

Výtopny a lokomotivní depa

Dnes se místa, kde parkují (železničáři používají slovo odstavní) lokomotivy, nazývají depa kolejových vozidel (DKV). V době parního provozu se zde nacházely jen parní lokomotivy a tato pracoviště se nazývala výtopny. Zde se uváděly do provozního stavu parní lokomotivy. Nejdříve se musely vyzbrojit, jak se říkalo doplnění zásob uhlí a vody, a pak se musely roztopit, aby měly dostatek páry a mohly odjet do stanice, kde byly připojeny k vlaku. Ve výtopnách probíhala také údržba a opravy lokomotiv. Po návratu z trati bylo nutné opět lokomotivu řádně ošetřit a také se musel vybrat popel z kotle lokomotivy, který se shazoval ručně do popelové jámy pod lokomotivou. Popelové jámy byly také na tratích ve stanicích

vedle vodního jeřábu. Lokomotivy, které byly odstaveny z důvodu opravy, zajížděly do rotundy přes kolejovou točnu. Rotunda je zastřešená budova, obvykle s typickým půlkruhovým půdorysem. V rotundě byly v jednotlivých kolejích prohlídkové jámy, aby bylo možné provést kontrolu a údržbu spodní části lokomotivy. Název výtopna vznikl v 50. letech 19. století. Ve výtopnách byly nad stánými lokomotiv komíny pro odvádění kouře lokomotiv.

Součástí výtopny byly také budovy, které sloužily k přípravě parních lokomotiv na provozní službu. Tam, kde bylo v provozu hodně lokomotiv, měly budovy pro stání lokomotiv rotundový tvar a v malých

stanicích, kde bylo soustředěno málo lokomotiv, měla budova pro jejich stání obdélníkový nebo čtvercový tvar. Do budovy výtopny lokomotivy zajížděly na jednotlivá stání přes točnu. Výtopny sloužily i k delším odstávkám pod střechou, například z důvodu oprav a údržby. A z toho důvodu byly v jednotlivých kolejích prohlídkové jámy, aby bylo možné provést kontrolu a údržbu spodní části lokomotivy. Proto byly na stropě výtopny umístěny dymníky odvádějící kouř z lokomotiv. Před zatopením musela být lokomotiva komínem pod dymníkem, sestávajícím z plechového trychtýře a potrubí a vycházejícím nad střechu budovy do dvou komínů pro každou uvažovanou odstavenou lokomotivu.

Ve velkých stanicích se o lokomotivu ve výtopně staral zvlášť určený personál, který ji připravil na provozní službu, aby lokomotivní četa

mohla nastoupit až těsně před jízdou. Roztopení parní lokomotivy trvalo několik hodin. Lokomotivy se proto obvykle nechávaly ve výtopně v horkém stavu a personál výtopny se staral o udržování provozního tlaku páry. Lokomotivní depa jsou vybavena také nezbytnou železniční infrastrukturou, tj. kolejemi a zařízeními pro přesun vozidel mezi jednotlivými kolejemi, výhybkami, točnami nebo přesuvnami. Pokud bylo depo vybaveno točnou pro otáčení lokomotiv, jednotlivá stání, což jsou kusé koleje, pro odstavení strojů se od točny paprskovitě rozbíhala do rotundy.

Často je depo vybaveno zařízením pro „vyvazovací opravy“ – zvedáky. Lokomotiva se zvedne, předtím se odpojí pojezd/podvozky a pak je možné opravit/vyměnit dvojkolí, trakční elektromotory apod. Další vybavení depa pak závisí především na typu hnacích



Strojník a vedoucí správkárny na točně



Parní lokomotiva řady 387.0 „Mikádo“ vjíždí na točnu, vpravo je lokomotiva řady 456.0 „Krasin“



Vlevo parní lokomotiva řady 477.0 a vpravo lokomotiva řady 498.0



Oprava lokomotivy

vozidel – parní, motorová, elektrická –, která jsou v daném depu provozována a udržována. Menší lokomotivní depa, například pro jednu či dvě lokomotivy, pak bývala nazývána remíza. Když pak byla zahájena motorizace a elektrizace železnic, byly výtopny přejmenovány na lokomotivní depa (LD). Dnes se místa, kde parkují lokomotivy a motorové nebo elektrické jednotky, nazývají depa kolejových vozidel (DKV). Železničáři používají výraz, že se zde odstavní kolejová vozidla.

Ošetření parních lokomotiv

Ty byly na běžnou údržbu mnohem náročnější než současné motorové a elektrické hnací stroje. Hned po příjezdu do depa prováděla ještě odstupující lokomotivní četa následující úkony: