

Parní lokomotiva 464.102



Lokomotiva řady 464.102 byla vyrobena na konci roku 1940 v lokomotivce ČKD v Praze-Libni. Patřila, společně s lokomotivou 464.101, k vrcholu konstrukce parních lokomotiv v První Československé republice. V roce 1980 byla darovaná do sbírek Národního technického muzea. V letech 2022-2023 prošla generální opravou.

Jedná se o nástupce osvědčené prvorepublikové řady 464.0, oproti které měly jediné dvě vyrobené lokomotivy řady 464.1 díky menšímu průměru válců (500 mm) a současnému zvýšení provozního tlaku z 13 bar na 18 bar v nastalých náročných podmínkách lepší ovladatelnost. Průjezd oblouky malých poloměrů navíc usnadňovalo ztenčení okolků u druhé a třetí spřažené nápravy o 14 mm. Přední a zadní běhouny byly vybaveny moderními valivými ložisky SKF. Nešlo však o jediné inovace. Měděné topeniště nahrazené ocelovým dostalo ke zlepšení obslužnosti pneumaticky ovládaná dvířka Butterfly. Kotel byl poprvé vyroben z oceli tuzemské produkce, oproti řadě 464.0 byla jeho skříňová část doplněna i třemi klenbovými varnými rourami. Lokomotiva o výkonu 1 850 koní dosahovala v provozu maximální rychlosti 90 km/h.

Čtyřnápravový lehátkový vůz s bufetovým oddílem BRcm



Čtyřnápravový lehátkový vůz s bufetovým oddílem s původním označením BRcm 51 54 85-40 008-6 vyrobila roku 1984 východoněmecká VEB Waggonbau Bautzen. Vůz představuje moderní vozidlo éry pozdního socialismu a poslední z rychlíkových vozů své generace dochovaný ve zcela původním stavu. Tento vůz lze označit za zástupce posledního typu konstrukce osobních vozů vyráběných v rámci RVHP. Vůz disponuje pěti oddíly pro cestující se čtyřiceti místy k sezení, která je možno přestavět na lehátka umožňující přespání až třiceti osobám. Vůz je dále vybaven bufetovou částí s vlastní kuchyňkou a 24 místy k sezení u stolků.

Čtyřnápravový osobní vůz se služebním oddílem řady BDa



Čtyřnápravový vůz typu Y s pěti kupé 2. třídy pro 40 osob a služebním oddílem pro vlakvedoucího se skladovým prostorem přístupným dvojicí posuvných dvoukřídlých dveří z boku vozu. Vůz je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).

Čtyřnápravový osobní vůz řady Bai



Vozy Bai byly určeny výhradně pro vlaky vnitrostátní osobní dopravy. Jejich dva prototypy byly vyrobeny v roce 1969 ve vagonce Studénka společně s přípojnými vozy určenými pro provoz s motorovými vozy M 296.1 a M 296.2 (dnes řada 854). Sériová výroba vozů Bai probíhala v letech 1972 až 1975 opět ve vagonce Studénka. Celkově, i s oběma prototypy, bylo dodáno ČSD 527 těchto vozů. Byly navrženy tak, aby rozměrově i vzhledově odpovídaly vozům typu Y.

Vozy mají podvozky VÚKV pro rychlost 160 km/h, avšak použitá tlaková brzda DAKO omezuje jejich maximální rychlost na 120 km/h. Interiér má velkoprostorové řešení se dvěma oddíly II. třídy s celkovým počtem 88 míst k sezení na dvojmístných lavicích potažených koženkou. Teplovzdušné vytápění je zajišťováno parním i elektrickým topným tělesem na 3000 V. Osvětlení interiéru zajišťují zářivky. V roce 1983 bylo řadové označení vozů změněno na Btm, v roce 1990 na Bt.

Vůz 55 54 21-24 239-0 je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).

Čtyřnápravový osobní vůz řady Bai



Vozy Bai byly určeny výhradně pro vlaky vnitrostátní osobní dopravy. Jejich dva prototypy byly vyrobeny v roce 1969 ve vagonce Studénka společně s přípojnými vozy určenými pro provoz s motorovými vozy M 296.1 a M 296.2 (dnes řada 854). Sériová výroba vozů Bai probíhala v letech 1972 až 1975 opět ve vagonce Studénka. Celkově, i s oběma prototypy, bylo dodáno ČSD 527 těchto vozů. Byly navrženy tak, aby rozměrově i vzhledově odpovídaly vozům typu Y.

Vozy mají podvozky VÚKV pro rychlost 160 km/h, avšak použitá tlaková brzda DAKO omezuje jejich maximální rychlost na 120 km/h. Interiér má velkoprostorové řešení se dvěma oddíly II. třídy s celkovým počtem 88 míst k sezení na dvojmístných lavicích potažených koženkou. Teplovzdušné vytápění je zajišťováno parním i elektrickým topným tělesem na 3000 V. Osvětlení interiéru zajišťují zářivky. V roce 1983 bylo řadové označení vozů změněno na Btm, v roce 1990 na Bt.

Vůz 55 54 21-24 311-7 je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).

Čtyřnápravový osobní rychlíkový vůz s kupé I. a II. třídy řady ABa



Čtyřnápravový vůz typu Y s pěti kupé 2. třídy pro 40 osob a čtyřmi kupé 1. třídy pro 24 osob. Vůz 55 54 39-40 239-0 je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).