Více informací o parní lokomotivě VIIa 340 Conrad Vorlauf

Parní lokomotiva VIIa 340 byla vyrobena pro ÖNWB továrnou na lokomotivy ve Vídeňském Novém Městě (Wiener Neustadt) v roce 1873 pod výrobním číslem 1740/73. Technicko-policejní zkoušku vykonala lokomotiva 22.10.1873 na trati Wien – Korneuburg, kde bylo dosaženo maximální rychlosti 55 km/h. Byla poslední lokomotivou z první série řady VIIa. Nesla označení inventárním číslem 340 a na počest vídeňského purkmistra, popraveného roku 1408, tabulkou se jménem „CONRAD VORLAUF",.

V roce 1908 dostala lokomotiva nový kotel s výrobním číslem 332. Byl vyroben ve Vídni, Továrnou na stroje privilegované rakousko-uherské Společnosti státní dráhy a zkoušen vodním tlakem 16 atmosfér dne 25.7.1908.

V roce 1909 byla ÖNWB zestátněna a lokomotiva byla u kkStB označena řadou a inventárním číslem 171.20. K datu 30.6.1914 byla dislokována ve výtopně Německý Brod.

V roce 1918 stroj převzaly nově vzniklé ČSD. Lokomotiva byla k 1.1.1925 opět přeznačena a to dle systému ing. Kryšpína na řadu a číslo 411.019.

Zrušena byla 19.11.1954 výnosem číslo 57209/54. Z posledního působiště u ČSD, výtopny Veselí nad Moravou byla dne 25.1.1955 odprodána na vlečku cihelny Hodonín, kde byla používána na posunu. Z cihelny byla roku 1971 předána současnému majiteli Národnímu technickému muzeu v Praze (NTM) a jako jediná své řady definitivně uchráněna před šrotací.

Lokomotiva je zachována s třínápravovým tendrem VIIa 340 (později u kkStB 23.11, ČSD 410.072). Téměř zázrakem se ke stroji dochoval originál komisionálního protokolu ze dne 22.10.1873 a certifikát ke kotli z roku 1908.

V roce 1974 byla zchátralá lokomotiva, pod vedením pana Březiny, uvedena v Šumperku do vystavovatelného stavu a stal se z ní muzejní exponát. Od roku 1980 byla vystavena v žst. Kořenov. Po zrušení expozice byla převezena do depozitáře NTM v Čelákovicích.

V depozitáři však nebyla přístupná veřejnosti a proto došlo mezi NTM a Společností železniční výtopna Jaroměř k dohodě o dlouhodobém zapůjčení tohoto exponátu. 8.2.1992 byla lokomotiva přepravena do Jaroměře, kde se stala součástí nově vznikající expozice železničního muzea „Výtopna Jaroměř". V letech 1992-1995 probíhala první etapa prací, směřujících k uvedení tohoto významného historického exponátu do provozního stavu. Po částečné demontáži lokomotivy však renovace z důvodu značného vytížení členů společnosti provozem muzea, zvláštních vlaků a nedostatku finančních prostředků stagnovala. Významný posun nastal až v roce 2005 po ukončení 1. veřejné sbírky na renovaci. Díky laskavým přispěvatelům mohla být provedena finančně náročná výměna obručí kol. Našli se i první sponzoři. Poděkování si zaslouží zejména firma Bonatrans a.s. Bohumín, která vyrobila nové obruče pouze v ceně materiálu (příspěvek lze ohodnotit na cca 50 tis. Kč).

V roce 2007 se dále povedlo na lokomotivě částečně zkompletovat tyčoví, písečníky, blatníky, pokračovala oprava čelníku včetně tažného háku a mnoho dalších více či méně viditelných částí. Nezahálí však ani tendr – došlo k vyvázání dvojkolí a z větší části byl odstraněn starý nátěr a provedena oprava klapek vodojemu.

Samozřejmě i v roce 2008 pokračovaly práce vedoucí ke zprovoznění. U lokomotivy byla znovu zkompletována renovovaná podpěra dýmnice. Podařilo se dodržet i původní způsob spojování jednotlivých dílů-nýtování. Dále byl zkompletován čelník a částečně parní stroj a rozvod. U tendru bylo provedeno dočištění a oprava zkorodovaných částí. Díky podpoře společnosti CZ LOKO,a.s. v České Třebové byla provedena výměna obručí u náprav tendru. Ještě nás čeká oprava kluzných ložisek a jiných funkčních částí tendru.

V roce 2009 předpokládáme hlavní práce na dokončení rámu lokomotivy, tažného a narážecího zařízení. Nejvíce sil bude znamenat oprava kotle lokomotivy, který oslavil v roce 2008 100 let. Pro jeho opravu bude nutné mj. připravit a zválcovat novou sadu trubek, vyměnit zkorodovaný dýmniční kroužek a mnoho dalších prací. I tato činnost bude nepochybně velmi finančně i časově náročná. Jakoukoliv podporu proto rádi uvítáme.

