éry, je právě tato. A byla tou nejdéle sloužící jednotkou ze všech. Druhý den po oficiálním ukončení provozu své řady ještě vlastní silou odjela do depozitáře plně obsazená obdivovateli a fanoušky železnice jako zvláštní rychlík.

Dnes je tato jednotka technicky provozuschopná a na svůj věk v dobrém stavu. Je jednou ze dvou existujících. Tou druhou je o rok mladší jednotka ze sbírky muzea ČD, která je svým majitelem využívána k propagačním jízdám nebo při oslavách výročí tratí.

Každá z těchto dvou existujících jednotek je však jiné série a navzájem se částečně odlišují. Už v roce 2009, kdy byla tato jednotka pro rozšíření sbírky NTM vybírána, byla dohoda, že ČD a NTM zachovají po jedné z těchto legend, ale jejich jednotliví zástupci byli zvoleni z rozdílných provedení. Oba vybraní zástupci pak jako poslední své řady prošli ještě dílenskou opravou, při které dostali nátěry, s jakými vyjeli z výroby. U každé z nich je ale tento nátěr úplně jiný.

12)

historické označení	M220.104
označení na vozidle	35600
popis vozidla	motorový vůz
výrobce a rok výr.	vagonka Česká Lípa (1927)
celková délka	17,1 m (4 nápravy)
hmotnost	26 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	141 979



Tento motorový vůz je sice jen torzem, ale velmi významným. Býval jedním z úplně prvních průkopníků motorizace našich železnic a úplně prvním motorovým vozidlem u nás, které bylo vyráběno, a nebylo jen prototypem.

Tento motorový vůz vyrobila v roce 1927 vagonka v České Lípě v licenci německé firmy Deutsche Werke A.G. Kiel jen pouhé dva roky poté, co na naše koleje vyjel úplně první pokusný motorový vůz se spalovacím motorem v historii.

Tento motorový vůz byl poháněn benzinovým motorem s nepatrným výkonem pouhých 110 kW (tedy jen o málo více než pět automobilů Trabant), měl mechanickou čtyřstupňovou převodovku a měl 86 míst k sezení. Maximální rychlost, kterou byl schopen vyvinout, byla 48 km/h. I přes tyto technické údaje se v provozu osvědčil a jeho výroba dosáhla celkem pěti kusů. Velmi rychle ale zastaral, protože novinka zvaná spalovací motor procházela doslova překotným vývojem, takže motorové vozidlo kolem 5 až 7 let staré bylo v té době už veteránem.

Tento vůz se v provozu udržel na svou dobu rekordních 11 let. Pak byl přestavěn na pojízdnou učebnu řidičů motorových vozů a v šedesátých letech znovu na „Propagační náborový vůz ČSD“. Nakonec se stal dílnou údržby a příručním skladem náhradních dílů v depu v České Třebové.

Dnes je tento vůz jediným v bývalém Československu dochovaným svědkem úplných počátků motorizace ČSD. Proto je pro sbírku kolejových vozidel velice cenný a nenahraditelný, byť se dochoval ve stavu po mnoha úpravách.

Cenný je také i z dalšího důvodu. Je prvním vyráběným vozidlem u nás s celokovovou vozovou skříní. A tedy příkladem první, sice ještě primitivní, ale ve své době radikálně nové a moderní konstrukce, která zcela radikálně zvýšila bezpečnost cestování po železnici.

13)

historické označení	M152.0032
označení na vozidle	810.032-3
popis vozidla	motorový vůz pro vedlejší tratě
výrobce a rok výr.	vagonka Studénka (1976)
celková délka	13,97 m (2 nápravy)
hmotnost	19,5 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	1 089 000



Jde o dvounápravový lehký motorový vůz pro osobní vlaky na vedlejších tratích. Výrobce je vagonka Studénka. Tyto motorové vozy dodávala ČSD v letech 1973-1984 a celkem jich dodala neuvěřitelné množství, 680 kusů. Tím se tento motorový vůz stal zdaleka nejpočetnějším v historii našich železnic. Dalších více jak sto pak bylo ještě dodáno do Maďarska. Spolu s motorovými byly dodávány ve velkém množství i vzhledově stejné přípojné vozy.

Konstrukčně jde o vozidla velice originální, která v provozu předčila očekávání konstruktérů i provozovatelů. Hlavním úkolem výrobce bylo vytvořit levné vozidlo, jednoduché na údržbu a levné na provoz, které mělo nahradit veškerá starší vozidla na vedlejších a krátkých tratích, kde se předpokládalo, že průměrná doba cesty jednoho cestujícího bude v průměru asi 20 minut. Proto byl interiér poměrně málo komfortní, jednoduchý a hodně prostorný.

Ačkoli plánovaná životnost těchto vozů už dávno uplynula, jsou ve velkém počtu v provozu dodnes, a dodnes za ně není plnohodnotná náhrada. Proto se už před cca patnácti lety přikročilo k různě rozsáhlým modernizacím těchto vozů, které pokračují v různých vlnách dodnes. Dnes už v původním stavu žádný z vozů této řady není. Každý byl nějak modernizován. Dokonce i prototyp zařazený do sbírky ČD muzea v Lužné.

Motorový vůz řady M152.0, ač se to původně rozhodně neplánovalo, se stal doslova legendou. A to jak díky své početnosti, a tím i všudypřítomnosti, ale také svou životností. V železniční historii zanechal tak ohromnou stopu, že nesmí být sbírkou NTM opomenut.

Pro doplnění sbírky bylo nutné najít vůz, který by pocházel nejlépe z počátku výroby, byl v co nejpůvodnějším stavu a pokud možno i v uspokojivém technickém stavu, a to hlavně co se týče koroze nebo mechanického poškození skříně. Většina vozů má totiž za sebou mnoho drobných nehod, jako jsou najetí do vyvrácených stromů nebo střety na přejezdech.

V roce 2017 byl takový vůz vybrán z posledních čtyř vhodných. Krátce nato se na přejezdu střetl s kamionem a byl pro účely sbírky znehodnocen. Okamžitě byl vybrán náhradník, který je dnes už jediným vozem splňujícím původní podmínky výběru. Každý jiný vůz z existujících by byl pro sbírku citelně méně hodnotný.

14)

historické označení	M240.0046
označení na vozidle	820.046-1
popis vozidla	motorový vůz pro osobní vlaky
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1964)
celková délka	18,5 m (4 nápravy)
hmotnost	30,8 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	326 700



Jde o čtyřnápravový lehký motorový vůz pro osobní vlaky. Výrobce je vagónka Studénka. Tyto motorové vozy dodávala ČSD v letech 1959-1964 a celkem jich dodala 122 kusů.

Na svou dobu byly velice moderní a cestujícím poskytovaly do té doby nevídaný komfort. Měly velká okna, zcela nové zářivkové osvětlení, výkonné topení, pohodlná sedadla a zcela omyvatelný interiér s tehdy módním umakartovým obložením stěn.

Skříně těchto vozů byly bezrámové, svařené jen z plechů a plechových výlisků a byly tedy lehké, a opatřené originálním designem. Vozy byly poháněné vzduchem chlazenými, přeplňovanými motory Tatra a měly hydrodynamické trakční převodovky. Novinkou bylo použití pryžových bloků pro vypružení náprav a elektromagnetické kolejové brzdy.

K těmto motorovým vozům byly dodávány dva typy vzhledově sladěných přípojných vozů.

Vozy této řady dosloužily v pravidelném provozu v roce 2002, pak byly ještě některé krátce vedeny jako záložní. Byly velice oblíbené, a to nejen mezi cestujícími, ale i mezi železničáři. Není proto divu, že se jich krom této zachovalo ještě dalších osm. Z toho je jeden vážně poškozený a bude patrně sešrotován. Další je po celkové náročné renovaci, dva se momentálně renovují a další tři jsou provozovány. Pět je v majetku muzea ČD a tři v soukromých sbírkách. Žádný další, vyjma toho poškozeného, však není reálně získatelný.

15)

historické označení	M262.012
označení na vozidle	830.012-1
popis vozidla	motorový vůz pro osobní vlaky a rychlíky
výrobce a rok výr.	Královopolská strojírna Brno (1950)
celková délka	21,2 m (4 nápravy)
hmotnost	42,5 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	484 000



Jde o čtyřnápravový motorový vůz ČSD pro osobní vlaky a rychlíky. Výrobce tohoto je Královopolská strojírna v Brně, dalších sérií pak vagonka Studénka. Na výrobě se však podílelo i ČKD Praha, které dodávalo motory, ale například i Tatra Smíchov, která vyráběla podvozky. Tyto motorové vozy byly ČSD dodávány v letech 1949-1953 a v inovovaném provedení, které by se dalo považovat za samostatný typ, pak v letech 1958-1960. Celkem jich bylo dodáno 238 kusů.

Ve své době nebyly tyto vozy ničím přelomově novým. Hlavním úkolem jejich dodávek bylo doplnit početní stav vozidel jejich kategorie. Proto konstruktéři vycházeli většinou z již osvědčených prvků a snažili se o co nejjednodušší konstrukci. Jedinou podstatnou novinkou byly podvozky a vedení jejich dvojkolí pomocí ojníček.

Motorový vůz neměl v době svého vzniku moc ambicí stát se něčím výjimečným, ale čas ukázal pravou hodnotu tohoto stroje. Konstrukční jednoduchost a sázka na již osvědčené prvky daly tomuto vozu do vínku jednu velice cennou vlastnost, a tou byla spolehlivost. A když se ke spolehlivosti přidala široká provozní upotřebitelnost, zrodila se doslova dlouhověká legenda, která vozila celé generace cestujících. Poslední vůz řady M262.0 dosloužil až v roce 2009 s výstižným nápisem na čele „Nesmrtelná teta“.

Po celých šedesát let byl tento typ motorového vozu součástí provozu na našich tratích, tím se stal jednoznačným kandidátem pro rozšíření sbírky. Už v roce 2006 byl z tehdy právě ČD vyřazovaných vozů vybrán tento z počátku roku 1950. Byl sice už neprovozní, ale zcela kompletní a po drobných opravách laku a interiéru vystavitelný. Navíc se už v té době jednalo o nejstarší kompletně dochovaný (existuje vrak ještě staršího vozu) vůz své řady z úplně první výrobní série.

Z první výrobní a pro dokumentaci vývoje pro sbírku nejhodnotnější série už v ČR existují jen tři další stroje. Jeden již zmíněný vrak v soukromé sbírce a dva ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka, z toho jeden je po remotorizaci. Oba jsou provozovány v historických vlacích a jejich získání není reálné. Další dva jsou po renovaci základními kameny sbírky muzea Železnic Slovenskej republiky v Bratislavě.

16)

historické označení	M262.0187
označení na vozidle	831.187-0
popis vozidla	motorový vůz pro osobní vlaky a rychlíky
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1959)
celková délka	21,24 m (4 nápravy)
hmotnost	46,2 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	544 500



Jde o čtyřnápravový motorový vůz ČSD pro osobní vlaky a rychlíky. Výrobce byla zprvu Královopolská strojírna v Brně, dalších sérií pak vagonka Studénka. Na výrobě se však podílelo i ČKD Praha, které dodávalo motory, ale například i Tatra Smíchov, která vyráběla podvozky. Tyto motorové vozy byly ČSD dodávány v letech 1949-1953 a v inovovaném provedení, které by se dalo považovat za samostatný typ pak v letech 1958-1960. Celkem jich bylo dodáno 238 kusů.

Ve své době nebyly tyto vozy ničím přelomově novým. Hlavním úkolem jejich dodávek bylo rozšířit početní stav vozidel jejich kategorie. Proto konstruktéři vycházeli většinou z již osvědčených prvků a snažili se o co nejjednodušší konstrukci. Jedinou podstatnou novinkou byly podvozky a vedení jejich dvojkolí pomocí ojníček.

Motorový vůz neměl v době svého vzniku moc ambicí stát se něčím výjimečným, ale čas ukázal pravou hodnotu tohoto stroje. Konstruktérská jednoduchost a sázka na již osvědčené prvky daly tomuto vozu do vínku jednu velice cennou vlastnost, a tou byla spolehlivost.

Už v sedmdesátých letech se ČSD začaly poohlížet po náhradě za stárnoucí vozy M262.0, ale plnohodnotná náhrada nebyla k dispozici, a tak se rozhodly k úplně jinému řešení, k modernizaci vozu. To bylo ve své době velmi ojedinělé. Modernizace železničních vozidel v takovém rozsahu se neprováděly.

Modernizace spočívala hlavně v remotorizaci vozu a výměně části elektroinstalace. Interiéru prostoru pro cestující se prakticky nedotkla. První modernizace byla dokončena v roce 1981 a poslední až v roce 1991. Celkem bylo takto zmodernizováno 41 vozů, tento až mezi posledními v roce 1990 a v provozu se také udržel až do samého konce provozu těchto modernizovaných vozů, do roku 2011.

Pro sbírku byl tento vůz vybrán ze dvou důvodů. Jako zástupce druhého a početnějšího provedení legendárního typu M262.0, a proto, že je příkladem jediné významné a velmi zdařilé modernizace v motorové trakci za celou dobu existence ČSD. Kvůli tomu byl tento konkrétní vůz s číslem 187 v roce 2002 vybrán do souboru významných vozidel ČD a jako součást tohoto souboru prohlášen kulturní památkou.

Kromě tohoto vozu existuje dalších pět zachovaných motorových vozů této modernizované řady. Jsou ve sbírkách soukromých i ve sbírce ČD muzea. Většinou vozí turistické výletní vlaky a není předpoklad, že by některý z nich byl v dohledné době pro sbírku získatelný.

17)

historické označení	M286.0008
označení na vozidle	850.008-4
popis vozidla	motorový vůz pro rychlíky
výrobce a rok výr.	vagonka Studénka (1966)
celková délka	24,79 m (4 nápravy)
hmotnost	49 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	267 576



Jde o čtyřnápravový motorový vůz pro vnitrostátní motorové rychlíky ČSD. Výrobce je vagonka Studénka. Tyto motorové vozy dodávala ve dvou mírně odlišných verzích v letech 1962-1968 a celkem jich dodala 89 kusů. Byly to vozy zcela nové koncepce, značně odlišné od starších vozů téhož určení.

Na svou dobu byly velice moderní a cestujícím poskytovaly vysoký komfort cestování. Měly rychlost 110 km/h, velká okna, zcela nové zářivkové osvětlení, výkonné topení, pohodlná sedadla a zcela omyvatelný interiér s tehdy módním umakartovým obložením stěn.

Skříň těchto vozů byly bezrámové, svařené jen z plechů a plechových výlisků a byly tedy lehké, a opatřené velmi originálním designem. Vozy byly poháněné výkonnými přeplňovanými dieslovými motory a měly hydrodynamické trakční převodovky. K těmto motorovým vozům byly dodávány dva typy vzhledově sladěných přípojných vozů. Jeden se sedadly první a druhý se sedadly druhé vozové třídy.

Vozy této řady dosloužily v pravidelném provozu v roce 2014. Dodnes jich krom tohoto existuje šest dalších. Z toho pět je provozovaných a zprovoznění šestého se chystá. Jeden je v majetku ČD muzea a pět spolků provozujících nostalgické turistické vlaky. Žádný z těchto vozů není na prodej a všichni majitelé s nimi mají plány i do budoucna. Jsou to vozy velmi oblíbené mezi účastníky takových akcí, a to zejména na Moravě, kde tyto vozy jezdily v převážné míře.

18)

historické označení	M475.0001
označení na vozidle	860.001-7
popis vozidla	motorový vůz - prototyp
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1974)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	40 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	218 429



Tento motorový vůz je prototyp univerzálně použitelného vozu, který měl přinést radikální změnu cestování v osobních vlacích na našich tratích. Přinesl do železničního provozu celou dlouhou řadu novinek, ale nakonec se jen stal tzv. zašlapaným projektem.

Úkolem tohoto nově zkonstruovaného vozu bylo jednak nahradit stárnoucí motorové vozy předešlých generací, ale také zbytky dosluhujících parních lokomotiv se soupravami přestárklých vozů bývalé třetí třídy.

Tento motorový vůz měl poháněné všechny čtyři nápravy, velký výkon, maximální rychlost 100 km/h a jako jediný své kategorie celý pohon pod podlahou, a nemusel tedy mít strojovnu a celý jeho interiér mohl tedy být využit pro místa k sezení a příslušenství, včetně služební oddílu. Nejvýznamnější přelomovou novinkou byla u nás první elektronicky řízená elektrická výzbroj vozu.

První elektronika a malý výkonný motor pod podlahou byly přesně to, co vývoj moderních vozidel potřeboval, ale v podmínkách socialistického plánování v době normalizace to znamenalo neřešitelný problém, který tento prototyp odsoudil k nezdaru. Pro výrobu koncepčně zcela nové elektrické výzbroje se nenašel výrobce a spalovací motor, který by se vešel pod podlahu, nebyl nikdo v socialistickém bloku schopen vyrábět. Pro dva prototypy byly motory zakoupeny ve Francii, ale na nákup motorů pro 350 plánovaných vozů a náhradních dílů k nim nebyly devizy.

Tento prototyp je pro sbírku NTM nesmírně cenný. Byť se nedočkal pokračování v sériové výrobě, přesto přinesl do konstrukce dalších typů vozidel mnoho nového a je zcela nenahraditelným článkem v řetězci technicky významných strojů našich železnic.

