

Přírůstek železniční nostalgie v Čechách - parní lokomotiva 33.132

1. Horské rychlíky c.k. státních drah

Pro rychlíkovou službu na horských tratích před první světovou válkou uvažovaly Císařsko - královské rakouské státní dráhy (kkStB) o využití stávajících čtyřnápravových strojů řady 170, které byly pro tyto účely také původně koncipovány. Přestože se jednalo o lokomotivy výkonné a ve své době moderní, byly průměry jejich hnacích a spřažených kol v hodnotě 1258 mm a z nich plynoucí relativně nízká nejvyšší rychlost 60 km/h pro tratě s větším stoupáním ve skutečnosti nevhodná, zvláště vezmeme-li v úvahu stále rostoucí hmotnosti dálkových vlaků. U rychlíků státních i soukromých drah byly již tehdy běžné rychlosti kolem 80 km/h.



Brilantní Gölsdorfova konstrukce sdružených dvouválců řady 170 kkStB po desítky let vyhovovala v osobní i nákladní dopravě, avšak vedení rychlíků bylo pro tyto stroje spíše z nouze ctností, než plnohodnotným uplatněním. Tažnou silou sice dostačovaly, ale nejvyšší povolenou rychlostí jen 60 km/h nemohly v takové službě obstát. Zachovaný stroj 56.3115 Graz-Köflacher Bahn (ex 170.233 kkStB) z roku 1914 je exponátem železničního muzea Lieboch v Rakousku.

Potřeba výkonných rychlíkových lokomotiv disponujících dostatečnou tažnou silou vystoupila do popředí zvláště na alpské trati Wien - St. Michael - Tarvisio. Trať vychází z Vídně nejprve mírně zvlněnou krajinou dunajské kotliny, ale z Amstetten pokračuje Alpami přes tři rozvodí a dlouhá stoupání 18 promile. Zde, po Semmeringu druhém důležitém tahu do Itálie, soutěžily rychlíky státních drah s vlaky soukromé Jižní dráhy. Požadavek na nové lokomotivy

tedy zněl, aby na rovině dokázaly vyvinout vysokou rychlost při zachování klidného chodu a v horském terénu aby pak disponovaly dostatečnou rezervou tažné síly potřebnou v početných obloucích, kterými byla trať vedena. KkStB proto v roce 1913 zadaly konstrukční vývoj nových rychlíkových lokomotiv, které dostaly řadové označení 470 a měly uspořádání náprav 1D1. Jejich duchovním otcem byl Karl Gölsdorf, a proto nepřekvapí, že k pohonu zvolil čtyřválcový sdružený parní stroj. Ten spolu s dostatečnou vedenou délkou pojezdu, spřaženými koly o průměru 1614 mm a dokonalým vyvážením rotujících a oscilujících hmot zajišťoval klidný chod lokomotiv i při rychlosti nad 80 km/h, měl svižný rozjezd a poskytoval lokomotivě dostatek tažné síly. Novinkou byl kotel vybavený výkonným přehříváčem páry. Problematickým se ale ukázal průchod lokomotiv oblouky. Navzdory poměrně malým průměrům spřažených kol byl jimi tvořený pevný rozvor v délce 5070 mm dosti dlouhý. Pro ulehčení průchodu oblouky sice měla druhá spřažená náprava oboustranný posuv 26 mm a obruče hnacích kol neměly okolky, avšak záhy se ukázalo, že tato opatření nejsou dostatečná. Obě běžné osy byly kvůli dodržení nápravového tlaku provedeny jako jednoduché, Adamsova typu bez vratného zařízení. Výchozí požadavek na dopravu 390 tun těžkého vlaku rychlostí nejméně 55 km/h na stoupání 10‰ ale obě prototypové lokomotivy dodané Lokomotivkou Floridsdorf hladce splnily při bezvadných jízdních vlastnostech, které si zachovávaly i při rychlosti 90 km/h. Dalších 10 strojů bylo postaveno v letech 1918 a 1919, plánované pokračování dodávek již bylo kvůli poválečným poměrům a potřebě objednávat jiné lokomotivy odřeknuto.



Prototypový stroj 470.01 z roku 1914 na továrním snímku. Mohutné šoupátkové komory ukrývají pístová šoupátka se čtyřmi kotouči, která rozváděla páru pro vnitřní vysokotlaké i vnější nízkotlaké válce, čímž se výrazně zjednodušil rozvodový mechanismus mezi rámem.

Srovnávací jízdy s novými lokomotivami řady 113 (viz dále) pořizovanými od roku 1923 ukázaly, že sdružený čtyřválec s dlouhým pevným rozvorem má přílišný jízdní odpor. To se projevovalo nejen při výběhu stroje, ale zvláště při jízdě po spádu, kdy musela být do stroje stále přiváděna čerstvá pára, zatímco dvojčítý stroj s jinak řešeným pojezdem jel ochotněji

samotíží. Časté poruchy rozvodu a pohonu v důsledku těžkých a rozměrných šoupátek a poněkud slabě dimenzovaných ložisek vnitřních ojnic vedly k rozhodnutí provést rekonstrukci. Osm strojů bylo rekonstruováno na dvojčité řady 670 mezi lety 1927 a 1929, čtyři zbylé včetně dvou prototypových byly v roce 1929 zrušeny. Tím se kapitola lokomotiv o uspořádání 1D1 v Rakousku definitivně uzavřela a začaly být zaváděny nové stroje uspořádání 2D, které měly svými vlastnostmi vyhovět lépe.

Konstrukční údaje lokomotiv řady 470 KkStB	
počet vyrobených kusů	12
výrobce	Lokomotivka Floridsdorf
roky výroby	1914 - 1919
charakteristika	1D1p4s
délka lokomotivy	12532 mm
výška lokomotivy nad TK	4650 mm
výška osy kotle nad TK	3060 mm
šířka lokomotivy	3054 mm
pevný rozvor	5070 mm
celkový rozvor	9450 mm
roštová plocha	4,6 m ²
výhřevná plocha vodou krytá	191,1 m ²
výhřevná plocha přehříváče	49,4 m ²
přetlak páry	15 atm
počet kouřovek	24
počet žárnic	164
vrtání vysokotlakých válců	450 mm
vrtání nízkotlakých válců	690 mm
zdvih pístů	680 mm
průměr spřažených dvojkolí	1614 mm
prázdná hmotnost lokomotivy	79,5 t
hmotnost ve službě	86,7 t
adhezní hmotnost	58,0 t
nejvyšší povolená rychlost	90 km/h

2. Nová koncepce lokomotiv Jižní dráhy

Technical drawing of a 2'D-h-2-Helfdampflokomotive (Type 570) showing side, front, and top views with dimensions.

Side View Dimensions:

- Overall length: 20 334
- Wheelbase (between leading wheels): 1200
- Wheelbase (between first and second main wheels): 1850
- Wheelbase (between second and third main wheels): 1850
- Wheelbase (between third and fourth main wheels): 1850
- Wheelbase (between fourth main wheel and tender): 1550
- Wheelbase (between tender and locomotive): 1100
- Wheelbase (between tender and locomotive): 1300
- Wheelbase (between tender and locomotive): 950
- Wheelbase (between tender and locomotive): 618
- Overall wheelbase: 12 308
- Wheel diameter: 1740
- Wheel diameter: 1740

Front View Dimensions:

- Overall width: 3080
- Width between main wheels: 2160
- Width between main wheels: 13 60
- Overall height: 4650
- Height between main wheels: 3250
- Height between main wheels: 1040

Top View Dimensions:

- Overall length: 190
- Overall width: 1750
- Hub 720

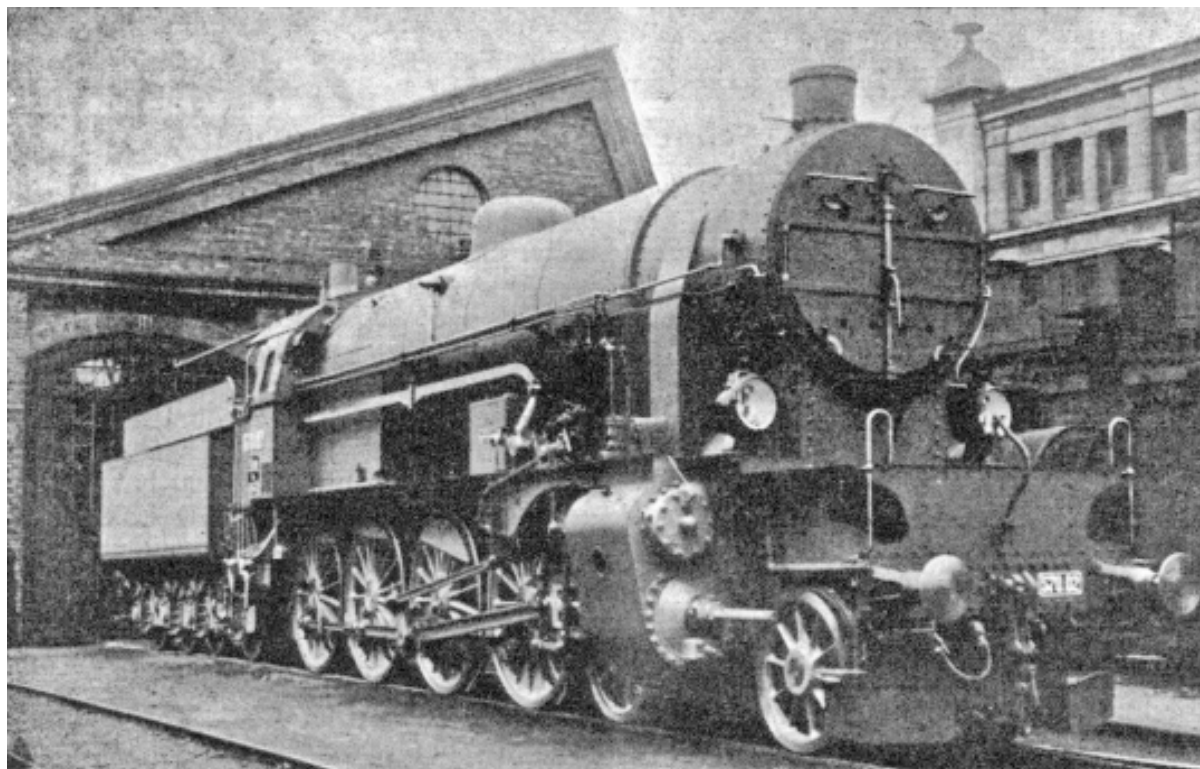
Text:

