Ing. Vojtěch Kryšpín

Ing. Vojtěch Kryšpín, známý konstruktér lokomotiv a světově uznávaný zakladatel tzv. „české lokomotivní školy“, žil v Davli na Sázavě. Narodil se 27. Dubna 1876 v rodině obrozeneckého nadšence, řídícího učitele Josefa Václava Kryšpína v Bystrém u Poličky. Základní vzdělání získal u svého otce, v Praze absolvoval malostranské reálné gymnázium a potom byl přijat na strojnické oddělení vyšší průmyslové školy. Po maturitě (11. 7. 1894) nastoupil jako technik do První Českomoravské továrny na stroje a zde při zaměstnání absolvoval s velmi dobrým prospěchem teoretické předměty na Českém vysokém učení technickém. Jako jednoroční dobrovolník sloužil u válečného námořnictva v Pulji, po vojně se vrátil do Českomoravské, ale nyní již do oddělení konstrukce lokomotiv, vedeného v té době ing. Maříkem. Továrna v té době (1900 – 1902) obdržela zakázku na výrobu tehdy největší rychlíkové lokomotivy v Rakousko-Uhersku řady 108 (s naším označením275,0) podle dokumentace konstruktéra ing. Karla Golsdorfa. Již v té době Vojtěch Kryšpín navrhoval nové nápadité konstrukční prvky a vehementně je prosazoval do výroby.

Vyrobená lokomotiva (perfektní práci českých hlav a rukou pochválil tehdy v osobně napsaném dopise tehdejší ministr železnic Wittek) dosáhla při rychlostní zkoušce na trati Vídeň – Florisdorf v roce 1901 rychlosti 140 km/hodinu. Ing. Kryšpín se tehdy zúčastnil zkoušky na stroji a vyprávěl o tom: „*…blížili jsme se k silničním mostům tak rychle, že se mi zdálo, že se pod most nevejdeme a tak jsem se vždy shýbal…*“. V roce 1902 byl již ing. Kryšpín jmenován šéfem konstrukční kanceláře. Výroba byla stále zdokonalována a lokomotiva řady 109,22 (označení 275,021), považována za vrcholné dílo své doby, byla odeslána jako exponát na strojírenskou výstavu do Milána (1906). Tam získala první cenu – „Grand Premio“ – a ing. Kryšpín stříbrnou medaili s diplomem za konstrukční vylepšení stroje a perfektní výrobu v pražských dílnách.

Později ing. Kryšpín konstruoval již vlastní lokomotivy, postupně od malých přešel na lokomotivy nákladní a rychlíkové. V roce 1912 spatřily světlo světa nákladní tendrovka „pětikolák“ a lokomotivy na přehřátou páru. V následujícím roce se již prodávaly lokomotivy pro balkánské železnice. V roce 1919 byl jmenován ředitelem lokomotivního oddělení. V poválečných letech podal ing. Kryšpín návrh na přečíslování lokomotiv, které z dob monarchie bylo značně nepřehledné. Jednotný systém určující o jakou lokomotivu jde na základě počtu tažných náprav, dosahované rychlosti, užitečné adhezní váhy na jednu tažnou nápravu a možné rychlosti při určitém zatížení a stoupání byl tak perfektní, že se používá dodnes i u jiných lokomotiv než jen parních.

V této době byly nejčastějšími lokomotivami „mašinky“ řady 310, takové jakou můžete dnes vidět na davelském nádraží, a pochopitelně svým výkonem přestávaly stačit na přepravní požadavky. Ing. Kryšpín zkonstruoval v roce 1924 pro místní dráhy univerzální lokomotivu řady 423,0 pro osobní i nákladní vlaky, která měla možnost projíždět i tratě s oblouky značně malými (až o poloměru r = 130 m). Lokomotivy tohoto typu se vyráběly dokonce ještě po 2. Světové válce a byly na lokálních tratích používány až do šedesátých let, kdy je nahradily lokomotivy motorové. Až do konce výroby parních

