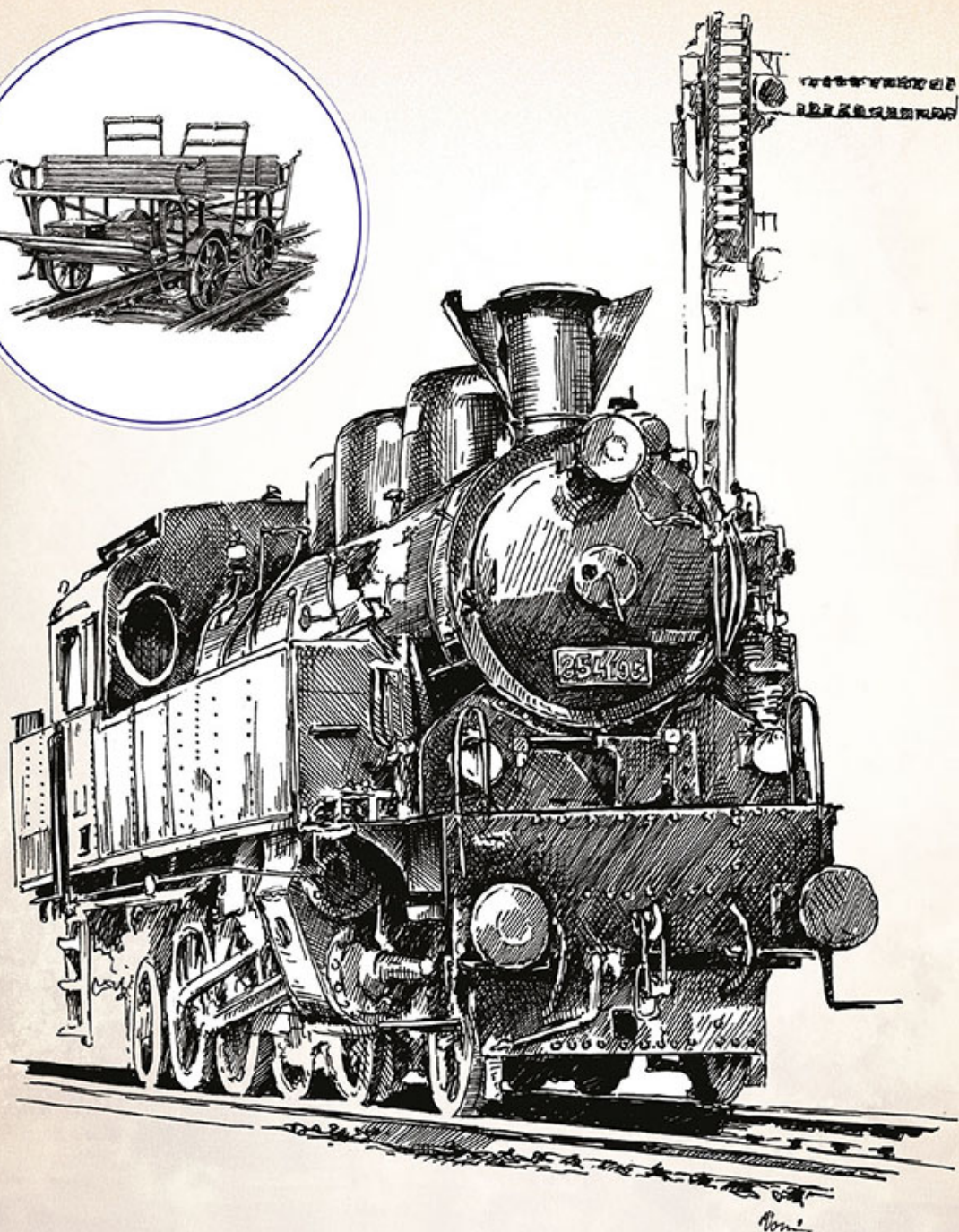


JOSEF SCHRÖTTER
MIROSLAV VOMÁČKA

KOLEJOVÁ VOZIDLA

A TECHNIKA NA ŽELEZNICI



Kolejová vozidla a technika na železnici

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Josef Schrötter
Kolejová vozidla a technika na železnici – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



