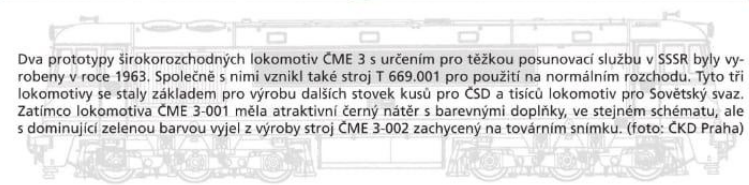




PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	
					1	2	3	18	19	20	21	22	23	24
4	5	6	7	8	9	10	25	26	27	28	29	30	31	
11	12	13	14	15	16	17								

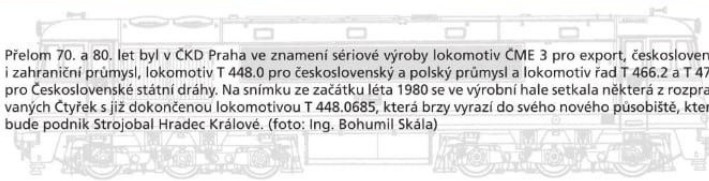


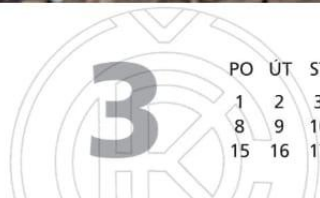
Dva prototypy širokorozchodných lokomotiv ČME 3 s určením pro těžkou posunovací službu v SSSR byly vyrobeny v roce 1963. Společně s nimi vznikl také stroj T 669.001 pro použití na normálním rozchodu. Tyto tři lokomotivy se staly základem pro výrobu dalších stovek kusů pro ČSD a tisíců lokomotiv pro Sovětský svaz. Zatímco lokomotiva ČME 3-001 měla atraktivní černý nátěr s barevnými doplňky, ve stejném schématu, ale s dominující zelenou barvou vyjel z výroby stroj ČME 3-002 zachycený na továrním snímku. (foto: ČKD Praha)



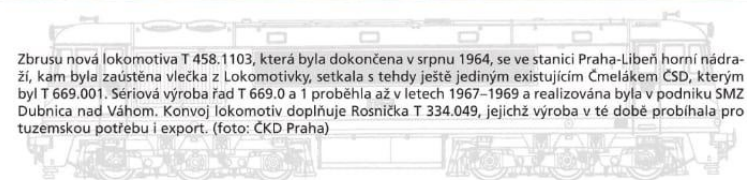
PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
1	2	3	4	5	6	7	22	23	24	25	26	27	28
8	9	10	11	12	13	14							
15	16	17	18	19	20	21							

Přelom 70. a 80. let byl v ČKD Praha ve znamení sériové výroby lokomotiv ČME 3 pro export, československý i zahraniční průmysl, lokomotiv T 448.0 pro československý a polský průmysl a lokomotiv řad T 466.2 a T 478.4 pro Československé státní dráhy. Na snímku ze začátku léta 1980 se ve výrobní hale setkala některá z rozpracovaných čtyřek s již dokončenou lokomotivou T 448.0685, která brzy vyrazí do svého nového působiště, kterým bude podnik Strojbal Hradec Králové. (foto: Ing. Bohumil Skála)





PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
1	2	3	4	5	6	7	22	23	24	25	26	27	28
8	9	10	11	12	13	14	29	30	31				
15	16	17	18	19	20	21							

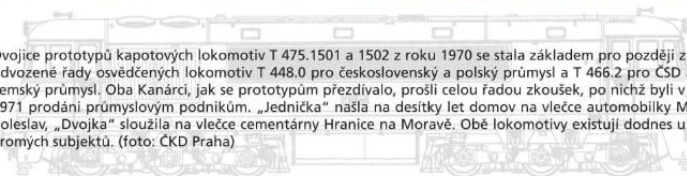


Zbrusu nová lokomotiva T 458.1103, která byla dokončena v srpnu 1964, se ve stanici Praha-Libeň horní nádraží, kam byla zaústěna vlečka z Lokomotivky, setkala s tehdy ještě jediným existujícím Cmelákem CSD, kterým byl T 669.001. Sériová výroba řad T 669.0 a 1 proběhla až v letech 1967–1969 a realizována byla v podniku SMZ Dubnica nad Váhom. Konvoj lokomotiv doplňuje Rosnička T 334.049, jejichž výroba v té době probíhala pro tuzemskou potřebu i export. (foto: ČKD Praha)



PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	
						1	2	17	18	19	20	21	22	23
3	4	5	6	7	8	9	24	25	26	27	28	29	30	
10	11	12	13	14	15	16	31							

