

Slovenská strela se stala národní kulturní památkou

Rychlé motorové vozy M 290.001 a 002 - **Slovenská strela** - představují významný technický pokrok v předválečném úsilí o rychlou dopravu. U jejich zrodu stál **Hans Ledwinka** šéfkonstruktor závodů Tatra v Kopřivnici, který navrhl vozovou část a pohon a **Josef Sousedík**, který řešil elektromechanický přenos výkonu. Zadání představovalo soubor požadavků na lehkou a tichou konstrukci s velkým zrychlením a na ekonomiku provozu, odpovídající stavu našich tratí. Zakázka na dva motorové vozy byla zadána Tatře, zajímavé je, že vozy byly vyráběny v automobilce.



Celokovová samonosná svařovaná skříň vozu je uložena na dvou otočných podvozcích. Pohon zajišťují dva zážehové šestiválcové motory Tatra, každý o výkonu 165 k (121 kW). Velmi zajímavý byl zcela revoluční elektromechanický přenos hnací síly navržený Ing. Sousedíkem, který předběhl vývoj o řadu let a byl naprostou avantgardou v železniční motorové trakci. Tvořil jej generátor, jehož stator je přímo spojen s hřídelem spalovacího motoru a rotor spojený pomocí kardanového hřídele s hnanou nápravou podvozku, ve které je uložen elektromotor. Stator generátoru má tedy otáčky spalovacího motoru a rotor otáčky úměrné rychlosti vozidla.

Rozjezd vozu je elektrický, rychlý a klidný, do 2 min dosahuje rychlosti 100 km/h a v plné jízdě je velice úsporný. Vůz má kapacitu 72 míst, vnitřek vozu je přepychově zařízen v tehdejší 2. vozové třídě a je rozdělen na dva prostorné oddíly, kuřácký a nekuřácký. Pohodlná kluboková křesla, široká 1,15 m, pro dvě osoby jsou měkce pérována. Široká okna jsou pevná, pouze v horní třetině posuvatelná stranou. Vytápění vozu je teplovodní, hmotnost vozu je 36 tun. Náklady na výrobu obou vozů byly 2 036 tis. Kč. Podle požadavku ministerstva železnic dostaly vozy višňově červený nátěr se střechou v barvě starého zlata.

Jízdní zkoušky byly zahájeny začátkem roku 1936, Ledwinka však nebyl spokojen s hlučností původních vznětových motorů a urychleně provedl přestavbu na zážehové. Při zkušební jízdě 3.6.1936 dosáhl jeden z vozů střední rychlosti na trati se dvěma zastávkami 110 km/h a maximální 148 km/h. Rozjezd na rovině z klidu na rychlost 130 km/h trval asi 3 minuty na dráze 4,4 km. Na spádu 6,7 ‰ zastavil po použití rychlobrzdy z rychlosti 105 km/h asi za 25 sekund na dráze 400 m.

Zdrojem nepříjemností byla jeho rychlost, což občas způsobovalo nebezpečné situace, jak na nechráněných přejezdech, tak i pozdním stahováním závor. Po mnoha dalších zkušebních jízdách byly vozy nazvané **Slovenská strela** 13. července 1936 zařazeny do pravidelného

provozu na trati Praha – Bratislava (s jednou zastávkou v Brně) a staly se prvním povinně místenkovým vlakem u ČSD. Za první rok provozu od července 1936 do konce června 1937, kdy bylo provedeno první zhodnocení, bylo pouze 11 jízd z 291, kdy byl vůz nahrazen parním vlakem. Vzhledem k tomu, že vozy byly vlastně prototypy, je to úctyhodný výkon. Nejrychlejší cestovní čas 4 h 18 min odpovídá na trati dlouhé 397 km cestovní rychlosti 92,3 km/h, která do doby výstavby koridoru nebyla překonána.

Konec expresního vlakovému spojení největších měst předválečné republiky učinilo odtržení Slovenska a okupace Čech, Moravy a Slezska v roce 1939. Během války oba vozy byly odstaveny z provozu a stály v železničním depu. Na koleje vrátily až v roce 1945, kdy sloužily krátkou dobu pro přepravu vládních delegací, mimo jiné i na norimberský proces. Vůz M 290.001 byl vyřazen z provozu v roce 1953, byl převezen do Studénky, kde však počátkem šedesátých let vyhořel. Vůz M 290.002 sloužil jako ministerská záloha v libeňském depu až do roku 1960, kdy jej dostalo Lašské muzeum v Kopřivnici. Tam stojí (a pomalu chátrá) tento jediný dochovaný exponát dodnes a je spolu, s desítkami převážně automobilových veteránů, vlastnictvím Tatry Kopřivnice a Technického muzea. Snad teď pro něj nastanou lepší časy.

A jaký byl osud obou hlavních tvůrců Slovenské strelky ? Ing. Ledwinka byl v roce 1945 obviněn z kolaborace a odsouzen na 6 let vězení. Po propuštění v roce 1951 se odstěhoval za dětmi do Rakouska a v roce 1967 v Mnichově zemřel. Až v roce 1992 byl plně rehabilitován. Ing. Sousedík se aktivně zúčastnil odboje ale jeho skupina byla prozrazena a v prosinci 1944 byl nacisty popraven.