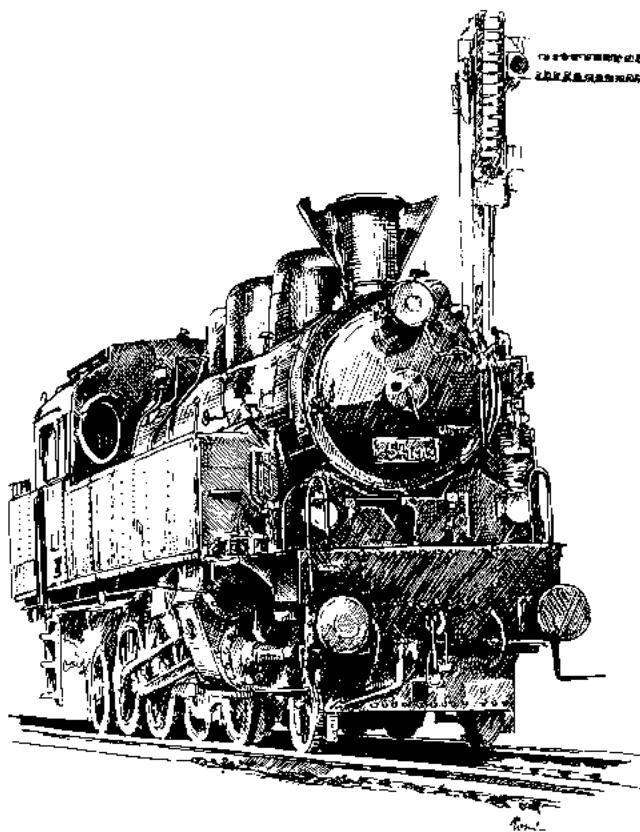
KOLEJOVÁ VOZIDLA A TECHNIKA NA ŽELEZNICI

POHLEDY DO HISTORIE

KOLEJOVÁ VOZIDLA A TECHNIKA NA ŽELEZNICI

POHLEDY DO HISTORIE

Josef Schrötter
Ilustrace Miroslav Vomáčka



© Josef Schrötter, 2026
Illustrations © Miroslav Vomáčka, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-6150-0
ISBN e-knihy 978-80-264-6166-1 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

Obsah

<u>Slovo autora</u>	<u>7</u>	<u>Prodej a kontrola jízdenek</u>	<u>73</u>
<u>Úvod</u>	<u>8</u>	<u>Elektrická kolejová vozidla</u>	<u>76</u>
<u>Parní kolejová vozidla</u>	<u>11</u>	<u>Závěr</u>	<u>83</u>
<u>Výtopny</u>	<u>25</u>	<u>Příloha</u>	<u>83</u>
<u>Železniční vozy osobní dopravy</u>	<u>27</u>	Česká železnice v číslech	83
<u>Počátky návěstění</u>	<u>31</u>	Dělení parních lokomotiv z různých hledisek	84
<u>Komunikace při řízení dopravy</u>	<u>39</u>	Výrobci parních lokomotiv v českých zemích	84
<u>Informace pro cestující</u>	<u>43</u>	Lokomotivní park ČSD a ČD v průběhu let	84
<u>Točny a výhybky</u>	<u>48</u>	Přezdívky českých a slovenských lokomotiv	89
<u>Vozidla pro kontrolu a údržbu tratě</u>	<u>54</u>	Počty lokomotiv podle trakce	95
<u>Motorová kolejová vozidla</u>	<u>63</u>	Železniční signalizace mechanickými návěstidly ve světě v roce 1935	97
<u>Mechanická a elektromechanická zařízení pro řízení a zabezpečení</u>	<u>69</u>	Milníky v železniční zabezpečovací a sdělovací technice	97
Postup stavění vlakové cesty	71	<u>Bibliografie</u>	<u>110</u>
Vybavení vlakové cesty	71		