2'D-h-2-Helfdampflokomotive
der österreichischen Bundesbahnen
Reihe 570 (SB 570)
Typenplan M.1:45
GEZEICHNET von J. NOVOTNY

Protože takto výkonná lokomotiva musela mít i dostatečně velký rošt pro spalování méněhodnotných druhů uhlí, byl kotel posazen nad spřažená dvojkolí, která měla poměrně značný průměr 1740 mm. Tím se kotel ocitl svou osou nezvykle vysoko nad temenem kolejnice. I když se volbou dvojčitého stroje bez vnitřních válců ušetřilo na hmotnosti lokomotivy, byla přece kvůli mohutnému kotli a vysokým kolům tak těžká, že přední podvozek postrádal brzdovou výstroj, aby nepřekračoval dovolený limit nápravového zatížení.

První dvě prototypové lokomotivy byly dodány v roce 1915 Lokomotivkou Společnosti státní dráhy (StEG) ve Vídni a obdržely nové řadové označení 570. Z nich 570.01 měla výrobní číslo 4000. Lokomotiva při zkouškách na trati Vídeň - Neunkirchen dopravovala vlak těžký 449 tun na stoupání 10 ‰ rychlostí 50 km/h. Měla tedy o něco vyšší výkon, než řada 470 se složitým čtyřválcovým strojem, nižší spotřebu olejů a snadnější údržbu. Nemohla se ale čtyřválcí vyrovnat svými chodovými vlastnostmi. Průjezd oblouky totiž kromě předního otočného podvozku usnadňoval oboustranný posuv poslední sprážené nápravy o 26 mm a ten byl spolu s nevyváženými hmotami dvojčitého stroje příčinou neklidného chodu (vrtění) lokomotivy při rychlostech nad 80 km/h. Nejvyšší dosažená rychlost lokomotivy při zkouškách

činila 130 km/h, následně se jako nejvyšší povolená rychlost pro provoz stanovila hodnota 100 km/h. Indikovaný výkon stroje dosahoval asi 1500 koní.



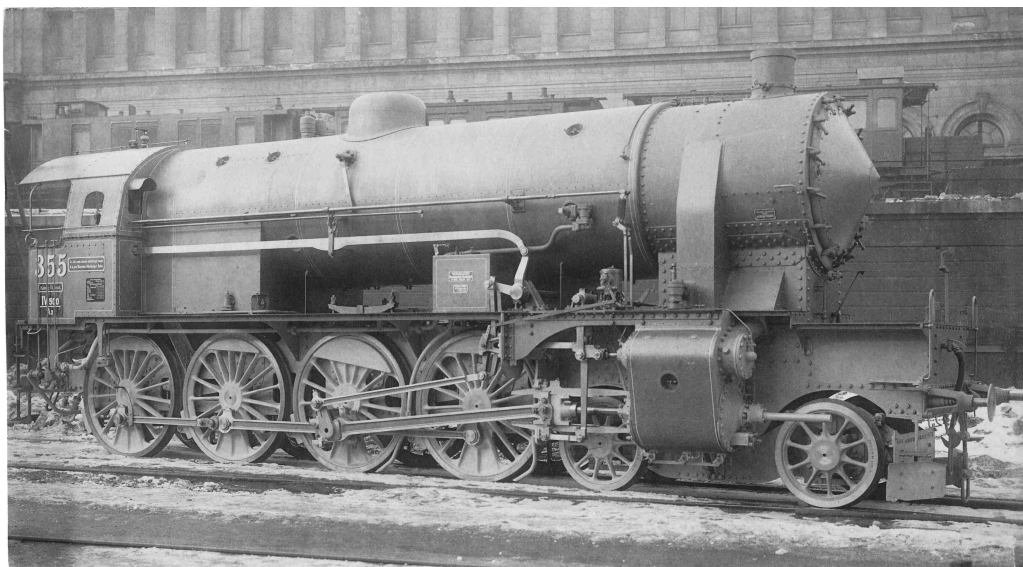
Obr. 3 Lokomotiva 570.02 SB na továrním snímku Lokomotivky společnosti státní dráhy ve Vídni.