Jak práce na lokomotivě postupují se můžete přesvědčit osobně při vaší návštěvě přímo v muzeu.

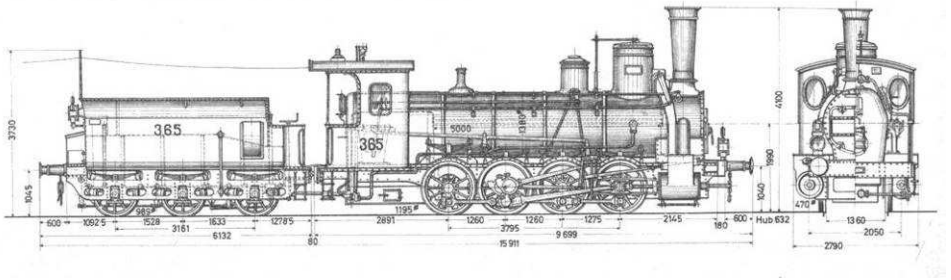
Převážná část opravy je prováděna brigádně nadšenci. Avšak některé vysoce specializované práce, jako byla například právě výměna obručí kol, je nutno zadat odborné firmě a tyto práce jsou pro nás finančně velmi náročné.

Parní lokomotiva VIIa 340 Conrad Vorlauf je jednou z nejstarších a nejcennějších zachovalých lokomotiv u nás. Je jedinou své řady, která unikla smutnému osudu sešrotování. V případě, že se ji podaří opravdu zprovoznit, bude nejstarší provozuschopnou parní lokomotivou ČR a raritou i v evropském měřítku. Mezi provozními parními lokomotivami v naší republice není navíc žádná podobného typu.

Věříme, že řady lidí ochotných připojit se k nelehkému dílu rozšíří. Ať už příspěvkem, přiložením ruky k dílu, nebo i jinou pomocí. Věříme, že nás na konci čeká krásná odměna. Odměna v podobě znovuzrozené parní lokomotivy. Lokomotivy jež nesla hrdé jméno Conrad Vorlauf a jejíž poslední vydechnutí v šedesátých letech minulého století má opět o něco větší naději, že posledním nebylo…

Základní technické údaje parní lokomotivy VIIa 340 a tendru VIIa 340:

Výhřevná plocha kotle celková	166,8 m^2	Nejvyšší konstrukční rychlost	40km/h
Přetlak páry v kotli	10 Atm	Hmotnost lokomotivy ve službě	44 t
Počet a průměr válců	2x470 mm	Hmotnost lok. s tendrem ve službě	70,6 t
Přibližný výkon	560 k	Délka lok. s tendrem přes nárazníky	15,8 m



Představujeme Společnost železniční výtopna Jaroměř

Společnost železniční výtopna Jaroměř (SŽVJ) je občanským sdružením, které vzniklo v roce 1995 jako nástupce Krajské odborné skupiny dějin dopravy ČSVTS. Je kulturní neziskovou institucí. Posláním sdružení je záchrana, renovace a prezentace historické železniční techniky. A co víc, historické exponáty by měly být předvedeny v plně provozním stavu, v jejich původním prostředí a s veškerým zázemím.

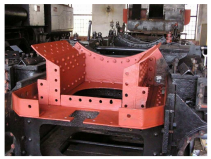
SŽVJ proto od roku 1997 provozuje železniční muzeum Výtopna Jaroměř. Muzeum patří mezi nejvýznamnější nestátní instituce svého druhu. Záměrem je vytvoření tzv. „živého muzea", tedy i s ukázkou provozu vozidel, zejména parních lokomotiv.

Areál výtopny v současné době prochází postupnou renovací, jejíž cílem je uvedení do původního stavu. Většinu prací provádí členové SŽVJ svépomocí. Významnou podporu nám poskytuje Krajský úřad Královéhradeckého kraje, město Jaroměř a mnoho dalších partnerů.

SŽVJ je za účelem prezentace provozních historických vozidel držitelem licence na provozování drážní dopravy. Vypravuje tak nostalgické vlaky ve vlastní režii. Vychováváme si také vlastní personál k zabezpečení provozu.

SŽVJ opravila (ve spolupráci s ČSD) a provozovala parní lokomotivu 310.006 z roku 1879 (od roku 2003 technická závada). Rovněž se významným přispěním podílela na opravě rychlíkové parní lokomotivy 464.008 z roku 1935 a zachránila i unikátní elektrickou akumulátorovou lokomotivu z roku 1916, kterou sponzorsky opravily ŽOS Česká Třebová. Dále renovovala více než 10 vozů a malou motorovou lokomotivu. Poslední dokončenou velkou opravou byla parní lokomotiva 423.0145 (Velký Bejček) z roku 1937. V současné době se pracuje na generální opravě osobního vozu Ci z konce 19. století a na renovaci motorového vozu M 131.1 „Hurvínek".