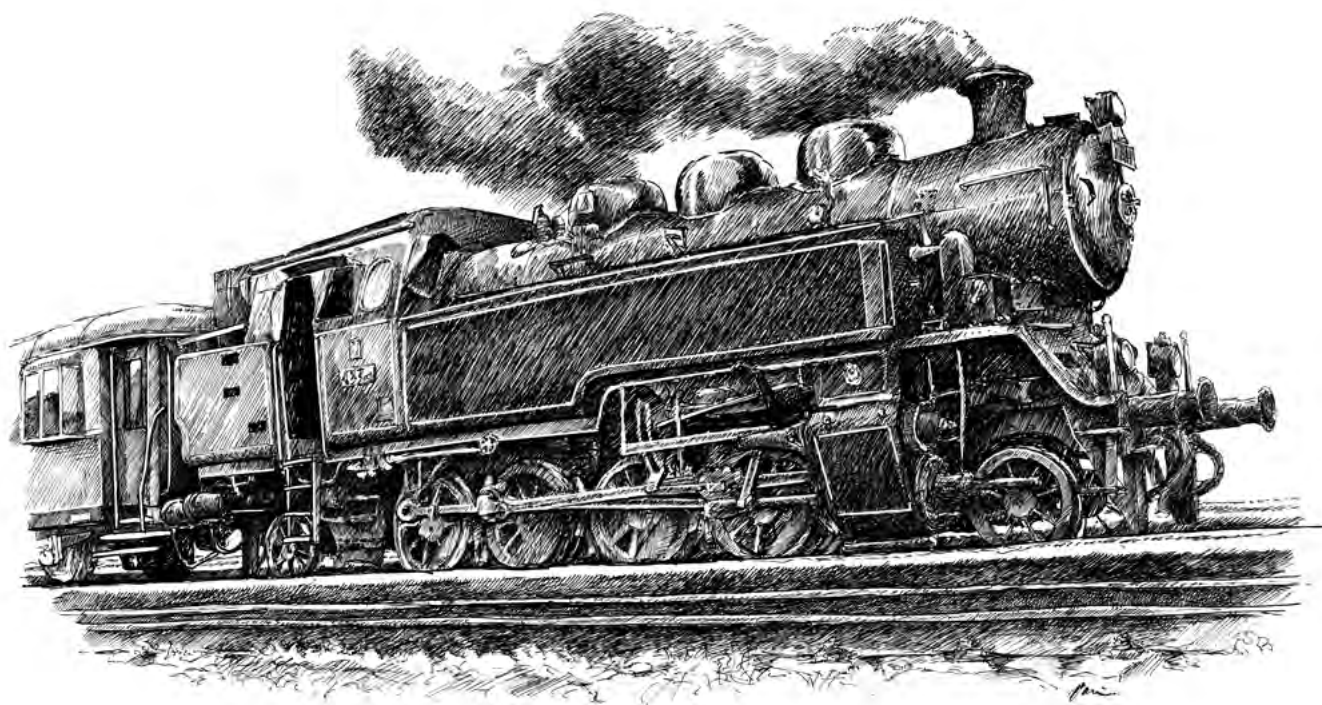


Slovo autora

Železnice prošla od svého vzniku obrovským technickým vývojem. Jízda vlakem je dnes zcela komfortní. O tom se nám v minulém století vůbec nezdálo. Dne 27. září 2025 to bylo již 200 let od chvíle, kdy v Anglii vyjel poprvé vlak tažený parní lokomotivou na trati Stockton–Darlington. V minulém století za bývalého režimu byl tento den slaven jako Den československých železničářů. Pozornosti hlídačů režimu zcela uniklo, že je to vlastně oslava prvního vlaku na světě. Dnes se tento den slaví již jen jako Den železnice. Perokresby Miroslava Vomáčky jsou kouzelné. A proto jsem ho oslovil se žádostí o spolupráci na vytvoření knihy o železnici.

Je skutečností, že do jedné knihy se nevejdou všechny informace, a tak vznikají další knihy, které tyto mezery vyplňují. Lokomotivy a všechna kolejová vozidla s hnacím pohonem jsou v železničním provozu označovány jako stroje a obecně kolejová vozidla. Pro provoz železniční dopravy jsou potřebné ještě další technické prostředky. V této knize jsme se tedy snažili ukázat vývoj kolejových vozidel a některé techniky související s provozem železnice.