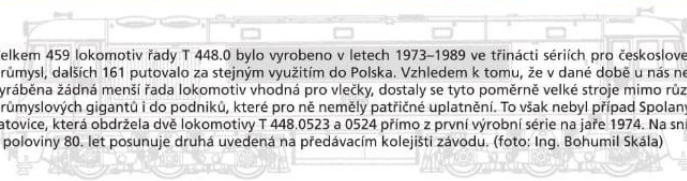
Dvojice prototypů kapotových lokomotiv T 475.1501 a 1502 z roku 1970 se stala základem pro později z nich odvozené řady osvědčených lokomotiv T 448.0 pro československý a polský průmysl a T 466.2 pro ČSD a tuzezemský průmysl. Oba Kanárčí, jak se prototypům přezdívalo, prošli celou řadou zkoušek, po nichž byli v roce 1971 prodáni průmyslovým podnikům. „Jednička“ našla na desítky let domov na vlečce automobilky Mladá Boleslav, „Dvojka“ sloužila na vlečce cementárny Hranice na Moravě. Obě lokomotivy existují dodnes u soukromých subjektů. (foto: ČKD Praha)





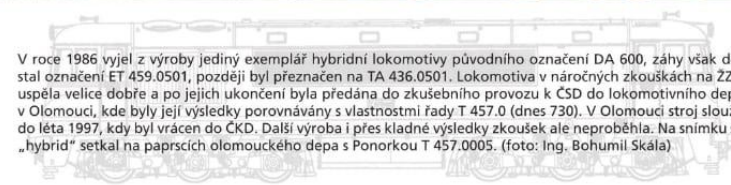
PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
	1	2	3	4	5	6	21	22	23	24	25	26	27
	7	8	9	10	11	12	13	28	29	30			
	14	15	16	17	18	19	20						

Celkem 459 lokomotiv řady T 448.0 bylo vyrobeno v letech 1973–1989 ve třinácti sériích pro československý průmysl, dalších 161 putovalo za stejným využitím do Polska. Vzhledem k tomu, že v dané době u nás nebyla vyráběna žádná menší řada lokomotiv vhodná pro vlečky, dostaly se tyto poměrně velké stroje mimo různých průmyslových gigantů i do podniků, které pro ně neměly patřičné uplatnění. To však nebyl případ Spolany Neratovice, která obdržela dvě lokomotivy T 448.0523 a 0524 přímo z první výrobní série na jaře 1974. Na snímku z poloviny 80. let posunuje druhá uvedená na předávacím kolejišti závodu. (foto: Ing. Bohumil Skála)





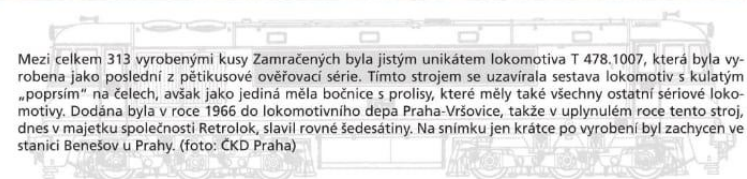
PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
			1	2	3	4	19	20	21	22	23	24	25
5	6	7	8	9	10	11	26	27	28	29	30	31	
12	13	14	15	16	17	18							



V roce 1986 vyjel z výroby jediný exemplář hybridní lokomotivy původního označení DA 600, záhy však dostal označení ET 459.0501, později byl přeznačen na TA 436.0501. Lokomotiva v náročných zkouškách na ZZO uspěla velice dobře a po jejich ukončení byla předána do zkušebního provozu k ČSD do lokomotivního depa v Olomouci, kde byly její výsledky porovnávány s vlastnostmi řady T 457.0 (dnes 730). V Olomouci stroj sloužil do léta 1997, kdy byl vrácen do CKD. Další výroba i přes kladné výsledky zkoušek ale neproběhla. Na snímku se „hybrid“ setkal na papských olomouckého depa s Ponorkou T 457.0005. (foto: Ing. Bohumil Skála)



PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
						<b>1</b>	16	17	18	19	20	21	<b>22</b>
2	3	4	5	6	7	<b>8</b>	23	24	25	26	27	28	<b>29</b>
9	10	11	12	13	14	<b>15</b>	30	31					



Mezi celkem 313 vyrobenými kusy Zamračených byla jistým unikátem lokomotiva T 478.1007, která byla vyrobena jako poslední z pětikusové ověřovací série. Tímto strojem se uzavírala sestava lokomotiv s kulatým „poprsím“ na čelech, avšak jako jediná měla bočnice s prolisy, které měly také všechny ostatní sériové lokomotivy. Dodána byla v roce 1966 do lokomotivního depa Praha-Vršovice, takže v uplynulém roce tento stroj, dnes v majetku společnosti Retrolok, slavil rovné šedesátiny. Na snímku jen krátce po vyrobení byl zachycen ve stanici Benešov u Prahy. (foto: ČKD Praha)



PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
		1	2	3	4	5	20	21	22	23	24	25	26
6	7	8	9	10	11	12	27	28	29	30			
13	14	15	16	17	18	19							

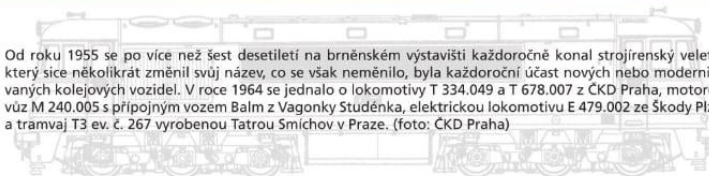


V letech 1979–1982 dodala lokomotivka ČKD do Iráku 100 dieselových lokomotiv označených jako DES 3100. Tyto stroje byly součástí širšího exportního programu a byly navrženy pro provoz na standardním rozchodu 1 435 mm. Nejprve byly v roce 1979 do Iráku dodány tři prototypy, které sloužily k otestování provozních podmínek a přizpůsobení konstrukce místním potřebám. Následně v letech 1981 až 1982 byla realizována sériová dodávka zbývajících 97 kusů. Na snímku z roku 1982 se setkalo hned 7 těchto lokomotiv. (foto: Ing. Bohumil Skála)



PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	
					1	2	3	18	19	20	21	22	23	24
4	5	6	7	8	9	10	25	26	27	28	29	30	31	
11	12	13	14	15	16	17								

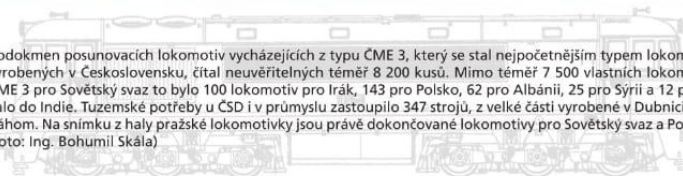
Od roku 1955 se po více než šest desetiletí na brněnském výstavišti každoročně konal strojírenský veletrh, který si několikrát změnil svůj název, co se však neměnilo, byla každoroční účast nových nebo modernizovaných kolejových vozidel. V roce 1964 se jednalo o lokomotivy T 334.049 a T 678.007 z ČKD Praha, motorový vůz M 240.005 s přípojným vozem Balm z Vagonky Studénka, elektrickou lokomotivu E 479.002 ze Škody Plzeň a tramvaj T3 ev. č. 267 vyrobenou Tatrov Smíchov v Praze. (foto: ČKD Praha)





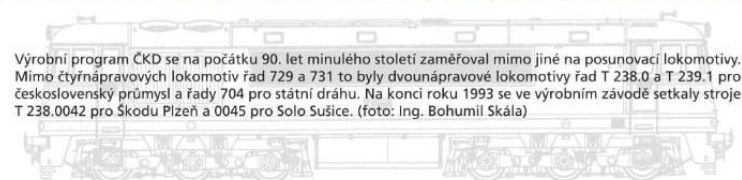
PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
1	2	3	4	5	6	7	22	23	24	25	26	27	28
8	9	10	11	12	13	14	29	30					
15	16	17	18	19	20	21							

Rodokmen posunovacích lokomotiv vycházejících z typu ČME 3, který se stal nejpočetnějším typem lokomotiv vyrobených v Československu, čítal neuvěřitelných téměř 8 200 kusů. Mimo téměř 7 500 vlastních lokomotiv ČME 3 pro Sovětský svaz to bylo 100 lokomotiv pro Irák, 143 pro Polsko, 62 pro Albánii, 25 pro Sýrii a 12 putovalo do Indie. Tuzemské potřeby u ČSD i v průmyslu zastoupilo 347 strojů, z velké části vyrobené v Dubnici nad Váhom. Na snímku z haly pražské lokomotivky jsou právě dokončované lokomotivy pro Sovětský svaz a Polsko. (foto: Ing. Bohumil Skála)





PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE	PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
		1	2	3	4	5	20	21	22	23	24	25	26
6	7	8	9	10	11	12	27	28	29	30	31		
13	14	15	16	17	18	19							



Výrobní program ČKD se na počátku 90. let minulého století zaměřoval mimo jiné na posunovací lokomotivy. Mimo čtyřnápravových lokomotiv řad 729 a 731 to byly dvounápravové lokomotivy řad T 238,0 a T 239,1 pro československý průmysl a řady 704 pro státní dráhu. Na konci roku 1993 se ve výrobním závodě setkaly stroje T 238.0042 pro Škodu Plzeň a 0045 pro Solo Sušice. (foto: Ing. Bohumil Skála)

První světová válka výrazně zasáhla do výrobního programu celé továrny a výroba se převedla téměř výhradně pro potřeby vojska. Jedním z mála oddělení, ve kterém práce pokračovala, byla lokomotivka. V prvních letech po vyhlášení samostatné Československé republiky šlo především o co nejrychlejší přebudování závodu na mírovou výrobu a obnovení nebo získání nových možností odbytu v zahraničí přerušeného válečnými událostmi.

