



Jiří Caska

# Parní lokomotivy

řady 556.0 – štokry

Historie, vývoj, technika

retro



**Jiří Caska**

# **Parní lokomotivy**

**řady 556.0 – štokry**

**Historie, vývoj, technika**

**Grada Publishing**

Jiří Caska

# Parní lokomotivy řady 556.0 – štokry

## Historie, vývoj, technika

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, [www.grada.cz](http://www.grada.cz)  
tel.: +420 234 264 401  
jako svou 9385. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Jazyková korektura Pavlína Zelníčková  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Fotografie na obálce: *Lokomotiva 556.036 ve stanici Rakovník dne 13. 10. 2012.*  
*Foto Vladimír Truxa*  
Počet stran 224  
První vydání, Praha 2024  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2024  
Cover Design © Jakub Náprstek, 2024

### **Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno. Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.*

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-7481-2 (ePub)  
ISBN 978-80-271-7480-5 (pdf)  
ISBN 978-80-271-5294-0 (print)

# Obsah

---

Úvod .....	7
<b>1 Z historie Škodových závodů.....</b>	<b>11</b>
<b>2 Technický popis.....</b>	<b>15</b>
<b>3 Výrobní změny .....</b>	<b>39</b>
<b>4 Provozní nasazení.....</b>	<b>47</b>
<b>5 Udržovací řád parních lokomotiv .....</b>	<b>79</b>
<b>6 Další použití parních lokomotiv řady 556.0 .....</b>	<b>85</b>
<b>7 Ukončení výroby .....</b>	<b>101</b>
<b>8 Lokomotiva řady 556.0 v modelu .....</b>	<b>109</b>
<b>9 Muzejní provoz.....</b>	<b>117</b>
<b>10 Uchované vzpomínky .....</b>	<b>123</b>
<b>11 Celkový přehled provozu lokomotiv.....</b>	<b>129</b>
Závěr .....	221



# Úvod

---

Výrobou parních lokomotiv řady 556.O byla ukončena téměř čtyřicetiletá historie vývoje a výroby parních lokomotiv v plzeňské Škodovce, která byla zahájena v roce 1920 dodávkou parní lokomotivy s výrobním číslem 1. Nesla označení 270.300 (později u ČSD přeznačena na 434.1100) a předána zákazníkovi byla dne 11. 6. 1920. Poslední parní lokomotiva, která opustila brány lokomotivky, byla 556.0510 dne 21. 5. 1958. Lokomotivní řadě 556.O se věnují následující řádky v této knize.

◀ Výroba parních lokomotiv byla ve Škodových závodech v Plzni zahájena v roce 1920. Výrobní číslo 1 obdržela lokomotiva s označením 270.300, která byla později u ČSD označena jako 434.1100. Nyní je součástí sbírek Železničního muzea Českých drah a je opravena do provozního stavu. Na fotografii pózuje před rotundou v Lužné u Rakovníka dne 17. května 1997. Foto Jiří Caska.

Štokr, bugatka, pětikolák – pod těmito názvy si jistě každý představí parní lokomotivu řady 556.0, jejíž konstrukcí vyvrcholila výroba parních lokomotiv v plzeňské Škodovce.

Válkou poškozený a roztržštěný nejednotný lokomotivní park byl po roce 1945 doplňován novými parními lokomotivami pro osobní i nákladní dopravu, na jejichž výrobě se podílely především ČKD Praha a Škoda Plzeň. Pokračovaly dodávky lokomotiv řady 423.0 (ČKD 1946), park byl doplněn kořistními lokomotivami řady 555.0 a již zmíněné lokomotivky začaly vyrábět nové parní lokomotivy řad 534.03 (Škoda a ČKD 1945–1947), 433.0 (ČKD 1948), 475.1 (Škoda 1947–1951) a 498.0 (Škoda 1946–1947). Rovněž byly zpracovány návrhové studie pro další typy parních lokomotiv, z nichž byla realizována pouze část. Jedním z nich byla i parní lokomotiva řady 556.0 s tendrem řady 935.2.

