

# PARNÍ LOKOMOTIVY CELÉHO SVĚTA

UDO PAULITZ



 PRESS

# Parní lokomotivy celého světa

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.cpress.cz](http://www.cpress.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



Udo Paulitz

**Parní lokomotivy celého světa – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

**ALBATROS**  **MEDIA**

PARNÍ  
LOKOMOTIVY  
CELÉHO SVĚTA

© 2015 Originally published in German by HEEL Verlag GmbH, Germany, under the title: Die schönsten Dampfloks  
All rights reserved.

Licensing Agency: Agentur Dr. Ivana Beil, Schollstr. 1, D - 69469 Weinheim

Photo cover © fokke baarssen / Shutterstock.com

Translation © Michal Pokorný. 2025

ISBN tištěné verze 978-80-264-5676-6

ISBN e-knihy 978-80-264-5687-2 (1. zveřejnění, 2025) (ePDF)

# PARNÍ LOKOMOTIVY CELÉHO SVĚTA

UDO PAULITZ

# OBSAH

PŘEDMLUVA . . . . . 6

## **NĚMECKO . . . . . 9**

Rychlíkové lokomotivy . . . . .10

Lokomotivy pro osobní vlaky . . . . .38

Nákladní lokomotivy . . . . .54

Tendrové lokomotivy pro osobní vlaky . . . . .108

Tendrovky pro nákladní vlaky . . . . .122

Úzkorozchodné lokomotivy . . . . .138

## **LOKOMOTIVY Z CELÉHO SVĚTA . . . . . 148**

Belgie . . . . .150

Česká republika . . . . .152

Čína . . . . .158

Dánsko . . . . .165

Ekvádor . . . . .166

Francie . . . . .169

Chile . . . . .170

Indie . . . . .171

Indonésie . . . . .173

Itálie . . . . .174

Jihoafrická republika . . . . .175

Jordánsko . . . . .181

Jugoslávie . . . . .185

Litva . . . . .188

Maďarsko . . . . .190

Myanmar . . . . .192

Nepál . . . . .193

Polsko . . . . .194

Rakousko . . . . .208

Rumunsko . . . . .224

Sovětský svaz . . . . .229

Švédsko . . . . .236

Švýcarsko . . . . .237

Turecko . . . . .238

USA . . . . .245

Velká Británie . . . . .248

DOSLOV . . . . .254

*Tříválcová nákladní lokomotiva 44 2225 Německých spolkových drah veze poblíž Kodersdorfu v Lužici (trať Görlitz–Spremberg) nákladní vlak a nechává přitom zaznít svoji typickou triolovou kadenci.*



# PŘEDMLUVA

Železnice a s ní parní lokomotiva jsou mezi všemi vynálezy průmyslového věku pravděpodobně jedny z nejdůležitějších. Jejich historie je zpočátku historií parní trakce. Parní stroje existovaly již téměř sto let, když v roce 1804 postavil anglický strojní inženýr Richard Trevithick svou první funkční parní lokomotivu pro uhelný důl. V roce 1825 byla otevřena první železniční trať mezi Stocktonem a Darlingtonem v Anglii s lokomotivou od George Stephensona a na ní také přepraveni první cestující ve vlaku taženém lokomotivou.

Pro plánovanou železnici mezi Liverpoolem a Manchesterem byl v říjnu 1829 uspořádán slavný závod lokomotiv z Rainhillu na vzdálenost 50 mil. Odtud vzešla „Raketa“ George Stephensona jako jasný vítěz, když zvládla trať bez poruchy s maximální rychlostí až 48 km/h.

To znamenalo úsvit nového věku mobility – lidé mohli dosáhnout nejdálčenějších destinací během okamžiku a pohyb zboží narostl do nových dimenzí. Technologie byla novým územím a ještě nebyla určena ani její základní podoba. Nebylo zřejmé, jak by vlastně lokomotiva měla vypadat. I když stroje byly v mnoha ohledech dost nedokonalé a sotva se přehouply přes experimentální fázi, měly již základní vlastnosti, které měly být rozhodující pro příštího půldruhého století: kotel s mnoha topnými trubkami, topeniště a komín, který sloužil jak pro odvod spalin a odpadní páry, tak jako dmychadlo pro zlepšení spalování.