Vzhledem k tomu, že vlastní pozemky byly již zvětší části zastavěny a nešlo proto dále rozšiřovat závod, byla snaha získat některou ze starších, již zavedených oceláren. Českomoravská tehdy již delší dobu spolupracovala s továrnou Elektrotechnické akciové společnosti, dříve Kolben a spol. v Praze-Vysočanech. Kolben a spol., Elektrotechnická továrna v Praze-Vysočanech byla založena 25 let po První českomoravské 6. září roku 1896 a záhy dosáhla ve svém hlavním oboru velkých úspěchů, především zásluhou svého zakladatele Ing. Emila Kolbena.

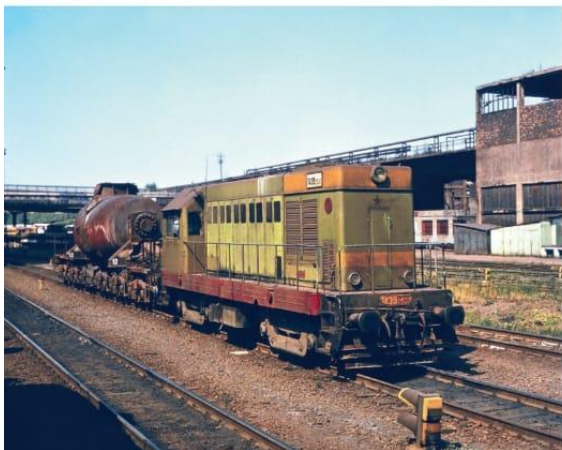
18. října 1921 schvaluje fúzi správní rada První českomoravské a 19. listopadu je pak na společné valné hromadě akcionářů předložen návrh na splnutí obou továren v akciovou společnost „Českomoravská-Kolben“.

Od roku 1921 již byly realizovány především vlastní konstrukce, z nichž velká většina byla dodána pro ČSD. První samostatný typ konstruovaný pouze pro ČSD byla lokomotiva řady 365.0, zároveň první lokomotivní řada označená podle nového způsobu ČSD navrženého tehdejší šéfkonstruktérem Ing. Kryšpínem.

1. ledna 1927 vznikl nový koncern s názvem Českomoravská-Kolben-Daněk, akciová společnost (zkratka ČKD). Výrobní značka tak dostala svůj charakteristický tvar se třemi písmeny v kruhu. Právě tehdy zde také skončil monopol výroby parních lokomotiv. V tomto roce vyrobila Českomoravská první motorový vůz M 120.0 a koncem roku pak pět elektrických lokomotiv pro elektrifikaci pražských spojů.

Počátkem 30. let začala Českomoravská pracovat také na konstrukci malých motorových lokomotiv pro potřeby průmyslových podniků

Lokomotiva T 435.0537 sloužila od roku 1960 na vlečce ostravské Nové huti, kde byla zachycena při přepravě pojízdného míšiče přezdívaného „Veronika“. (foto: Ing. Bohumil Skála)



a vleček s použitím vlastních naftových motorů. Vůbec první motorovou lokomotivu vyrobila továrna v roce 1934 pro elektrárnu v Mydlovarech. Slibný vývoj nových konstrukcí přerušila druhá světová válka, kdy byla továrna nucena přistoupit k vojenské výrobě, výroba lokomotiv postupně snižovala a koncem roku 1944 je zastavena úplně. Závod nuceně přechází na zbrojní výrobu. Téměř na samém konci války, 25. března 1945 je pak většina Českomoravské zničena při náletu.

Osvobození republiky v květnu 1945 zastihlo libeňskou továrnu prakticky v troskách po březnovém bombardování. Díky velké obětavosti pracujících byly již koncem listopadu 1945 dílny lokomotivky natolik obnoveny, že bylo možno přejít od pouhých oprav k výrobě nových lokomotiv. Přes značné potíže byla již 28. února 1946 předána první lokomotiva 423.0171, vyrobená po válce.