Výroba nejpočetnější řady parních lokomotiv ČSD byla zahájena v roce 1951 a lokomotivka Škoda Plzeň, která v té době nesla název Závody Vladimíra Iljiče Lenina v Plzni, jich vyrobila celkem 510 kusů. Návrh lokomotivy řady 556.0 byl schválen Ústředním ředitelstvím ČSD výnosem č. 528.2-4-50-574 ze dne 8. prosince 1950 a již za necelý rok, 5. prosince 1951, se v plzeňské lokomotivce konala tlaková zkouška parního kotle pro lokomotivu 556.001.

Konstrukce lokomotivy vycházela jednak z domácích zkušeností, ale byly brány i zkušenosti ze zahraničí. Kotel byl již vybaven termosifonem a spalovací komorou. Jeho konstrukce byla odvozena od kotle lokomotivní řady 475.1, které se vyráběly předtím. V pojezdové části byly využity poznatky z konstrukce německých lokomotiv. K lokomotivám byly vyrobeny nové pětínápravové tendry řady

935.2, které byly projektovány také pro další lokomotivní řady. Parní lokomotiva řady 556.0 byla konstruována již na méněhodnotné palivo a pro ulehčení práce obsluhy kotle byla vybavena mechanickým přikladačem.



▲ Lokomotiva 556.0510 byla v listopadu 1983 vystavena v areálu Železničního zkušebního okruhu ve Velimi. Foto Jiří Caska.





▲ Z válečné řady 52 DRB byly využity poznatky z konstrukce pojezdu. Lokomotiva 555.0153 byla zachycena dne 15. 4. 2023 ve stanici Lysá nad Labem. Foto Jiří Caska.

► Při konstrukci parních lokomotiv řady 556.0 bylo využito zkušeností z provozu lokomotiv řady 475.1, od které byl odvozen lokomotivní kotel. Lokomotiva 475.101 byla dne 5. 7. 2014 zachycena ve stanici Nedvědice. Foto Jiří Caska.





# 1

## Z historie Škodových závodů

---

V dějinách Evropy si získalo 19. století přívlastek průmyslové a je nedílně spjato s dosažením průmyslové revoluce. Také v českých podmínkách dochází počátkem jeho druhé poloviny k závěrečné fázi průmyslového převratu. Právě v tomto čase přeměn, v prostředí města Plzně, které se stalo ohniskem průmyslové přestavby celého kraje, byla založena budoucí Škodovka. O výrobě parních lokomotiv bylo ve vedení rozhodnuto již v roce 1919, kdy se z největší zbrojovky rakousko-uherské monarchie začal vytvářet mohutný mnohooborový koncern.

◀ Dne 21. května 1958 se sešli u lokomotivy 556.0510 téměř všichni zaměstnanci lokomotivky, aby se nechali zvěčnit s poslední lokomotivou této řady před odevzdáním do lokomotivního depa Plzeň. Foto SOA Plzeň.

Nová Valdštejnova strojírna se stala kolébkou Škodových závodů, základem, z něhož budoucí metalurgický a strojírenský gigant vyrůstal. Proto se také rok 1859, kdy objekty strojírenského závodu, nakrátko ještě spojeného se jmény Kristiána a posléze Arnošta z Valdštejnu, začaly budovat, stal rodným datem Škodovky.

V roce 1865 tu pracovalo celkem 68 dělníků. Rok nato vstupuje na scénu Ing. Emil Škoda, který se jako nový ředitel snažil odkoupit továrnu na stroje a věnovat všechny své síly a dosažitelné prostředky jejímu rozkvětu. Ke koupi došlo dne 12. června 1869 za cenu 167 642 zlatých. V té době pracovalo v továrně již 150 dělníků.