lokomotiv není zřejmě žádná lokomotivní řada, na jejíž konstrukci by ing. Kryšpín neměl účast buď přímou, nebo poradenskou. Přitom nešlo jen o stránku technickou, ale i kvality vzhledové. Snad připomenout legendární krasavice „Albatros“ (řada 387) s velkou cenou na mezinárodní výstavě v Poznani (1930) a „Mikádo“ (řada 498,1; číslo 498,106), která dosáhla čs. Rychlostního rekordu výkonem 162 km/h. Přitom ing. Kryšpín samozřejmě vychovával řadu mladých konstruktérů. Za jeho vedení lokomotivka vyřizovala objednávky lokomotiv sériové výroby do tří měsíců! Z jeho „dílny“ pocházely i lokomotivy řady 4230, 3650, 455, 4560, 4640, 524 a 486.

Ing. Vojtěch Kryšpín se na vrcholu své kariery v roce 1929 stal vrchním ředitelem Českomoravské Kolben a.s. (ČKD) a po odchodu do důchodu v roce 1933 byl stálým poradce ČKD. i. v.

Pozn.: V roce 1871 je v Praze Libni založena První česko-moravská továrna na stroje v Praze. Mezi její zajímavé realizace patří i Petřínská rozhledna či Průmyslový palác na pražském výstavišti. Na přelomu století zahájila výrobu kolejových vozidel, v roce 1907 pak spolu s firmou Ringhoffer zakládá výrobce automobilů Praga.

Roku 1896 zakládá v pražských Vysočanech inženýr Emil Kolben společnost Kolben a spol.. O dva roky později fúzuje s firmou Pražská a. s. a vzniká tak Elektrotechnická a. s.. Od roku 1901 vyrábí kompletní vybavení pro vodní elektrárny.

V roce 1854 zakládá Čeněk Daněk v pražském Karlíně společnost Daněk a spol.. Ta se roku 1872 slučuje s firmou Breitfeld & Evans a vzniká tak Akciová společnost, dříve Breitfeld, Daněk a spol.. Do výrobního programu patří hlavně vybavení dolů a potravinářského průmyslu.

Roku 1921 se První česko-moravská továrna na stroje v Praze slučuje s Elektrotechnickou a. s. a vzniká tak Českomoravská - Kolben. Ta se v roce 1927 spojuje s Akciovou společností, dříve Breitfeld, Daněk a spol. a vzniká Českomoravská - Kolben - Daněk (ČKD), největší strojírna v tehdejším Československu. V čele podniku zůstává Emil Kolben až do roku 1939, kdy je zatčen nacisty.

V poválečných letech podal ing. Kryšpín návrh na přečíslování lokomotiv, které bylo do té doby značně nepřehledné. Tento systém se používá dodnes.

Už v roce 1920 navrhl ing. Vojtěch Kryšpín nový systém značení, který byl po dlouhých diskuzích oficiálně vyhlášen v září 1923. Definitivní podobu získal v roce 1925, kdy do systému byly přidány i úzkorozchodné lokomotivy a motorové vozy. Později byly už jen doplněny písmenné zkratky pro další trakce. Označení se skládá z písmenné zkratky trakce, troj- nebo dvoj- místného kódu lokomotivní řady a tří- nebo čtyř- místného menšího rozlišovacího čísla.
Podobné značení, vycházející z technických parametrů (objemu vodojemu a uhláku), bylo použito i pro tendry parních lokomotiv.

Vojtěch Kryšpín rád rybařil, oblíbil si kraj kolem soutoku a v roce 1928 si u soutoku nechal postavit dům, v Davli pak zůstal celý život. Kromě „mašinek“ se rád zabýval lidovým uměním, měl rád starý nábytek s lidovými ornamenty, majoliku i porcelán. Byl „poradcem“ akademického malíře Kreibicha, zvláště při malbě pláten parních lokomotiv. Jeho plodný život se dovršil 5. Října 1959. Dohasl symbolicky v roce, kdy skončila výroba parních lokomotiv…

Vojtěch Kryšpín a Marie Ullíková

Manželé Kryšpínovi Sázava čp. 38 u Davle

obraz domu v Podskalí rodiny Ullíkových

Marie Kryšpínová rozená Ullíková

Karel Kryšpín bratr Vojtěcha