

# MOTOROVÝ VŮZ M 290.0 SLOVENSKÁ STRELA

František Jakubec ml.



**TECHNICKÉ ÚDAJE:** Motor: šestiválec Tatra 68, objem motoru: 16 625 ccm, výkon: 165 k, maximální rychlost: 148 km/h, průměrná cestovní rychlost: 92 km/h, palivové nádrže: 2 x 220 l, hmotnost prázdného vozu: 36 t, průměrná spotřeba: 66 l/100 km

*Ahoj ministranti, vlak je podle mne asi nejlepší a nejpohodlnější dopravní prostředek. Když je to možné, přesouvám se jím nejen u nás, ale i do zahraničí. Třeba jen cesta na Slovensko pod Tatry – večer si v Praze lehnete (pokud tedy jedete v lehátkovém voze) a ráno se probudíte (relativně odpočatí) a jste na místě (a cestou si v klidu můžete v koupelnice vyčistit i zuby). Jaké pak muselo být v roce 1936 pozdvižení, když na cestu mezi Prahou a Bratislavou nevyjely jen parní vlaky, ale dokonce dva páry motorových vozů s označením Slovenská strela.*

Motorový vůz řady M 290.0 (číslo je podle tehdejšího značení vlaků) musel být ve své době naprostým zjevem. To si tak na pohodičku jedete parní lokomotivou taženými vagonky – v první, druhé nebo třetí třídě. A najednou vás mine futuristický vlak/vagon, který nemá žádnou mašinu a šine si to po trati rychlostí až 130 km/h. To museli lidé panečku koukat... Nasazen byl na trať Bratislava – Brno – Praha, kterou z počátku jezdil za 4h 53 min a postupně se podařilo vylepšením provozu tento čas stáhnout na 4 h 18 min. Standardní parní vlaky to tehdy ujely za asi 5 hodin 51 min (i s nutnou přestávkou).

Co stálo za vznikem tohoto až neuvěřitelného konceptu, který se ale dočkal výroby pouze dvou vozů? Hlavním důvodem byl rozvoj motorizace, který pronikl i na železnice, zejména na lokální dráhy. První motorové vlaky byly vlastně autobusy s koly na koleje. Železnice musela začít konkurovat rychle se rozvíjejícím letadlům, autům a autobusům. Vzhledem k tomu, že jsme tehdy byli spojeni se Slovenskem, hodně lidí potřebovalo cestovat z Bratislavy do Prahy, a tak vlastně vznikl spoj Slovenská strela, na který byly na-

sazeny naše motorové vozy. Vznikaly pod taktovkou kopřivnické Tatry, a tak se není čemu divit, že byly inspirovány konstrukcí automobilů. Nicméně u vzhledu vozu i jeho



interiéru stál architekt Vladimír Grégr, který se jinak proslavil i mnoha vilami. Futuristický aerodynamický tvar (který se inspiroval tehdy prvním sériově vyráběným automobilem s aerodynamickou karosérií Tatro 77) nešlo přehlédnout.

O pohon se měly původně starat dva vznětové (naftové) motory, ale po prvních jízdách konstruktéři kvůli hlučce a ořezům rozhodli, že je předělají na zážehové (benzín). Aby toho nebylo málo, pohon je řešen elektromechanickým přenosem výkonu, což byla tehdy naprosto světová rarita a při provozu se osvědčila. Vlak byl totiž poháněn elektromotorem (elektrinu vyráběl spalovací motor) do rychlosti asi 82 km/h a poté strojvedoucí přeřadil (nebo to proběhlo automaticky) a vlak poháněl přímo spalovací motor. Pomáhalo to plynulejším

a rychlejším rozjezdům. Kotoučové brzdy se podařilo také vyladit, což pro naše tratě, kde se pořad zpomalovalo a zrychlovalo, bylo super.

Interiér je rozdělen na dvě části – kuřáckou (40 míst) a nekuřáckou (32 míst). Celý vůz byl udělán jako druhá třída a úplně poprvé v historii našich drah se na něj musely kupovat místenky (bylo to takové tehdejší Pendolino). Cestujícím se ve voze podávalo i drobné občerstvení. Cena za jízdenku byla docela drahá, i s místenkou stála 105 Kč (což vypadá málo), ale v té době byl průměrný plat cca 500 Kč/měsíc! Strela tak byla spíše pro podnikatele, politiky či majetnější občany.

I přes svůj velký přínos nebyl život vozu M 290.0 ideální. Válka jejich provoz kvůli nedostatku benzínu přerušila a poté už byly jejich jízdy více a více sporadické. Jeden z nich byl vyřazen v roce 1953 (později sešrotován) a druhý pak ukončil svůj provoz v roce 1960. Naštěstí byl umístěn v Technickém muzeu Tatry. Později byl prohlášen v roce 2000 kulturní památkou a o 10 let později dokonce národní kulturní památkou. V těchto dnech se dokončila jeho rekonstrukce, díky které se uvedl do provozuschopného stavu, tak se s ním třeba i jednou projedete!

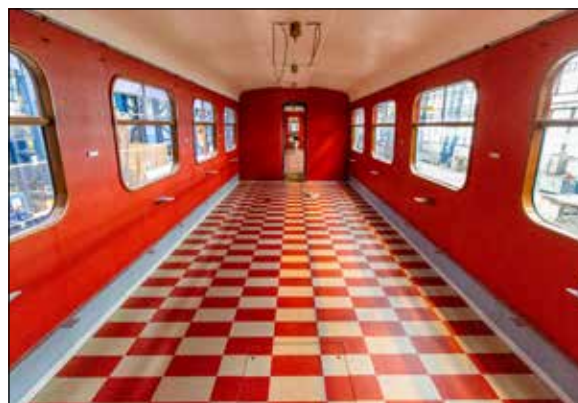


Foto: Tomáš Rejman. Za použití fotografií děkujeme firmě ČMŽO - elektronika, s.r.o.



Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 2200032524/2010. Složenkou a variabilní symbol je možné si vyžádat na adrese spolek Tarsicius. Za všechny dary srdečně děkujeme.