Válka znamenala úplné přerušení vývoje motorových lokomotiv, jejich výroba pokračovala až v roce 1950 dvěma typy malých lokomotiv BN 40. Zároveň se v témže roce vyráběly tři lokomotivy označené BN 100, odpovídající konstrukčně lokomotivě z roku 1938. Tím v podstatě skončilo období výroby prvních motorových lokomotiv v ČKD. V prvních letech po roce 1945 došlo k rychlé obnově parku traťových lokomotiv u ČSD. Rozhodnuto bylo, že motorové lokomotivy převezmou v první řadě veškerou posunovací službu, provoz na vedlejších tratích a některé úkoly na tratích hlavních, které budou postupně elektrizovány. V souvislosti s delimitací úkolů dopravního strojírenství byla pražská lokomotivka ČKD pověřena vývojem a výrobou motorových lokomotiv, zatímco výrobou elektrických lokomotiv byla pověřena plzeňská Škodovka.

Ministerstvo dopravy objednalo v polovině roku 1948 první dva typy motorových lokomotiv – T 434.0 s elektrickým přenosem výkonu a úzkorozchodnou lokomotivu T 47.0 a položilo tím základ budoucí motorizaci ČSD. Tak byl koncem čtyřicátých let zahájen v ČKD vývoj motorových lokomotiv. Závod vyvinul vlastní naftové motory a trakční výzbroj. V roce 1953 byl postaven první prototyp T 434.001 a o rok později již šest strojů T 47.0.

Za skutečný počátek vývoje motorových lokomotiv v ČKD lze pokládat rok 1955. Rada dílů připravených pro montáž posledních dvou lokomotiv T 434.0 se použila pro stavbu dvou prototypů řady T 435.0, které byly dokončeny počátkem roku 1958. Zkušební provoz řady T 434.0 výrazně ovlivnil konstrukci lokomotivy T 435.0 a umožnil tak postavit lokomotivu, která se v provozu velmi dobře osvědčila.

Konec 50. let lze označit jako mezník v historii lokomotivky ČKD. Nejenže byla v roce 1959 ukončena výroba parních lokomotiv, ale zároveň byla v tomto období postavena řada prototypů nových lokomotiv. Jednalo se o tři prototypy v té době nejvýkonnější motorové lokomotivy ČKD – T 698.001 a 002 a T 658.001 postavené průběhu let 1958–1959. Pro posunovou a lehkou traťovou službu vznikly v roce 1959 prototypy strojů T 444.001 a 002 s hydraulickým přenosem výkonu. Ještě před jejich dokončením, už v srpnu 1958 však bylo na základě vládního usnesení o doplňkové civilní výrobě pro zbrojařské závody na Slovensku nařízeno převedení výroby motorových lokomotiv s hydrodynamickým přenosem výkonu z pražské lokomotivky ČKD do závodů J. V. Stalina v Martině, pozdějších TSM.

Výroba dráhových motorů se po druhé světové válce soustředila do ČKD. Zde byly vyvinuty rychloběžné motory řady 170 a robustní motory řady 310, nejprve v nepřepřítňovaném provedení, posléze se přepřítňováním dosáhlo prakticky dvojnásobných výkonů. Rozbor tehdejšího stavu u ČSD a v zahraničí i směr dalšího vývoje dráhových motorů ve světě ukázal, že s dosavadními motory nelze natrvalo vystačit. Proto se



Lokomotiva T 466.2399 patřila k těm, které z výroby vyjely již ve třetím barevném provedení této řady, v jakém se vyráběly, tedy unifikovaném nátěru zavedeném v roce 1988. (foto: Ing. Bohumil Skála)

v roce 1960 započalo s vývojem rychloběžného motoru menšího vrtání, který se později v různých provedeních objevil v řadě typů lokomotiv.

Počátkem šedesátých let měl závod s výrobou motorových lokomotiv již řadu zkušeností. Na přelomu let 1961–1962 se postavily první lokomotivy řad T 678.0 a T 679.0. V roce 1961 byla zahájena též sériová výroba třínápravových posunovacích lokomotiv s hydrodynamickým přenosem výkonu řady T 334.0, která byla vylepšeným provedením prototypu T 324.001.

Dále se v první polovině 60. let vyvíjely a postavily dva nové typy lokomotiv s použitím přepřítňovaného šestiválcového motoru vrtání 310 mm. Šlo o první dvě dieselelektrické lokomotivy ČME 3, určené pro těžký posun v SSSR. Třetí prototyp byl upraven pro ČSD na rozchod 1 435 mm, který byl označen T 669.0001. Druhým typem byla motorová lokomotiva T 478.1 s elektrickým přenosem výkonu, určená pro osobní a nákladní dopravu na tratích ČSD.