Vedle tohoto prototypu byl postaven pro srovnání ještě druhý, který měl sice stejnou stavbu, pohonnou jednotku a uspořádání, ale byl vystrojen klasicky postaru všemi do té doby používanými komponenty. Bylo to proto, aby byla při testech nového vozidla možnost srovnání. Druhý prototyp dosud také existuje, je v soukromé sbírce, a právě prochází celkovou renovací z vraku do provozuschopného stavu. Tento druhý prototyp však díky absenci klíčových novinek nemá pro dokumentaci vývoje téměř žádnou hodnotu.

19)

historické označení	Balm/ú 656
označení na vozidle	Btu⁵⁹⁰ 55 54 28-29 902-1
popis vozidla	osobní vůz pro úzkorozchodné dráhy
výrobce a rok výr.	Tatra Smíchov (1966)
celková délka	14,8 m (4 nápravy)
hmotnost	13,14 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	84 700



Jde o úzkorozchodný osobní vůz druhé třídy ČSD. Úzkorozchodné dráhy začaly vznikat převážně až na konci devatenáctého století. Většinou se jednalo o dráhy lesní, důlní nebo obslužné v areálech průmyslových podniků. Existovalo ale i několik úzkorozchodných drah s veřejnou dopravou, které byly vlastně jen zmenšeninou běžných tratí. Takových tratí bylo po roce 1945 v Československu pět. Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň, Frýdlant v Čechách – Heřmanice, Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a na Slovensku Ružomberok – Korytnica. Na všech těchto tratích byl vozidlový park podudržovaný a zastaralý s vozidly z dob přelomu století. Proto bylo nutné ho zcela obměnit. Úzkorozchodné trati však byly v rámci železniční dopravy jako celku okrajovou záležitostí, a tak tato obměna probíhala pomalu a přednost měla výroba vozidel pro normální tratě.

Jako první při obnově přišly na řady lokomotivy. Pak je následovaly podvalníky pro přepravu běžných nákladních vozů po úzkokolejkách, pak služební brzdové vozy a celou obnovu zakončily v roce 1966 tyto osobní vozy, kterých bylo vyrobeno 30 ks a byly rovnoměrně rozděleny mezi všech pět úzkokolejek.

Úkolem sbírky vozidel NTM je dokumentovat podobu a provoz všech železnic na našem území, tedy i tratí úzkokolejných. Zástupce vozidel z počátků vzniku úzkorozchodek a první poloviny minulého století máme. Z doby této celkové a zcela zásadní modernizace ani jedno.

Pro sbírku je tento úzkorozchodný osobní vůz zcela zásadní hned ze dvou důvodů. Tím prvním je výše popsaná modernizace našich úzkorozchodek, při které byla role tohoto vozu zcela zásadní. Tím druhým je původ série těchto vozů. Tato třicítka úzkorozchodných osobních vozů byla vyrobena v roce 1966 v ČKD závod Smíchov, tedy v bývalé Ringhofferově vagonce, kde bylo od roku 1852 vyrobeno hodně přes sto tisíc železničních vozidel. Už od počátku šedesátých let tato vagonka postupně utlumovala výrobu železničních vozů a podle specializačních dohod zemí RVHP přecházela na výrobu tramvají. A právě tato malá série malých úzkokolejných osobních vozů celou historii výroby železničních vozidel ve slavné a u nás největší vagonce Ringhoffer završila.

Ve stávající sbírce NTM je mnoho výrobků firmy Ringhoffer, například jídelní vůz salonního vlaku Rakouského císaře, parní motorový vůz, nákladní vůz z roku 1875 nebo motorová drezína z roku 1911. Všechny dokumentují krom jiného i vývoj této slavné firmy a úroveň jejích výrobků. Úzkorozchodný vůz Balm/ú 656 by měl tuto kolekci završit.

Z vozů Balm/ú z roku 1966 není tento zdaleka poslední existující. Existuje jich doposud asi polovina původního počtu a jsou stále v provozu. Většina jich byla ale pro sbírkové účely znehodnocena úpravami a modernizacemi. Dva jsou v muzejních sbírkách a vhodné k zachování jsou krom tohoto ještě jen tři další, u kterých je ale plánována také modernizace. Celkově platí, že je vozů Balm/ú nedostatek. V minulosti, kdy byly dvě z úzkorozchodných tratí zrušeny a provoz na dalších omezoval s výhledem na zastavení provozu, byly tyto vozy neuváženě likvidovány a nikdo nepočítal s nárůstem dopravy na těchto turisticky atraktivních tratích. Proto je snaha neprodávat tyto vozy a po modernizacích je dále provozovat. Už jen proto, že výroba nových by se nevyplatila. K získání Balm/ú v autentickém původním stavu má NTM už jen tuto poslední šanci.

20)

historické označení	Blm 70 54 24-29 024-9
označení na vozidle	Btax⁷⁸⁰ 50 54 24-29 004-5
popis vozidla	přípojný vůz k motorovému vozu ř. M152.0
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1976)
celková délka	13,97 m (2 nápravy)
hmotnost	14 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	76 450



Jde o dvounápravový lehký přípojný vůz k motorovému vozu řady M152.0, určenému pro osobní vlaky na vedlejších tratích. Výrobce je vagónka Studénka. Tyto motorové vozy dodávala ČSD v letech 1976-1983 a celkem jich dodala neuvěřitelné množství 911 kusů, což je jednoznačně největší počet ze všech přípojných vozů v celé historii našich železnic. Dalších více jak sto pak bylo ještě vyvezeno do Maďarska.

Konstrukčně jde o vozidla velice originální, která v provozu předčila očekávání konstruktérů i provozovatelů. Hlavním úkolem výrobce bylo vytvořit levné vozidlo, jednoduché na údržbu a levné na provoz, které mělo nahradit veškerá starší vozidla na vedlejších a krátkých tratích, kde se předpokládalo, že průměrná doba cesty jednoho cestujícího bude v průměru asi 20 minut. Proto byl interiér poměrně málo komfortní, jednoduchý a hodně prostorný.

Na rozdíl od motorových vozů, ke kterým byly vyrobeny, už v podstatě dosluhují. Posledních pár přípojných vozů v původním provedení jen se sedadly pro cestující dosloužilo koncem roku 2019. Dále už v provozu zůstává jen malá skupina vozů s přestavěnými interiéry se zmenšeným počtem sedadel a prostorem umožňujícím přepravu většího počtu jízdních kol. Tyto zbylé vozy se ještě navíc postupně modernizují.

Pro doplnění sbírky bylo nutné najít vůz, který by pocházel nejlépe z počátku výroby stejně jako vybraný vůz motorový, byl v co nejpůvodnějším stavu a pokud možno i v uspokojivém technickém stavu, a to hlavně co se týče koroze skříně. Takový vůz se nakonec na poslední chvíli mezi posledními našel a pochází ze stejné dodávky jako motorový vůz. Dokonce byl dodán i stejnému depu a spolu sloužily v provozu na tratích mezi Klatovy a Tachovem. Spolu tvoří dokumentačně dokonalou dvojici. Uvažovat o náhradě za jakýkoli jiný ještě existující přípojný vůz této řady by bylo pro sbírku jednoznačnou škodou.

21)

historické označení	Balm 5-0619 (Balm-k)
označení na vozidle	Btx⁷⁶¹ 020.149-1
popis vozidla	přípojný vůz k motorovému vozu ř. M240.0
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1962)
celková délka	18,5 m (4 nápravy)
hmotnost	22,26 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	338 800



Jde o čtyřnápravový lehký přípojný vůz k motorovým vozům řady M240.0 pro osobní vlaky. Výrobce je vagónka Studénka. Tyto přípojnky vozy dodávala ČSD v letech 1958-1969 a celkem jich dodala 711 kusů.

Na svou dobu byly velice moderní a cestujícím poskytovaly do té doby nevídaný komfort. Měly velká okna, zcela nové zářivkové osvětlení, výkonné topení, pohodlná sedadla a zcela omyvatelný interiér s tehdy módním umakartovým obložením stěn.

Skříně těchto vozů byly bezrámové, svařené jen z plechů a plechových výlisků a byly tedy velice lehké a opatřené originálním designem. Novinkou bylo použití pryžových bloků pro vypružení náprav a dělených rámců podvozků.

Vozy této řady dosloužily v pravidelném provozu v roce 2008, už ale většinou jen jako posilové nebo záložní. Mezi cestujícími byly velice oblíbené, možná až skoro legendární. Zejména kvůli panoramatickým výhledovým oknům na koncích vozu. Velmi oblíbené byly i pohodlné sedačky a dovnitř otevíratelné vstupní dveře. Není proto divu, že se jich několik dostalo do sbírky muzea ČD, kde jsou provozovány v historických vlacích nebo do sbírek několika spolků, které

je rovněž provozují nebo chystají provozovat. Jsou to totiž provozně velice nenáročná a u cestujících velice oblíbená atraktivní vozidla. Do budoucna není reálné uvažovat o získání některého jiného. Tento je navíc jeden z nejstarších dochovaných z roku 1962 a je zcela kompletní a bez podstatných závad.

22)

historické označení	BFalm 5-9981
označení na vozidle	BDdtx⁷⁶⁴ 022.001-2
popis vozidla	přípojný vůz s poštovním oddílem k M240.0
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1961)
celková délka	18,5 m (4 nápravy)
hmotnost	23 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	290 400



Jde o čtyřnápravový lehký přípojný vůz k motorovým vozům s oddíly pro cestující a s oddíly pro zpracování a přepravu poštovních zásilek, dodaný k motorovým vozům řady M240.0 pro osobní vlaky. Výrobce je vagónka Studénka. Tyto přípojnky vozy dodala ČSD v roce 1961 v jediné sérii o 30 kusech.

Na svou dobu byly velice moderní a cestujícím poskytovaly do té doby nevídaný komfort. Měly velká okna, zcela nové zářivkové osvětlení, výkonné topení, pohodlná sedadla a zcela omyvatelný interiér s tehdy módním umakartovým obložením stěn.

Skříň těchto vozů byly bezrámové, svařené jen z plechů a plechových výlisků a byly tedy velice lehké, a opatřené originálním designem. Novinkou bylo použití pryžových bloků pro vypružení náprav a dělených rámců podvozků.

Mezi cestujícími byly velice oblíbené, možná až skoro legendární. Zejména kvůli panoramatickým výhledovým oknům na konci vozu. Velmi oblíbené byly i pohodlné sedačky a dovnitř otevíratelné vstupní dveře. Vozy této řady dosloužily v pravidelném provozu na přelomu osmdesátých a devadesátých let, kdy začala přeprava pošty přecházet na silnici. Poté se vozy staly nepotřebné a většina jich byla zrušena. Některé si ale našly nové uplatnění. Jejich poštovní oddíl se začalo používat pro přepravu jízdních kol, a to zejména na tratích jižní Moravy.

Krom toho se dochoval ještě jen jeden další vůz tohoto typu. Je ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka a po nedávné celkové renovaci je provozován při různých výjimečných příležitostech a železničních výročích.

23)

historické označení	Balm 5263 (Balm-d)
označení na vozidle	Bmx⁷⁶⁵ 50 54 20-29 107-0
popis vozidla	přípojný vůz k motorovému vozu ř. M286.0
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1966)
celková délka	24,79 m (4 nápravy)
hmotnost	31,03 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	314 600



Jde o čtyřnápravový přípojný vůz k motorovým vozům řad M286.0 a M286.1 určeným pro vnitrostátní motorové rychlíky ČSD. Výrobce je vagónka Studénka. Tyto přípojnky vozy dodávala v letech 1962-1968 a celkem jich dodala 181 kusů. Byly to vozy zcela nové koncepce, značně odlišné od starších vozů téhož určení.

Na svou dobu byly velice moderní a cestujícím poskytovaly vysoký komfort cestování. Měly konstrukční rychlost 120 km/h, velká okna, zcela nové zářivkové osvětlení, výkonné topení, pohodlná sedadla a zcela omyvatelný interiér s tehdy módním umakartovým obložením stěn.

Skříň těchto vozů byly bezrámové, svařené jen z plechů a plechových výlisků a byly tedy lehké, a opatřené velmi originálním designem, sladěným v motorových vozech, ke kterým byly dodány.

Poslední vozy této řady dosloužily v pravidelném provozu v roce 2015. Dodnes jich krom tohoto existuje dalších pět. Všechny jsou v majetku muzea ČD a slouží v soupravách výletních vlaků. Všechny prošly ke konci pravidelného provozu tzv. „humanizací interiéru“, čili modernizací a jsou tedy pro muzejní zachování znehodnocené. I ČD měly jeden vůz v původním stavu, byl ale nedávno po nehodě sešrotován. Vůz už v roce 2008 vybraný pro doplnění sbírky NTM je dnes už jediným existujícím vozem tohoto typu v původním stavu.

24)

historické označení	BRam 71 54 85-09 009-9
označení na vozidle	SV 63948
popis vozidla	jídelní vůz pro motorové rychlíky
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1969)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	37,6 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	459 800



BRam 71 54 85-09 009-9 je jídelní vůz pro vnitrostátní motorové rychlíky ČSD. Byl vyroben v rámci jedné výjimečné kapitoly historie našich Železnic. Vznikl v souvislosti s legendárním motorovým rychlíkem „Vindobona“, který i v dobách před rokem 1990 spojoval Berlín s Prahou a Vídní, tedy západním světem. Tento rychlík vozily střídavě soupravy jedné ze zemí na trase. Když přišla řada na Československo, neměly ČSD adekvátní vozidla. Proto poměrně spěšně musela vzniknout vozidla nová.

Nová vozidla soupravy Vindobony postavila vagónka Studénka. Skládala se z motorových vozů na obou koncích soupravy, osobních vozů druhé i první třídy a vozů jídelních. Vozů však pro tyto legendární rychlíky nebylo potřeba mnoho, a tak ČSD využily situace a objednávku navýšily o další identické kusy pro vnitrostátní dopravu, které se lišily jen brzdou, která mohla být jednodušší a nemusela splňovat mezinárodní standardy.

Jídelních vozů bylo v této skupině vozidel jedenáct, z toho jen pět přímo pro Vindobonu. Tento vybraný byl z druhé skupiny pro vnitrostátní rychlíky.

V pravidelném provozu se vozy BRam používaly do roku 1993, a pak byly ještě v roce následujícím používány k nárazovým mimořádným výkonům. Po vyřazení z provozu jich bylo několik přestavěno na osobní vozy. Jeden na vůz konferenční a jeden byl zařazen do sbírky ČD muzea v Lužné u Rakovníka, kde byl restaurován a je dnes jedním ze základních kamenů sbírky. Pak existuje ještě jeden vrah v soukromé sbírce. Ani s ostatními druhy vozů to není jiné, a tak dodnes existují jen dva poslední vozy druhé třídy, bohužel ve špatném stavu, a i přes zájem NTM o jeden z nich je čeká

likvidace. Vše ostatní už bylo sešrotováno nebo velmi rozsáhle modernizováno a k dokumentaci svého původního účelu se již nehodí.

Tento jídelní vůz čísla 009 měl zajímavý osud. Někdy, zatím se nám nepodařilo zjistit kdy, prodělal poměrně vážnou nehodu, při níž byl vážně poškozen. Po nárazu se celý vůz o několik centimetrů prohnul. Protože byl v té době ještě poměrně nový nebyl zrušen a sešrotován, ale opraven. Díky deformaci rámu však už nemohl do provozu a rychlost mu byla z původních 120 snížena na 50 km/h. Vůz pak sloužil jako pojízdná jídelna pro zaměstnance železničního uzlu Přerov, a to až do roku 2005.

Nehoda vůz sice poškodila, ale na druhou stranu ho zakonzervovala. Po nehodě už neprošel žádnou modernizací a jeho interiér, včetně kuchyně, skladů a zázemí zůstalo v původním stavu a nepoškozený. Což je pro dokumentaci úrovně služeb a kultury cestování ve vlacích té doby zcela klíčové a pro účely sbírky nenahraditelné, protože ostatní jídelní vozy byly průběžně modernizovány.

Dnes není na voze jeho poškození na první pohled vůbec znát. Jeho skryté deformace ale mohou být dobrým studijním materiálem.

Pro sbírku NTM je BRam s číslem 009 jediným dostupným vozidlem z éry legendárních rychlíků Vindobona, která si pro svůj společenský i technický význam dokumentaci v podobě jednoho sbírkového vozidla jednoznačně zaslouží.

25)

historické označení	Ci 4-0684
označení na vozidle	IC 5000180827 (SV 33288)
popis vozidla	osobní vůz III. třídy
výrobce a rok výr.	vagónka Hannover - Německo (1929)
celková délka	13,87 m (2 nápravy)
hmotnost	18 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	98 293



Jde o dvounápravový osobní vůz třetí třídy. Je výrobkem vagonky v německém Hannoveru, kde byl v roce 1929 vyroben pro Německé dráhy. Na naše území a následně do stavu ČSD se dostal až válečnými událostmi druhé světové války. Je jedním z mnoha železničních tzv. „kořistních“ vozidel ze stavu Německých říšských drah, které po osvobození, nejčastěji v pohraničí, zůstaly na našem území.

Těchto vozidel byly tisíce. Byly mezi nimi lokomotivy všech druhů, nákladní i osobní vozy, ale třeba i železniční drezíny nebo sněhové frézy (jedna shodou okolností součástí sbírky NTM už je). Toto ohromné množství kořistních vozidel v prvních poválečných letech tvořilo skoro čtvrtinu celého vozového parku. Samozřejmě se podíl kořistních vozidel s novou poválečnou výrobou rychle snižoval, ale poslední kořistní vozy dosluhovaly v pravidelném provozu až kolem roku 1975. Poté některé přešly do parku služebních a pracovních vozidel a v ojedinělých případech sloužily ještě i po roce 2000. Což je právě případ tohoto vozu.