Stroje řady 570 byly zprvu nasazeny do provozu mezi Vídní a Mürzzuschlagem, od roku 1916 začaly jezdit v původně plánované relaci přes Semmering do Lublaně. Přestože byly koncipovány jako rychlíkové, ukázalo se, že jejich chodové vlastnosti ani výkon nejsou ideální a tak z dalších dodávek sešlo. Posloužily ale jako konstrukční vzor pro další stroje, nejprve Košicko-bohumínské dráhy řady It (5 kusů), poté Rakouských státních drah řady 113 (40 kusů) a následně Polských státních drah řady Os24 (60 kusů). Obě lokomotivy řady 570 byly v době po anšlusu Rakouska přeznačeny říšskou železniční správou na řadu 33 a po osvobození pak dostaly řadu 133 ÖBB. Byly vyřazeny v roce 1954.

3. Vzor pro Košicko - bohumínskou dráhu

Stejně jako obě rakouské železniční společnosti stála i Košicko-bohumínská dráha (KBD) před otázkou, jakými stroji výhledově dopravovat na své páteřní trati těžké rychlíky z Berlína do Budapešti a do Tater. Příznivé zprávy o nových strojích řady 570 SB vedly k rozhodnutí požádat Jižní dráhu o zapůjčení 570.01 z Vídně a provést na slovenské trati provozní zkoušky. V květnu 1916 tak byla tato lokomotiva nasazena na vlcích mezi Košicemi a Bohumínem a pozitivní výsledky zkoušek následně vedly k objednávce pěti mírně upravených lokomotiv. Stroje dodala v roce 1918 opět Lokomotivka StEG ve Vídni a KBD jim přidělila své řadové označení It a inventární čísla 351 - 355. Proti řadě 570 měly na žádost provozovatele o 300

mm delší budky, které poskytovaly lepší ochranu jak lokomotivní četě, tak výstroji kotle a ovládacím prvkům. Zvětšená byla i plocha přehřívače.



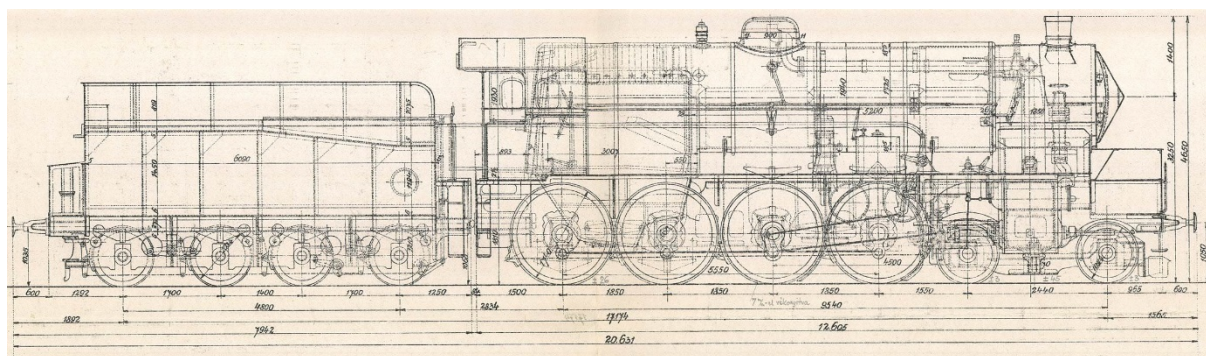
Tovární snímek stroje It 355 KBD, pozdější 455.005 ČSD. Vídeň 1915.

Přední podvozek měl oboustranný výkyv 45 mm a vratné zařízení (listové pružnice), přičemž oba běhouny měly ještě v ložiskách oboustrannou vůli 3 mm. Kvůli nutnosti zajistit bezproblémový průjezd oblouky byly okolky dvojkolí H a S₂ ztenčené stejně jako u řady 570 o 7 mm a dvojkolí S₃ mělo identický oboustranný posuv 26 mm. Tato úprava pak zákonitě vedla ke stejným problémům s chodovými vlastnostmi, tedy k neklidnému chodu lokomotiv při vyšších rychlostech.