V rychlém sledu byly v průmyslových zemích otevírány železniční tratě. Dne 7. prosince 1835 jela poprvé slavná lokomotiva „Adler“ mezi Norimberkem a Fürthem. Byla vyrobena v továrně na lokomotivy Roberta Stephensona jako 118. v pořadí.

V roce 1838 byla v Drážďanech postavena lokomotiva „Saxonia“, jež se stala první v Německu dokončenou a použitelnou lokomotivou. Mnoho dalších let po svém vynalezení byly parní lokomotivy stále ještě kusovou výrobou. Kromě stanoveného rozchodu neexistovalo mnoho společných konstrukčních prvků. Železniční společnosti objednávaly vozidla podle svých individuálních přání a představ. Málokterá lokomotiva byla stejná jako nějaká jiná.

V následujících letech prošly parní lokomotivy mnoha vylepšeními, k nimž přispěli inženýři a vynálezci v Evropě a USA. Vznikly první jednotně řešené lokomotivy pořizované ve větších sériích. To přineslo úspory v nákladech a zjednodušilo opravy a údržbu a také potřebné množství náhradních dílů.

Stroje brzy obdržely před podélný kotel dýmnicí a v přední části pak běhoun pro lepší vedení vozidla v obloucích. Cílem bylo vždy zvýšení tažné síly a rychlosti, zvýšení účinnosti a zlepšení chodových vlastností. Během tuctu let se rychlost zdvojnásobila, hmotnost lokomotiv ztrojnásobila, výkon dokonce zčtyřnásobil a lokomotivy dosáhly přijatelné úrovně spolehlivosti. Menších, ale neméně významných zlepšení, jako jsou rychloměry, bylo nespočet a samozřejmě se postupně stala také uzavřená stanoviště strojvedoucího.

Hlavním problémem však byla vysoká spotřeba uhlí a nízká účinnost. Anatole Mallet, vynálezce po něm pojmenovaných lokomotiv

s více parními stroji, vyvinul v roce 1867 konstrukci složeného stroje s dvojitou expanzí páry. Tento systém se velmi dobře osvědčil při stavbě parníků. Po prvním pracovním cyklu ve vysokotlakém válci byla pára podruhé použita v nízkotlakém válci. S tímto systémem lze ušetřit velké množství paliva.

August von Borries zavedl v roce 1880 tento systém u Pruských státních drah. Brzy vznikly tříválcové a čtyřválcové lokomotivy – ty druhé poprvé zkonstruoval Francouz Alfred de Glehn v roce 1894. Od roku 1885 byla na německé železnice zavedena brzda Westinghouse, která pracovala se stlačeným vzduchem, a její vylepšená varianta, brzda Knorr, která se na železničních vozidlech používá dodnes.

Zpočátku byly lokomotivy krátké a byly vystrojeny pouze jednou hnací, jednou běžnou nápravou a dvounápravovým tendrem. Nejprve se jejich podoba měnila jen nepatrně. Brzy však vlaky musely přepravovat stále více lidí a zboží. Lokomotivy musely být silnější, což znamenalo, že byly těžší a vyžadovaly více náprav. A tak byly lokomotivy stále větší a delší.

V důsledku toho se objevil problém průchodu lokomotiv s pevným rámem obloukem. Srozumitelně řečeno: velmi dlouhé lokomotivy neprojdou oblouky nízkých poloměrů, pokud nemají dostatečně rejdovné (natáčivé) nápravy. V roce 1884 si Anatole Mallet patentoval specifickou konstrukci lokomotivy umožňující průjezd obloukem, která je dnes známá pod jeho jménem. Jedná se o provedení se dvěma pojezdy, z nichž první je uložen tak, že se může natáčet nebo posouvat do stran, a druhý je v pevném rámu lokomotivy<sup>1</sup>. Pro zlepšení průjezdu obloukem byly někdy také zeslabovány okolky vnějších hnacích dvojkolí, aby se snížily účinky příčných sil na lokomotivu v obloucích.

