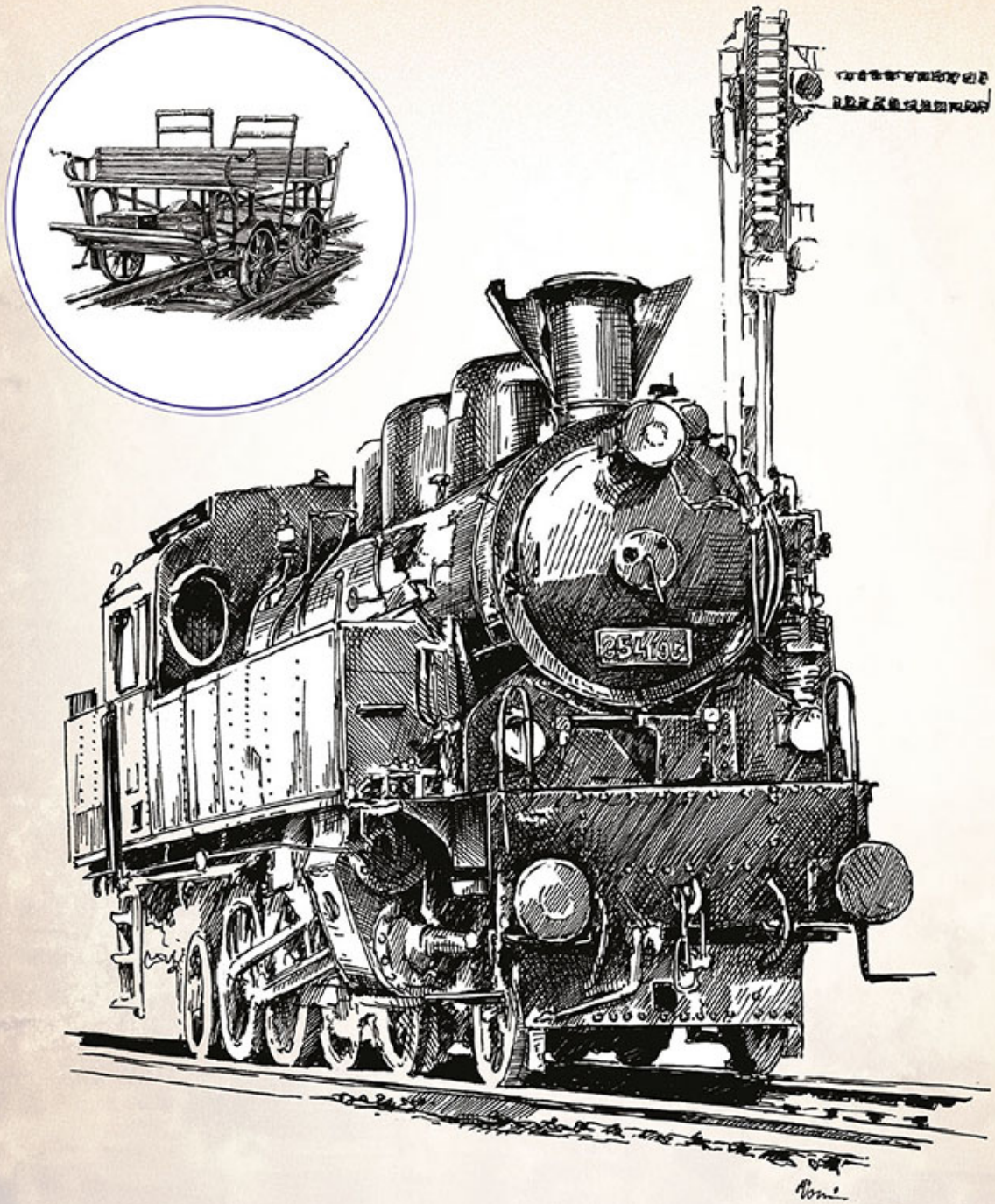
JOSEF SCHRÖTTER
MIROSLAV VOMÁČKA

# 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**

CPRESS

**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.

ALBATROS MEDIA

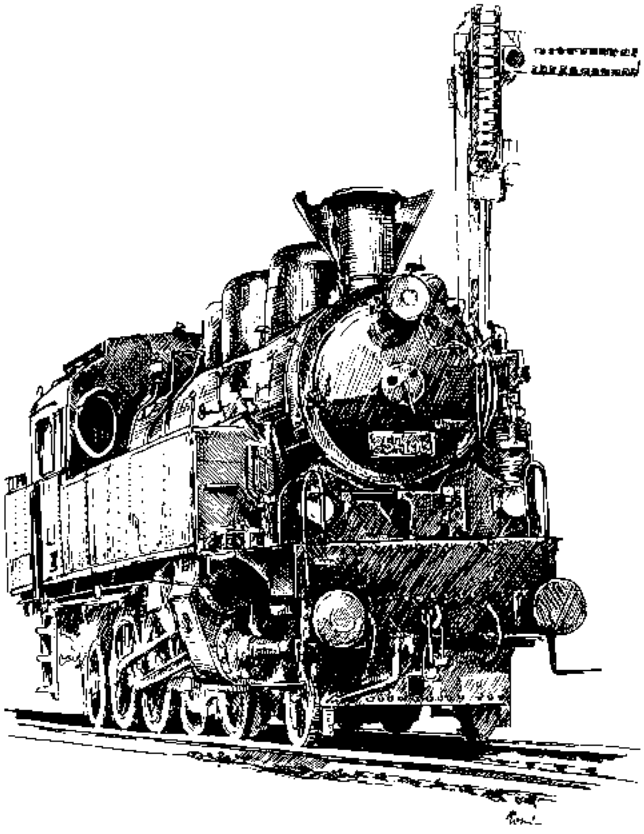
# KOLEJOVÁ VOZIDLA A TECHNIKA NA ŽELEZNICI

## POHLEDY DO HISTORIE

# KOLEJOVÁ VOZIDLA A TECHNIKA NA ŽELEZNICI

## POHLEDY DO HISTORIE

Josef Schrötter
Ilustrace Miroslav Vomáčka



CPRESS

© 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

Slovo autora 7

Úvod 8

Parní kolejová vozidla 11

Výtopny 25

Železniční vozy osobní dopravy 27

Počátky návěstění 31

