

Akciová společnost Českomoravská-Kolben-Daněk, vzniklá z původní „První Českomoravské továrny na stroje v Praze“ připojením dalších dvou strojíren, v roce 1921 elektrotechnických závodů dč. Kolben a spol. a v roce 1928 akciové strojírny dč. Breitfeld-Daněk a spol., je první v Československé republice, která rozšířila svůj program i o stavbu lokomotiv. První lokomotiva byla dodána již roku 1900 v květnu. Připojením Daňkovky byla získána též lokomotivka těchto závodů v Slaném, založená v r. 1910. Z obou továren bylo dodáno dodnes celkem 1550 lokomotiv nejrůznějších typů pro různé správy železniční domácí i cizozemské a pro mnoho průmyslových podniků.

K stavbě lokomotiv normálního rozchodu byla nedlouho po založení lokomotivky připojena i konstrukce lokomotiv úzkorozchodných pro dráhy průmyslové i pro zvláštní účely, různých rozchodů, vesměs podle vlastních návrhů. Do konce roku 1930 bylo dodáno celkem 139 úzkorozchodných lokomotiv. Nejmenší z nich je B tendrová lokomotiva s výkonností 20 HP, rozchodu 600 mm, váží ve službě 5,5 t, dodaná ředitelství státních dolů v Mostě, největší E tendrová lokomotiva s výkonností 350 HP, rozchodu 760 mm, váží ve službě 50 t, dodaná pro horské trati bulharských státních drah. Pro ústřední elektrárny v Ervéních byly dodány nejprve dvě lokomotivy normálního rozchodu 900 mm, v roce 1930 pak lokomotiva téhož rozchodu bez rotopístě, první toho druhu stavěná v naší republice, podle vlastních návrhů, plněná parou o tlaku 20,5 atm.; lokomotivy tyto jsou v provozu v popelníkovém prostoru pod kotelnou a slouží k dopravě popela.

Pro účely vojenské byla postavena velká řada lokomotiv; po první v posledním roce světové války. Tehdy bylo dodáno bývalému rak. ministerstvu války 75 C tendrových lokomotiv rozchodu 600 mm, výkonu 60 HP, řady R. III. C závodem libeňským, 20 týčů lokomotiv závody v Blansku. Během války a po válce přeshly tyto lokomotivy do majetku četných různých soukromých podniků po celé téměř střední Evropě, o čemž svědčí objednávky různých náhradních a zásobních součástí z Itálie, Jugoslavie, Polska atd.

Pro naši vojenskou správu, která převzala určitou část lokomotiv bývalé správy rakouské, byly dodány C tendrové lokomotivy rozchodu 600 mm celkem téhož typu, s malými poměrně změnami a v roce 1924 C tendrová lokomotiva s výkonností as 200 HP, normálního rozchodu.

I při stavbě úzkorozchodných lokomotiv pokračuje Českomoravská s duchem času a používá různých zlepšení konstruktivních, obvyklých u lokomotiv velkých, pokud jsou v poměrech provozních účelné. D tendrové lokomotivy rozchodu 760 mm, v poslední době dodané pro správu státních lesů na Slovensku a v Podkarpatské Rusi, mají již pístová soupátka a rozvod s vnitřním vstupem páry, čímž je dosaženo zmenšení počtu ucpávek u parního stroje a zmenšení vlastních odporů lokomotivy.

ŽELEZNIČNÍ PLUK PARDUBICE

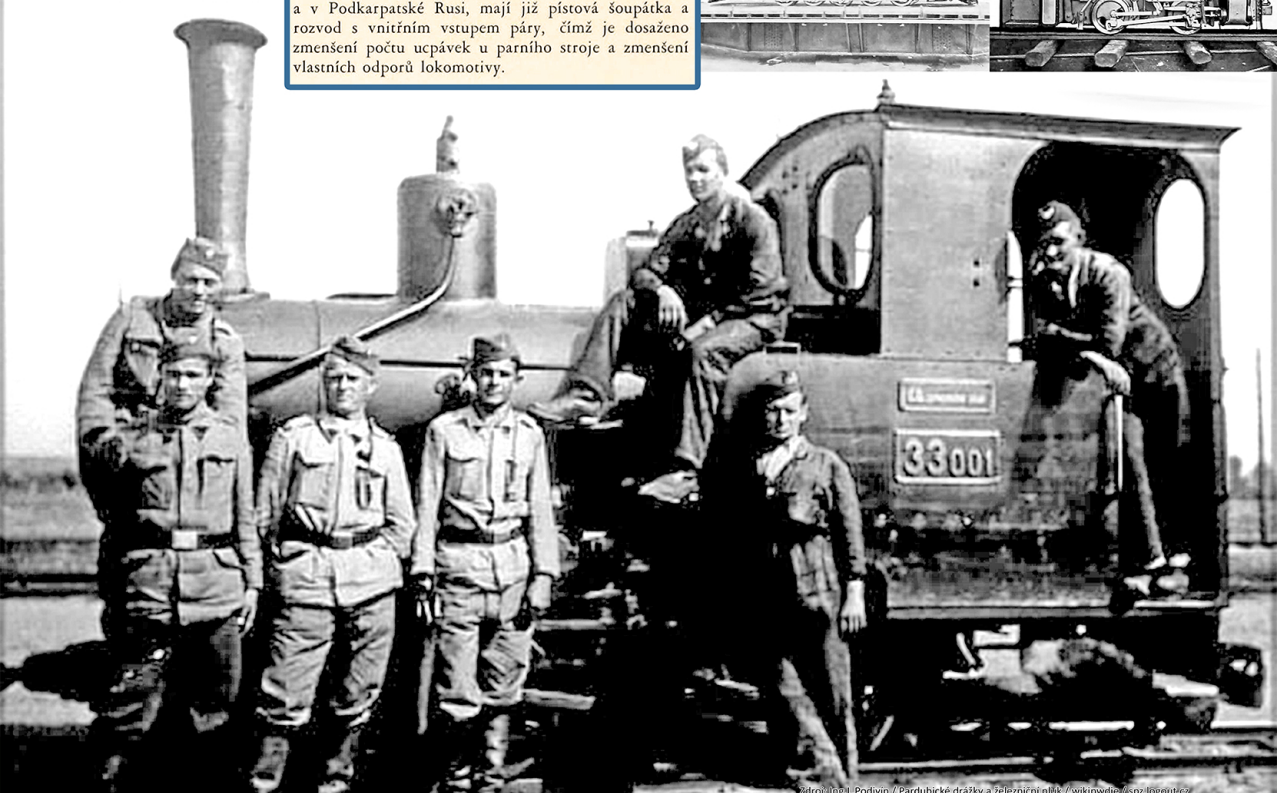
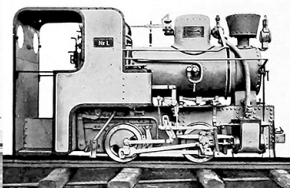
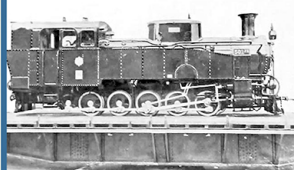
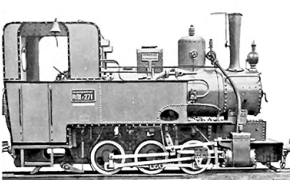


Foto: J. Podvín / Pardubické dráhy a železniční pluk / wikipedia / epizlogoutce