Dalším převratným vynálezem pro stavbu parních lokomotiv bylo využití přehřáté páry. Tou chybějící částí výstroje moderní parní lokomotivy byl vývoj přehříváče, který umožnil zvýšit teplotu páry natolik, že nedocházelo ke ztrátám kondenzací při expanzi ve válci.

Tento úspěch lze přičíst především inženýrovi a konstruktérovi lokomotiv Wilhelmu Schmidtovi. V roce 1894 se mu po nespočetných pokusech podařilo zvýšit teplotu vysoce stlačené páry na 350 stupňů Celsia. Výsledkem použití přehřáté páry bylo zvýšení teplotní účinnosti parního stroje až o 50 procent ve srovnání s použitím syté páry.

Robert Garbe, od roku 1895 vedoucí departmentu nákupu lokomotiv v Prusku, si zaslouží uznání za to, že od roku 1898 nepřetržitě zaváděl technologii přehřáté páry pomocí přehříváčových článků<sup>2</sup> v největší německé státní železniční správě. To byl začátek jedinečného triumfu, který se rychle rozšířil do konstrukce lokomotiv po celém světě.

Síla páry poháněla železniční provoz více než sto let. Velká éra železnice trvala zhruba od roku 1850 do roku 1950. V těchto letech dominovaly provozu na kolejích téměř nesporně parní lokomotivy. Nejdůležitějším palivem bylo uhlí, i když se využívaly i další zdroje energie jako rašelina, uhelný prach a především ropné produkty.

Vynález spalovacího motoru, který nabýval na významu v silniční dopravě, zpočátku nepředstavoval žádné ohrožení. Teprve později

1 Vysokotlaký parní stroj byl zabudován přímo v rámu lokomotivy, nízkotlaké válce pak byly umístěny v samostatném natáčivém podvozku.

2 Přehříváčový článek je trubka tenkého průměru, kterou proudí sytá pára a je umístěna v kouřové trubce.

přišlo nasazení dieselových lokomotiv jako doplnění elektrické trakce na méně vytížených tratích.

V roce 1895 byly v USA poprvé nasazeny elektrické lokomotivy. V roce 1903 proběhly v Německu zkušební jízdy s motorovými vozy poháněnými střídavým elektromotorem rychlostí až 210 kilometrů za hodinu. Přestože elektrická trakce v následujících letech prokázala svou převahu, trvalo dlouho, než se prosadila ve velkém. Hlavním důvodem byly vysoké náklady na elektrizaci tratí. Obecně platilo pravidlo, že vybudování elektrifikované trati bylo šestkrát dražší než stavba trati pro parní provoz se stejnou dopravní kapacitou.

Od 20. let 20. století se v průmyslových oblastech vyvinula ve skutečnou konkurenci železnice silniční a v 50. letech také letecká doprava. Dráhy se bránily, jak mohly: používáním nových technologií a stavbou nejen větších, rychlejších a výkonnějších parních lokomotiv, ale stále více se soustředily na moderní dieselovou a především elektrickou trakci.

Technický rozvoj parní trakce dosáhl vrcholu ve 30. a 40. letech 20. století. Během druhé světové války a v letech poválečné obnovy zůstal parní provoz dominantní. Došlo tak sice ke zpoždění přechodu na moderní typy trakce, zastavit ho už ale nešlo.

Už během druhé poloviny 50. let 20. století ztrácely parní lokomotivy stále více na významu. Elektrické, s určitým omezením, a dieselové lokomotivy pracovaly efektivněji, ekonomičtěji a levněji. Počátkem 70. let byl konec parního provozu v západním Německu

a západní Evropě na dohled. V říjnu 1977 vyjela parní lokomotiva z depa Emden na svůj poslední plánovaný výkon u Německých spolkových drah.