Tento vůz začal svou službu u ČSD v provozně velmi významné domovské stanici Praha Masarykovo nádraží, v roce 1948 se přestěhoval do Prahy Těšnova, kde sloužil dalších pět let. Poté byl přemístěn do Pardubic, a nakonec dosloužil až na počátku sedmdesátých let v Hodoníně. Pak byl předán do parku služebních vozů dráhy, kde byl jen po odstranění většiny lavic k sezení používán dál jako dílenský, a to až do let devadesátých.

Tento vůz je velice typickým zástupcem této skupiny kořistních vozů. Jde o typ, který se mezi kořistními vozy vyskytoval ve větším množství, a sloužil podobně jako většina kořistních vozů. V provozu se udržel dlouho a dosloužil jako jeden z posledních.

Zajímavou a téměř neznámou kapitolu „kořistních vozidel“ chceme sbírkou NTM také podchytit a zařadit do ní jednoho typického zástupce. Výběr jsme prováděli už v roce 2006 z několika posledních vhodných vozů. Tento byl svým typem, provozní historií a technickým stavem nejvhodnějším kandidátem. Ostatní vozy, ze kterých jsme vybírali, pak ČD jako nepotřebné sešrotovaly.

Tento vybraný kandidát má pro sbírku ještě jeden bonus navíc. Jde o dvounápravový osobní vůz třetí třídy německé výroby německých drah z roku 1929 a ve sbírce máme také dvounápravový osobní vůz třetí třídy také z roku 1929, jenže československé výroby Československých státních drah. Oba vozy pak tvoří studijně nesmírně zajímavou dvojici dvou stejně starých vozů stejného určení, ale konstrukčně velmi odlišného provedení.

Kořistních osobních vozů existuje ve sbírkách ještě několik, ale není nám známo, že by byl kterýkoli z nich nabízen k prodeji. Všechny jsou, až na tři provozované vozy ze sbírky ČD muzea, v nálezovém stavu, většinou jde tedy o vraky a nebyly by za tento rovnocennou náhradou.

26)

historické označení	Zav 2-29005
označení na vozidle	EL 52182 IC5000303886
popis vozidla	speciální krytý nákladní vůz
výrobce a rok výr.	Kopřivnická vozovka (1931)
celková délka	20,65 m (4 nápravy)
hmotnost	29 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	158 361



Jedná se o speciální čtyřnápravový krytý nákladní vůz ČSD určený pro hromadnou přepravu drobných kusových zásilek.

Byl vyroben v roce 1931 Kopřivnickou vozovkou a byl jedním z nákladních vozů nové generace, které naše vagonky začaly pro ČSD stavět.

Do konce dvacátých let si ČSD nechaly od našich výrobců dodávat především co nejjednodušší vozy, které měly svůj konstrukční původ ještě v letech první světové války, a kterými se snažily co nejrychleji nahradit zoufale zastaralé vozy zděděné po dobách starého Rakouska a početně navýšit svůj vozový park na potřebnou mez. Teprve až na samém konci dvacátých a počátku třicátých let nastal čas po období doplňování stavů na modernizaci. A právě v tomto období ČSD začaly zavádět po osobní i v nákladní dopravě nové moderní tlakové brzdy.

Jedním z nových typů byl i tento krytý vůz. Byl moderní už s tlakovou brzdou, s podvozky typu Diamond. Měl velkou ložnou plochu i ložný prostor a v interiéru mnoho polic na ukládání zásilek a oddíl pro manipulanty. Vůz měl dokonce elektrické osvětlení nákladového prostoru. Jeho konstrukce byla vylehčená, kde část těžkých válcovaných nosníků rámu nahradila lehká příhradová konstrukce. Byl uzpůsoben pro provoz v soupravách osobních vlaků.

Tyto vozy byly na svou dobu i na poměry v pozdějších obdobích koncepčně dosti neobvyklé. Bylo jich pro ČSD vyrobeno pouhých pět a byly vlastně takovým pokusem o předchůdce sběrné služby zásilek, kterou po roce 1949 spolu s ČSD provozovalo ČSAD.

O provozu těchto vozů se toho zatím mnoho neví. Byly průkopníky něčeho, co se nakonec ujalo v jiné podobě. Z provozu byly vyřazeny v roce 1961 a přeměněny na dílenské vozy pro elektrifikaci tratí. Do dnešních dnů se dochovaly dva, oba v majetku ČD. Tento vybraný pro sbírku NTM je v nepatrně původnějším a přibližně stejném technickém stavu jako druhý dochovaný, který má výhledově rozšířit sbírku ČD muzea v Lužné u Rakovníka.

Ve sbírce kolejových vozidel NTM bude tento vůz prezentovat dobu přelomu dvacátých a třicátých let, dobu hledání a velkých inovací.

27)

historické označení	CDa 4-9383
označení na vozidle	SV 34607
popis vozidla	rychlíkový vůz III. třídy se služebními oddíly
výrobce a rok výr.	Ringhoffer (1933)
celková délka	22,75 m (4 nápravy)
hmotnost	38 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	207 508



Jde o osobní vůz ČSD třetí třídy ve velkoprostorovém uspořádání interiéru, se služebními oddíly na koncích vozu. Byl určený pro řazení do souprav osobních vlaků vnitrostátní dopravy ČSD, a to zejména souprav krátkých vlaků, kde by bylo nevhodné vozit celý služební vůz a kde malý služební oddíl pro úřad vlakvedoucího a přepravu zavazadel plně postačoval.

Vůz byl vyroben v roce 1933 Ringhofferovými závody v Praze Smíchově, a to v pouhých čtyřech kusech. Byl součástí celé typové řady vozů zcela nové koncepce, která byla v době svého vzniku konstrukční špičkou i v mezinárodním měřítku. Jednalo se o osobní vozy s prvními celokovovými skříněmi. Skříně byly ještě snýtované, ale u tohoto vozu a tří

dalších z této dodávky už byly některé spoje v podvozcích dokonce svařované, což je asi první nebo minimálně jeden z prvních případů svařování ve výrobě kolejových vozidel u nás.

Celá typová řada vozů, do které tento vůz patří, se skládala z tohoto, a ještě tří dalších typů vozů. Všechny tři zbylé typy (vůz služební, vůz třetí třídy a kombinovaný vůz s polovinou třetí a druhé třídy) už ve sbírce jsou. Tento celou kolekci doplní.

Pro doplnění sbírky byl ale vybrán i z jiného důvodu. Byl jen jeden z pouhých čtyř vozů se služebními oddíly na koncích vozu. A jen jediný, který z těchto čtyř přežil válku. Protože zůstal jediný, a velice atypický, jen obtížně se pro něj hledalo provozní využití. A tak byl z provozu vyřazen a přestavěn na pojízdné školící středisko pro proškolení zaměstnanců. Později, počátkem sedmdesátých let, byl přestavěn ještě jednou na ubytovací vůz pracovní čtyř údržby mostů, kterým pak sloužil další tři desítky let.

Jeho interiér byl obložen umakartem a zařízen pro pohodlné ubytování šesti pracovníků čtyř. Najdeme tu ložnici s pěti dodnes povlečenými postelemi, kancelář mistra s jednou postelí, šatnu, koupelnu s bojlerem a sprchovými kouty, kuchyňku a jídelnu. Ale také kotelnu a ústřední topení. Vše zachovalé, kompletní, bez vážnějších poškození. To dává jedinečnou možnost prezentovat vůz ve stavu jeho posledního provozního využití.

Ubytovacích vozů byly u ČSD stovky. Přestavovaly se na ně staré vozy nejrůznějších druhů, stáří a původu. Dodnes jich ještě několik existuje a používají je osádky nejrůznějších traťových stavebních mechanismů. Rychle jich ale ubývá a za několik málo let tato kategorie železničních vozidel zcela zmizí. Zachovat jeden pro budoucí generace, navíc přestavěný i z jinak velice cenného osobního vozu a tím dokumentovat hned dvě části historie železnic najednou, je pro sbírku neopakovatelná příležitost. A pro budoucí generace návštěvníků muzea jedinečná příležitost seznámit se se zajímavým prostředím, které bylo vždy očím veřejnosti skryto.

28)

historické označení	Bai 4-3220
označení na vozidle	Bt 80 54 89-00 179-4
popis vozidla	velkoprostorový osobní vůz II. třídy
výrobce a rok výr.	Tatra Smíchov (1953)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	31 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	169 283



Jde o osobní vůz ČSD druhé třídy ve velkoprostorovém uspořádání interiéru. Byl určený pro řazení do souprav osobních vlaků vnitrostátní dopravy, a to zejména na hlavních tratích sítě ČSD.

Tento typ vyráběla jen vagonka Tatra Smíchov, a to v letech 1952-1958. Celkem dodala ČSD ohromných 1077 kusů. Tím se tento typ osobního vozu stal jedním z nejpočetnějších a pro sbírku byl tedy vybrán jako typický zástupce osobního vozu šedesátých až osmdesátých let.

Tento typ vozu není pro sbírku důležitý jen svým početním zastoupením a délkou doby, po kterou se udržel v provozu, některé vozy totiž dosloužily až na konci devadesátých let. Pro jeho zařazení do sbírky jsou ještě dva jiné důvody.

Ve své době to byl konstrukčně zcela nový vůz. Neměl pevný rám a byl celý svařen z plechů a plechových výlisků, čímž jeho skříň připomíná karoserie automobilů. Proto byl lehký. Zároveň to rozněžalo konstruktérům ruce a dalo jim více možností, jak vůz zkonstruovat tak, aby poskytoval cestujícím více komfortu. Proto byl vůz oproti jiným mnohem prostornější se širokými nástupními plošinami, velkými okny a měl takové novinky jako třeba elektrické vytápění.

Druhým důvodem, proč je tento typ vozu pro zachování v muzejní sbírce pozoruhodný je to, že nebyl určen jen pro civilní využití. V době míru to byl běžný osobní vůz, v případě války se dal rychle přeměnit na transportní lazaretní.

Vozy tohoto typu dosloužily před více než dvaceti lety. Dnes jich existuje krom tohoto ještě dvanáct dalších. Z toho šest je provozovaných jako historická souprava ČD muzea v Lužné u Rakovníka a další jsou v soukromých sbírkách, tři sice neprovozují, ale celkem v kompletním stavu čekající na renovaci a tři vaky také výhledově určené k renovaci. Žádný ale není v současné době ani výhledově získatelný.

29)

historické označení	Aza 51 54 89-40 033-0
označení na vozidle	BDr^{A25} 60 54 99-40 033-7
popis vozidla	doprovodný vůz k salonním vozům
výrobce a rok výr.	VEB Waggonbau Bautzen (1975)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	42 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	847 000



Je jedním ze dvou vyrobených speciálních osobních vozů, které byly určeny k velice zvláštnímu využití. Sloužily příslušníkům Státní bezpečnosti a ozbrojeným složkám k doprovodu jízd salonních vozů s představiteli strany a vlády nebo se státními návštěvami.

Vyrobila je v roce 1975 v počtu dvou kusů východoněmecká vagonka VEB Waggonbau Bautzen. Konstrukčně vycházejí z kombinovaného osobního vozu druhé třídy se služebním oddílem řady BDa, které tato vagonka dodávala ČSD ve velkém množství od roku 1974.

Od běžného osobního vozu řady BDa se tento speciální vůz na první pohled příliš neliší, což byl záměr. Uvnitř jde ale o zcela odlišný vůz. Najdeme v něm lůžková kupé pro odpočinek osádky. Kupé velitele, místnost nepřetržité služby, ale třeba i malou kuchyňku. Do vozu bylo nainstalováno množství různé dorozumivací a záznamové techniky. Vůz býval i vybaven i vysílačkou. Bohužel veškeré toto vybavení bylo po roce 1989 z vozu odstraněno. Vůz však zůstal zcela nepoškozený a ve zcela původním stavu.

Vůz je v technicky perfektním stavu a je zcela autentický. Ve sbírce velice jedinečným způsobem doplní salonní vůz prezidenta republiky z roku 1968, se kterým byl společně provozován.

Druhý vůz, který byl společně s tímto vyroben, také ještě existuje. Nachází se ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka. Byl však přeměněn v doprovodný vůz pro osádky historických parních lokomotiv a značná část původního speciálního interiéru mu byla odstraněna nebo upravena. Vůz tak byl pro dokumentační účely zcela znehodnocen.

30)

historické označení	EDK 1000 číslo 271 (s podkladovým vozem)
označení na vozidle	EDK 1000 číslo 271 (03-468)
popis vozidla	nehodový jeřáb (nosnost 125t)
výrobce a rok výr.	VEB Schwermaschinenbau Leipzig (1965)
celková délka	41,94 m (8 + 8 náprav)
hmotnost	223 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	1 217 743



EDK 1000 těžký nehodový kolejový jeřáb ČSD. Určený ke zvedání velice těžkých předmětů, jako jsou vykolejené lokomotivy a vozy nebo třeba vyměňované mostní konstrukce.

Jeřáb je to velice mohutný, s maximální nosností 125 tun, což je hmotnost té nejtěžší lokomotivy, která u ČSD jezdila.

Jeřáb je osminápravový a jeho rameno v přepravní poloze spočívá na rovněž osminápravovém podkladovém voze, na kterém jsou uložena i protizávaží jeřábu. Podkladový vůz je samohybný, poháněný spalovacím motorem pod podlahou. Dohromady jeřáb s podkladovým vozem a protizávažími váží neuvěřitelných 278 tun a měří bezmála 42 metrů. Je největším kolejovým nehodovým jeřábem celé éry našich železnic. Je výrobkem východoněmecké firmy VEB Schwermaschinenbau Leipzig, které byla od padesátých let výhradním výrobcem veškerých kolejových jeřábů pro železnice všech socialistických zemí. Byl vyroben v roce 1965 a byl vůbec prvním jeřábem svého druhu u nás.

ČSD si takových jeřábů pořídily celkem pět. Dva v roce 1965. Tento, a ještě jeden který po velice rozsáhlé modernizaci jako jediný slouží dosud. Další dva pak v roce následujícím pro Slovensko, ale ty jsou už oba sešrotované. Pátý jeřáb pak

až na konci sedmdesátých let, který už ale konstrukčně patřil k další generaci a dnes je majetkem přístavu v Děčíně a slouží k vykládce lodí.

Tento jeřáb je tedy nejstarší ze všech a jediný v původním stavu. Ve sbírce bude tento monument ukázkovým zástupcem jednoho z typů pracovních strojů, kterých železnice ke svému provozu potřebuje mnoho druhů. Možnost jeho získání je jedinečná a neopakovatelná. Pro rozšíření sbírky byl vybrán už v roce 2008. Pokud by NTM už v té době o něj neprojevovalo zájem, byl by tento jeřáb už před lety jako nadbytečný sešrotován.

31)

historické označení	Ba 51 54 20-80 224-8
označení na vozidle	B²⁵⁰ 50 54 20-80 224-9
popis vozidla	rychlíkový vůz s kupé II. třídy
výrobce a rok výr.	VEB Waggonbau Bautzen (1968)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	38,53 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	508 200



Jde o rychlíkový vůz ČSD s kupé druhé třídy určený pro vnitro i mezinárodní dopravu.

Je výrobkem, tak jako naprostá většina osobních vozů ČSD druhé poloviny minulého století, východoněmecké vagonky VEB Waggonbau Bautzen. Ta dodávala ČSD osobní a rychlíkové vozy různých typů již od padesátých let do roku 1991. Tento typ dodávala ČSD v letech 1965-1973, v celkovém počtu ohromujících 664 kusů.

Tento vůz s číslem 20-80 224 byl vyroben v roce 1968 a byl jedním z úplně posledních provozovaných vozů svého typu. Dosloužil v prosinci 2009 a v době ukončení provozu byl jednoznačně nejstarším vozem svého typu, a navíc ještě na svůj věk v poměrně dobrém technickém stavu. To rozhodlo, proč při výběru vhodného kandidáta na doplnění sbírky kolejových vozidel na počátku roku 2010 padla volba právě na něj.

Dnes už je tento vůz jediným dochovaným zástupcem své kdysi velmi početné řady, a to nejen v ČR, ale nezůstal žádný dochovaný ani na Slovensku, kde byly tyto vozy po rozpadu Československa také v provozu. Jako zástupce jednoho z nejpočetnějších typů osobních vozů bude velmi dobře dokumentovat cestování po železnici ve druhé polovině minulého století.

32)

historické označení	D/ú 823
označení na vozidle	D/ú 99-99 823-3
popis vozidla	služební a brzdový vůz pro úzkorozchodné tratě
výrobce a rok výr.	vagónka Česká Lípa (1963)
celková délka	8,54 m (2 nápravy)
hmotnost	11,5 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	62 798



Jde o úzkorozchodný služební vůz ČSD, který v provozu plnil zároveň funkci vozu brzdového.

Úzkorozchodné dráhy začaly vznikat převážně až na konci devatenáctého století. Většinou se jednalo o dráhy lesní, důlní nebo obslužné v areálech průmyslových podniků. Existovalo ale i několik úzkorozchodných drah s veřejnou dopravou, které byly vlastně jen zmenšeninou běžných tratí. Takových tratí bylo po roce 1945 v Československu pět. Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň, Frýdlant v Čechách – Heřmanice, Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a na Slovensku Ružomberok – Korytnica. Na všech těchto tatích byl vozidlový park podudržovaný a zastaralý s vozidly z dob přelomu století. Proto bylo nutné ho zcela obměnit. Úzkorozchodné trati však byly v rámci

železniční dopravy jako celku okrajovou záležitostí, a tak tato obměna probíhala pomalu, přednost měla výroba vozidel pro normální tratě.