Ing. Josef Schrötter
Dřetovice, duben 2026



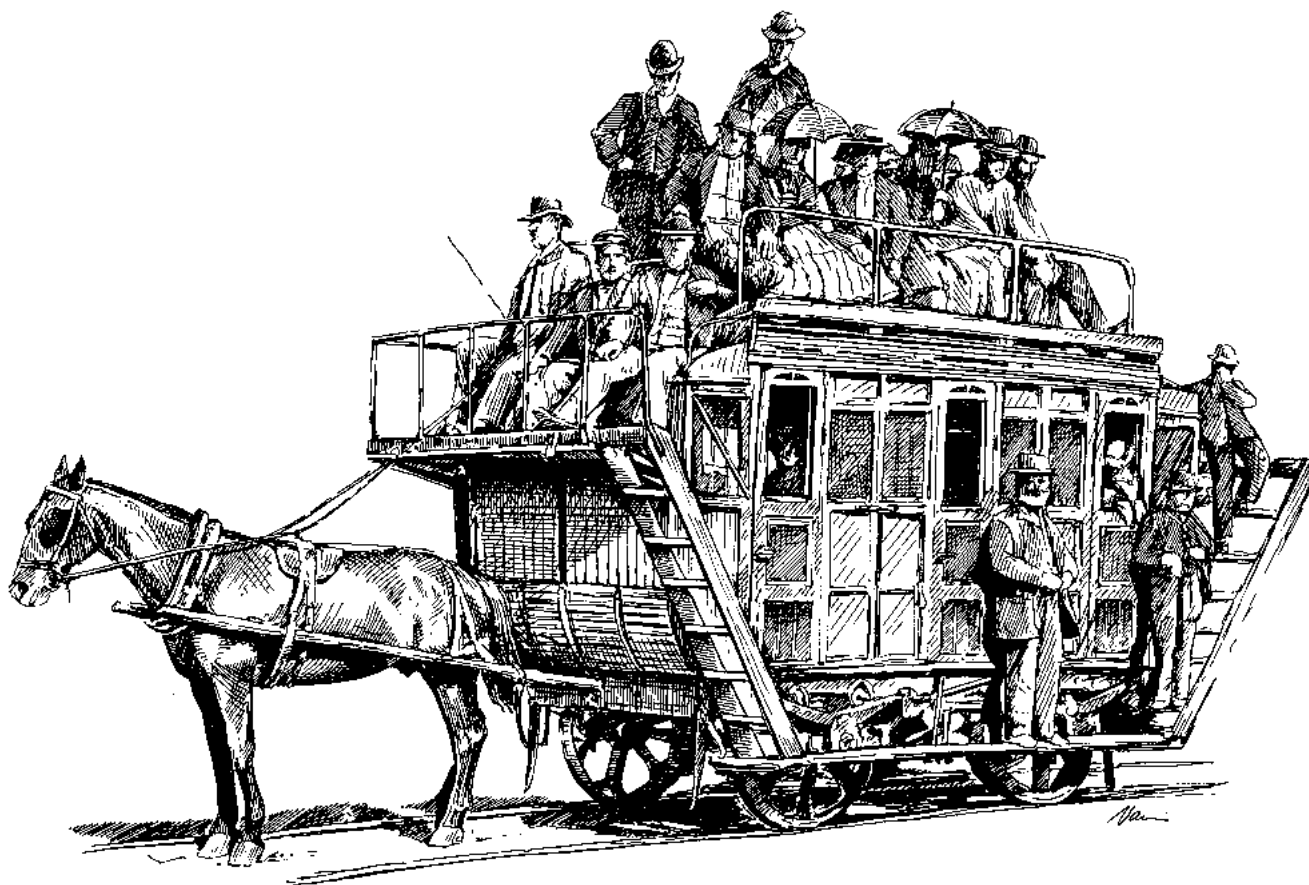
Úvod

Předchůdcem parostrojní železnice byla koněspřežná dráha. Na koňských železnicích, což byla raná forma železniční dopravy, se využívali koně a podobná zvířata k tažení železničních vozů po kolejích. Koně se také používali při posouvání, na lanovkách a v uhelných dolech, a to již na počátku 16. století. K nejstarším patří Reisszug, což je soukromá lanová dráha zajišťující nákladní spojení k hradu Hohensalzburg v Salcburku v Rakousku. Je pozoruhodná svým extrémním stářím, protože se předpokládá, že pochází z roku 1460. Téměř všechny doly postavené v 16. a 17. století používaly koňské železnice jako jediný dopravní prostředek. První osobní železnici na světě byla železnice Swansea & Mumbles, která se nacházela ve Swansea ve Walesu ve Spojeném království Velké Británie. Původně byla postavena v roce 1804 k přepravě vápence z lomů v Mumbles do Swansea. Později přepravovala také první cestující na světě, kteří platili jízdné vlakem podle dohody platné od 25. března 1807.