Koncem 60. let tak byl v podstatě ukončen vývoj motorových lokomotiv první generace. První dva typy druhé generace motorových lokomotiv ČKD se navrhovaly jako neadresné prototypy. Konstrukčním záměrem bylo vytvořit základní perspektivní typy s možností alternativních úprav podle požadavků tuzemských i zahraničních zákazníků. Jako první se navrhovala lokomotiva pro lehkou traťovou nákladní, osobní a posunovací službu s řadovým šestiválcem K 6 S 230 DR, označená T 475.1. Druhým členem typové řady byly lokomotiva T 476.0 s řadovým osmiválcem K 8 S 230 DR, určená pro osobní a nákladní dopravu. Byla vybavena elektrickým vytápěním vlakových souprav, které bylo u motorové lokomotivy zkušeno v CSSR vůbec poprvé. Třetím členem typové řady byla traťová lokomotiva pro rychlíkovou a osobní dopravu na tratích ČSD T 478.3 s dvanáctiválcovým motorem K 12 V 230 DR, kde se uplatnil již dříve vzpomínaný motor s vrtáním 230 mm.

Dalším typem s motorem řady 230 byla T 499.0 – tehdy nejvýkonnější motorová lokomotiva vyrobená v CSSR určená zejména pro rychlíko-



Součástí výrobního programu lokomotiv typu BN 150 byly také exportní provedení dodávané do mnoha zemí světa. (foto: ČKD Praha)

Koncem šedesátých let devatenáctého století vrcholila do té doby největší konjunktura průmyslu v tehdejší Rakousko-Uhersku. Zvláště velký rozvoj přitom prožívalo strojírenství, které těžilo z rostoucího odbytu a poměrně již hustě rozvinuté sítě železnic. Růst poptávky vedl k rozšiřování starých strojů a k zakládání nových. Tam, kde podnikatelé již sami kapitálově nestačili, byla navazována spojení s bankami – vznikali první akciové společnosti. V listopadu 1870 byl v Národních listech uveřejněn projekt skupiny českých podnikatelů vybudovat postupně ve větších českých městech továrny na stroje. Jako první přišla na řadu Praha.

4. března 1871 byly schváleny stanovy akciové společnosti. Byl zakoupen pozemek (přes 10 ha) na předměstí v Libni poblíž železnice státní dráhy a byly zahájeny stavební práce. Projektované budovy měly vyhovovat provozu s asi pěti sty dělníky a měly umožňovat případné rozšíření. 31. srpna 1871 byl závod zapsán do obchodního rejstříku jako „První českomoravská továrna na stroje v Praze“.

V první polovině 90. let nastal opět další velký rozmach výroby. Závod měl tehdy pět hlavních výrobních oborů: všeobecné strojírenství, zařízení cukrovarů, hornický a hutnický, železná konstrukce a mostárenství, ústřední topení a ventilace. První českomoravská, která se zavedením mostárenství zbavila starostí s kolísáním výroby, začala pomýšlet na zavedení nových výrobních oborů, aby mohla opět úspěšně konkurovat. Nový ředitel závodu Ing. Bohuslav Mařík navrhl proto v roce 1898 zřídit oddělení výroby lokomotiv. Správní rada vyslala delegaci do Vídně na Ministerstvo železnic s úkolem zjistit možnosti odbytu. Výsledek jednání byl příznivý a továrna dostala 14. srpna 1899 objednávku na šest tendrových lokomotiv řady 97 pro státní dráhu (kkStB).

Vedoucím nového oddělení se stal Ing. Václav Mařík, bratr ředitele závodu, který byl předtím vedoucím dílen státních drah v Knittelfeldu. Podle jeho návrhu byly zahájeny stavby nových budov pro montáž lokomotiv. Ještě před dokončením úprav areálu závodu začaly v dřevěných boudách práce na první lokomotivě. Mezi prvními zaměstnanci nového oddělení bylo i šestnáct zapracovaných českých dělníků z rakouské lokomotivky ve Floridsdorfu, kteří se rádi vrátili zpátky domů do Čech. A tak již za osm a půl měsíce po obdržení objednávky (28. dubna 1899) byla c. k. státním drahám předána první lokomotiva pro místní dráhu ř. 97. Byla slavnostně vyzdobena a na dýmnicí měla umístěnou velkou jedničku a pod ní český nápis „NA ZDAR“. Tím začala téměř 100 let trvající výroba lokomotiv v pražské Libni.

Dobré provedení prvních lokomotiv přineslo továrně další objednávky. Již v roce 1901 obdržela První českomoravská zakázku na výrobu prototypu řady 108 – první sdružené čtyřválcové lokomotivy v Ra-

kousku. Autorem projektu byl stavební rada Ing. Karl Gölsdorf, hlavní konstruktér Ministerstva železnic. V roce 1906 byla jedna z nich vystavena na světové výstavě v Miláně a získala pro První českomoravskou nejvyšší cenu uznání „Grand Premio“.