Od chvíle, kdy se plzeňská strojírna spojila nerozlučně se jménem Ing. Emila Škody, došlo k její přestavbě a růstu. V roce 1871 zahájila výrobu nová slévárna železa a kovů, rok poté vyrostla nová strojírenská hala. I když krach na vídeňské burze otrásl i Plzeň, Škody a Škodovky se téměř nedotkl. Od roku 1882 stála nová kovárna, v roce 1886 začala pracovat nová ocelárna. V témže roce byla stará továrna napojena vlečkou na státní dráhu Vídeň – Plzeň – Cheb a tím umožnila dopravu těžkých odlitků i do zahraničí. V roce 1889 v místě napojení vlečky staví Škoda první objekty na dnešním teritoriu závodu. V roce 1909 byla původní Valdštejnova strojírna zcela opuštěna. A tak si razily cestu do světa první škodovácké cukrovary, pivovary, lihovary, parní stroje, ale časem také pancéřové věže a jiná výzbroj. Jádrem podniku se stává ocelárna, zatímco doposud vládla nosnému výrobnímu programu strojírna. V celé Evropě prudce rostl zbrojní průmysl a Škoda uměl tuto příležitost využít. Konec jedné etapy a začátek nové znamenala pro vývoj podniku smrt Ing. Emila Škody. Zemřel dne 8. srpna 1900. V té době pracovalo ve Škodovce 3 211 dělníků a asi 250 úřed-

níků. V roce 1904 stanul v čele podniku Georg Günther. Z historického hlediska patřil do galerie nejlepších a nejúspěšnějších kormidelníků průmyslu té doby. Nastoupil do čela podniku v době jeho nového výrazného úspěchu.

V roce 1909 je do čela správní rady jmenován Škoda mladší, který pokračoval v cestě nastoupené Georgem Güntherem. Závod se v letech konjunktury (1905–1913) začal znovu rozrůstat. V polovině roku 1914 měly Škodovy závody asi deset tisíc zaměstnanců.

Byly vyrobeny odlitky pro elektrárnu na Niagarských vodopádech, prvky pro zdymadla Suezského průplavu, rozměrné součásti pro mnohé námořní lodi a velmi těžké odlitky pro rozličné účely. Tyto výrobky otvíraly Škodovce světové trhy a díky napojení závodu na železniční síť mohlo se obchodovat doslova s celým světem. Téměř ve všech evropských zemích, ale i na jiných kontinentech měla firma svá obchodní zastoupení a také dobrý zvuk. Podíl zbrojovky na celé fakturaci Škodovky činil 34,8 %.

V roce 1910 vzniká kovárna na výrobu železničních kol a odtud je již malý krůček k založení lokomotivky a zahájení výroby lokomotiv, k oboru, který se začal postupně připravovat již v posledních letech první světové války. Zde se začaly nejprve vyrábět jednotlivé díly pro opravy lokomotiv v plzeňských železničních dílnách. Již na konci první světové války, v roce 1918, bylo zřízeno nové oddělení pro opravy lokomotiv i ve Škodovce. Po roce budování mělo 17 stanovišť pro lokomotivy a 6 stanovišť pro tendry a měsíčně provádělo 12 až 13 generálních oprav.

V roce 1919 byly přijaty zahraniční objednávky na opravy starších parních lokomotiv, a to zejména z Rumunska. V dílnách bývalé zbrojovky vzniklo oddělení odstředivky, elektrotechnická továrna v Doudlevcích a další pro-

vozy, ve kterých se vyrábělo rozličné nářadí a desítky dalších výrobků. Již v roce 1919 byla přijata objednávka na 20 lokomotiv řady 270 a 10 lokomotiv řady 170. Tím byla zahájena činnost nového výrobního odvětví, výroba a posléze i konstrukce parních lokomotiv.

Ve Škodových závodech bylo vyrobeno v období let 1920–1958 celkem 3 247 parních lokomotiv 68 typů (73 celkem – z toho 5 typů nebylo realizováno) pro ČSD, průmysl i pro export.

Škodovy závody zaujímají své místo i v rozvoji motorizace železniční dopravy. V letech 1927–1976 bylo vyrobeno celkem 187 motorových vozů a kolejových autobusů, jeden parní motorový vůz, dva typy motorových lokomotiv, jeden typ turbínové lokomotivy a jeden typ parního lokotraktoru. V posledním desetiletí prošla Škodovka rozsáhlou pře-

stavbou jak ve výrobním programu, tak i v historickém území závodu. Část původních budov byla demolována a na jejich místě vyrostly nové, moderní výrobní haly. Po dlouhé specializaci na traťové elektrické lokomotivy se otevřela cesta k jiným druhům kolejových vozidel. Modernizují se tramvaje a vyrábějí se nové, moderní typy splňující všechny požadavky technické i estetické a vyhovující složitým podmínkám velkoměst v tuzemsku i v zahraničí. Projekty vozů podzemní dráhy a vysokorychlostních vlaků jsou důkazem, že Škodovka má stále v dnešní mnohotvárnosti své významné postavení.