Dvojitý parní stroj měl Heusingerův kulisový rozvod, který ovládal pístová šoupátka s vnitřním vstupem páry. Válce měly ruční vyrovnavače tlaků a nasávací záklopy na komunikačních trubkách.

Brzdovou výstroj lokomotivy tvořila samočinná tlaková brzda Westinghouse s jednostranným obrzděním všech hnacích a spřažených kol. Přední podvozek nebyl stejně jako u řady 570 obrzděn z důvodu dodržení nápravových tlaků.

Shodné s původním rakouským provedením byly i čtyřosé rámové tendry s prodlouženými kapsami pro snazší dobírání vody. První dvě dvojkolí v rámu byla pevná, třetí a čtvrté měla oboustranný posuv 17 mm. Kvůli tomu měly i tendry poněkud neklidný chod při vyšších rychlostech.



Typový výkres strojů řady It Košicko-bohumínské dráhy.

Ze všech dosavadních i následujících typů lokomotiv KBD byly stroje řady It nejtěžší a nejmodernější, avšak současně fyzicky náročné na obsluhu kotle s velkou roštovou plochou. V roce 1921 převzaly kompletní provoz KBD a s ním i všech pět strojů řady It nově vzniklé Československé státní dráhy a přeznačily je řadou 455.0 a tendry řadou 627.0. Ve 30. letech definitivně ustoupily z rychlíkové dopravy, kdy svým indikovaným výkonem nejvýše 1600 koní přestaly dostačovat a spolu se stroji řady 455.1 dodanými Českomoravskou-Kolben doplnily park lokomotiv pro osobní vlaky.



Bývalá It 353 KBD již jako 455.003 ČSD byla zachycena při budování Trati Družby v roce 1950.

U ČSD se hned po roce 1918 dosazovala měděná topeniště namísto ocelových, která měly lokomotivy z výroby kvůli nedostatku barevných kovů ve válečných letech. Chodové vlastnosti tendrů se výrazně zlepšily změnou posuvnosti náprav - první a čtvrté dvojkolí byla nyní v rámu pevná, zatímco posuv do stran dostala obě vnitřní dvojkolí.



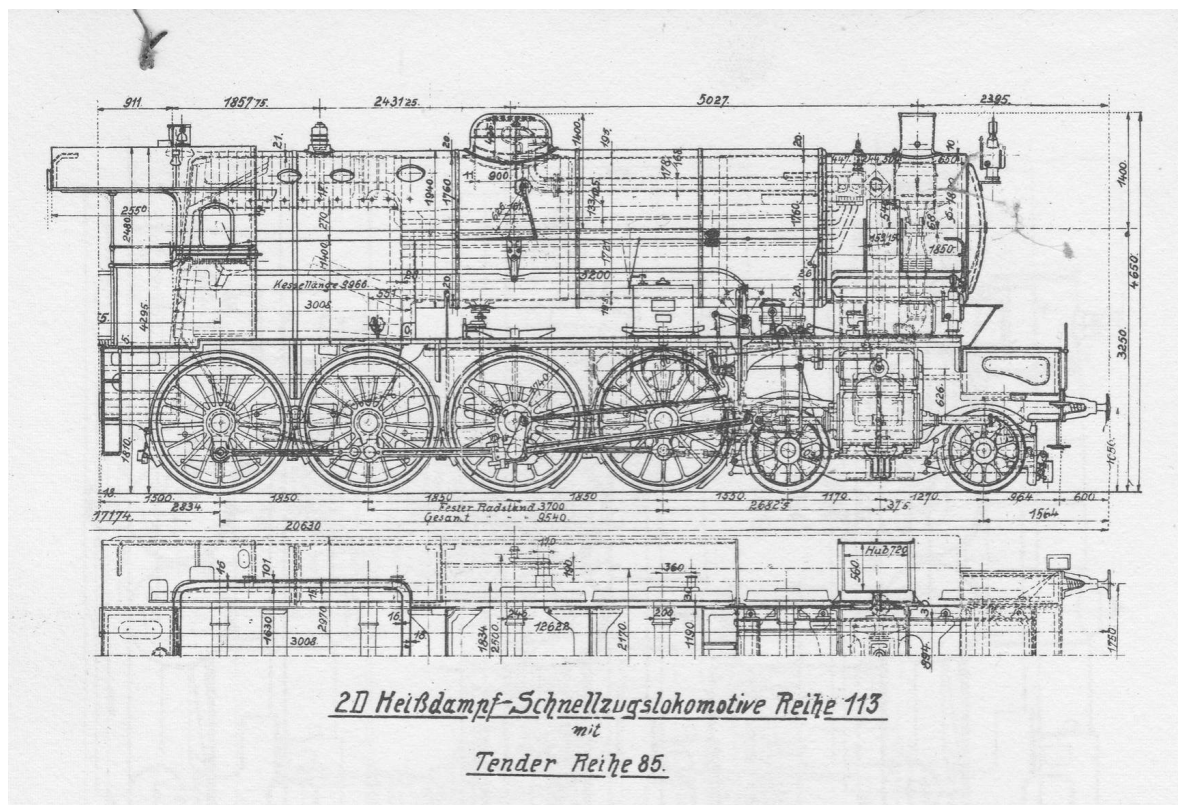
Bývalá 455.004 jako vytápěcí kotel K75 ve stanici Bratislava-Nivy, 1968.

