



Snímek:
Ing. Stanislav Zapletal

Vývoj vozidel TEŽ

Popisu jednotek dnešní řady 420.95 ZSSK musí zákonitě předcházet ohlednutí za celou nepříliš početnou skupinou hnacích vozidel, která se v téměř stoleté historii vystřídala na trati dlouhé 35 km a z nichž se kromě několika muzejních exponátů zachovala pouze torza některých skříní. Zároveň je nutno upozornit, že v této oblasti existují některé nejasnosti, neboť různé zdroje se v údajích rozcházejí nebo je uvádějí neúplně.

První vozidla pro zajištění veřejné dopravy na tatranských železnicích byla dodána již v roce 1908. Šlo o malé dvounápravové motorové vozy tramvajového typu z produkce budapeštské firmy Ganz & Co., které byly přizpůsobeny pro provoz pod napětím 650 V. Ty byly původně označeny pouze pořadovými čísly 1 - 3 (později M 28.001 - 003, resp. EMU 28.001 - 03). Vozy s uspořádáním pojezdu Bo, délkou přes spřáhla 7 860 mm, rozvorem 2 800 mm a hmotností 11,7 t měly polouzavřené plošiny. Malý oddíl se třemi okny v každé bočnici nabízel na příčné uspořádaných sedačkách pouze 18 míst k sezení.

Trakční motory dosahovaly trvalého výkonu necelých 40 kW a maximální rychlost činila 40 km/h. Regulace rychlosti probíhala na 8 stupních, z nichž jeden byl hospodárný. Odběr proudu zajišťoval lyrový sběrač umístěný uprostřed střechy. Brzdovou výstroj tvořila průběžná tlaková a ruční brzda. Zdrojem stlačeného vzduchu byl kompresor uložený na ložiskové

skříní a poháněný otáčejícím se dvojkolím. V případě nedostatku stlačeného vzduchu byla tato skutečnost avizována návěstním gongem.

Spolu s prvními elektrickými vozy byl rovněž firmou Ganz & Co. dodán vlečný nákladní dvounápravový vůz č. 21. Byl určen pro přepravu pošty (odtud také pochází jeho přezdívková „stará pošta“), avšak později byl používán i pro služební vlaky. Měl dva oddíly, do nichž vedly samostatné vstupy - jeden pro obsluhu, druhý pro přejímku zavazadel. Plošiny byly otevřené. Nástup usnadňovala stupačka podél celého vozu. Délka vozu přes spřáhla činila 7 700 mm, rozvor 3 200 mm.

Dalšími vozy, které se na zdejších kolejích objevily, byly dva elektrické dvouplošinové zavřené nákladní vozy č. 31 a 32 (zakázka zněla doslova na „villamos-fedett-tehér-motorkocsi 31, 32“). Vznikly přestavbou dvou zavřených železničních nákladních vozů s využitím částí elektrické výzbroje trolejbusů, dodaných původní dráze z Popradu do Starého Smokovce dráždanskými firmami Stoll (vozová část) a Eberhard und Co. (elektrická výzbroj).

Rekonstrukce prováděné na tratích tatranských železnic v letech 1909 - 10 se přirozeně dotkly i vozidel. Stěžejní byla úprava elektrické a vzduchové brzd, která musela odpovídat provozu v náročných traťových a klimatických podmínkách. Brzdové odporníky byly přesunuty ze spodku vozů na střechu do speciálních skříní. Současně byly dosazeny větší vzduchojemy.

Jednotka 420.962 ŽSR odjíždí ze Starého Smokovce do Popradu-Tater s posledními skupinkami turistů v podvečer dne 18. 7. 1999.

Základní technické údaje

Výrobce	Vagonka Tatra Smíchov (mechanická část) ČKD Trakce (elektrická část)
Roky výroby	1963 (EMU 89.001) 1968 (EMU 89.002) 1969 (EMU 89.003 - 017) 1970 (EMU 89.018)
Počet jednotek (u ČSD)	18
Rozchod	1 000 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo' Bo' Bo' Bo'
Napájecí systém	1 500 V ss
Maximální rychlost	50 km/h
Jmenovitý výkon	400 kW (EMU 89.001) 320 kW (série)
Vlastní hmotnost ve službě	46,4 t (EMU 89.001) 47,4 t (série)
Hmotnost obsazené jednotky	72 t
Maximální hmotnost na nápravu	9 t
Délka jednotky přes spřáhla	37 534 mm
Vzdálenost otočných čepů čelních vozů	9 500 mm
Vzdálenost otočných čepů vloženého vozu	9 800 mm
Rozvor podvozků	2 000 mm
Šířka vozu	2 650 mm
Výška střechy vozu nad TK	3 485 mm
Průměr dvojkolí (nových)	750 mm (EMU 89.001) 700 mm (série)
Minimální poloměr oblouku	50 m
Počet míst k sezení	120 + 14
Počet míst k stání	156