Výroba v nové lokomotivce se úspěšně rozvíjela a dosažené úspěchy vedly k rychlému rozšíření okruhu odběratelů. Lokomotivy v prvních letech byly vyráběny podle cizí dokumentace, jednalo se většinou o typy již vyráběné v jiných rakouských lokomotivkách. První vlastní konstrukcí továrny byla osobní lokomotiva řady 11c pro Českou severní dráhu. V roce 1907 pak byla provedena první zakázka pro export.

Na přelomu prvního desetiletí tohoto století byla lokomotivka První českomoravská již dobře známý a zavedený podnik. Vyrábělo se zde poměrně velké množství typů lokomotiv prakticky pro všechny druhy provozního nasazení, od lokomotiv pro místní dráhy přes nákladní a osobní až po nejmodernější lokomotivy pro rychlíkovou dopravu.

První vyrobená Bardotka T 478.1001 z roku 1964 byla továrním fotografem zdokumentována na vlečce výrobního závodu. (foto: ČKD Praha)





Na tzv. „východním nádraží“, které bývalo součástí vlečky závodu ČKD, byly vyfotografovány nové lokomotivy T 457.0010 a 0011. (foto: Ing. Bohumil Skála)

vo dopravu s maximální rychlostí 140 km/h a s elektrickým vytápěním vlakových souprav. V podstatě již tvořila první typ další generace motorových lokomotiv ČKD, hlavně díky poprvé použitému smíšenému přenosu výkonu (střídavý alternátor – usměrňovač – stejnosměrné trakční motory). Byla též poprvé vybavena dosud neúplnějším systémem automatického řízení – regulátorem tahu, rychlostí a cílového brzdění. Poprvé se také v ČSSR u motorové lokomotivy použilo elektrodynamické brzdy.

Okamžitá potřeba lokomotiv pro středně těžkou posunovací službu, zejména v průmyslu a nezájem ČSD o sériovou výrobu lokomotivy T 475.1 se staly podnětem k úpravě původního typu na řadu T 448.0.

Vzhledem k postupnému ukončování parního provozu v ČSD rozhodlo FMD používat v budoucnosti pouze jediný způsob vytápění osobních vozů – elektrický. Z těchto důvodů se v první polovině 70. let řešila úprava lokomotiv T 478.3 na elektrické vytápění vlakových souprav s celkovým výkonem 1 470 kW (2 000 k). Vznikla tak nová řada T 478.4, jejíž dva prototypy se dokončily v prosinci 1975.

Jen krátce poté byla zahájena také výroba nové lokomotivy T 466.2, která koncepčně i rozměrově odpovídá sériovému provedení řady T 448.0. Ta umožnila ve velkém náhradu parní trakce především v nákladní dopravě. Dále se koncem roku 1978 smontovaly tři prototypy označené T 457.0, z nichž dva byly určeny pro ČSD a třetí, T 457.0003 byl určen pro provozní ověření v průmyslu.

Pro export do Sovětského svazu se v druhé polovině 80. let současně připravovala též lokomotiva ČME 5. Byla určena pro těžkou posunovací službu se zátěží do 8 000 tun. Je nejtěžší lokomotivou vyrobenou v lokomotivce ČKD vůbec. V plně vyzbrojeném stavu vážila 168 tun.

Pokračováním vývojové řady T 466.2 je lokomotiva řady 743 (T 466.3)

s určením pro sklonově náročné tratě ČSD jako náhrada ozubnicových lokomotiv na trati Tanvald – Kořenov. Nová řada byla řešena na základě zadání ČSD jako úprava osvědčené lokomotivy řady T 466.2 zabudováním elektrodynamické brzdy. Tento požadavek znamenal poměrně složitou rekonstrukci, současně se zabudováním kompaktního bloku EDB do zadního představku se modernizovala také řada dalších částí lokomotivy. Poprvé zde byl v sériové výrobě u lokomotiv ČKD použit elektronický regulátor naftového motoru.

Na základě mezivládních dohod byla z lokomotivy typu 1435 B o B o 880 kW odvozena lokomotiva pro Vietnamské železnice. Rozsah úprav pro konstrukci nové lokomotivy byl přitom značný. K nejpodstatnějším patřily úprava na rozchod 1 000 mm, zužení a snížení lokomotivy na požadovaný „vietnamský“ průřez, snížení celkové hmotnosti na 56 tun a přizpůsobení lokomotivy tropickým podmínkám.

Lokomotivy řady T 457.0 znamenaly po letech návrat k věžovým kabinám strojvedoucího u posunovacích lokomotiv. Požadavek na kinematický obrys u sériových strojů vedl však k podstatnému zhoršení výhledových poměrů z kabiny strojvedoucího. To spolu s téměř překotným rozvojem elektroniky a masovým nástupem EDB vedlo k radikální změně názorů na uspořádání a vybavení posunovací lokomotivy nejen pro ČSD. Těmto novým požadavkům podstatně lépe vyhovovaly lokomotivy nově řešené v CKD ve druhé polovině 80. let (řady 731 a T 419.1).