Vyřazování lokomotiv řady 455.0 zahájil v roce 1954 stroj 455.004 přeměněný na vytápěcí kotel K75 a v roce 1955 byly vyřazeny všechny zbývající. Jako kotel K 142 pak ještě řadu let sloužila také lokomotiva 455.002 v depu Zdice.

4. Dobrý recept není třeba měnit

Stroje řady 570 SB, resp. řady It KBD měly navzdory horším chodovým vlastnostem dostatečný výkon pro vedení těžkých dálkových vlaků a tak není překvapivé, že se k jejich konstrukci Rakouské spolkové dráhy (BBÖ) po válce vrátily a zadaly stavbu celkem 40 kusů prakticky shodných lokomotiv, které obdržely řadové označení 113. Jejich úkolem byla obnova rychlíkové dopravy na hlavních tratích, která ve válečných letech prakticky zanikla. Počátkem 20. let 20. století se také znovu zvýšila hmotnost osobních vlaků, jednak v důsledku hospodářského oživení, ale i nástupem osobních vozů celokovové stavby.

Nové stroje dodala v letech 1923 - 1927 opět „mateřská“ Lokomotivka StEG v počtu 33 kusů a dalšími sedmi kusy vypomohla Lokomotivka Floridsdorf. Konstrukce navazovala na dva prototypy postavené pro SB v roce 1915 a byla prakticky shodná s řadou It Košicko-bohumínské dráhy. Odlišností bylo v zásadě jen nahrazení šoupátek ventilů (vnější rozvod soustavy Heusinger zůstal beze změny), zvýšení kotlového přetlaku o jednu atmosféru a zmenšené vrtání válců, díky němuž se snížila hmotnost pístů a lokomotivy řady 113 měly klidnější chod. Přesto jim byla původně povolená nejvyšší rychlost 100 km/h snížena na 90 km/h. Tendry řady 85 o kapacitě 27 m³ vody a 7,5 tuny uhlí zůstaly beze změny.



Typový výkres nových strojů řady 113 BBÖ, které byly dodávány v letech 1923 - 1927.

Lokomotivy řady 113 byly nasazeny na Západní dráze do vozby těžkých expresů mezi Vídní, Lincem a Salzburkem a osvědčovaly se také při vedení osobních vlaků na horských tratích až do konce parního provozu. Po anšlusu Rakouska v roce 1938 je převzaly Německé říšské dráhy (DRG), přidělily jim novou řadu 33 a dále je využívaly v rychlíkové a osobní dopravě na území Rakouska, ale také v přeshraničních relacích na Mnichov, Prahu a Lublaň.

Po roce 1945 zůstalo 5 strojů v dnešním Slovinsku, kde je Jugoslávské železnice (JDŽ) zařadily do provozu jako řadu 10. Dvě lokomotivy měly v roce 1945 zůstat na území ČSR (33.125 a 33.140), pravděpodobně v dílnách České Velenice. Jejich další osud bohužel není znám, byť podle rakouských pramenů měly přejít - asi jen krátkodobě - k ČSD. Rakouským spolkovým drahám zbylo po válce 33 lokomotiv, kterým byla ponechána čísla DRG a nadále se využívaly v provozu. Byly modernizovány, nejnápadnějšími úpravami, které pozměnily vzhled lokomotiv, bylo dosazení plechových usměrňovačů kouře, dyšny Giesl a napájecího domu kapotovaného na kotli společně s parojemem. Doplněvala se rovněž napájecí čerpadla Dabeg, mazací lisy pro nápravová ložiska a turbodynamem napájené elektrické osvětlení. Lokomotivy řady 33 dosloužily na osobních vlacích a vyřazeny byly postupně mezi lety 1958 - 1968.

Technická data bezmála totožných lokomotiv výše popisovaných řad 570, 455.0 a 113 shrnuje následující tabulka umožňující vzájemné porovnání.