Komunikace při řízení dopravy 39

Informace pro cestující 43

Točny a výhybky 48

Vozidla pro kontrolu a údržbu tratě 54

Motorová kolejová vozidla 63

Mechanická a elektromechanická zařízení pro řízení a zabezpečení 69

Postup stavění vlakové cesty 71

Vybavení vlakové cesty 71

Prodej a kontrola jízdenek 73

Elektrická kolejová vozidla 76

Závěr 83

Příloha 83

Česká železnice v číslech 83

Dělení parních lokomotiv z různých hledisek 84

Výrobci parních lokomotiv v českých zemích 84

Lokomotivní park ČSD a ČD v průběhu let 84

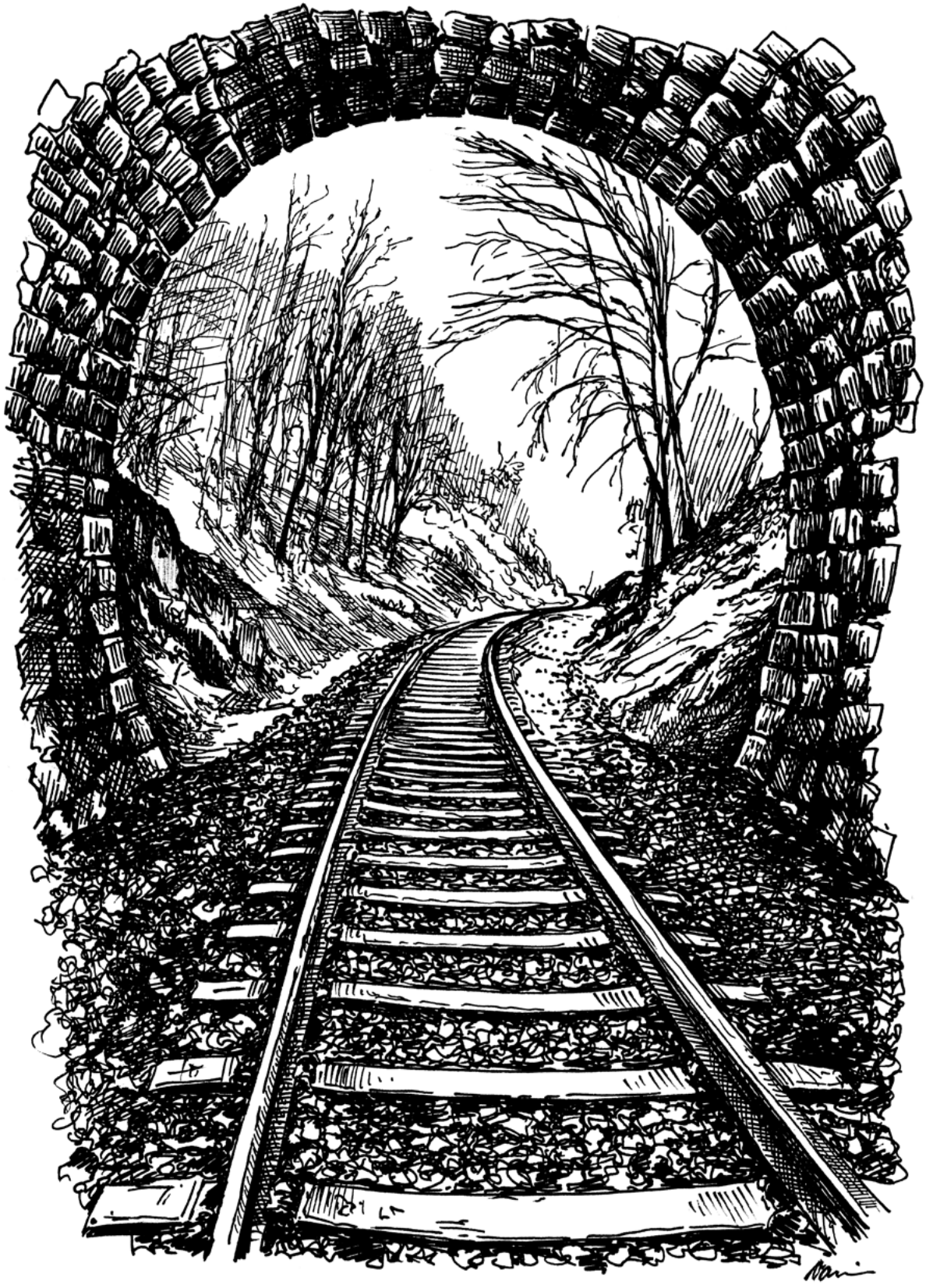
Přezdívky českých a slovenských lokomotiv 89