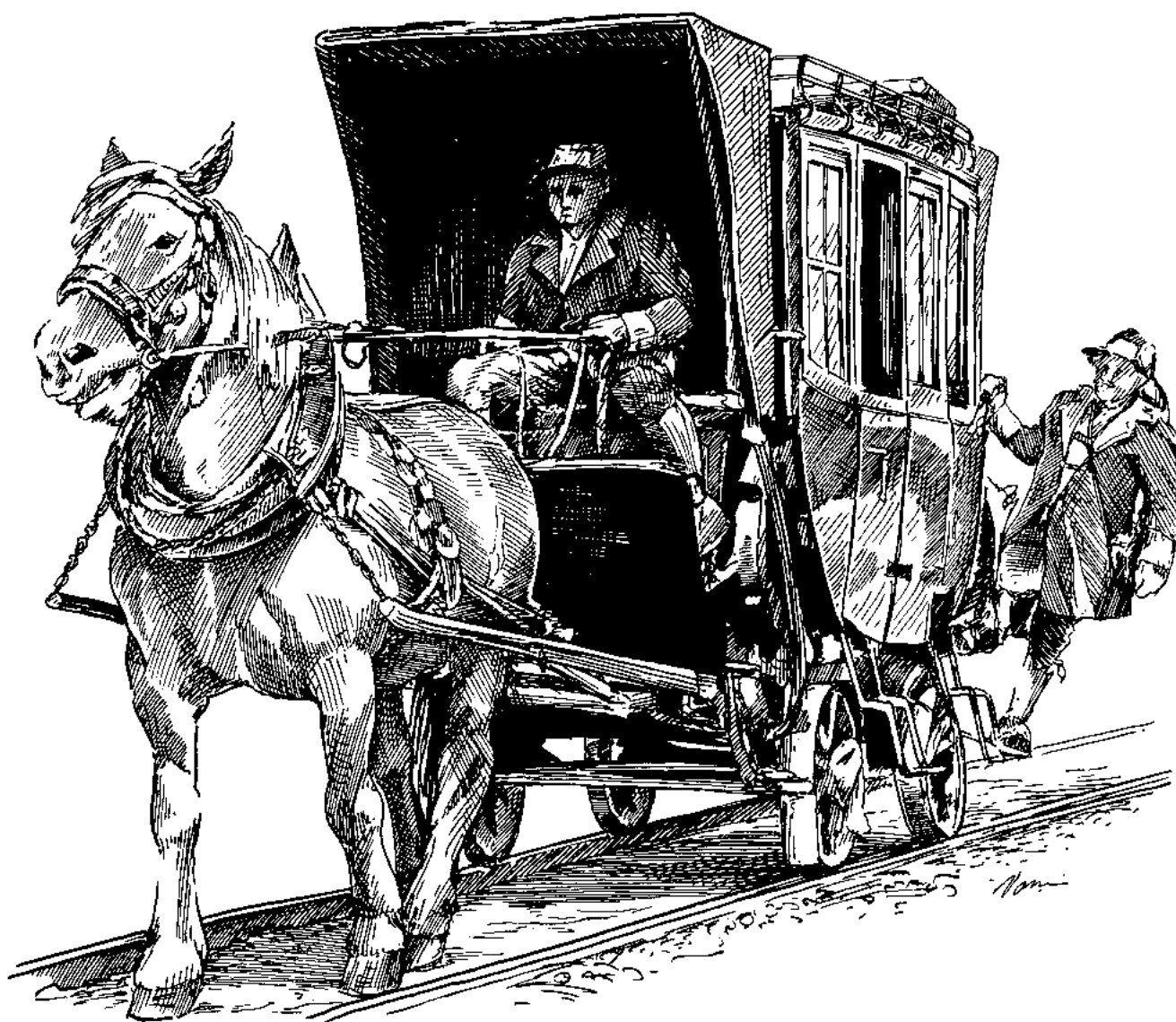
Železnice Swansea & Mumbles byla v provozu v letech 1804–1877 a měla rozchod koleje 1 435 mm. Konešpřežní železnice České