Samostatnou a zcela novou kapitolou ve výrobním programu lokomotiv ČKD ve druhé polovině 80. let tvořily lokomotivy s automobilními motory nižších výkonů, především motory LIAZ. Prvním jejich zástupcem byla „hybridní“ lokomotiva DA 600, postavená jako funkční model v roce 1986 v rámci státního úkolu „Výzkum nekonvenčních zdrojů pohonů lokomotiv“ jako reakce na tehdejší ropnou krizi.

V druhé polovině roku 1988 byly postaveny celkem tři prototypy s motory LIAZ M2 650 s výkonem 220 kW. Dva prototypy označené již novou řadou 704 (původně T 234.0) byly dodány v lehkém provedení pro ČSD s celkovou hmotností 28 tun. Třetí prototyp, označený T 237.0 a dobalastovaný na celkovou hmotnost 34 tun byl určen pro zkoušky v průmyslu.

Modifikace lokomotivy ČME 3 byly dodávány i do Albánie, pro průmyslové podniky v Polsku a Československu, řada z nich je provozována v pouštích Přední Asie (Irak a Sýrie). Do SSSR bylo později dodáváno modernizované provedení lokomotivy ČME 3T s elektrodynamickou brzdou. Celkový počet lokomotiv typu ČME 3 a ČME 3T dodaných do Sovětského svazu nakonec dosáhl téměř 7 500 kusů.

Dvounápravové lokomotivy T 234.0 a T 238.0 prokázaly jak v Československu, tak v zahraničí oprávněnost své koncepce a získaly pověst hospodárných a účelných vozidel. Jako první byla v ČKD připravována do výroby těžká průmyslová varianta s motorem MTU pod označením T 239.1, drážní verze s motorem LIAZ (nově řada 709), těžší průmyslové lokomotivy s motorem LIAZ pak T 239.0.

Od ledna 1993 došlo k rozdělení Československa na dvě samostatné republiky a současně i k rozdělení ČSD na dvě nástupnické organizace ČD a ŽSR. Tato skutečnost se samozřejmě promítla do výroby, modernizací a oprav motorových lokomotiv. Jediný český výrobce motorových lokomotiv – ČKD Lokomotivka – byla rovněž privatizována a v polovině 90. let vyráběla již pouze malé série dvounápravových lokomotiv T 238.0 a od roku 1993 i T 239.1. Od roku 1994 se pak podílela na modernizaci lokomotiv řady 735 na řadu 714, kdy v ČKD byla prováděna novostavba kabiny a kapot na původní pojezd. Od ledna 1997 došlo ke sloučení závodů ČKD Lokomotivka, Trakce a Tatra pod novým označením ČKD Dopravní systémy a postupně došlo k přesunutí výroby



Na počátku roku 1992 ostravské Vitkovické železárně obdržely lokomotivy T 419.1516 a 1517, které rozšířily dosavadní vozidlový park. (foto: Ing. Bohumil Skála)

do nového závodu na Zličíně. Původní prostory v Praze-Libni a Vysočanech byly opuštěny a na zbytkový podnik ČKD Lokomotivka byl vyhlášen konkurz. Po sloučení byla výroba lokomotiv prakticky zastavena. Posledním vyvinutým prototypem byl T 239.2 (709.6) s asynchronními trakčními motory. Malá slavnost 28. dubna 1999, před již v podstatě opuštěnou montáží ČKD Lokomotivka s lokomotivou 709.601, byla jen smutnou tečkou za necelým stoletím výroby lokomotiv v ČKD. V lednu roku 2000 byl vyhlášen konkurz i na ČKD Dopravní systémy. V průběhu let 2001–2002 došlo k prodeji větší části podniku ČKD Dopravní systémy firmě Siemens. Nově vzniklá firma Siemens kolejová vozidla není právním nástupcem ČKD a výroba motorových lokomotiv není součástí jejího výrobního programu. Počátkem nového století pak na místě původních výrobních hal lokomotivky ČKD v Praze-Vysočanech vznikla více účelová hala „Sazka aréna“.

Vydal:

Martin Žabka

**KROKODÝL**  
DOPRAVNÍ NAKLADATELSTVÍ



eurosignal

Martin Žabka, Votická 79, Bystřice u Benešova 257 51

Objednávky je možné provést na eshopu:

**dopravni-nakladatelstvi-krokodyl.cz**

nebo telefonicky na čísle +420 739 329 621

DTP zpracování a tisk: Růžolící chrochtík, spol. s r. o.

© Grafická úprava: Bohumír Golda, © Text: Martin Žabka