Jako první při obnově přišly na řady lokomotivy. Pak je následovaly podvalníky pro přepravu běžných nákladních vozů po úzkokolejkách, a teprve jako třetí služební brzdové vozy. Ty byly vyrobeny už jen pro jindřichohradecké úzkokolejky a trať do Osoblahy a jejich vznik je doslova kuriózní.

Nové služební i brzdové vozy byly na zbylých úzkokolejkách, kde ještě zůstala nákladní doprava, opravdu velmi potřeba, ale na nové vozy nebyly výrobní kapacity. Našlo se kuriózní řešení. Vagonka v České Lípě dostala počátkem šedesátých let velkou zakázku na výrobu nákladních vozů pro Indonéské železnice, při které bylo několik vozů vyrobeno navíc, zřejmě kvůli reklamacím. Ty pak byly upraveny na služební pro naše tratě. Byly ale upraveny tak, aby nebyly jen vozy služebními, ale byl do nich vložen balast a naddimenzována brzda, aby mohly sloužit i jako vozy brzdové při přepravách vozů na podvalnicích, které brzdy neměly.

Další zajímavostí je to, že konečnou montáž neprováděl výrobce, ale jen o pár set metrů vzdálené dílny ČSD, které neměly kapacity na výrobu moderních celokovových skříní, a tak pro tyto vozy vyrobily skříně postaru. A tak se tyto vozy staly po dlouhých letech posledními na našich železnicích s vozovými skříněmi ještě s dřevěnou kostrou, což je další kuriozita tohoto vozu.

Vozů tohoto provedení bylo vyrobeno v roce 1963 pouhých šest, všechny pro trať Třemešná – Osoblahy. V provozu byly jen do konce osmdesátých let, kdy nákladní doprava na této trati slábla a postupně skončila. Pak vozy stály léta bez využití a chátraly. Nakonec byly tři sešrotovány, jeden vybraný zůstal od roku 2007 vyčleněný pro rozšíření sbírky NTM a zbylé dva prodány spolku, který na trati do Osoblahy provozuje turistické historické vlaky. Ty pak jeden z vozů D/ú přestavěly pro potřeby provozu v turistických vlcích a druhý jako vrak zatím na přestavbu čeká.

Pro sbírku je tento úzkorozchodný osobní vůz zcela zásadní hned ze dvou důvodů. Tím prvním je to, že jde o brzdový služební vůz. Takových vozů bývalo na železnicích mnoho a používaly se na tratích se strmými spády, kde pomáhaly brzdit projíždějící vlaky. Žádný z nich se ale nezachoval. Zůstaly jen na našich úzkokolejkách, a právě o jeden z nich máme jedinečnou příležitost rozšířit naši sbírku. Druhým důvodem, proč je pro rozšíření sbírky tento vůz důležitý, je to, že vedle historie provozu našich železnic dokumentujeme i historii výroby kolejových vozidel u nás. Tento vůz zároveň svým způsobem dokumentuje exportní vozidla. Dodnes, i po letech provozu u ČSD, se například na jeho ložiskových komorách dochovala označení Indonéských železnic. Tento vůz je tedy jedinečným pro zaplnění hned několika bílých míst ve sbírce.

33)

historické označení	Ds 6-3273
označení na vozidle	Daa-k 30 54 940 5253-6
popis vozidla	služební vůz pro nákladní vlaky
výrobce a rok výr.	vagonka Česká Lípa (1948)
celková délka	10,7 m (2 nápravy)
hmotnost	12 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	65 529



Jde to malý dvounápravový služební vůz pro nákladní vlaky. Byl vyroben vagonkou Tatra závodem Česká Lípa, která těchto vozů pro ČSD dodala v letech 1948-1957 celkem 1358 kusů, což je na služební vůz doslova rekordní množství. Proto se tyto vozy staly na dlouhá desetiletí doslova všudypřítomnými na všech tratích Československa. Od hlavního nádraží v Praze, až po lokálky v pohraničí. V padesátých až sedmdesátých letech nejel skoro žádný nákladní vlak bez tohoto služebního vozu. Ač byly určeny pouze pro nákladní vlaky, nakonec jich část našla uplatnění i v dopravě osobní.

Zajímavé je to, že tyto vozy, sice už jen v omezeném množství několika desítek kusů, ale přesto, slouží dodnes! A jsou tak nejdéle používanými kolejovými vozidly v dějinách našich železnic vůbec. Už kvůli tomu nesmí v muzejní sbírce chybět.

Tento vůz dodaný v rámci první výrobní série v roce 1948 tedy zdaleka není jediným existujícím. Je však z existujících v nejpůvodnějším stavu. Pro rozšíření sbírky byl vybrán už v roce 2006, kdy probíhala mohutná vlna odstavování a likvidací těchto vozů. Kritéria pro výběr byla: vůz z první výrobní série, dobrý technický a co nejpůvodnější stav. Vozy, které jsou v provozu dodnes, byly od devadesátých let postupně upravovány tak, aby i přes své stáří vyhovovaly provozu, tím však jejich hodnota pro muzejní využití značně poklesla.

34)

historické označení	Dsd 6-6504
označení na vozidle	Daad-k 30 54 93-21 289-1
popis vozidla	služební vůz pro osobní vlaky
výrobce a rok výr.	Královopolská strojírna Brno (1948)
celková délka	15,73 m (2 nápravy)
hmotnost	18 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	193 600



Jde o dvounápravový služební vůz ČSD pro osobní vlaky a rychlíky s jednonápravovými podvozky.

Jednonápravové podvozky jsou vynálezem českého konstruktéra Ing. Rybáka. Poprvé byly použity na osobních vozech už v roce 1910. Jejich širšímu využití zabránila první světová válka. Teprve až těsně před druhou světovou válkou se k této zdařilé, leč poměrně nákladné konstrukci vrátili ČSD. V roce 1938 si nechaly postavit desetikusovou ověřovací sérii osobních vozů třetí třídy a po ní měly následovat další vozy celé typové řady, kde měly být vozy i druhé třídy, vozy služební i poštovní. Válka však výrobu železničních vozů značně omezila, a tak se většina zamýšlených dodávek realizovala až po ní, a to v letech 1946-1955. Celkem bylo vyrobeno přes 1400 vozů všech verzí, z toho dokonce 50 ks na export.

Služebních vozů s jednonápravovými podvozky bylo vyrobeno 370 kusů. Tento v roce 1948. Byl ale pravděpodobně nejdéle sloužícím. Už někdy v osmdesátých letech, od kdy byla většina vozů této řady postupně vyřazována, přešel z osobní dopravy do nákladní a sloužil u manipulačních vlaků vyjíždějících z Hodonína až do roku 2006.

Vozů tohoto typu se dochovalo několik. Dva jsou po nákladné renovaci základem muzejní sbírky ČD a jeden v soukromé sbírce a nejsou momentálně ani výhledově pro rozšíření sbírky NTM dostupné. Existuje ještě několik vozů nerenovovaných, které byly dlouhodobě používány v minulosti jako skladištní nebo dílenské, ty jsou však ve výrazně horším technickém stavu než tento, který prošel ještě v roce 2000 sice redukovanou, ale dílenskou opravou a udržován v provozuschopném stavu až do roku 2006.

35)

historické označení	D 701815 Dresden
označení na vozidle	IM 5000307866
popis vozidla	služební vůz upravený na nehodový
výrobce a rok výr.	neznámý - Německo (cca 1900)
celková délka	14,3 m (3 nápravy)
hmotnost	15 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	81 911



Jde o třínápravový, původně služební a zavazadlový rychlíkový vůz, za druhé světové války přeměněný na nářadový vůz nehodového vlaku.

Kde a kdy byl tento vůz vyroben se nám zatím zjistit nepodařilo, ale to není v tomto případě tak důležité. Byl k rozšíření sbírky vybrán ze dvou úplně jiných důvodů. Tím prvním je fakt, že byl s největší pravděpodobností už za války přidělen depu v Chomutově, a sloužil tu jako vůz nehodového vlaku až do počátku sedmdesátých let a pak až do roku 2006 ještě jako vůz skladištní.

Depo v Chomutově se však stalo depozitářem NTM, a to veřejnosti přístupným depozitářem, který je návštěvníky vnímán jako muzeum. Proto chceme zachovat a do sbírky zařadit několik dochovaných železničních vozidel, která tu v minulých desítkách let sloužila a tvoří tak provozní součást objektu. Tento vůz nehodového vlaku takovým je. Do budoucna by měl být vybaven příslušným dobovým inventářem a jako nehodový představen veřejnosti.

Historií jde o německý kořistní vůz. Zřejmě při nehodě nebo válečnými událostmi poškozený služební vůz, který se nevyplatilo opravit v plném rozsahu, a který byl upraven k jinému využití, jak napovídá označení vozu v obvodu ředitelství Říšských drah v Drážďanech, kam spadal za války i Chomutov.

Druhým důvodem, proč chceme, aby rozšířil sbírku NTM je fakt, že jde o vůz třínápravový, a je jediným reálně získatelným třínápravovým vozem osobní dopravy. Třínápravových osobních a služebních vozů sloužilo v historii na našich tratích mnoho. Na počátku dvacátého století je však začaly nahrazovat vozy čtyřnápravové s otočnými podvozky a výroba třínápravových postupně ustala. Z provozu se pak vytrhaly v padesátých letech a dnes v ČR nemají žádného svého muzejního zástupce. Což je velká škoda. Akvizicí tohoto vozu můžeme tuto mezeru v muzejních sbírkách zaplnit.

36)

historické označení	Da 7310
označení na vozidle	D 50 54 99-18 146-7
popis vozidla	služební vůz pro osobní vlaky a rychlíky
výrobce a rok výr.	VEB Waggonbau Bautzen (1957)
celková délka	23,5 m (4 nápravy)
hmotnost	34 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	185 665



Jde o čtyřnápravový služební vůz pro osobní vlaky a rychlíky vnitro i mezistátní dopravy. Používal však byl nezdědka v případě potřeby i v dopravě nákladní.

Tento typ vozu má zajímavý příběh vzniku a je typickým příkladem výrobku z počátků vzniku Rady vzájemné hospodářské pomoci socialistických zemí.

Vůz zkonstruovala vagonka Tatra závod Smíchov, kde byl vyroben v roce 1955 první prototyp. V rámci specializačních dohod RVHP bylo však rozhodnuto, že tatra Smíchov ukončí výrobu železničních vozů, předá jí do Německé demokratické republiky a dále se bude věnovat jen výrobě tramvají a výroba tramvají v Německé demokratické republice se zruší úplně výroba tramvají a přesune do Prahy. A tak se výroba tohoto vozu realizovala podle naší dokumentace v NDR, ve vagonce v Bautzen. Zde byl tento konkrétní vůz vyroben v roce 1959.

Vozů tohoto typu bylo vyrobeno pro ČSD i s prototypem celkem 501 kusů a staly se tak nejpočetnějším služebním vozem pro osobní vlaky. Po čtyři desítky let v osobní dopravě doslova dominovaly. Proto je jeden z nich velmi vhodným zástupcem pro dokumentaci daného období.

Poslední vozy tohoto typu dosloužily v pravidelné dopravě kolem roku 2000. Malé množství jich ale slouží dosud, byť k odlišným účelům. Například ČD několik takových vozů provozují jako kinosál nebo pojízdné výstavy. Další vozy se ještě využívají jako dílenské nebo skladištní. Ty však už nejsou pro muzejní zachování vhodné, buď pro velké množství dodatečných úprav, nebo pro dezolátní stav.

37)

historické označení	F 5-0761
označení na vozidle	40 54 89-00 236-1
popis vozidla	poštovní vůz
výrobce a rok výr.	Tatra Smíchov (1955)
celková délka	15,73 m (2 nápravy)
hmotnost	22 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	120 136



Jde o dvounápravový poštovní vůz Československé pošty s jednonápravovými podvozky.

Jednonápravové podvozky jsou vynálezem českého konstruktéra Ing. Rybáka. Poprvé byly použity na osobních vozech už v roce 1910. Jejich širšímu využití zabránila první světová válka. Teprve až těsně před druhou světovou válkou se k této zdařilé, leč poměrně nákladné konstrukci vrátili ČSD. V roce 1938 si nechaly postavit desetikusovou ověřovací sérii osobních vozů třetí třídy a po ní měly následovat další vozy celé typové řady, kde měly být vozy i druhé třídy, vozy služební i poštovní. Válka však výrobu železničních vozů značně omezila, a tak se většina zamýšlených dodávek realizovala až po ní, a to v letech 1946-1955. Celkem bylo vyrobeno přes 1400 vozů všech verzí, z toho dokonce 50 ks na export.

Vozy s jednonápravovými podvozky se staly výrazným i technicky velmi významným fenoménem našich železnic, což sbírka NTM nesmí v žádném případě opomenout. Ve sbírce už je jediný dochovaný vůz s jednonápravovými podvozky z dob Rakouska-Uherska, jde o osobní vůz třetí třídy. K němu plánujeme přiřadit tento poštovní vůz naopak z úplně poslední výrobní série z roku 1955, který je také jediný v ČR dochovaný. Další dva existují na Slovensku, ty však byly přestavěny na dílenské vozy a tím částečně znehodnoceny.

Vedle dokumentace fenoménu vozů s jednonápravovými podvozky bude tento vůz samozřejmě dokumentovat i poštovní úkony a přepravy po železnici, a to zejména svým nesmírně cenným, velmi dobře dochovaným a zcela původním interiérem.

38)

historické označení	Fa 5-2023
označení na vozidle	IM 5000139799 (EL 54317)
popis vozidla	poštovní vůz
výrobce a rok výr.	Kopřivnická vozovka (1919)
celková délka	19,75 m (4 nápravy)
hmotnost	34 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	185 665



Fa 5-2023 je velký čtyřnápravový poštovní vůz Československé pošty. Byl určen k třídění poštovních zásilek během jízdy i k jejich přepravě na velké vzdálenosti. Proto byl konstruován jako rychlíkový vůz.

Byl vyroben v Kopřivnici v roce 1919, krátce po vzniku Československa. Proto jde ještě původem o vůz rakouského typu. Nové vozy byly vyvinuty až později.

Je typickým poštovním vozem své doby, proto byl pro doplnění naší sbírky vybrán, a to už v roce 2007. V naší sbírce zatím žádný podobný vůz není, a citelně v ní chybí. Máme totiž několik osobních rychlíkových vozů i vůz služební, a dokonce tři parní lokomotivy, které tahaly v dobách první republiky rychlíky. Pokud by se některá z budoucích generací po nás rozhodla z nich sestavit plnohodnotnou dobovou soupravu rychlíku, pak by jim podobný poštovní vůz citelně chyběl.

Tento vůz je však pro sbírku důležitý i bez výhledu na možné sestavení rychlíkové soupravy. Přeprava pošty byla vždy důležitou funkcí železnice a poštovní vozy vždy součástí železničního provozu. Úkolem sbírky je tedy zdokumentovat i

tuto kapitolu železničního provozu. Zatím se ve sbírce nachází poštovní vozy dva a jedna skříň bývalého poštovního vozu. Ve všech třech případech jde o poštovní vozy jiného určení nebo vozy z jiné doby konstrukčně zcela odlišné.

Dnes podobných poštovních vozů existují ještě dva další kusy. Jeden ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka a jeden v ve sbírce muzea v Jaroměři. Oba jsou to ale v podstatě vraky, mnohem zchátralejší, než je vůz vybraný pro naši sbírku. ČD dokonce vážně uvažují, že svůj vůz ze sbírky vyřadí a sešrotují. Vůz Fa 5-2023 je tak nejlepším a možná že v budoucnu i jediným možným vozem, který by mohl dokumentovat přepravu pošty v počátcích Československé republiky. Tím je pro naši sbírku nesmírně cenný.

Jeho hodnota je o to větší, že se v jeho interiéru dochovala většina původního zařízení. Což se u vozu, který byl z provozu vyřazen přibližně před šedesáti lety, pak přes čtvrt století sloužil jako dílenský a pak stál léta odstavený volně přístupný vandalům, rovná skoro zázraku.

39)

historické označení	Z 1-53475
označení na vozidle	IM 5000307803
popis vozidla	krytý nákladní vůz s celodřevěnou skříň
výrobce a rok výr.	Kopřivnická vozovka (cca 1915)
celková délka	9,55 m (2 nápravy)
hmotnost	9 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	49 147



Jedná se o zcela běžný krytý nákladní vůz Rakouských státních drah, po vzniku Československa převzatý do vozového parku ČSD.

Jeho úplnou historii zatím neznáme. Pravděpodobně byl ale vyroben v roce 1915 Kopřivnickou vozovkou a byl jedním z tisíců běžných nákladních vozů. Byl vozem krytým, určeným především pro přepravu kusových zásilek. Byl ale vybaven i úvazy pro dobytek, takže se v něm dala převážet i zvířata (krávy, koně, prasata ad.). V době války se pak často vozy tohoto a podobných typů používaly pro přepravu mužstva na frontu a z fronty.

Konstrukce tohoto vozu je klasicky smíšená. Železný rám, na něm dřevěná kostra z trámů a mezi nimi dřevěné bednění. Takováto konstrukce se používala od přelomu sedmdesátých a osmdesátých let devatenáctého století, do kdy byly dřevěné i části rámu vozu. Konstrukci klasické smíšené stavby ale naši výrobci přestali opouštět po roce 1910, kdy dřevěné kostry skříň vozů nahradily kostry snýtované z válcovaných profilů. Přednost armády na dodávky oceli za první světové války však znamenaly prodloužení výroby vozů s dřevěnými kostrami, a tak je tento, který pochází s největší pravděpodobností z roku 1915, jedním z posledních tohoto konstrukčního provedení. Je to zajímavost, ale kvůli tomu nebyl pro doplnění sbírky vybrán.

Hlavním důvodem, proč byl tento vůz pro doplnění sbírky vybrán je ten, že se jedná o zcela běžný nákladní vůz počátku dvacátého století. V naší sbírce se nachází několik parních lokomotiv z té doby, vozy však zcela chybí. Základním kamenem železnice není totiž lokomotiva, ale vlak. Je těžké představit veřejnosti v expozici muzea ukázkou dobového provozu, pokud máte jen lokomotivu a nic víc, bez souvislostí s čímkoli. Proto je důležité tuto citelnou mezeru ve sbírce zaplnit, aby obsahovala alespoň několik vozů, osobních i nákladních, které tyto lokomotivy běžně vozily. A následně pak mít možnost je společně představit veřejnosti.

Podobných nákladních vozů ve sbírkách ČD i soukromých existuje velké množství, možná až kolem dvaceti kusů. Některé jsou již renovované a vystavené, například v ČD muzeu v Lužné, jiné jsou před renovací nebo jen jako vraky. Žádný z nich ale není nabízen k prodeji, spíš je ze strany soukromých sběratelů poptávka po dalších.

40)

historické označení	Z 1-19157
označení na vozidle	IM 5000307867
popis vozidla	krytý nákladní vůz s ocelovou kostrou
výrobce a rok výr.	výrobce neznámý - tuzemsko (1918-19)
celková délka	9,54 m (2 nápravy)
hmotnost	10 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	54 607



Jedná se o zcela běžný krytý nákladní vůz konstrukce Rakouských státních drah z doby první světové války, který po vzniku Československa převzaly do svého vozového parku ČSD, a který si pak v masovém měřítku nechávaly ČSD od našich výrobců dodávat po většinu dvacátých let.

O jeho původu toho zatím mnoho nevíme. Podle konstrukčních detailů pochází někdy z let 1918-1919. Jde tedy ještě možná o vůz vyrobený ještě pro Rakouské státní dráhy a krátce na to převzatý nově vzniklými ČSD nebo o vůz objednaný ještě Rakouskými drahami a dodaný až ČSD nebo možná o vůz z prvních dodávek přímo objednaných nově vzniklými ČSD.

V každém případě jde o běžný, masově vyráběný vůz své doby. Vůz krytý, určený především pro přepravu kusových zásilek. Byl ale vybaven i úvazy pro dobytek, takže se v něm dala převážet i zvířata (krávy, koně, prasata ad.). V době války se pak často vozy tohoto a podobných typů používaly pro přepravu mužstva na frontu a z fronty.

Konstrukce toho vozu je už moderní, se železnou kostrou skříně. První takové vozy se u nás začaly objevovat už dříve, ale masově se začaly vyrábět až za první světové války. I když jde konstrukčně o vůz v té době moderní, rozměrově a únosností jde stále o běžný vůz předchozí generace. Možnosti, které dávala konstruktérům železná kostra zatím nijak nevyužili.

Hlavním důvodem, proč byl tento vůz pro doplnění sbírky vybrán je ten, že se jedná o zcela běžný nákladní vůz doby po první světové válce, kdy se těchto vozů na našich tratích objevily tisíce.

V naší sbírce se nachází několik parních lokomotiv z té doby, vozy však zcela chybí. Základním kamenem železnice není lokomotiva, ale vlak. Je těžké představit veřejnosti v expozici muzea ukázkou dobového provozu, pokud máte jen lokomotivu a nic víc, bez souvislostí s čímkoli. Proto je důležité tuto citelnou mezeru ve sbírce zaplnit, aby obsahovala alespoň několik vozů, osobních i nákladních, které tyto lokomotivy běžně vozily. A následně pak mít možnost je společně představit veřejnosti.

Podobných nákladních vozů ve sbírkách ČD i soukromých existuje několik dalších, minimálně deset kusů. Některé jsou již renovované a vystavené, například u spolku Výtopna Zlíchov, jiné jsou před renovací nebo jen jako vraky. Žádný z nich ale není nabízen k prodeji, spíš je ze strany soukromých sběratelů poptávka po dalších.

41)

historické označení	Zdv 2-23210
označení na vozidle	IM 5000268766
popis vozidla	krytý nákladní vůz s velkou ložnou plochou
výrobce a rok výr.	Kopřivnická vozovka (1931)
celková délka	13,45 m (2 nápravy)
hmotnost	13,6 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	74 266



Jedná se o speciální krytý nákladní vůz ČSD určený pro velkoobjemovou přepravu kusových zásilek.

Byl vyroben v roce 1931 Kopřivnickou vozovkou a byl jedním z nákladních vozů nové generace, které naše vagonky začaly pro ČSD stavět.

Do konce dvacátých let si ČSD nechaly od našich výrobců dodávat především co nejjednodušší vozy, které měly svůj konstrukční původ většinou v letech první světové války, a kterými se snažily co nejrychleji nahradit zoufale zastaralé vozy zděděné po dobách starého Rakouska a početně navýšit svůj vozový park na potřebnou mez. Teprve až na samém

konci dvacátých a počátku třicátých let nastal čas po období doplňování stavů na modernizaci. A právě v tomto období ČSD začaly zavádět po osobní i v nákladní dopravě nové moderní tlakové brzdy.

Jedním z nových typů byl i tento krytý vůz. Byl moderní už s tlakovou brzdou, novými rejdrovnými nápravami a měl velkou ložnou plochu i ložný prostor. Jeho konstrukce byla vylehčená, kde část těžkých válcovaných nosníků konstrukce rámu nahradila lehká příhradová konstrukce.

Tyto vozy byly hodnoceny velmi dobře, ale jejich masivnější výrobu zabránila hospodářská krize třicátých let. Výroba sice pokračovala, ale jen v relativně malých dodávkách. Celkové počty těchto vozů nebyly nijak vysoké. Situace se začala zlepšovat až koncem třicátých let, kdy ale zase zasáhla druhá světová válka a přednost dostala výroba německých typů vozidel. Po válce pak zase začala výroba co nejlevnějších počtů jednoduchých vozidel pro doplnění válečných ztrát. A tak se nákladní vozy třicátých let staly jen torzem plánů modernizace parku nákladních vozů ČSD. V provozu se udržely až do počátku let sedmdesátých a pak byly často přeměňovány na vozy skladištní nebo třeba na sklady civilní obrany.

Do dnešního dne se dochovalo ještě několik vozů Zdv, jsou ale většinou v dost špatném technickém stavu a jsou postupně likvidovány. Tento byl pro sbírku vybrán jako nejzachovělejší už v roce 2008, kdy bylo k výběru ještě o mnoho více vozů, než jich existuje dnes. Žádný z vozů Zdv prvních let výroby zatím není součástí žádné muzejní sbírky.

42)

historické označení	Zsa 1-94015
označení na vozidle	NJJ 601 44636
popis vozidla	krytý nákladní vůz pro přepravu obilí
výrobce a rok výr.	vagónka Česká Lípa (1961)
celková délka	16,48 m (4 nápravy)
hmotnost	24 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	131 058



Jedná se o speciální krytý nákladní vůz ČSD. Určený pro dvojí použití, v době míru primárně pro přepravu volně ložených obilovin, v případě války pak pro přepravu vojáků a vojenské techniky.

Přeprava obilovin byla jednou z velkoobjemových přeprav po železnici. Obilí se převáželo buďto v pytlích nebo, a to mnohem častěji, volně ložené v běžných krytých nákladních vozech. V obou případech však jeho nakládka i vykládka probíhala téměř bez mechanizace ručně. To bylo pomalé, neekonomické a docházelo tu ke značným ztrátám.

Proto byl už na konci padesátých let zkonstruován tento vůz na přepravu volně ložených obilovin. Má ve střeše násypné otvory, které dovolují plnění vozu přímo ze sil. V podlaze pak mají výsypné šachty, které umožňují vykládku do bunkrů pod kolejí nebo na pásové dopravník.

Pro armádní využití má vůz na obou koncích široké čelní dveře, které umožňují nakládku silniční vojenské techniky z čelní rampy. Uvnitř vozu jsou sklopné kryty výsypných šachet na obilí, které po zaklopení před nakládkou vytvoří rovnou podlahu a na stěnách je pak množství úchytů pro zaklesnutí vojenských lavicových výstrojí, tedy provizorních sedadel nebo lehátek pro převozy vojáků nebo raněných z fronty.

Vozy řady Zsa se sériově vyráběly ve vagonce v České Lípě v letech 1958-1962 a bylo jich dodáno téměř 5300 kusů, což je samozřejmě mnohem víc, než kolik jich bylo potřeba pro přepravy obilí.

K přepravám obilí tyto vozy sloužily jen něco přes deset let, než je nahradily vozy modernější. Poté začaly být vozy Zsa zjednodušovány, násypné otvory ve střeše i výsypky v podlaze byly rušeny a z vozů se tak staly běžné kryté vozy na přepravu kusových zásilek. Vojenského využití tato úprava neovlivnila. Tyto vozy pak v pravidelné dopravě sloužily do počátku devadesátých let.

Tento vůz je jen jedním ze dvou dochovaných v původním stavu. Úpravě na běžný krytý nákladní vůz se vyhnul jen náhodou, protože byl stejně jako druhý dochovaný z provozu vyřazen ještě před úpravami, a to jen proto, že ČSD potřebovaly několik dlouhých krytých vozů jako sklady lan a podkladového materiálu ke svým novým nehodovým jeřábům. K nim pak vyčlenili několik téměř nových vozů Zsa, které jako pracovní pak už nikdy neprošly úpravami.

Tento vůz je cenným dokladem dvojího využití civilní techniky pro případ válečného konfliktu a bude zajímavým exponátem sbírky. Druhý dochovaný je v soukromé sbírce a jeho majitel neuvažuje ani výhledově o jeho prodeji a chystá jeho renovaci.

43)

historické označení	Taes / Zaz 31 54 585 8892-0
označení na vozidle	DVL 33011
popis vozidla	krytý vůz pro velkoobjemové náklady
výrobce a rok výr.	vagónka Česká Lípa (1970)
celková délka	16,52 m (4 nápravy)
hmotnost	23,4 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	127 781



Jedná se o speciální krytý nákladní ČSD vůz určený pro přepravy kusových, především rozměrných zásilek.

Je to vůz velmi originální československé konstrukce. V každé bočnici má 5 metru široká dvoudílná vrata, která umožňují rychlou nakládku paletizovaného zboží z boční rampy pomocí vysokozdvížných vozíků. Vůz má ale i odsunutelnou dvoudílnou střechu, která umožňuje nakládku až 7 metrů dlouhých kusových zásilek shora jeřábem. Tento vůz byl jedním z vůbec prvních nákladních vozů u nás, které mohly vozit zboží rychlostí 100 km/h a byly připravené na montáž automatických spřáhel.

Vůz byl svými vlastnostmi v době svého vzniku na počátku šedesátých let na špičce a mohl se rovnat i vozům zahraničním, i těm vyráběným na západ od nás. Bohužel jeho náběh do výroby byl příliš pomalý a jeho výroba pak probíhala také pomalu, takže v době, kdy výroba končila, už byl technicky překonaný, hlavně v západních zemích. V letech 1965-1973 bylo ČSD dodáno na pět tisíc těchto vozů.

Vůz to byl technicky velmi dobrý, konstrukčně doslova přelomový a velice početný. Sloužil velmi dlouho. Posledních několik z nich ČD Cargo provozovalo ještě v roce 2018. Tím vším si se stal vhodným pro zařazení do sbírky, velmi významné konstrukční technické řešení, dlouhodobě a masově používaný nákladní vůz, dobře dokumentující konstrukční vývoj a zároveň běžný provoz své doby.

Dodnes těchto vozů existují desítky a používají se jako sklady v různých výkonných jednotkách dráhy. Většinou se jedná o nedávno vyřazené vozy, které sloužily řadu let v běžném provozu a cyklicky procházely opravami a modernizacemi.

Vůz vybraný pro rozšíření sbírky měl ale jiný životní příběh. Byl vyroben v roce 1970 a velmi krátce po vyrobení byl předán civilní obraně jako sklad materiálu. Pak už nebyl v běžném provozu a jen stál v pohotovosti. Proto nebyl provozně opotřebováván a neprošel žádnými úpravami a modernizacemi. Je tedy v úplně původním výrobním stavu, bez jakýchkoli úprav, což je pro sbírku velice cenné. Žádný další z dosud existujících vozů této řady už v původním stavu není. Tento je svým stavem zcela výjimečný a mimořádně cenný a může po renovaci sloužit jako dokonalý dokument své doby i originálního konstrukčního řešení.

44)

historické označení	Nsk 3-46915
označení na vozidle	40 54 120 0 006-4
popis vozidla	nízkostěnný vůz s dlouhou ložnou plochou
výrobce a rok výr.	Tatra Smíchov (1964)
celková délka	16,24 m (2 nápravy)
hmotnost	12,5 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	68 260



Jde o lehký dvounápravový nízkostěnný nákladní vůz s neobvykle dlouhou ložnou plochou, téměř 15 metrů délky. Rozměrově stejný nákladní vůz stejného řadového označení Nsk byl vyráběn už od druhé poloviny třicátých let a sloužil k přepravám dlouhých, ale lehkých kusových zásilek, jako byly zejména různé sloupky a stožáry, těžké trámy, železné příhradové konstrukce, potrubí nebo silniční vozidla.

Na konci padesátých let tyto prvorepublikové vozy dosluhovaly a byla potřeba náhrada. A tak spatřil světlo světa rozměrově i označením stejný, konstrukčně však značně odlišný a mnohem modernější vůz. Do vzniku tohoto vozu také mluvila armáda, která ho hodlala ve velkém využívat pro přepravy své silniční techniky. Na tento vůz se totiž přesně vešly dva armádou masově využívané nákladní automobily PRAGA V3S. Proto bylo těchto vozů nakonec vyrobeno 2600 kusů. Díky tomuto počtu se tento vůz stal jedním z velmi početných a ve sbírce bude zástupcem jednoho z typických nákladních vozů své éry.

Sériová výroba probíhala v letech 1963-1965 v Tatře Smíchov a ve vagonce v České Lípě.

Tyto vozy sloužily masově do devadesátých let. Po rozpadu Varšavské smlouvy a odsunu Sovětských vojsk, i po prudkém poklesu nákladní dopravy na železnici se rozhodly ČD k hromadné likvidaci těchto vozů. To se ukázalo jako neuvážené a nakonec pro velký zájem přepraviců musely být některé léta odstavené a k likvidaci určené vozy znovu opraveny. Dnes jich existuje asi kolem třech desítek posledních. Většina u ČD Cargo, některé mají různé stavební firmy, které se podílejí na obnovách tratí a používají je zejména v pracovních vlacích k převážení stožárů nebo silničních jeřábů na místo práce. Ze strany stavebních firem je dosud po těchto vozech poptávka. Dosud žádný z těchto vozů není součástí žádné z muzejních sbírek kolejových vozidel.

Tento vůz tedy není jediný existující, ale byl pro sbírku vybrán pro svůj dobrý a původní stav, v době, kdy bylo ještě z čeho vybírat a kdy bylo velké množství vozů této řady nadbytečných, a i přes svůj dobrý technický stav určených k likvidaci.

45)

historické označení	Na 3-41404
označení na vozidle	80 54 89-00 012-7
popis vozidla	nákladní vůz nízkostěnný
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1962)
celková délka	20,04 m (4 nápravy)
hmotnost	20 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	109 215



Jedná se o nízkostěnný nákladní vůz se sklopnými bočnicemi a klanicemi se spojovacími řetězy. Měl velice široké využití. Byl určen především pro přepravu velkoobjemových kusových zásilek, jako byly například dlouhé konstrukce, stožáry potrubí nebo klády. Byl ale také uzpůsoben pro přepravu silniční techniky a kolových strojů. Takže mohl převážet nákladní auta, autobusy a kombajny. Dal se využít i k přepravě sypkých substrátů, například kameniva.

První prototyp postavila v roce 1957 vagonka v České Lípě po roce a půl od zadání. Vůz byl na svou dobu neobvykle velký a umožňoval přepravu o mnoho větších zásilek, než umožňovaly vozy předchozích konstrukcí. Takové vozy byly v provozu potřeba ve velkém počtu, ale bohužel se tu projevila těžkopádnost plánovaného hospodářství, které nedokázalo vyrábět to, co bylo aktuálně potřeba. A tak se stalo, že vůz naběhl do sériové výroby až v roce 1961 ve vagonce ve Studénce. Navíc v nedostatečném množství, a ještě k tomu byla část vozů dodána bez bočnic, jejichž výroba se nějak zadrhla a vozy byly provozovány dočasně jen jako plošinové. Teprve po nějaké době se vracely do výrobního závodu k dokončení. Nakonec ale bočnicemi nebyly vystrojeny všechny a některé zůstaly jako plošinové až do vyřazení z provozu.