Na východoněmeckých železnicích a v mnoha východoevropských zemích vydržely parní lokomotivy na pravidelných výkonech podstatně déle. S přelomem tisíciletí ale přišel konec téměř všude. Několika výjimkami jsou turistické železnice nebo parní lokomotivy používané v nostalgické dopravě a udržované železničními nadšenci.

Polské státní dráhy (PKP) zvolily jiný přístup a počínaje rokem 1990 nejprve úspěšně zavedly parní provoz na pravidelných vlacích na určitých tratích. Centrem těchto aktivit bylo slavné depo Wolsztyn, které ovšem bylo v roce 2014 z různých důvodů nuceno prozatím pravidelný provoz parních vlaků ukončit.

Dnes je věk parních lokomotiv definitivně pryč – celosvětově a nenávratně. Alespoň ten úplně poslední oblak páry se ještě všude nerozplynul. I když dnes lze parní lokomotivu vnímat prakticky jen z pohledu muzejního exponátu, neztratili tito pamětníci historie techniky nic ze své uhrančivosti.

Právě naopak: ke službě pohotová parní lokomotiva jako symbol „pravé“ železnice stále přebíjí dojem z každé jiné lokomotivy, ať je jakkoli moderní – a to mezi mladými i starými. Protože na rozdíl od tohoto „živoucího“ stroje mají moderní trakce ovládané stisknutím tlačítka sotva co nabídnout.



Lokomotiva 503696 depa Glauchau rozjíždí s mohutnými výfuky a hustým kouřem pravidelný osobní vlak P 9631 ze stanice Wiesenburg na trati Zwickau–Aue. Návěstní lávka (krakorec) je po rekonstrukci trati jako historická památka zachována pro další generace v Železničním muzeu Schwarzenberg.



*Tříválcová rychlíková lokomotiva 01 1082, dodaná v roce 1940 lokomotivkou Berliner Maschinenbau AG (BMAG) železniční správě Deutsche Reichsbahn (DRG), byla ve stavu depa Rheine od 4. října 1972 do 12. září 1974. Po vyřazení 5. prosince 1974 byla lokomotiva prodána soukromé osobě v Berlíně. Od roku 1986 se*



# NĚMECKO

vystavovatelný stroj nachází jako neprovozuschopný exponát v Německém muzeu techniky (DTM) v Berlíně.

# Rychlíkové lokomotivy



*Tento snímek pořízený v roce 1965 ukazuje uhelnou 01 1098, která byla v té době ve stavu depa Kassel-Bahndreieck. Lokomotiva z roku 1940 dostala 9. května 1954 nový kotel a byla jedním ze strojů, které topily uhlím až do konce své kariéry. Všechny lokomotivy byly spřaženy s pětínápravovým tendrem 2' 3 T 38, který pojal*



38 m<sup>3</sup> vody a 10 t uhlí. Koncem roku 1968 byl tento stroj přemístěn do depa Braunschweig Hbf. Tam byl k dispozici zkušebnímu centru DB v Mindenu pro zkušební jízdy. Na pravidelné výkony už lokomotiva nasazována nebyla. Z provozu byla vyřazena 24. června 1970.

## Řada 01 (jednotná lokomotiva)



Řada 01 byla první jednotnou lokomotivou (Einheitsloks), která vzešla z fúze jednotlivých zemských drah do nové Německé společnosti říšských drah (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft – DRG) v roce 1920. V letech 1926 až 1938 bylo vyrobeno 231 kusů této nejslavnější německé rychlíkové lokomotivy. K nim přibýlo deset dalších, které byly v letech 1937 až 1942 přestavěny ze čtyřválcové řady 02 na dvouválcové stroje řady 01. Celkově se jednalo o robustní, kvalitně

vyrobenou lokomotivu, která jezdila u DB do roku 1973 a u DR dokonce až do roku 1982. Zde zachycená 01 118 se zvláštním vlakem byla vyrobena v roce 1934 v závodě Essen Krupp a po válce zůstala u DR. Stroj byl vyřazen z provozu v depu Saalfeld 7. listopadu 1981. NDR ho prodala na Západ za devizovou měnu spolku Historická železnice Frankfurt (HEF), u kterého vydržel jako provozní až do roku 2019. Nyní je jako neprovozní exponát součástí soukromé sbírky.