Zahájením sériové výroby příměstských jednotek, ve spolupráci s Vagonkou Ostrava, začíná novodobá tradice výroby železničních vozidel ve Škodovce pro domácí odběratele i na export.

- Lokomotiva s výrobním číslem 3000 byla 556.0233, kterou zachytil objektiv na bohaté sněhové nadílce ve stanici Jedlová dne 24. 11. 1975. Foto Jiří Caska.





# 2

## Technický popis

---

Popis parní lokomotivy řady 556.0 odpovídá provedení z výroby. V průběhu provozu docházelo k různým úpravám, jak z iniciativy lokomotivních čet, tak i dílenského personálu. Zmínit je všechny by bylo nad rámec této knihy, některé jsou stručně popsány v kapitole Výrobní změny. Každá větší úprava nebo rekonstrukce však musela být schválena a musela být vypracována výkresová dokumentace.

## Popis lokomotivy

Jak už bylo zmíněno, popis lokomotivy odpovídá provedení z výroby. Lokomotiva řady 556.0, tovární typ 68 Lo, byla vyráběna v šesti sériích:

Souběžně s lokomotivní řadou 556.0 byly v plzeňské Škodovce vyráběny i elektrické lokomotivy řady E 499.0 – legendární bobiny nulky.

Série	Rok výroby	Počet	Označení
68 Lo 1 = 556.001–080	Škoda 1952	80	2768–2847
68 Lo 2 = 556.081–0110	Škoda 1952	30	2848–2877
68 Lo 2 = 556.0111–0160	Škoda 1953	50	2878–2927
68 Lo 3 = 556.0161–0183	Škoda 1953	23	2928–2950
68 Lo 3 = 556.0184–0260	Škoda 1954	77	2951–3027
68 Lo 4 = 556.0261–0340	Škoda 1955	80	3155–3234
68 Lo 5 = 556.0341–0467	Škoda 1956	127	3243–3369
68 Lo 5 = 556.0468–0470	Škoda 1957	3	3370–3372
68 Lo 6 = 556.0471–0510	Škoda 1957	40	3496–3535



◀ Ve stanici Turnov čeká na odjezd lokomotiva 556.001 s nákladním vlakem do Liberce dne 15. 7. 1977. Na této sklonově náročné trati byly nákladní vlaky většinou vedeny s přípřeží nebo postrkem, tentokrát to bere štokr sám.  
Foto Jiří Caska.





▲ U točny lokomotivního depa Veselí nad Lužnicí se sešly dne 30. 8. 1974 hned tři lokomotivy řady 556.0, a to 004, 006 a 263, ještě ve společnosti čmeláka a ušaté. Foto Jiří Caska.



◀ Lokomotivní depo Leopoldov zajišťovalo vozbu nákladních vlaků před elektrifikační tratě Bratislava – Púchov až do Žiliny, mimořádně i do Vrútek. Dne 29. 6. 1977 čekala lokomotiva 556.010 na další výkon. Foto Jiří Caska.

▲ Lokomotiva 556.052 v depu Plešivec dne 8. 8. 1975. Po nezbytném provozním ošetření a dozbrojení čeká na přidělení výkonu. Foto archiv Jiřího Casky.

◀ Ve stanici Rumburk čekají na odjezd dva štokry – 556.053 a 556.0169. Bylo to dne 23. 9. 1975, poměrně častý obrázek v sedmdesátých letech minulého století. Foto Vladimír Truxa.

## Lokomotivní kotel

---

Ocelové topeniště se spalovací komorou, jedním varníkem a dvěma varnými trubkami je celé svařeno z ocelových plechů jakosti pro topeniště. Kotlová skříň je svařena z pláště, dveřnice, přechodní stěny a kotlového kroužku, který prodlužuje kotlovou skříň před spalovací komorou. Skříňový kotel je vyztužen ocelovými rozpěrkami dílem pevnými, dílem kloubovými. Pevné rozpěrky a stropní rozpěrky jsou zavařeny v obou stěnách koutovými svary, pevné konce kloubových rozpěrek a stropních rozpěrek jsou koutově přivařeny ke stěnám topeniště. Nožní rám je přinýtován dvěma řadami nýtů. Klenba topeniště se opírá o varník a varné trubky.