Vůz, který byl v době svého vzniku moderní a svými parametry na skutečné špičce mezi nákladními vozy, byl už po necelých deseti letech zastaralý. A tak aniž by byl naplněn jeho předpokládaný počet, byla jeho příliš pomalu probíhající výroba zastavena.

Vůz řady Na měl sloužit především v mezinárodní přepravě. Jenže od poloviny šedesátých let se stalo pro mezinárodní přepravu vyžadovaným standardem, aby měly nákladní vozy konstrukční rychlost 100 km/h, ale tento byl konstruován ještě po staru jen na 80 km/h. Navíc se začalo plánovat jednotně v celé Evropě zavedení automatických spřáhel pro všechna železniční vozidla. A tak už někdy od roku 1965 musela být všechna nově vyráběná vozidla pro montáž tohoto spřáhla uzpůsobena, což tento vůz nesplňoval.

Nakonec výroba vozů Na dosáhla počtu jen několika set kusů. Z mezinárodní přepravy byly časem staženy a dosloužily ve vnitrostátní přepravě kolem roku 1991. Mnoho z nich, jako tento, byly v osmdesátých letech převedeny do parku pracovních vozů dráhy. Tento sloužil jako ochranný vůz u kolejového jeřábu. Proto nebyl používán k žádným přepravám a jezdil poměrně zřídka a vždy jen prázdný. Proto se dochoval ve velmi dobrém stavu a dnes je už s největší pravděpodobností posledním existujícím své řady. Ve sbírce bude velice cenným dokumentem zvláštní doby, doby

těžkopádnosti dlouhodobého plánování a zároveň doplní sbírku lokomotiv z padesátých a šedesátých let o další typický nákladní vůz své doby.

46)

historické označení	Nas 31 54 390 3362-4
označení na vozidle	80 54 420 0849-8
popis vozidla	nákladní vůz nízkostěnný
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1969)
celková délka	20,04 m (4 nápravy)
hmotnost	24,5 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	133 788



Jedná se o nízkostěnný nákladní vůz se sklopnými bočnicemi a klanicemi se spojovacími řetězy.

Tento vůz konstrukčně přímo navazoval na vůz řady Na, který je také součástí plánovaného rozšíření sbírky NTM. Měl stejně jako jeho předchůdce velice široké využití. Byl určen pro stejné druhy přeprav, tedy především pro přepravu velkoobjemových kusových zásilek, jako byly například dlouhé konstrukce, stožáry potrubí nebo klády. Byl ale také uzpůsoben pro přepravu silniční techniky a kolových strojů. Takže mohl převážet nákladní auta, autobusy a kombajny. Dal se využít i k přepravě sypkých substrátů, například kameniva. Měl však již konstrukční rychlost 100 km/h a přípravu pro montáž automatického spřáhla, které mělo být zavedeno u všech železničních vozidel jednotně v celé Evropě už na konci sedmdesátých let. Ke kterému ale nakonec ani po několika odkladech z finančních důvodů dodnes nedošlo.

První prototyp postavila v roce 1966 vagónka ve Studénce, která vyráběla už předchozí typ. Sériovou výrobu pak zahájila už v roce 1967 a ta trvala do roku 1970. Za tu dobu ČSD dodala přes 1200 kusů těchto vozů. Ale výroba neměla být ještě ukončena. Konstrukce vozu byla jen mírně upravena a byla vynechána ruční vřetenová brzda, a tím odpadla nutnost mít na voze plošinu pro brzdaře. Místo toho měla nová verze jen ruční zajišťovací brzdu ovládanou z boku vozu. Takových vozů se pak vyrobilo ještě několik tisíc, a ještě přes tisíc stejných vozů s patkami pro ukotvení námořních kontejnerů.

Tím se vozy řady Nas staly jedněmi z nejpočetnějších nákladních vozů u nás. A tím tedy pro zachycení podoby běžného železničního provozu i jedněmi z nejvhodnějších. V provozu se nejstarší výrobní verze z let 1967-1970 udržela přibližně do roku 2000. Verze z pozdějších let jsou v provozu dodnes.

Mnoho nejstarších vozů řady Nas bylo v devadesátých letech převedeno do parku pracovních vozů nebo odprodáno stavebním firmám podnikajícím v železničním stavitelství. Mnoho vozů bylo také v této době přestavěno k jiným účelům.

Vůz vybraný pro sbírku tedy není jediným dochovaným své řady. I z první etapy výroby z let 1967-1970, ze které je i vybraný vůz, jich ještě existují desítky. Tento je však ve výjimečně původním stavu, protože drtivá většina pracovních vozů byla a je postupně upravována podle konkrétních potřeb provozovatele a tím pro dokumentační účely sbírky znehodnocována.

Tento vůz byl pro sbírku vybrán z parku pracovních vozů už v roce 2007 jako jeden z posledních autenticky zachovalých kusů a ve sbírce bude jako typický nákladní vůz své doby doplňovat kolekci lokomotiv.

Nabízí se jím ale sbírce ještě možnost srovnání dvou nízkostěnných vozů, dvou po sobě jdoucích generací, což bude cenným studijním materiálem konstrukčního vývoje nákladních vozů. Protože pro rozšíření sbírky byl vybrán, sice ze zcela jiných důvodů i přímý předchůdce tohoto vozu, vůz řady Na.

47)

historické označení	Px 3-58997
označení na vozidle	80 54 280 0040-2
popis vozidla	těžkotonážní plošinový vůz na přepravu tanků
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1953)
celková délka	15,24 m (6 náprav)
hmotnost	28,2 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	153 993



Jedná se o těžkotonážní šestinápravový plošinový vůz určený především pro dopravu tanků.

Tento typ vozu má počátek své historie v Německu v době druhé světové války, kde byl zkonstruován pro přepravu nových těžkých tanků Panther a Tygr. Po osvobození v roce 1945 zůstalo několik těchto vozů na přepravu tanků na území Československa a připadly ČSD jako kořistní vozy. Bylo jich ale jen malé množství, několik jednotlivých kusů, ale i naše armáda nově vyzbrojená sovětskými tanky takové vozy potřebovala ve velkém množství. A tak byla zadána výroba těchto vozů.

Naši výrobci si s vývojem nového nákladního vozu pro armádu mnoho starostí nepřidělávali a prakticky ho okopírovali. Výroba pak probíhala v letech 1950-1957 a podílely se na ní postupně hned čtyři naše vagonky – v Kolíně, Praze Smíchově, Studénce a Popradu. Dohromady bylo ČSD dodáno na 1500 těchto vozů, což svědčí o ohromných plánech na přesuny tanků v případě další světové války. Vždyť každý z vozů uvezl tanky dva.

Samozřejmě v době míru se vozy využívaly k běžným přepravám. Vozily se na nich různé strojírenské výrobky, buldozery, trolejbusy, stožáry, potrubí apod. Používat se ale směly jen ve vnitrostátní dopravě a za žádných okolností nesměly opustit území Československa.

Po odsunu sovětských vojsk počátkem devadesátých let se zdálo, že už tyto vozy nebudou nikdy potřeba, navíc už měly daleko za plánovanou životností a jejich technický stav byl po mnoha nácích nakládky a vykládky tanků dost špatný. Proto se přikročilo k jejich hromadné likvidaci, kterou přežilo jen několik málo vozů používaných v lokomotivních depech pro přepravy podvozků a motorů lokomotiv.

Dnes je zatím, krom tohoto, jen jeden součástí sbírky muzejní povahy ve spolku zabývajícím se historií železnic, a není na prodej. Několik dalších jich ještě dožívá v lokomotivních depech, ale ty jsou už většinou v hodně špatném stavu. Další dva byly přestavěny na pojízdné betonárny a jeden na vysokozdviznou plošinu. Žádný z nich už ale není tak vhodný pro sbírku, jako je tento, který jsme vybírali v roce 2007 ještě z asi 20 možných kandidátů.

48)

historické označení	Vtr 4-09297
označení na vozidle	IM 5000306954
popis vozidla	vysokostěnný nákladní vůz na přepravu uhlí
výrobce a rok výr.	Královopolská strojírna Brno (1946)
celková délka	10,64 m (2 nápravy)
hmotnost	10 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	54 607



Jde o jednoduchý dvounápravový vysokostěnný nákladní vůz, který byl určen především pro dopravu uhlí.

Tento typ vznikl hned po skončení druhé světové války v reakci na fatální nedostatek jakýchkoli železničních vozů. Což platilo o vozech na přepravu uhlí, tedy co se týče přepravovaného množství, nejdůležitějšího zboží. Základem tohoto vozu byl prototyp na zkoušku postavený už v roce 1938 a k němu byly přidány některé prvky zavedené do výroby pro Německé říšské dráhy, plus nově vyvinutá nápravová ložiska. Výsledkem byl nesmírně povedený vůz, který vyráběla

většina našich vagonek v letech 1946-1957. Do výroby těchto vozů se zapojili i neželezniční výrobci Uničovské strojírny a Mostárne Brezno. I za jejich pomoci bylo ČSD dodáno rekordní a nikdy nepřekonané množství, celkem 22 tisíc vozů, a ještě další cca tisíc na export do Německa! Neuvěřitelné množství.

22 tisíc vozů jednoho typu to je tak ohromné množství, že byly tyto vozy doslova všude. Byly na každém nádraží, v každém nákladním vlaku, a to po více než čtyři desítky let. Jejich výroba začala počátkem roku 1946 a poslední dosloužily v roce 1991.

Proto by bylo chybou jeden z nich ve sbírce nemít. Vhodného kandidáta jsme hledali v letech 2006-2008, než se nám podařilo mezi vyřazenými vozy používanými už jen k pracovním účelům jeden vhodný najít. Dnes není jediným dochovaným. Existuje ještě asi osm dalších, většinou v soukromých sbírkách. Některé z nich jsou ale ve velmi špatném technickém stavu. Renovovaný je zatím jen jeden, ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka. Žádný z nich však není nabízen k prodeji, spíše je ze strany klubů železniční historie a sběratelů poptávka po jakémkoli dalším, který už ale není kde vzít.

Tento vybraný k doplnění sbírky NTM je v dobrém technickém stavu a cenné je na něm i to, že pochází ze samého počátku dodávek v roce 1946, kdy ho vyrobila Královopolská strojírna v Brně.

49)

historické označení	Vtdr 4-45743
označení na vozidle	EI / Vtdr 42 54 557 0718-1
popis vozidla	vysokostěnný víceúčelový nákladní vůz
výrobce a rok výr.	Tatra Smíchov (1948)
celková délka	11,3 m (2 nápravy)
hmotnost	9 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	49 147



Jde o jednoduchý dvounápravový víceúčelový vysokostěnný nákladní vůz s odebíratelnými bočnicemi a klanicemi. Určený jak pro dopravu sypkých hmot, například uhlí, ale i rozměrných kusových zásilek, zejména stohů řeziva, potrubí, stožárů nebo palivového a papírenského dřeva.

Vznikl bezprostředně po skončení druhé světové války, v době nedostatku všech druhů železničních vozů. Jeho základem je konstrukce železničního vozu, zavedená v Rakousko-Uhersku už před první světovou válkou, která se pak po drobných modernizacích používala až do dob protektorátu. Protože po osvobození nebyl čas na vývoj nových typů, sáhl náš průmysl k osvědčené konstrukci, kterou jen nepatrně vylepšil a v co nejjednodušší verzi, tedy bez brzdy, začal masově vyrábět. Dá se říci, že se jednalo vlastně o jakousi „nouzovou“ výrobu. V letech 1947-1949 bylo ČSD dodáno 2500 těchto vozů. Později byla konstrukce těchto vozů zmodernizována a výroba pokračovala až do roku 1958.

Tento typ je pro historii významný jako příklad jednoduchého vozidla vyráběného ve stavu nedostatku výrobní kapacity, materiálu i času. A který přesto obstál. Poslední vozy této řady, byť po modernizacích dosloužily až v roce 1992.

Dnes je tento v roce 2006 vybraný k doplnění sbírky jediný dochovaný z období 1947-1949. Vozů modernějších verzí z pozdějších období se dochovalo několik. Ten původní je však jediný.

Ve sbírce bude tvořit velice dokumentačně hodnotnou dvojici s již sbírkovým vozem řady Vd, který je vlastně jeho předchůdcem z dob starého Rakouska, a který byl vyroben už v roce 1918 ještě pro C. a k. Rakouské státní dráhy.

50)

historické označení	Vte 21 54 552 3169-0
označení na vozidle	IC 5000057203
popis vozidla	vysokostěnný nákladní vůz
výrobce a rok výr.	Turnu Severin - Rumunsko (1975)
celková délka	10,5 m (2 nápravy)
hmotnost	11 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	60 068



Jedná se o dvounápravový vysokostěnný nákladní vůz, který byl určen především pro dopravu uhlí, ale byl použitelný i k dopravě rozměrných kusových zásilek.

Tento vůz má zajímavý původ. Nebyl zkonstruován v některé z našich vagonek, ani nebyl zkonstruován pro naše dráhy. Jde o jeden z několika typů železničních vozů, které byly zkonstruovány pro železniční správy všech Evropských zemí a které Mezinárodní unie železniční (UIC) doporučila svým členským zemím k užívání, jako jednotného typ. Tyto vozy se u nás nevyráběly, ale v rámci spolupráce zemí RVHP je pro nás stavělo několik vagonek v Jugoslávii a Rumunsku. Během let 1965-1975 bylo ČSD dodáno asi šest tisíc těchto vozů, a to ve dvou provedeních s ruční brzdou a bez ruční brzdy.

Vozy doporučené UIC byly zajímavou a početně značně obsáhlou skupinou železničních vozů, a tak jsme se rozhodli jedním z nich naši sbírku obohatit a tím i tuto zvláštní kapitolu historie našich železnic zdokumentovat. Volba padla na zástupce jednoho ze dvou nejrozšířenějších typů, a to ve verzi s ruční brzdou, aby byl co možná nejodlišnější od později vyráběných částečně podobných vozů tuzemské konstrukce.

Vozy typů UIC dosloužily u ČSD počátkem devadesátých let, a tak v roce 2008, kdy probíhalo hledání vhodného zástupce už dalo docela práci nějakého vůbec najít.

Dnes kromě tohoto existují ještě tři další. U ČD i u ČD Cargo. Používají se jen jako manipulační vozy v železničních opravnách a nejsou už v moc dobrém stavu. Navíc jde ve všech třech případech o sbírkově méně vhodnou verzi bez ruční brzdy. Vůz Vte s ruční brzdou vybraný pro rozšíření sbírky už je v ČR poslední existující.

51)

historické označení	Vsa 7-46362
označení na vozidle	IC 5000268744
popis vozidla	vysokostěnný vůz s podlahovým vysypáním
výrobce a rok výr.	vagonka Poprad (1962)
celková délka	14,5 m (4 nápravy)
hmotnost	21 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	114 675



Jedná se o vysokostěnný nákladní vůz se sklopnou podlahou, který byl určen především pro dopravu uhlí velkoodběratelům.

První prototypy vyrobila v roce 1954 vagonka ve Studénce. Šlo o konstrukčně zcela nové a doslova přelomové vozy, které neměly na našich železnicích obdobu. Do této doby se uhlí, což bylo nejrozšířenější po železnici převážené zboží, převáželo až na pár drobných výjimek ve vozech tvarem připomínajícím krabici od bot, ze kterých se uhlí jen obtížně vykládalo. Tento nový vůz byl konstruován tak, aby jeho vykládka byla možná všemi existujícími způsoby, včetně samočinného vykládání podlahovými klapkami. A to nebyla jeho jediná přednost. Výrobce zvolil zcela netradiční a nevyzkoušenou konstrukci jeho skříně. Do té doby byly všechny nákladní vozy stavěny jako tuhý rám tvaru obdélníku z těžkých válcovaných profilů, na který se montoval zbytek konstrukce vozu. Tento vůz měl jako první střední páteřový

rák ve tvaru písmene H, který byl navíc místo těžkých válcovaných profilů svařen z plechových výlisků. Velmi originální řešení. Uživatelsky velice dobře hodnocený vůz. Na druhou stranu složitý a náročný na údržbu. Jeho životnost navíc limitovala špatná kvalita používané oceli a kvalita svařčeských prací.

ČSD potřebovaly takových vozů ohromné množství. Takové, které nebyl náš průmysl v reálném čase dodat, a tak se na výrobě krom tuzemských vagonů podílela i vagonka v Burgasu. Vozy se vyráběly v letech 1957-1965 a ČSD bylo dodáno přes deset tisíc těchto vozů. V provozu byly do poloviny osmdesátých let.

Tento vůz vyrobila v roce 1962 vagonka v Popradu, a je v ČR jediný dochovaný v úplném stavu. Kromě něj už existuje jen jedno muzejně nevyužitelné torzo, které do nedávna používaly složky Hasičského záchranného systému k výcviku zásahů.

52)

historické označení	Rd 8-65361
označení na vozidle	<i>bez dalšího zjevného označení</i>
popis vozidla	cisternový vůz na přepravu lihu
výrobce a rok výr.	Lederer & Porges Brno (1881)
celková délka	9,43 m (3 nápravy)
hmotnost	12 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	65 529



Tento nákladní vůz je pravděpodobně nejstarším dochovaným cisternovým vozem v ČR a jedním z nejstarších u nás dochovaných železničních vozů vůbec.

Jedná se o třínápravový cisternový vůz na přepravu lihu o objemu 140 hektolitrů. Vyrobila ho brněnská firma Lederer & Porges už v roce 1891. Pravděpodobně pro firmu František Xaver Brosche syn, Praha, které tento vůz patřil v pozdějších letech.