Svého času k depu Lichtenberg (DR) příslušná 01 065 (DR) byla dodána DRG v roce 1928 továrnou Berliner Maschinenbau AG (BMAG). Z provozu byla vyřazena 19. června 1981 jako 01 2065 v depu Berlín-Ostbahnhof.

Zde vidíme lokomotivu ještě vstrojenou velkými usměrňovacími plechy kouře typu Wagner v čele rychlíku do Drážďan poblíž nádraží berlínského S-bahnu Plänterwald.



Stroj 012137, vyrobený v roce 1935 v závodě Henschel v Kasselu, strávil první roky své služby u DRG v depu Breslau-Hbf. Po roce 1945 zůstala lokomotiva u DR a byla ve stavu dep Lipsko, Erfurt a Drážďany. Nakonec spadala pod depa Halberstadt a Saalfeld. Lokomotiva, která je dodnes zachována v muzejním depu Drážďany-Altstadt, byla z vozového parku DR vyřazena

teprve 31. prosince 1991. Nicméně jako provozní lokomotiva byla nasazována na nostalgických vlacích až do roku 2000. Zde vidíme lokomotivu, stále vybavenou velkými usměrňovacími kouřovými plechy, 5. října 1997 v čele osobního vlaku P 3814 před odjezdem z nádraží Görlitz.

## ŘADA 01 (JEDNOTNÁ LOKOMOTIVA)

Určení	rychlíková lokomotiva
První rok výroby	1926
Konstrukční typ	2' C 1' h2
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	23 940 mm
Hmotnost ve službě	111,1 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	2000 mm
Hmotnost na nápravu	20,2 t
Maximální rychlost	130 km/h
Výkon	2240 PSi <sup>3</sup>
Počet vyrobených kusů	241

3 Psi je jednotka výkonu „indikovaná koňská síla“ používaná pro parní stroje (1 PS ≈ 0,73 kW).

## Řada 01 (jednotná lokomotiva)



Rychlíková lokomotiva 01 2137-8 v čele čtyřdílné dvoupatrové soupravy DR vyfotografovaná ve stanici Neustadt/Orla (trať Saalfeld–Gera) bezprostředně

před odjezdem. Ke konci své kariéry se musely rychlíkové lokomotivy spokojit i s takovými, pro ně nepříliš vhodnými výkony.



Jednoho srpnového dne roku 1965 byl pořízen v obrátovém depu Bamberk tento snímek lokomotivy 01 151 depa Hof, ještě s původním provozním číslem. Velmi dobře udržovaný stroj, vyrobený v roce 1935 firmou Henschel & Sohn

v Kasselu, byl jednou z lokomotiv, které si u DB zachovaly svůj původní kotel. V roce 1968 byla zařazena do nového počítačového systému číslování jako 001 151-0, ovšem už 2. října 1968 byla vyřazena z provozu.



Pacifická lokomotiva 01 2066 byla vyrobena v roce 1927 lokomotivkou Berliner Maschinenbau AG (BMAG) pro DRG a do provozu uvedena v únoru následujícího roku. Dalších 15 let byl stroj ve stavu depa Hannover-Ost, než byl před koncem války přidělen do depa Magdeburg-Hbf. Lokomotiva pak zůstala u DR a provozní službu ukončila v depu Drážďany, kde byla 15. května 1978 vyřazena z provozu. Až do dubna 1989 sloužila kdysi hrdá rychlíková

lokomotiva jako vytápěcí kotel v továrně na prací prostředky v Genthinu, 26. září 1990 získalo stroj Bavorské železniční muzeum (BEM) a do roku 1993 byla opravena do provozuschopného stavu. Zde vidíme lokomotivu v depu Berlin-Schöneweide. Více než 100 let stará bývalá vodárenská věž tohoto depa, viditelná v pozadí vpravo, mezitím padla za oběť demolici ve prospěch jiného využití území.



