

Slovenská strela kulturní památkou

Vláda ČR schválila 8. února rozšíření fondu národních kulturních památek (NKP). Tento nejvyšší statut památkové ochrany státu se bude vztahovat od 1. července 2010 na dalších 38 objektů, staveb či věcí. Seznam NKP se tak od tohoto dne rozšíří na celkem 274 položek. Naposledy se seznam národních kulturních památek rozšiřoval na jaře roku 2008.

Mezi nově schválenými NKP je třicet tři nemovitých památek a pět movitých. Jde především o vynikající architektonická díla z období 19. a 20. století (hotel Avion v Brně, Císařské lázně v Karlových Varech), o skvosty lidové kultury (např. Fojtství ve Velkých Karlovicích, zemědělská usedlost v Krmíně, Dlas-kův statek v Dolánkách u Turnova) a o mimořádné kulturní památky z oblasti techniky (např. budova bývalé přádelny s dílnou vzorkovny – dezinatura, včetně strojního vybavení v areálu továrny Alois Larisch, čistírna odpadních vod v Praze Bubenči, **železniční motorový vůz Slovenská strela**), jakož i umělecká díla s malým zastoupením (např. Závišův kříž z kláštera ve Vyšším Brodě, torzo latinského překladu Dalimilovy kroniky aj.).

Prohlášení objektu, stavby nebo věci za národní kulturní památku znamená jejich přeřazení do vyšší hodnotové kategorie, čímž je deklarován i jejich mimořádný kulturní význam umožňující mj. také snazší přístup k dotacím.

Slovenská strela (obr. 1) právem patří mezi tyto skvosty fondu českých národních kulturních památek. Začátkem třicátých let minulého století byly z iniciativy ministerstva železnic hledány nové cesty, jak zlevnit a zrychlit železniční dopravu. Nové motoro-



Obr. 1. Motorová jednotka M 290.001 v kryté hale muzea Tatry v Kopřivnici

vé vozy měly být reprezentativní, nejrychlejší a nejpohodlnější. Měly v sobě spojívat špičkovou techniku a originalitu vynálezců. Tato obecná kritéria představovala soubor požadavků na lehkou a tichou konstrukci vozu s velkým zrychlením a ekonomickým provozem. Vedením projektu nového motorového vozu Slovenské strelky byl pověřen Hans Ledwinka, šéf konstrukce a pozdější technický ředi-

tel kopřivnické Tatrovky. V roce 1935 vstoupil do konstrukčního týmu význačný český elektrotechnik, vynálezce, konstruktér a původní majitel továrny ve Vsetíně Josef Sousedík (obr. 2). Josef Sousedík, který byl pověřen řešením přenosu výkonu, se zhostil tohoto úkolu s neuvěřitelným entusiasmem. 25. února 1936 patentoval princip elektromechanického přenosu výkonu, který byl nadčasový, ve světě nevídaný a svou podstatou geniální. Tak se zrodila Slovenská strela, rychlý osobní motorový vůz nezávislé trakce pendlující pravidelně od roku 1936 do roku 1939 mezi Prahou a Bratislavou. Vyrobeny byly pouze dva vozy (základní parametry viz tab.), označené jako M 290.001 a M 290.002. Do pravidelného pro-



Obr. 2. Josef Sousedík dal Strelce srdce (*18. 12. 1894, †15. 12. 1944)

vozu byly nasazeny 13. července 1936. Vozy Slovenské strelky se střídaly v provozu v jednodenním taktu, tzn. že v určitý den jezdil např. vůz M 290.001 a druhý vůz M 290.002 byl odstaven v bratislavském depu. Trať dlouhou 397 km projížděly za 4 h a 51 min. Čistá jízda Slovenské strelky trvala jen 4 h 16 min a průměrná cestovní rychlost byla $92 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (v této době projížděl tuto trať nejrychlejší vlak těžný rychlíkovou lokomotivou za 5 h 51 min). Vůz M 290.001 byl odstaven v roce 1953 a převezen do ŽOS Šumperk. Později se dostal do Vagónky Studénka, kde chátral a na začátku 60. let vyhořel. Vůz M 290.002 byl příležitostně ve vládním provozu do roku 1960, kdy byl předán do muzea Tatry Kopřivnice. V současnosti má označení M 290.001.

Pozn. redakce:

Více informací jak o Slovenské strelce, tak o osobnosti Josefa Sousedíka lze získat v časopisech *Elektro*, a to jednak v článku nazvaném **Strela se srdcem Sousedík**, který byl zveřejněn v časopisu *Elektro* 2/2007 na str. 32 až 36, jednak v článku nazvaném **Josef Sousedík – vynálezce, podnikatel, politik a vlastenec**, který byl zveřejněn v časopisu *Elektro* 3/2007 na str. 108 až 109. (Kl)

Tabulka základních technických údajů vozů Slovenské strelky

Parametr	Hodnota
výrobce	Tatra Kopřivnice
rok výroby	1936
délka vozu	25 100 mm
drážní označení vozidla	M 290.0
vnější šířka skříně	2 850 mm
výška střechy nad kolejnicí	3 410 mm
maximální výška	3 665 mm
hmotnost prázdného vozu (služební hmotnost)	36 000 kg
hmotnost plně obsazeného vozu (max. hmotnost)	42 580 kg
vozová třída	2
počet oddílů	2 (kuřácký a nekuřácký)
počet sedadel	celkem 72 (32 v nekuřáckém oddíle a 40 v kuřáckém)
maximální tlak na nápravu	11 020 kg
počet náprav	4
uspořádání pojezdu	1A' A1' (vnitřní dvojkolí podvozku hnací, vnější dvojkolí volné)
vzdálenost otočných čepů podvozku	18 500 mm
rozvor podvozku	4 150 mm
průměr kol	920 mm
přenos síly	elektromechanický – systém Sousedík
přenos výkonu	DC/DC-M (stejnoseměrný/stejnoseměrný-mechanický)
brzdová soustava vlaková tlakovzdušná	(systém Knorr) a ruční mechanická pro zajištění stojícího vozidla
motor	2× zážehový Tatra T 67
výkon	2× 123 kW
zrychlení 0 až $130 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$	čas asi 3 min na dráze 4,4 km
maximální rychlost	$148 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (M 290.002)
povolená rychlost	$130 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$
cestovní rychlost	$92 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$
objem palivové nádrže	2× 220 l
elektrické osvětlení	soustava ERA 24 V
vytápění	teplododní (kotel na tuhá paliva)