Konstrukční údaje lokomotiv řady 570 SB, 455.0 ČSD a 113 BBÖ			
	570 SB	lt KBD/ 455.0 ČSD	113 BBÖ
počet vyrobených kusů	2	5	40

výrobce	Lokomotivka StEG Vídeň		
roky výroby	1915	1918	1923 - 1928
charakteristika	2´Dp2		
délka lokomotivy	12308 mm	12605 mm	
výška lokomotivy nad TK	4650 mm		
výška osy kotle nad TK	3250 mm		
největší šířka lokomotivy	2970 mm		
pevný rozvor	3700 mm		
celkový rozvor	9540 mm		
roštová plocha	4,47 m²		
výhřevná plocha vodou krytá	217,9 m²		
výhřevná plocha přehřívače	58,1 m²	75,4 m²	
přetlak páry	14 atm		15 atm
počet kouřovek	32		
počet žárnic	153		
vrtání válců	610 mm		560 mm
zdvih pístů	650 mm		720 mm
průměr spřažených dvojkolí	1700 mm		
prázdná hmotnost lokomotivy	77,0 t		
hmotnost ve službě	85,0 t		
adhezní hmotnost	58,0 t		
nejvyšší povolená rychlost	100 km/h	100/80 km/h	100/90 km/h



Zachovaná lokomotiva 33.102 ex 113.02 BBÖ již dobrých 50 let stojí pod širým nebem a odevzdaně čelí povětrnosti, od roku 1999 v železničním muzeu Strasshof.

Pro budoucnost se podařilo zachránit lokomotivu 113.02 (33.102) dodanou BBÖ v roce 1923, která je dnes součástí sbírky Technického muzea ve Vídni a vystavená v železničním muzeu ve Strasshofu jako neprovozní exponát. Reprezentuje poslední provedení řady 33 po modernizačních úpravách z poválečných let. Druhým zachovaným exemplářem pak je lokomotiva 113.32 (33.132) z roku 1925, jíž jsou věnovány následující řádky. Její stav naopak do značné míry odpovídá původnímu provedení řady 113 z 20. let.

5. Posel dávných časů

Stroj 113.32 byl vyroben Lokomotivkou Společnosti státní dráhy ve Vídni v roce 1925 a nesl tovární číslo 4741. Její parní kotel měl výrobní číslo 4702. Rakouské spolkové dráhy lokomotivu komisionálně převzaly 18. srpna 1925 ve výtopně Wien-West, pod kterou také lokomotiva s krátkými pauzami patřila až do roku 1936. V červnu toho roku byla přidělena výtopně Wien-Süd a v roce 1937 byla oddirigována do Lince, kde zůstala ve službě až do roku 1944. Tam se také dočkala přečíslování podle systému DRG na 33.132. Jako poslední ze strojů své řady opustila 11. června 1944 depo Linec a přesunula se do Knittelfeldu. Buď kvůli poškození nebo z důvodu propadnutí některé z technických lhůt musela být v únoru 1945 odstavena z provozu a spolu s asi sedmdesáti dalšími stroji ředitelství Villach určenými k opravám ukryta před leteckými útoky v osm kilometrů dlouhém tunelu Karavanky, spojujícím Rakousko se Slovinskem. Odtud se po válce dostala k JDŽ spolu se čtyřmi dalšími stroji své řady. Jednalo se o lokomotivy 113.05, 12, 23 a 26. Jugoslávská železniční správa jim zprvu přidělila označení 06-101 až 06-105, v roce 1948 pak lokomotivy dostaly nové označení 10-001 až 10-005.

Opravená lokomotiva byla přidělena do stavu výtopny Lublaň, odkud vyjížděla většinou na Zidani most a bylo ji možné zastihnout i na relacích do Dobové nebo Celje. Pět strojů řady 10 JDŽ přitom nebylo nasazena na rychlíky, pro které byl dostatek jiných lokomotiv, ale dálkové osobní a spěšné vlaky a někdy i vlaky nákladní. Čas od času stroje zavítaly i na trať do Jesenice nebo Terstu. V 60. letech přišlo postupné vyřazování těchto lokomotiv, přičemž 10-005 odvezla svůj poslední vlak v listopadu 1969 a poté byla odstavena. JDŽ ji ale ve studeném stavu dál využívaly při různých výročích a výstavách, čímž se z ní jaksi přirozenou cestou stal muzejní stroj. Díky tomu se vyhnula fyzické likvidaci a v 70. letech nalezla útočiště jako železniční pomník ve stanici Kanfanar na Istrijském poloostrově.