Když se v polovině 50. let ukázalo, že se ve střednědobém horizontu ještě nelze pro vozbu těžkých rychlíků obejít bez parních lokomotiv, rozhodla se DB vystrojít celkem 50 lokomotiv řady 01 novými svařovanými a vysoce výkonnými kotli se spalovacími komorami. Změny v přední části dodaly lokomotivám masivní a podsaditý vzhled. Bohužel se kvůli specifickým vlastnostem nového kotle ve spojení se zmenšenou plochou roštu stala ze spolehlivého a robustního, snadno ovladatelného stroje velmi citlivá lokomotiva. Její větší výkon bylo možné využít pouze při splnění mnoha předpokladů. Vzhledem k tomu, že v posledních letech parního provozu se už nedostávalo lokomotivám

odborné údržby a péče, vysoce výkonné stroje se zcela nespravedlivě staly neoblíbenými. Na této fotografii pořízené v květnu 1973 táhne lokomotiva 001 180 spěšný vlak E 1649 (Bamberg–Hof) v úseku ze Stammbachu do Münchbergu. Poté, co byla v srpnu 1973 vyřazena z provozu, byla odprodána soukromé osobě ve Švýcarsku. Bavorské železniční muzeum (BEM) v Nördlingenu získalo lokomotivu v roce 2011 a nechalo ji opravit v Dílnách pro opravy parních lokomotiv DLW Meiningen do provozuschopného stavu. Lokomotiva 001 180 je od konce roku 2014 jedinou provozní ex-DB-01 s novým kotlem v čele zvláštních vlaků.



Časně ráno červencového dne roku 1972 duní lokomotiva 001 227 s novým kotlem plnou parou s osobním vlakem P 2814 z Hofu přes úsek za Oberkottzau do Schwarzenbachu ve směru na Bamberg. Efektivní oblak výfukové páry s bílou čepicí před širokým dvoustěnným komínem, který má oproti původní verzi 01 zvětšený průměr, je způsoben směšovací předehříváčem typu Heinl. Byl

přímo charakteristický pro lokomotivy této řady vystrojené novým kotlem. Zobrazená rychlíková lokomotiva byla DRG dodána lokomotivkou Henschel & Sohn v roce 1937 a začátkem roku 1961 dostala nový kotel. Dne 12. dubna 1973 byl stroj vyřazen z provozu a následně sešrotován.



Začátkem 70. let dosluhovaly lokomotivy řady 01 v depu Hof, které bylo za tímto účelem vybráno. Byly sem soustředěny poslední exempláře této řady jak v původním provedení, tak s novými kotli. V pravidelném provozu, zejména osobních vlaků, sloužily až do letního jízdního řádu 1973 především na trati do Bamberku, ale také do Weidenu a Regensburgu. Na trati do Bamberku musely stroje překonat pověstné stoupání 25 ‰ (1 : 40). Na tomto snímku je lokomotiva 001 187 s novým kotlem v čele E 1791 na náročném cestě vzhůru v oblasti velké opěrné zdi uprostřed stoupání.

## ŘADA 01 (NOVÝ KOTEL, DB)

Určení	rychlíková lokomotiva
První rok výroby	1934 (rekonstrukce od 1958)
Konstrukční typ	2' C 1' h2
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	23 940 mm
Hmotnost ve službě	108,3 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	2000 mm
Hmotnost na nápravu	19,8 t
Maximální rychlost	130 km/h
Výkon	2330 PSi
Počet vyrobených kusů	50