Tento vůz je pro sbírku kolejových vozidel NTM zcela zásadní hned ze dvou důvodů. Tím prvním je stáří vozu. Vůz je 130 let starý. Průměrná doba životnosti nákladních vozů se pohybuje kolem 40 let, maximální je asi o 5-10 let větší. Najít a získat tak starý vůz, který by už léta nebyl součástí nějaké muzejní sbírky, je téměř nemožné. A přece se náhoda stala a takový vůz byl nalezen. Po vyřazení z provozu se používal jako jímka na vyjetý olej a pak byl léta odstaven, doslova zapomenut v roští.

Protože stávající sbírka kolejových vozidel se v prvopočátcích svého vzniku soustředila hlavně na symboly železnice – parní lokomotivy, tak v ní železniční vozy této éry chybí. Proto je jakékoli doplnění sbírky doslova darem z nebes. Je smutné mít ve sbírce několik parních nákladních lokomotiv a nemít k nim třeba ani jeden nákladní vůz z jejich doby.

Druhým důvodem, proč je tento vůz pro sbírku zcela zásadní, je jeho konstrukce. Totiž jeho třínápravové provedení. Takových vozů bylo v historii našich železnic velké množství. Stavěly se zejména mezi lety 1885-1915 a byly velmi významnou kapitolou historie železniční techniky. Stávající sbírka však neobsahuje žádného jejich zástupce, což je obrovská chyba. Ve sbírce je sice jeden třínápravový nákladní vůz, ale jde o mnohem modernější německý vůz z doby druhé světové války, který je ve sbírce z úplně jiných důvodů a je konstrukčně velmi odlišný od toho, co bylo typické pro naše železnice.

Tento vůz není jedinou třínápravovou cisternou v ČR. Existují ještě dvě další a obě mladší než tato. Obě jsou součástí sbírky ČD muzea v Lužné u Rakovníka a nejsou reálně získatelné, protože patří mezi základní kameny sbírky ČD muzea.

Získání této železniční cisterny je pro NTM zcela zásadní a vyplní hned dvě bílá místa ve stávající sbírce.

53)

historické označení	R 8-70057
označení na vozidle	IM 5000307860
popis vozidla	cisternový vůz
výrobce a rok výr.	neznámý (cca 1910)
celková délka	9,11 m (2 nápravy)
hmotnost	11 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	60 068



Jde o dvounápravovou železniční cisternu na přepravu pohonných hmot a maziv.

Kde a kdy byla vyrobena se nám zatím zjistit nepodařilo, ale to není v tomto případě tak důležité. Tato železniční cisterna byla k rozšíření sbírky vybrána ze dvou úplně jiných důvodů. Tím prvním je fakt, že byla po vyřazení z provozu přidělena depu v Chomutově k pracovním účelům. Stala se z ní pojízdná zásobní jímka na olej, olejového hospodářství, které je sice dnes nevyužívané, ale je součástí depozitáře NTM, na který se bývalé depo v Chomutově proměnilo. Je úvaha zachovat toto celé olejové hospodářství jako exponát dokumentující počátky provozu motorových lokomotiv, a to v autentickém prostředí, přímo v depozitáři, což je pozoruhodná možnost.

Druhým důvodem k rozšíření sbírky právě o tuto cisternu, je dokumentace jedné z kapitol naší železniční historie. Tou kapitolou jsou německá (ale i maďarská) kořistní vozidla, která se dostala do vozového parku ČSD i soukromých firem v roce 1945 po skončení války. Těchto vozidel byly tisíce, byly to lokomotivy všech druhů, nákladní i osobní vozy, ale třeba i železniční drezíny nebo sněhové frézy, která shodou okolností součástí naší sbírky už je. Toto ohromné množství kořistních vozidel v prvních poválečných letech tvořilo skoro čtvrtinu celého našeho vozového parku. Samozřejmě se podíl kořistních vozidel s novou poválečnou výrobou rychle snižoval, ale poslední kořistní vozy dosluhovaly v pravidelném provozu až kolem roku 1975. Poté některé přešly do parku služebních a pracovních vozidel a v ojedinělých případech sloužily ještě i po roce 2000.

Tento cisternový vůz je poměrně typickým zástupcem této skupiny kořistních vozidel. Podobných vozů existuje ještě asi desítky, už ale pouze ve sbírkách jiných subjektů, ale není známo, že by byl kterýkoli z nich nabízen k prodeji. Akvizice tohoto vozidla s přímým vztahem k objektu NTM je jedinečnou příležitostí pro doplnění sbírky.

54)

historické označení	Rh 8-76424
označení na vozidle	zásobárenský 35833
popis vozidla	cisternový vůz univerzální
výrobce a rok výr.	Královopolská strojírna Brno (1955)
celková délka	8,84 m (2 nápravy)
hmotnost	12 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	65 529



Jde o dvounápravovou železniční cisternu na přepravu minerálních olejů, především motorových. Tato železniční cisterna je jedním z mnoha typů celé typové řady univerzálního cisternového vozu. Tato typová řada spatřila světlo světa v roce 1948 ve vagonce Studénka.

Železniční cisterny se vyráběly v mnoha provedeních, většinou přímo podle přání zákazníka v malých sériích. Nápad sjednotit část dílů různých vozů a tím zjednodušit i zlevnit a zrychlit výrobu různých typů nebyla úplně nová, ale u této typové řady byla použita poprvé důsledně a doslova v masovém měřítku.

Vznikl podvozek, na který se pomocí sady sedel daly upevnit kotle se jednotnou délkou, ale s různými průměry. Tím vznikla celá škála vozů s různými objemy přepravovaných látek. Od 125 do 300 hektolitrů. Kotle vozů mohly být z různých materiálů, nejčastěji samozřejmě ocelové, ale i hliníkové nebo nerezové. Mohly být například zevnitř

pogumované, mohly mít různé typy plnicích hrdel a výpustí. Mohly mít tepelnou izolaci, protisluneční kryt nebo naopak vytápěcí zařízení. Mohlo se v nich přepravovat cokoli tekutého. Byly například vozy na přepravu tekutého chóru, horkých dehtů, kyseliny fluorovodíkové, leteckého benzínu, motorových i jedlých olejů, pitné vody i mléka. Dohromady takových vozů bylo k deseti tisícům. Vyráběly se v několika vagonkách téměř dvacet let. Část jich bylo zařazeno ve vozovém parku ČSD, mnoho pak vlastnily chemické a potravinářské podniky. Nemalé množství jich měla i armáda. Některé byly exportovány do kapitalistických zemí.

V provozu jsme se s těmito vozy mohli setkávat až do druhé poloviny devadesátých let.

Pro doplnění sbírky jsme vybrali zástupce už v roce 2007, kdy existovalo takových vozů ještě poměrně dost. Vybrali jsme zástupce nejpočetnější, a tedy pro dokumentaci nejtypičtější verze. Je jím vůz na přepravu olejů o objemu 240 hektolitřů z vozového parku ČSD.

Dnes vozů této typové řady existuje ještě několik málo dalších, buďto jsou to ale vraky používané jen jako nádoby, nebo jsou součástí několika sbírek muzejní povahy. Ty ale nejsou reálně získatelné a není tedy pravděpodobné, že by mohly nahradit tento vybraný vůz dokumentačně nejvhodnější verze, která dosloužila už před čtvrt stoletím.

55)

historické označení	Ra 8-84072
označení na vozidle	IM 500307852
popis vozidla	cisternový vůz na přepravu PHM
výrobce a rok výr.	vagonka Bukurešť - Rumunsko (1958)
celková délka	12,44 m (4 nápravy)
hmotnost	24,3 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	132 696



Jde o čtyřnápravovou železniční cisternu určenou především na přepravu pohonných hmot. Tato železniční cisterna je svým technickým řešením na naše poměry velice neobvyklá a neobvyklý má i původ. Byla postavena v Rumunsku ve vagonce v Bukurešti v roce 1958 a je jednou z prvních vlašovek spolupráce socialistických zemí na poli železniční dopravy.

Technicky jde o unikát a doslova učebnici konstrukčních řešení železničního vozu. Na voze je unikátní zejména bezrámové řešení. Celý vůz nemá žádný rám, na který by byl posazen kotel a pod který by byly namontovány podvozky. Rámem je tu samotný samonosný kotel. Toto technické řešení mělo několik výhod a poprvé se uplatnilo za druhé světové války v Německu. U nás byly tyto vozy za války vyráběny také, podle německého vzoru a pro německé rafinerie, dočasně se s jejich výrobou pokračovalo i po roce 1945 pro naše podniky. Určité malé množství takových vozů u nás zůstalo v roce 1945 jako kořistních.

V poválečném období došlo k prudkému nárůstu silniční dopravy, ale i letecké, zejména vojenské. S tím ruku v ruce šel i nárůst spotřeby pohonných hmot. Přeprava pohonných hmot po silnici ještě nebyla příliš možná, a tak nezbývalo než využít železnici. Ta ale neměla dostatečný počet vozů a naši výrobci nebyli požadované množství velkoobjemových čtyřnápravových vozů vyrobit, a tak došlo na nákup pěti set takových vozů v Rumunsku, z nichž jeden je právě tento.

500 vozů je sice zdánlivě velké množství, ale na nákladní vůz to není až tak mnoho. Navíc byly tyto vozy na naše podmínky atypické, a v některých ohledech zastaralé. Proto se v provozu udržely jen asi 25 let. V té době byly sotva za polovinou plánované životnosti, a tak byly využity jako sklady pohonných hmot, uložených v místech spotřeby pro případ války a k tomuto účelu sloužily až do roku 1990. Teprve poté byly hromadně šrotovány.

Kapitola provozu vozů tohoto typu tedy pro historii našich železnic není příliš významná. Daleko významnější je tímto vozem dokumentovat neobvyklou doplňování vozového parku v případě nouze, ale také zařadit do sbírky vůz s celou škálou velmi pozoruhodných a ojedinělých technických řešení, který nemá mezi ostatními řadami vozů obdoby.

Dalším důvodem, proč by právě tento vůz měl doplnit sbírku vozidel NTM je fakt, že i tento se stal skladem pohonných hmot pro případ války, a to v depu v Chomutově, tedy přímo v objektu dnešního depozitáře železniční sbírky NTM, a má tedy přímo k NTM vztah a může pomoci dokumentovat i historii našeho objektu. Dnes už je tento rumunský vůz na přepravu pohonných hmot posledním existujícím a příležitostí k jeho získání je neopakovatelná.

56)

historické označení	Pom 46385
označení na vozidle	<i>bez zjevného označení</i>
popis vozidla	vůz pro přepravu úzkorozchodných vozidel
výrobce a rok výr.	tuzemská výroba (cca 1937)
celková délka	16,07 m (2 nápravy)
hmotnost	9,3 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	50 785



Jedná se o speciální plošinový nákladní vůz, přímo vyrobený k přepravě úzkorozchodných železničních vozidel po síti běžných tratí.

Vznikl v roce 1937 na podvozku jednoho z tehdy právě vyráběných nízkostěnných nákladních vozů řady Nsk. Už z výroby mu nebyla dosazena výstroj, jakou měly vozy Nsk, ani podlaha. Místo ní byly na rám vozu připevněny kolejnice, zajišťovací trámce a úvazy.

Důvod vzniku tohoto vozu byla výroba novým motorových vozů řady M21.0 pro naše úzkorozchodné tratě. Ty byly větší, než dosavadní úzkorozchodná vozidla a na žádný přepravní vůz té doby se nevešly, a nebylo je tedy ani jak odvézt z výrobního závodu. Proto byl pro ně na míru vyroben nový přepravní vůz.

Tento vůz se používal do počátku devadesátých let a pak stál léta bez využití, než byl v roce 2008 vybrán pro doplnění sbírky NTM. V naší sbírce se totiž motorový vůz M21.0 nachází a je velice nesnadné ho někam umístit v depozitáři, případně v budoucnu ho nějak prezentovat, protože v žádném z objektů se nenachází kolejiště s úzkým rozchodem kolejí. Deponovat a v budoucnu vystavit tento úzkorozchodný vůz přímo na k němu vyrobeném transportním voze je technicky skvělé řešení, navíc ještě i zajímavé.

Proto je tento jediný vyrobený vůz, který má přímou souvislost s vozidlem, které už ve sbírce je, jedinečnou, neopakovatelnou a cennou příležitostí na doplnění sbírky.

57)

historické označení	MUV 69.052
označení na vozidle	MUV 69.052
popis vozidla	drezína údržby trakčního vedení
výrobce a rok výr.	Mechanizace trať. hospodářství Brno (1972)
celková délka	6,76 m (2 nápravy)
hmotnost	10 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	54 607



MUV je „motorový univerzální vozík“ typově uvedený do provozu v roce 1969. Typové označení je tedy zkratkou jeho názvu. Koncové trojčíslí jeho označení je pak pořadovým výrobním číslem.

V padesátých a šedesátých letech docházelo k velkým nárůstům objemů železniční dopravy, které sebou neslo i velké požadavky na údržbu tratí, ale vývoj a výroba technických prostředků pro tyto účely značně zaostávala. Až právě na konci šedesátých let nově vyvinutý MUV 69 měl tuto situaci výrazně zlepšit. Byl koncipován tak, aby mohl být prostou nákladní drezínou opatřenou různými druhy hydraulických ramen a nakladačů nebo přímo jako nosič traťových strojů.

Vozík se osvědčil a výrobce Mechanizace traťového hospodářství ho pak vyráběl až do roku 1992 a za tu dobu jich postavil přes 1300, z toho naprostou většinu pro ČSD, ale došlo i na export.

Velká většina vozíků opouštěla brány výrobního závodu jako nákladní drezína opatřená hydraulickou rukou, případně se na ně tyto ruky montovaly dodatečně. Z vozíků přímo vyrobených jako traťový stroj se ujaly a ve větší míře vyráběly

jen čtyři verze: pojízdný upravovač šterkového lože, zhutňovač šterkového lože, sněhová fréza a tato verze, kdy vozík dostal nástavbu s výsuvnou elektricky izolovanou plošinou a stal se z něj vozík pro opravy trakčního vedení.

MUV 69 dosáhly na našich tratích tak masového rozšíření a staly se tak významnými pro provoz infrastruktury železnice, že je sbírka kolejových vozidel nesmí opomenout. Vhodného nástupce jsme vybrali už v roce 2007, kdy probíhala velká vlna redukce jejich početního stavu. Nejstarší a nemodernizované kusy byly ve velkém buďto posílány na rozsáhlé modernizace, nebo šrotovány. Tehdy jsme hledali jednoho z těch, který byl z výroby traťovým strojem, aby dokládal právě všestrannost této koncepce. Hledali jsme stroj z prvních let výroby (1970-1976) z doby před zjednodušením konstrukce vozíku, při které přišel o část své univerzality. Zároveň jsme hledali vozík, který neprošel žádnou modernizací a může tak dokumentovat dobu svého vzniku.

MUV 69.052 jsme vybrali pro sbírku už před třinácti lety, tehdy už doslova za pět minut dvanáct. Dnes jsou vozíků MUV 69 v provozu ještě skoro dvě stovky. Některé u Správy železnic s. o., další pak na vlečkách podniků nebo společností podnikajících na železnici. Žádný z nich už ale ani zdaleka nesplňuje podmínky našeho výběru.

58)

historické označení	M263.0009
označení na vozidle	894.009-0
popis vozidla	montážní vůz pro opravy trolejového vedení
výrobce a rok výr.	VEB Waggonbau Görlitz (1964)
celková délka	19,3 m (4 nápravy)
hmotnost	44 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	240 272



Je montážní vůz pro opravu a údržbu trakčního vedení. Jde tedy o speciální vozidlo vyrobené přímo jako pracovní – servisní, které nikdy nesloužilo cestující veřejnosti, ani přepravě zboží.

V polovině padesátých let se u nás začala rozebíhat elektrizace tratí. Zároveň s ní vyvstala potřeba speciálních vozidel, které by výstavbu, ale pak i údržbu a opravy trakčního vedení umožnily provádět. Nejprve k těmto účelům byly upravována stará vyřazená vozidla. Často staré nákladní nebo poštovní vozy, někdy i přestárlé motorové vozy. To bylo sice levné a dostupné, ale rozhodně ne spolehlivé. A tak měl vzniknout nový, přímo nově vyrobený montážní vůz. Postavila ho vagonka v Görlitzu a měl být dodáván železnicím všech socialistických zemí. Jenže se příliš neosvědčil. Byl dvounápravový a poměrně malý, a hlavně s málo výkonným motorem, který neumožňoval tahání dalšího vozu, například vozu s jeřábem.

A tak vagonka v Görlitzu postavila podobný, ale čtyřnápravový o mnoho větší rychlejší a mnohem výkonnější dvumotorový vůz stejného určení. Ten už byl v praxi mnohem použitelnější. Měl maximální rychlost 90 km/h a výkon 300 koní, což mu umožňovalo rychlý dojezd k závadám na trati, ale i tahání nákladního vozu s materiálem, případně s jeřábem.

Nových vozů bylo dodáno v roce 1964 dvacet kusů a ČSD je rozmístily po celém páteřním tahu, který vedl ze severočeské uhelné pánve celou severní polovinou republiky až do Čierné nad Tisou. V plné službě sloužily do poloviny osmdesátých let, kdy se na nich postupně začala projevovat opotřebenost, a jejich na údržbu složité dvumotorové pohony s velice neobvyklými elektromechanickými převodovkami přestaly být spolehlivé. Mnoho vozů pak bylo provozováno jen na jeden motor, z některých se už staly jen vozy bez vlastního pohonu. Poslední z nich dosloužil na samém počátku devadesátých let.