Válcový kotel je ze dvou kotlových kroužků svařených v podélném i příčném švu. Zadní kroužek je kuželovitý s horní povrchovou přímkou vodorovnou. Vzdálenost mezi trubkovicemi je 5 250 mm. Na předním kroužku válcového kotle je parojem s čističem vody, na zadním kroužku je parojem s regulátorem. Ve válcovém kotli je 101 žárnic a 33 kouřových trubek. Na spodku válcového kotle pod předním parojemem je jeden bahník s pneumatickým rychločinným odkalovacím ventilem. Další vypouštěcí ventil je na přední stěně kotlové skříně. Spoj válcového kotle s kotlovou skříňí je nýtovaný. K vyplachování je kotel vybaven přiměřeným počtem výmyvek a vymývacích šroubů. Skříňový i válcový kotel je dobře izolován pod obvyklým plechovým obalem.

Dvoukřídlová topná dvířka se otevírají ručně do stran. Pod nimi je namontována rozmetací hlava mechanického příkladače uhlí. Dvířka dýmnice jsou vypouklého tvaru a jsou přitlačována obrtlíky na opracovanou plo-

chu čelního kruhu dýmnice. Kotel je vybaven dvojítm výfukovým zařízením dyšna – komín soustavy Kylchap se zavěšeným dvoudílným jiskrojmem. Rošt je natřásací s roštnicemi, sestavenými z komůrkových roštnic typu Hulson. Popelník z plechů síly 6 mm je snadno snímatelný. Vzduchové klapky – přední i postranní – jsou ovládány z budky. Spodní litinové odklopné klapky pro vysypání popele jsou ovládány pákou vně budky. Dva pojistné ventily jsou umístěny na kroužku kotlové skříně. Regulátor je umístěn v zadním parojemu. Velkotrubnatý přehříváč je sestaven z 33 článků o průměru 38 × 4 mm.

## Pojezdová část

---

Parní lokomotiva řady 556.0 má uspořádání náprav 1'E – přední běhoun a pět sprážených dvojkolí, z nichž třetí je hnací. Přední běhoun s první spráženou nápravou tvoří podvozek typu Krauss-Helmholtz. Přední běhounová náprava má možnost oboustranného posuvu o 125 mm. Vodicí čep podvozku je posuvný. První a poslední sprážená náprava je posuvná, další tři sprážené nápravy jsou uloženy v rámu pevně. Hnací náprava má o 15 mm slabší okolky obručí.

Rám je trámčový a sestává ze dvou válcovaných postranic spojených výztuhami. Výztuha mezi první a druhou spráženou nápravou je vytvořena jako nosič pravítek; na ní je upevněn nosič kulisových ložisek a ložisek rozvodového hřídele. Výztuha mezi parními válci slouží současně jako nosič dýmnice. Přední čelo je lisováno ze silného plechu do tvaru U. V předním čele je kloubovitě uložen tažný



◀ Na popelové jámě lokomotivního depa Louny se sešly dne 16. 3. 1979 dvě rodné sestry – 556.075 s původními usměrňovacími plechy a 556.078 s malými usměrňovacími plechy, které byly dosazovány na lokomotivy od inventárního čísla O81.  
Foto Jiří Caska.



◀ Přeprava lokomotiv do a z dílen České Velenice se prováděla nákladními vlaky, jako v tomto případě lokomotivy 556.089 do depa Leopoldov.  
Fotografována byla ve stanici Havlíčkův Brod dne 7. 8. 1976.  
Foto Jiří Caska.



▲ Víceméně mimořádně přijela do stanice Pardubice parní lokomotiva 556.0107 z lokomotivního depa Hradec Králové dne 27. 8. 1975. Ještě jí čekalo pět let služby a po jejím zrušení byl její kotel odprodán do podniku SVA Novosedly na vytápění. Foto Jiří Caska.