## ŘADA 01<sup>5</sup> (rekonstrukce DR)



V důsledku velkého nedostatku rychlíkových parních lokomotiv se východoněmecká DR bez stávajících strojů řady 01 dokázala obejít ještě méně než západoněmecká DB. Od roku 1962 byly lokomotivy, některé už více než 30 let staré a stále více vykazující známky opotřebení, rozsáhle rekonstruovány. Původně byla rekonstrukce plánována pro všech 65 strojů. Nakonec byla ale omezena pouze na lokomotivy se zesílenými brzdami, 1000mm běhounem a maximální rychlostí 130 km/h. Špatný celkový stav lokomotiv si vynutil kromě výměny kotle i rozsáhlé přepracování celé lokomotivy. Rekonstrukce probíhaly do roku 1966. Pro snazší rozlišení obdrželo 35 rekonstruovaných lokomotiv sériové označení 01<sup>5</sup>. Další zvýšení výkonu umožnilo olejové vytápění, instalované u většiny lokomotiv od roku 1964. Až do letního jízdního řádu 1973 byly tyto stroje využívány především v interzónovém provozu (vlaky mezi západním Německem a západoněmeckou částí Berlína, které zastavovaly i ve východní části Německa). V dubnu 1972 stoupá 01 0523 mezi stanicemi Bebra a Hönebach.

### ŘADA 01<sup>5</sup> (REKONSTRUKCE DR)

Určení	rychlíková lokomotiva
První rok výroby	1934 (rekonstrukce od 1962)
Konstrukční typ	2' C 1' h2
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	24 350 mm
Hmotnost ve službě	111 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	2000 mm
Hmotnost na nápravu	20,1 t
Maximální rychlost	130 km/h
Výkon	2500 PSi
Počet vyrobených kusů	35



Parní provoz v zimě oku železničního nadšence vždy lahodí. Pro železniční provoz však mráz, led a sníh znamená zvýšené nároky na zaměstnance i stroje. To by nemělo být zapomenuto při obdivném pohledu na nádherně bílý oblak páry – jako zde u 01 1533 se zvláštním vlakem mezi Neusalzou a Sprembergem.

Lokomotiva vznikla v roce 1964 rekonstrukcí stroje 01 116. Byla také vybavena olejovým vytápěním a z provozu byla vyřazena 1. dubna 1984 v depu Saalfeld. Po odkoupení se stala majetkem Rakouské společnosti pro železniční historii (ÖGEG), která ji v roce 1992 nechala opravit do provozuschopného stavu.



Zde vidíme lokomotivu 01 1533, rekonstruovanou zpět na klasické vytápění uhlím, připravenou 17. října 1992 k odjezdu s rychlíkem D 1661 v Drážďanech na hlavním

nádraží. Za okamžik výkonný stroj rozjede těžký rychlík. V muzeích se z této řady dochovalo pět lokomotiv, z nichž dvě jsou v současnosti provozuschopné.

## ŘADA 01 (nový kotel, DB)



Zde je zachycena rychlíková lokomotiva 01 509 v čele zvláštního vlaku dne 10. dubna 1993 ve stanici Probstzella. Lokomotiva je vybavená olejovým vytápěním a je označena původním číslem. Vznikla v roce 1963 v Raw Meiningen rekonstrukcí 01 143, vyrobené v roce 1935 závodem Essen Krupp. O dva roky později obdržela olejové vytápění. V období svých služby byla

nasazována depem Wittenberge pro interzónový provoz. Naposledy sloužila v depu Saalfeld a odstavena byla v roce 1982. Lokomotivu později získala společnost Pressnitztalbahn a po hlavní opravě v DLW Meiningen je od jara 2010 provozní a využívána pro zvláštní jízdy.



Na tomto snímku z 18. září 1977 vidíme olejem vytápěnou rychlíkovou lokomotivu 01 0505 v čele osobního vlaku P 4005 během rychlého průjezdu na SaaltalBahn mezi Lipskem a Gerou, poblíž stanice Profen. Stroj vznikl v roce

1962 rekonstrukcí z 01 121. Z provozu byl vyřazen v depu Saalfeld 20. května 1981 a poté sešrotován. Předčasný konec těchto relativně nových lokomotiv výrazně urychlil nedostatek ropy v NDR na konci 70. let.



Lokomotiva 01 509 se zvláštním vlakem sjíždí dne 10. dubna 1993 u Ludwigsstadtu po Frankenwaldbahn, trati z Kronachu směrem na Probstzellu. Tato sklonově náročná trať byla za časů parního provozu obsluhována postrkovými lokomotivami. Vedení trati překonává pohoří

Franský les a stoupá do výšky 594 m n. m. až k bodu zlomu ve stanici Steinbach am Wald. Trať byla elektrifikována krátce před začátkem války a jedná se o hlavní spojnici mezi Berlínem a Mnichovem.



V čele soupravy patrových vozů osobního vlaku P7112 sjíždí 01 1531 po klesání mezi stanicemi Unterwellenborn a Saalfeld. Tyto soupravy byly určeny pro příměstskou dopravu a byly v NDR často k vidění. Stroj na obrázku byl původně 01 158 společnosti DRG a byl hlavním aktérem osudné železniční katastrofy dne 22. prosince 1939 v Genthinu, která si vyžádala mnoho lidských životů.

Téměř zcela zničená lokomotiva byla uvedena zpět do provozu až s ohledem na nedostatek lokomotiv způsobený válkou. V roce 1964 bylo doplněno olejové vytápění a dostala označení 01 0531. Lokomotiva se dodnes zachovala v muzejním depu Arnstadt jako neprovozní exponát po rekonstrukci zpět na uhelné vytápění.



Tříválcové rychlíkové lokomotivy řady 0110 byly objednány DRG jako další vývojový stupeň dvouválcové řady 01. Posledně jmenované lokomotivy byly ve 30. letech 20. století jen částečně schopny zvládnout silný nárůst osobní dopravy a zvyšující se dopravní hmotnost vlaků. Program vývoje počítal s maximální rychlostí 150 km/h a dopravou vlaků s hmotností 550 t po rovině rychlostí 120 km/h. První lokomotiva byla dodána v roce 1939. Vzhledem k probíhající válce bylo do roku 1940 vyrobeno pouze 55 z původně plánovaných 400 kusů. Po roce 1945 zůstaly všechny lokomotivy u DB. Od roku

1953 dostaly všechny stroje nové vysoce výkonné kotle se spalovacími komorami a některé také olejové vytápění. K lokomotivám s klasickým provedením topeniště s rošty a vytápěným uhlím patřila 01 1062, vyrobená lokomotivkou Berliner Maschinenbau AG (BMAG) v roce 1940, kterou zde vidíme v čele zvláštního vlaku pro železniční nadšence v Marbachu. Dne 12. dubna 1973 byl tento stroj v depu Rheine vyřazen jako poslední své řady v provedení vytápění uhlím.



Poslední uhelné lokomotivy řady 0110 zakončily svoji provozní službu v depu Rheine. Spolu se svými olejem vytápěnými sestrami nahradily lokomotivy 01, které zde krátce působily. Vzhledem k tomu, že depo brzy disponovalo dostatečným počtem olejových 0110 (od roku 1968 označovaných jako 012), byly roštové lokomotivy (011 z roku 1968) postupně odstavovány a vyřazovány

z provozu v termínech pravidelných prohlídek nebo větších oprav. Poslední 011 byly nasazovány v osobní dopravě a pro zvláštní vlaky na Emslandské trati. Lokomotiva 011 072 (vyřazená 27. prosince 1972) opustila v červencový den roku 1971 stanici Lingen směrem na Rheine s osobním vlakem P 3122.

## ŘADA 01<sup>10</sup> (REKONSTRUKCE DB/PROVEDENÍ S ROŠTY)

Určení	rychlíková lokomotiva
První rok výroby	1930 (rekonstrukce od 1953)
Konstrukční typ	2' C 1' h3
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	24 130 mm
Hmotnost ve službě	110,8 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	2000 mm
Hmotnost na nápravu	20,2 t
Maximální rychlost	140 km/h
Výkon	2350 PSI
Počet vyrobených kusů	21

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Parní lokomotivy celého světa.  
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.