Dnes existují dva z původních dvaceti vozů řady M263.0. Jeden je ve sbírce ČD muzea v Lužné u Rakovníka. Ten byl pro svou technickou zajímavost a jako zástupce pracovních vozidel ČSD vybrán do souboru technicky a historicky zajímavých vozidel. V roce 2002 pak byl celý tento soubor zapsán do seznamu kulturních památek ČR. Jenže se stala nehoda a v roce 2006 se zřítla střecha depa v Hanušovicích, kde byl tento vůz deponován. Vůz byl poškozen a místo toho, aby byl opraven byl léta ponechán bez dozoru na pospas vandalům a zlodějům, takže je dnes beznadějným vrakem.

Druhým je vůz vybraný pro sbírku NTM. Ten dosloužil kolem roku 1988 a pak byl poskytnut depu Praha Libeň jako pojízdná dílna a sklad. Takto byl používán až do roku 2018.

Dnes je jedinečným trojrozměrným dokumentem počátků elektrizace našich železnic a ve sbírce kolejových vozidel NTM velice vhodným a zajímavým způsobem doplní kolekci prvních poválečných elektrických lokomotiv.

59)

historické označení	Ztr 1-42931
označení na vozidle	EL 15810
popis vozidla	elektrocentrála pro nouzové napájení depa
výrobce a rok výr.	Tatra Smíchov / přestavba ČSD (1947 / 1956)
celková délka	10 m (2 nápravy)
hmotnost	12,5 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	68 259



Jde o běžný dvounápravový nákladní vůz řady Ztr, do kterého byl vestavěn dieselelektrický agregát. Vůz se tak stal záložním elektrickým zdrojem. Vůz samotný byl vyroben vagonkou Tatra závodem Praha Smíchov v roce 1947 a byl součástí velice rozsáhlých dodávek vozů tohoto typu. K přestavbě na agregátový došlo s největší pravděpodobností v roce 1956, a to přímo v dílnách ČSD.

V padesátých letech železnice prožívala období ohromného nárůstu přeprav. Kvůli tomu se rozšiřovala infrastruktura a zvyšoval počet vozidel. To vše mělo za následek zvyšování potřeby elektrické energie, jejíž dodávky nebyly v té době ještě úplně spolehlivé. Svou roli tu hrály také obavy ze sabotáží a případné třetí světové války. A chod železnice se kvůli výpadku dodávek proudu nesměl zastavit. Návěstidla musela svítit, stroje v opravnách se musely točit. Proto tento vůz nebyl zdaleka jediný, který byl takto přestavěn. Podobných agregátových vozů vznikly stovky. Jejich soupis se však nedochoval, a tak není znám ani jejich počet.

Tento agregátový vůz byl součástí depa v Chomutově, kde dnes sídlí depozitář NTM. Jestli sem byl přidělen hned po přestavbě není už jak zjistit. Podle pamětníků tu ale sloužil už v sedmdesátých letech.

Dnes je zcela kompletní a v dobrém stavu, a je (vyjma novodobých agregátových vozů) jediným dosud provozuschopným. Navíc historicky přímo patří k objektu NTM a tím je jedinečný a nenahraditelný. Ve sbírce pak bude jednou z technických zajímavostí a bude dokumentovat dobu od konce padesátých a šedesátých let, která na jednu stranu přinášela v mnohém pokrok, která byla ale ještě na druhou stranu plná nouzových řešení a strachu z nepřítele.

60)

historické označení	ABa 51 54 39-10 239-0
označení na vozidle	AB³⁵⁰ 50 54 39-40 239-5
popis vozidla	rychlíkový vůz s kupé I. a II. třídy
výrobce a rok výr.	VEB Waggonbau Bautzen (1973)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	39 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	580 800



Jde o kombinovaný rychlíkový vůz ČSD s kupé první i druhé třídy určený pro vnitro i mezinárodní dopravu.

Je výrobkem, tak jako naprostá většina osobních vozů ČSD druhé poloviny minulého století, východoněmecké vagonky VEB Waggonbau Bautzen. Ta dodávala ČSD osobní a rychlíkové vozy různých typů již od padesátých let do roku 1991. Tento typ dodávala ČSD v letech 1965-1973, v celkovém počtu 298 kusů.

Tento vůz s číslem 239 byl vyroben v roce 1973 a byl jedním z posledních provozovaných vozů svého typu. Dosloužil v prosinci 2014 a v době ukončení provozu byl jednoznačně v nejlepším technickém stavu, protože jako jediný ještě krátce před vyřazením z provozu poměrně nepochopitelně prošel dílenskou opravou. Dnes je jediným zachovaným zástupcem své řady, který je možné pro sbírku NTM získat. Existuje sice ještě jeden další vůz této řady, ale ten je součástí sbírky ČD muzea v Lužné u Rakovníka a není a ani v dlouhodobém horizontu nebude k dispozici.

61)

historické označení	BDa 51 54 82-40 000-6
označení na vozidle	BDs⁴⁵⁰ 50 54 82-40 000-7
popis vozidla	rychlíkový vůz s kupé II. třídy a služebním od.
výrobce a rok výr.	VEB Waggonbau Bautzen (1974)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	38 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	653 400



Jde o kombinovaný rychlíkový vůz ČSD s kupé druhé třídy a služebním oddílem určený pro vnitro i mezinárodní dopravu.

Je výrobkem, tak jako naprostá většina osobních vozů ČSD druhé poloviny minulého století, východoněmecké vagonky VEB Waggonbau Bautzen. Ta dodávala ČSD osobní a rychlíkové vozy různých typů již od padesátých let do roku 1991. Tento typ dodávala ČSD v letech 1974-1981, v celkovém počtu 441 kusů.

Tento vůz s číslem 000 byl vyroben v roce 1974 a byl vůbec prvním dodaným vozem své řady. Dosloužil v dubnu 2015, avšak ne pro záadu, ale při redukci početního stavu vozů ČD byl vybrán jako nejvhodnější zástupce pro muzejní zachování. Shodou okolností byl v té době právě tento první dodaný v technicky velice dobrém stavu a stal se tak nejvhodnějším pro rozšíření sbírky kolejových vozidel a zároveň jako vozidlo plánované soupravy historického osobního vlaku.

Dnes jsou vozy BDa ještě v omezené míře v provozu (cca 50 vozů), ale jedná se převážně již jen o vozy z poslední výrobní série z roku 1981 nebo o vozy, které prošly modernizacemi a jsou pro muzejní zachování znehodnocené. Tento je díky kombinaci své symboliky prvního dodaného vozu svého typu, původnosti a velmi dobrého technického stavu jedinečný.

62)

historické označení	Bai 50 54 21-19 239-2
označení na vozidle	Bt²⁸³ 50 54 21-19 239-2
popis vozidla	velkoprostorový vůz osobní vůz II. třídy
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1973)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	38,5 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	568 700



Jde o osobní vůz ČSD druhé třídy ve velkoprostorovém uspořádání interiéru. Byl určený pro řazení do souprav osobních vlaků vnitrostátní dopravy a nejčastěji používán na hlavních tratích sítě ČSD, později ČD.

Tento typ vyráběla jen vagonka Tatra Studénka, a to v letech 1972-1975. Celkem dodala ČSD 525 kusů. Tím se tento typ osobního vozu stal jedním z nejpočetnějších a pro sbírku byl tedy vybrán jako zástupce typického osobního vozu sedmdesátých a osmdesátých let.

Vozy tohoto typu dosloužily v roce 2015. Ještě krátce před ukončením jejich provozu byla vybrána trojice, která měla rozšířit sbírku historických vozidel a zároveň se stát základem soupravy historického osobního vlaku ze sedmdesátých let. Při výběru byl hlavním kritériem technický stav. Dnes sice ještě existuje několik dalších dlouhodobě odstavených vozů této řady, jedná se však většinou o vraky určené k likvidaci nebo o vozy ve výrazně horším stavu, než jsou tyto tři vybrané a již několik let od odstavení z provozu pečlivě chráněné před devastací.

63)

historické označení	Bai 50 54 21-19 311-9
označení na vozidle	Bt ²⁸³ 50 54 21-19 311-9
popis vozidla	velkoprostorový vůz osobní vůz II. třídy
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1974)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	38,5 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	568 700



Jde o osobní vůz ČSD druhé třídy ve velkoprostorovém uspořádání interiéru. Byl určený pro řazení do souprav osobních vlaků vnitrostátní dopravy a nejčastěji používán na hlavních tratích sítě ČSD, později ČD.

Tento typ vyráběla jen vagónka Tatra Studénka, a to v letech 1972-1975. Celkem dodala ČSD 525 kusů. Tím se tento typ osobního vozu stal jedním z nejpokročilejších a pro sbírku byl tedy vybrán jako zástupce typického osobního vozu sedmdesátých a osmdesátých let.

Vozy tohoto typu dosloužily v roce 2015. Ještě krátce před ukončením jejich provozu byla vybrána trojice, která měla rozšířit sbírku historických vozidel a zároveň se stát základem soupravy historického osobního vlaku ze sedmdesátých let. Při výběru byl hlavním kritériem technický stav. Dnes sice ještě existuje několik dalších dlouhodobě odstavených vozů této řady, jedná se však většinou o vraky určené k likvidaci nebo o vozy ve výrazně horším stavu, než jsou tyto tři vybrané a již několik let od odstavení z provozu pečlivě chráněné před devastací.

64)

historické označení	Bai 50 54 21-19 368-9
označení na vozidle	Bt ²⁷⁸ 50 54 21-19 368-9
popis vozidla	velkoprostorový vůz osobní vůz II. třídy
výrobce a rok výr.	vagónka Studénka (1974)
celková délka	24,5 m (4 nápravy)
hmotnost	38,5 t
Předpokládaná cena (posudek) Kč vč. DPH	544 500



Jde o osobní vůz ČSD druhé třídy ve velkoprostorovém uspořádání interiéru. Byl určený pro řazení do souprav osobních vlaků vnitrostátní dopravy a nejčastěji používán na hlavních tratích sítě ČSD, později ČD.

Tento typ vyráběla jen vagónka Tatra Studénka, a to v letech 1972-1975. Celkem dodala ČSD 525 kusů. Tím se tento typ osobního vozu stal jedním z nejpokročilejších a pro sbírku byl tedy vybrán jako zástupce typického osobního vozu sedmdesátých a osmdesátých let.

Vozy tohoto typu dosloužily v roce 2015. Ještě krátce před ukončením jejich provozu byla vybrána trojice, která měla rozšířit sbírku historických vozidel a zároveň se stát základem soupravy historického osobního vlaku ze sedmdesátých let. Při výběru byl hlavním kritériem technický stav. Dnes sice ještě existuje několik dalších dlouhodobě odstavených vozů této řady, jedná se však většinou o vraky určené k likvidaci nebo o vozy ve výrazně horším stavu, než jsou tyto tři vybrané a již několik let od odstavení z provozu pečlivě chráněné před devastací.

65)

historické označení	Ce 3-3005
označení na vozidle	40 54 89-00 264-3
popis vozidla	osobní vůz III. třídy
výrobce a rok výr.	Ringhoffer (1939)
celková délka	15,73 m (2 nápravy)
hmotnost	22 t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	120 136



Jde o dvounápravový osobní vůz ČSD třetí třídy pro osobní vlaky a rychlíky s jednonápravovými podvozky.

Jednonápravové podvozky jsou vynálezem českého konstruktéra Ing. Rybáka. Poprvé byly použity na osobních vozech už v roce 1910. Jejich širšímu využití zabránila první světová válka. Teprve až těsně před druhou světovou válkou se k této zdařilé, leč poměrně nákladné konstrukci vrátili ČSD. V roce 1938 si nechaly postavit desetikusovou ověřovací sérii osobních vozů třetí třídy a po ní měly následovat další vozy celé typové řady, kde měly být vozy i druhé třídy, vozy služební i poštovní. Válka však výrobu železničních vozů značně omezila, a tak se většina zamýšlených dodávek realizovala až po ní, a to v letech 1946-1955. Celkem bylo vyrobeno přes 1400 vozů všech verzí, z toho dokonce 50 ks na export.

Tyto vozy dosloužily v devadesátých letech jako doprovodné vojenských transportů a dodnes se jich dochovalo asi na čtyři desítky. Některé jsou po nákladné renovaci základem muzejních sbírek ČD i soukromých sběratelů, jiné na renovaci teprve čekají. Tento však mezi nimi vyniká svou jedinečnou životní historií.

Ce 3-3005 je jediným dochovaným vozem z první ověřovací série z roku 1938 a je tedy nejstarším existujícím. Za druhé světové války se protektorátní vláda rozhodla zavděčit Říši a nechala ze 27 vozů protektorátních drah sestavit sanitní vlak, který pak prezident Hácha osobně předal říšskému protektorovi Heydrichovi na pražském hlavním nádraží. Tento vůz byl jedním z nich. Většina sanitního vlaku byla zničena, po válce se do Československa vrátily jen tři, Ce 3-3005 byl opět jedním z nich.

Byl upraven ze sanitního zpět na osobní a jezdil v Nymburce. Po několikerém přečíslování vozů ČSD byl jeho původ a příběh zapomenut. Od sedmdesátých let pak jezdil na legendárních vlacích Posázavského pacifiku a v roce 1985 jako posilový při Spartakiádě. Pak byl používán pro účely natáčení filmů a jezdil i v soupravách historických vlaků při železničních výročích. Dosloužil až v roce 1993. Jeho identita byla odhalena téměř náhodou až v roce 2010, kdy měl být sešrotován.

Tento vůz je mezi dochovanými vozy svou historií zcela jedinečný a bude velice cenným rozšířením sbírky. Měl by znovu být upraven jako sanitní a dokumentovat období historie, které nebylo rozhodně šťastné, ale bylo a nelze před ním zavírat oči.

66)

historické označení	pořadová čísla: 135 + 201
označení na vozidle	pořadová čísla: 135 + 201
popis vozidla	dvojice (pár) úzkorozchodných podvalníků
výrobce a rok výr.	vagónky Trebišov (1989) a Poprad (1985)
celková délka	2x 1,5 m (2 + 2 nápravy)
hmotnost	2x 1,2 t = 2,4t
Předpokládaná cena (šrot) Kč vč. DPH	13 106



Úzkorozchodný podvalník je speciální železniční vozidlo, které slouží k převážení vozů s normálním rozchodem kol po úzkokolejných tratích. Používá se vždy ve dvojicích, případně čtveřicích pro přepravu dvou nebo čtyřnápravových vozů. Pod každé dvojkolí vozu se vkládá jeden podvalník.

Úzkorozchodné dráhy začaly vznikat převážně až na konci devatenáctého století. Většinou se jednalo o dráhy lesní, důlní nebo obslužné v areálech průmyslových podniků. Existovalo ale i několik úzkorozchodných drah s veřejnou dopravou, které byly vlastně jen zmenšeninou běžných tratí. Potíž tu ale dělal rozchod kolejí. Běžné nákladní vozy proto nemohly po úzkokolejkách jezdit a zásilky se mezi běžnou tratí a úzkokolejkou se musely pracně překládat. Aby toto překládání odpadlo, byly zkonstruovány podvalníky, které jízdu běžných nákladních vozů se zbožím po úzkokolejce umožnily.

Podvalníky byly požívány již od počátků našich úzkokolejek a bylo jich hojně využíváno. Dodávky v několika vlnách probíhaly až do poloviny šedesátých let. Životnost podvalníků byla, ale díky jejich velkému namáhání poměrně krátká, a tak bylo už v osmdesátých letech nutné všechny, i ty ze šedesátých let vyřadit a nahradit novými.

První dodávku nových moderních podvalníků zajistila vagonka Poprad v roce 1985 v počtu pouhých 20 kusů. Druhou pak vagonka Trebišov v roce 1989.

Podvalníky vybrané pro doplnění sbírky jsou z trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, kde byly v provozu jen velmi krátce, protože tu nákladní doprava na samém počátku devadesátých let prakticky ustala. Pak stály odstavené bez užitku. Až se je ČD rozhodly zlikvidovat. Několik jich bylo prodáno sběratelům, dva ponechány pro rozšíření sbírky NTM a zbylé mají být právě v této době šrotovány.

Na jindřichohradeckých, dnes už soukromých tratích, kam dodávky nových podvalníků směřovaly v osmdesátých letech také, jich byla většina při prudkém poklesu nákladní dopravy neuváženě sešrotována. Zbylé jsou dodnes provozovány. V případě, že by došlo, byť k poměrně malému nárůstu nákladní dopravy, pak jejich počet ale nebude stačit. Proto současný majitel těchto tratí jejich prodej neplánuje.

Rozšíření sbírky o dvojici podvalníků (vybrán z každé z dodávek jeden) má symbolický význam. Právě těmito dodávkami se fakticky ukončila výroba a vývoj úzkorozchodných vozidel u nás. Dokumentačně tak tyto podvalníky završí celou kapitolu sbírky úzkorozchodných vozidel. Navíc bude možné na tuto dvojici podvalníků naložit jeden dobový nákladní vůz a návštěvníkům předvést, jak přeprava na podvalnících probíhala. Ve sbírce je jen jeden lichý podvalník staré konstrukce z padesátých let, který ale sám bez druhého do páru tuto možnost prezentace nedává.

Zpracoval

Jan Müller, dokumentátor ŽM NTM