Budějovice – Linec byla první veřejnou železnicí v kontinentální Evropě, s délkou 120 km a rozchodem 1 106 mm. Úsek České Budějovice – Kerschbaum byl uveden do provozu 30. září 1828, celá trať byla otevřena 1. srpna 1832.

Okřídlené kolo bylo symbolem železniční dopravy prakticky již od jejího počátku. Bylo také symbolem Československých státních drah po celou dobu jejich existence. Je řada názorů na to, co vlastně okřídlené kolo symbolizuje. Jeden říká, že je to symbol pro vyjádření síly jako fyzikální veličiny. Jiní zastávají názor, že je to upravený atribut římského boha Merkura nebo jeho řeckého protějška Herma. Antická mytologie oběma přisoudila roli ochránců obchodníků a poutníků. A právě proto jsou zde zřejmě symbolem cestování křídla. Osobně jsem přesvědčen, že vznik železnice zásadně změnil rychlost cestování, a křídla na kolech proto nejlépe vystihovala podstatu tohoto nového způsobu dopravy. Pokud by to mělo znázorňovat boha ochránce, pak by tam určitě byl symbol nějaké postavy.



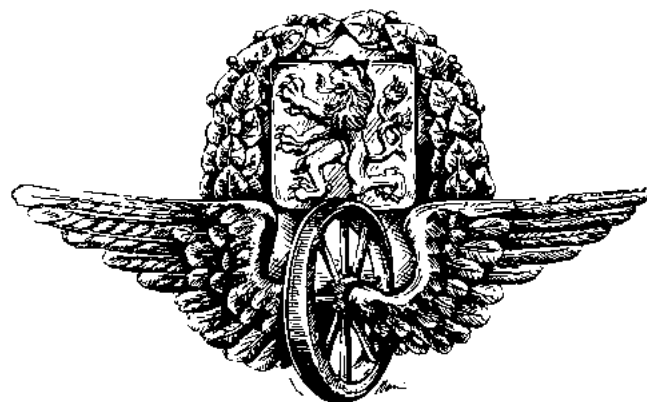
Přeprava osob ve Swansea



Osobní vůz Hanibal koněspřežní dráhy České Budějovice – Linec

Kdy se tedy okřídlené kolo objevilo poprvé? Bylo to v roce 1835, a to na bavorském stříbrném tolaru, který nechal razit král Ludvík I. Bavorský pro slavnostní zahájení provozu první německé železnice z Norimberku do Fürthu. O sedm let později, v roce 1842, byl stejný symbol vyražen na pamětní minci u příležitosti otevření Sasko-bavorské dráhy. Čtyři roky nato, v roce 1846, byl symbol již použit na stejnokrojkých bavorských železničních úředníků. Okřídlené kolo začalo používat také Rakousko na Severní dráze císaře Ferdinanda.

Prakticky od roku 1849 se stalo okřídlené kolo symbolem železnic na stejnokrojkých železničářů. Postupem času se začalo používat také u železničních tiskopisů, některých druhů jízdenek a jinde. Okřídlená kola byla umísťována také na nádražích, ředitelství



Okřídlené kolo ČSD

drah a Ministerstvu železnic. Ještě dnes můžeme vidět nádherná okřídlená kola na budově Ministerstva dopravy v Praze na nábřeží Ludvíka Svobody.

Po rozdělení Československa v roce 1993 na Českou republiku a Slovenskou republiku, kdy nástupnickou organizací po ČSD byla

státní organizace České dráhy, se okřídlené kolo jako symbol české železnice zcela vytratilo. České dráhy, státní organizace, byly v roce 2003 rozděleny na dva samostatné subjekty – České dráhy, akciovou společnost (ČD) a Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci (SŽDC), dnes Správu železnic. Žádná z nich okřídlené kolo ve znaku nebo na stejnokrojích nemá.