Rakouské spolkové dráhy měly v půli 80. let úmysl získat stroj 10-005 od JDŽ výměnou za odpovídající množství železného šrotu v podobě vyřazených nákladních vozů, provést jeho opravu a předvést ho veřejnosti při oslavách 150. výročí železnice na území Rakouska v roce 1987. Plán ale ztroskotal kvůli rozporům mezi ředitelstvími v Bělehradě a v Lublani. Zatímco první z nich mělo převzít vozy, druhé mělo vydat lokomotivu, což narazilo na nesouhlas. Do věci následně vstoupila soukromá rakouská společnost Brenner&Brenner, která provozovala nostalgické vlaky a sháněla výkonný a současně původem rakouský stroj pro své podnikání. Díky tomu, že jednala přímo s Lublaní a hned od počátku o přímém prodeji lokomotivy, dosáhla úspěšně svého cíle. Na jaře 1986 tak byla lokomotiva po více než deseti letech opět nakolejena a převezena do depa Jesenice, kde čekala, až pracovníci B&B provedou její očištění a přípravu na další dlouhou cestu nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h. Dne 22. května 1986 v ranních hodinách se lokomotivní vlak dal do pohybu a stroj v 17 hodin téhož dne bez závad dojel do svého posledního aktivního působiště v Knittelfeldu. Po kontrole a domazání pojezdu pokračovala noční přeprava, aby ráno 23. května po páté hodině stroj dorazil do depa Wiener Neustadt. O tři dny později byl převezen do dílen v St. Pölten, kde následně začala oprava do provozuschopného stavu, aby se stroj mohl napřesrok zúčastnit zvláštních jízd u příležitosti výročí 150 let železnice v Rakousku. Práce se týkaly především opravy kotle, během níž byly vyměněny všechny trubky a většina rozpěrek topeniště a zavařeny výhlodky či trhlíky. Pozornost byla věnována armaturám a další drobné výstroji lokomotivy, nicméně mechanicky se stroj ukázal být v poměrně dobrém technickém stavu a díky tomu se práce během ročního pobytu v St. Pölten stihly provést v plánovaném rozsahu a kvalitě a 25. dubna 1987 byla opravená lokomotiva převezena do Vídně. V září 1987 se pak dočkala veřejného představení v rámci uvedeného výročí, kdy vedla desítky vlaků nejen v okolí Vídně a vznikajícího železničního muzea ve Strasshofu, ale i mnohem dál od hlavního města. Společnost B&B tento výkonný stroj následně využívala pro nostalgické jízdy na rakouském území, ale dvakrát zavítal i k nám. Poprvé se tak stalo v roce 1989, kdy se prezentoval v Brně v rámci oslav 150. výročí železnice v ČSSR a podruhé v roce 2004, kdy byl přepraven do ŽOS České Velenice k provedení opravy kotle.



Lokomotiva 33.132 měla po většinu své „nostalgické“ kariéry elegantní barevné schéma nátěru odpovídající provedení meziválečných BBÖ. Graz, květen 2007.

Atraktivní lokomotiva byla provozována v čele nostalgických vlaků až do roku 2015, kdy vyvstala potřeba provést generální opravu. K té ale z finančních i soukromých důvodů nebylo přikročeno a po rovných deseti letech nečinnosti byl odstavený stroj nakonec nabídnut k prodeji stejně jako další historická vozidla společnosti. A tak se lokomotiva 33.132 potřetí podívala k nám, tentokrát asi definitivně, protože byla prostřednictvím Muzea starých strojů v Žamberku vytipována a získána spolu se strojem 50.1171 pro nové železniční muzeum Pardubického kraje, které vzniká ve stanici Dolní Lipka. Obě lokomotivy byly 11. srpna 2025 odvezeny z Vídně do Břeclavi a o den později pak pokračovaly z Břeclavi do Dolní Lipky, kde bude rozhodnuto o jejich dalším osudu. U obou strojů se plánuje uvedení do plně funkčního stavu, avšak zatímco v případě 50.1171 půjde o podstatně jednodušší úkol díky velmi dobrému technickému stavu, lokomotivu 33.132 i její tendr čeká finančně i časově náročná generální oprava. K tomu pak přistupuje i komplikovanější úřední schválení.



Lokomotiva 33.132 zachycená v srpnu 2025 pod zbrusu novým krovem výtopny v Dolní Lipce krátce po svém příjezdu z Vídně.

Lokomotiva 33.132 je historicky velmi cenná, neboť díky své konstrukční shodě se stroji řady 455.0 ČSD dokumentuje vývoj železnic na území bývalého Československa v meziválečných letech a vyplňuje mezeru mezi našimi zachovanými historickými stroji. Přejme všem, kteří se na projektu jejího oživení spolupodílejí, aby se jim dílo podařilo a mohli jsme se s tímto impozantním strojem brzy setkat při některé z nostalgických jízd a vychutnat si ohlušující štěkot ventilového dvouválce zdolávajícího táhlé stoupání s těžkým rychlíkem v závěsu. Na štrbské rampě, jak jinak!

Autor ing. Jan Palas