V expozici železničního muzea „Výtopna Jaroměř" lze shlédnout již osm parních lokomotiv, z nichž čtyři jsou zapůjčeny od NTM, s nímž SŽVJ spolupracuje.



Veřejné sbírky na renovaci lokomotivy 411.019 (VIIa 340)

Renovace parní lokomotivy v takovémto rozsahu je mimo finanční možnosti občanského sdružení Společnost železniční výtopna Jaroměř. Proto jsme se obrátili se žádostí o pomoc na veřejnost. Její zájem a podpora nás velmi příjemně překvapila a je pro nás velkým závazkem.

1. sbírka uspořádána v letech 2001-2004

1.sbírka byla oznámena 13.8.2001 na KÚ v Hradci Králové a dne 14.9.2001 bylo vydáno osvědčení. Sbírka byla zahájena 1.12.2001 a byla prováděna na sbírkový účet a do pokladniček. Ukončena byla 30.6.2004 se solidním výsledkem přesahujícím 121 tisíc Kč. Čerpání bylo povoleno do 30.6.2005. Veškeré takto získané prostředky byly použity výhradně na opravu parní lokomotivy 340 – Conrad Vorlauf. Konkrétně na výměnu opotřebovaných obručí kol lokomotivy. Bez dosazení nových obručí by stroj nemohl být provozován. Významným partnerem renovace se stala firma Bonatrans a.s. Bohumín (výroba surových obručí). Odborné práce provedly opravny ŽOS a.s. České Velenice (vlastní výměna obručí, defektoskopie náprav, oprava čepů, soustružení profilu).

Vyúčtování 1. sbírky

obruč železniční surová 8 ks, Bonatrans a.s.	81 491,00 Kč
oprava dvojkolí, ŽOS České Velenice	79 896,60 Kč
Celkem:	161 387,60 Kč
Ze sbírky bylo uhrazeno:	121 387,60 Kč
Z vlastních prostředků SŽVJ bylo uhrazeno	40 000,--- Kč

2. sbírka uspořádána v letech 2005-2008

Nadšeni z úspěchu 1.sbírky jsem uspořádali i další sbírku. 2.sbírka byla zahájena 16.1.2006 a probíhala do 12.12.2008. V rámci sbírky jsme připravili speciální nabídku. Donátoři s částkou 3500,- Kč a vyšší obdrží číslované certifikáty na trubku kotlovou. Předpokládáme vystavení celkového počtu 192 kusů očíslovaných certifikátů, tedy přesně tolik, kolik je v kotli trubek. Ke dni 1.2.2009 bylo vydáno 46 certifikátů s výnosem 164 000,-Kč. Celková částka získaná 2.sbírkou je 201 090,60 Kč.

Vyúčtování 2.sbírky:

Trubky kotlové, 200 ks, dodavatel Progres-ocel Hradec Králové	180 000,--- Kč
Ze sbírky bylo uhrazeno, částečné čerpání	100 000,--- Kč
Z vlastních prostředků SŽVJ bylo uhrazeno	80 000,--- Kč

Zbývající částka 101 090,60 Kč bude čerpána v roce 2009 na opravu kotle, výrobu nového dýmničního kroužku, nového komína a dalších dílů.

Díky podpoře společnosti CZ LOKO,a.s. Česká Třebová, která zajistila dodání a výměnu 6 ks obručí u náprav k tendru z vlastních prostředků se podařilo ušetřit přibližně 100 000,- Kč.

Jak budeme pokračovat dál?

I nadále budeme samozřejmě pracovat na renovaci lokomotivy s cílem jejího úplného zprovoznění. Po dohodě s NTM v Praze se budeme snažit přiblížit její vzhled stavu v roce 1908, kdy dostala současný kotel. Pokud byste chtěli opravu finančně podpořit, lze tak učinit na základě darovací smlouvy, případně umístěním reklamy. Dar (od částky 1000,-Kč do 10% ze základu daně) lze zahrnout do odečitatelných položek základu daně z příjmu dle § 15, resp.20 zákona 586/1992 Sb. I nadále je možné získat certifikát na jednu trubku kotlovou. Za případné příspěvky velmi děkujeme a těšíme se na další spolupráci. Prosíme však, abyste nás v případě zájmu podpory renovace parní lokomotivy 340 Conrad Vorlauf kontaktovali:

Pavel Černý ..... 728 042 999 ..... pcerny@quick.cz
Bohuslav Škoda ..... 775 171 090 ..... skoda.bohuslav@seznam.cz
Miloslav Chadima ..... 776 130 169 ..... Miloslav.Chadima@skoda-auto.cz

Další informace o činnosti SŽVJ jsou na: **www.spolecnost-zeleznicni.cz**

Významní partneři renovace:

BONATRANS a.s. BOHUMÍN
Výroba 8ks obručí pro nápravy lokomotivy

CZ LOKO
Česká Třebová
Výměna 6ks obručí u náprav tendru

NTM NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM

Fond T-Mobile
Prostřednictvím Nadace VIA byl projekt podpořen **Fondem T-Mobile**.

Děkujeme za pomoc:

KASTT, spo.s r.o.
HRADEC KRÁLOVÉ
doprava dvojkolí

S.A.M. Holding s.r.o., MILETÍN
odstranění starých nátěrů

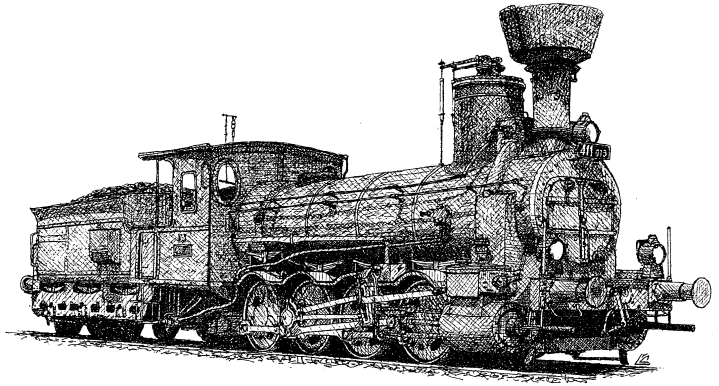
Zámečnictví Voda Nepasice
strojírenská výroba a renovace dílů

Josef Zajíc Nová Paka
výroba nýtů a spojovacího materiálu

Šelej, Josefov
jeřábnické práce

Ferona,a.s.
Hradec Králové
dodávka plechů a úhelníků

Renovace parní lokomotivy ÖNWB VIIa 340 CONRAD VORLAUF



Z historie parních lokomotiv řady ÖNWB VIIa-e

Vzrůstající poptávka po nákladní železniční přepravě na počátku 70. let 19. století přivedla na svět konstrukci nových lokomotiv. Podle shodné dokumentace, ale s drobnými úpravami byly v několika sériích vyráběny čtyřnápravové lokomotivy s přípojným třínápravovým tendrem. Lokomotivy byly vyráběny pro železniční společnosti ÖNWB Rakouská severozápadní dráha (k.k. privilegierte Österreichische Nordwestbahn) a pro dráhu LCJE (Lvov – Černovice - Jasy).

Pro ÖNWB bylo vyrobeno celkem 54 lokomotiv. Jednotlivé série dodaly rakouské lokomotivky ve Vídeňském Novém Městě v letech 1873, 1883, Floridsdorfu 1874, 1883 a německém Esslingenu v roce 1882. Pro LCJE bylo vyrobeno 8 lokomotiv ve Floridsdorfu v letech 1876, 1877 a 1878. U ÖNWB byly lokomotivy označeny řadou VIIa-e. Po zestátnění ÖNWB v roce 1909, byly společně s lokomotivami LCJE označeny řadou kkStB 171. Lokomotivy, které přešly k ČSD byly po roce 1925 označeny řadou 411.0.

Kotel lokomotiv byl žárotrubný s měděným topeništěm typu Becker. Parní stroj byl dvouválcový dvojčitý na mokrou páru, umístěný vně rámu a s rozvodem Allan-Trick. Dvojkolí jsou v rámu odpružena listovými pružnicemi nad ložiskovými domky. Jako hnací byla zvolena třetí náprava. Pro snazší průjezd oblouky umožňuje čtvrtá náprava posun do stran. Pro zpevnění byl do čelníku vložen dubový trámec. Vlastní lokomotivy byly vybaveny pouze protitlakovou brzdou Le Chatelier, která umožňovala regulaci rychlosti vlaku při jízdě po spádu. K zajištění stojící lokomotivy sloužila ruční brzda na tendru.

U lokomotiv se používaly třínápravové tendry z let 1871-1873. Původně je ÖNWB označila řadami VIIa-d a čísly shodně s lokomotivami. Po zestátnění byly u kkStB označeny řadou 23 a u ČSD řadou 410.0. Obsah vodojemu je 8m^3 vody a uhlák pojme 8 tun uhlí.

V průběhu provozu byly lokomotivám vyměňovány kotle, rovný litinový komín byl zaměněn za komín s bání a probíhaly i další úpravy. Protitlaková brzda byla nahrazena brzdou sací a některé lokomotivy se dočkaly i zařízení pro tlakovou brzdu vlaku. Svou éru končily na posunu a poslední byla vyřazena z pravidelného provozu v Ostravě v roce 1962 lokomotiva 411.054.