Počty lokomotiv podle trakce 95

Železniční signalizace mechanickými návěstidly ve světě v roce 1935 97

Milníky v železniční zabezpečovací a sdělovací technice 97

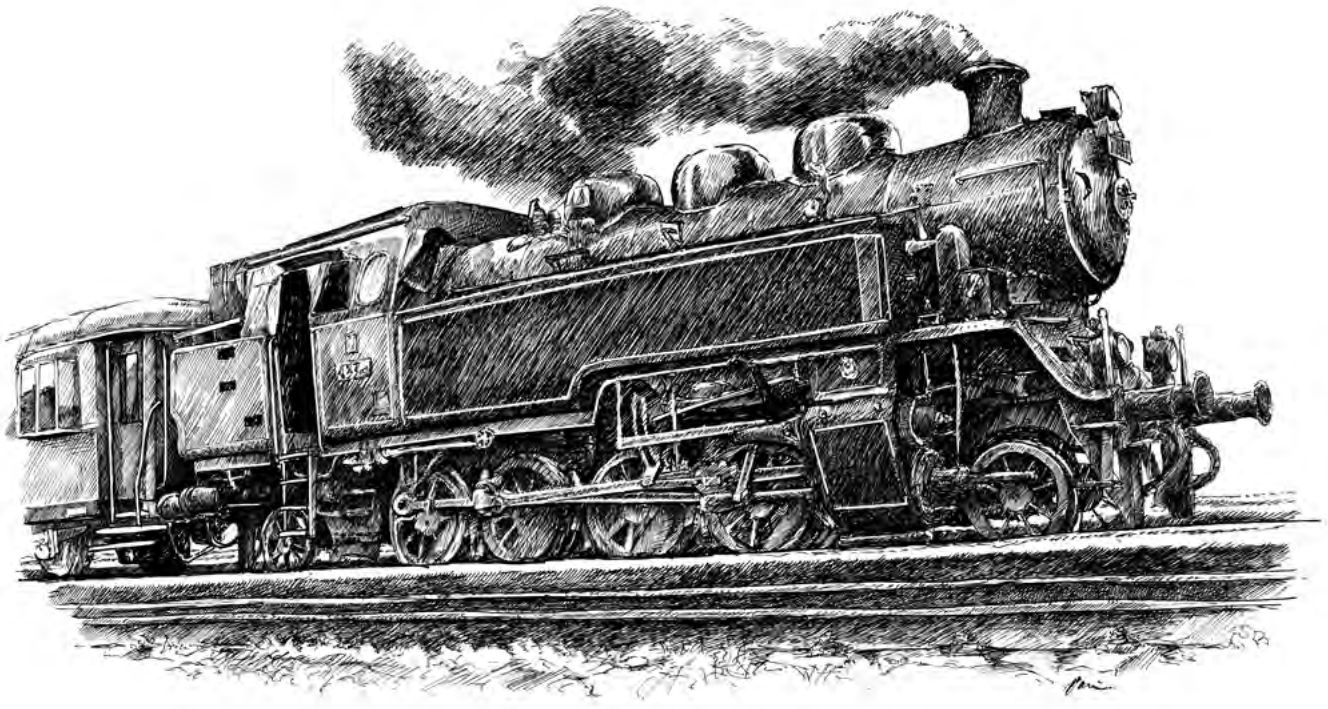
Bibliografie 110



# 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

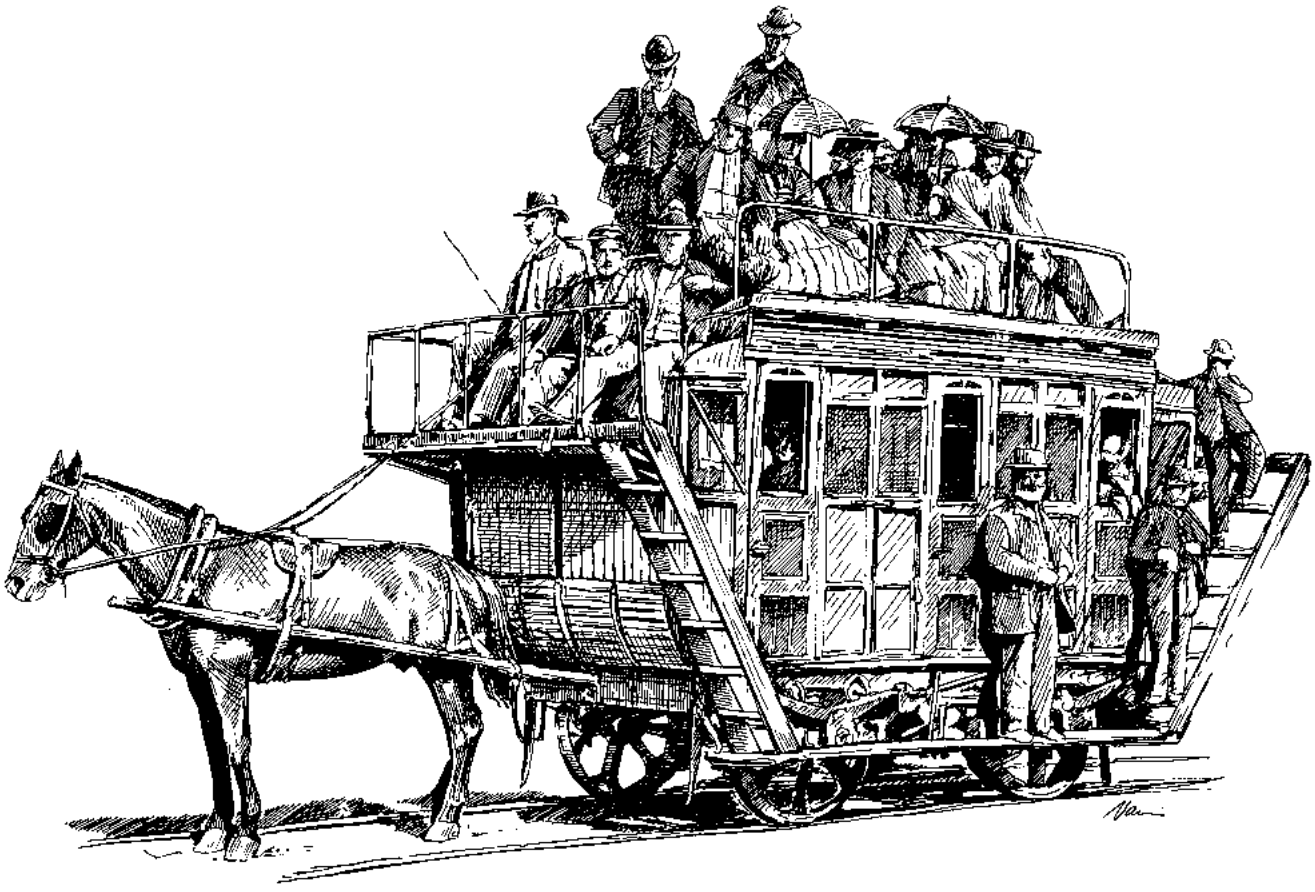


# Úvod

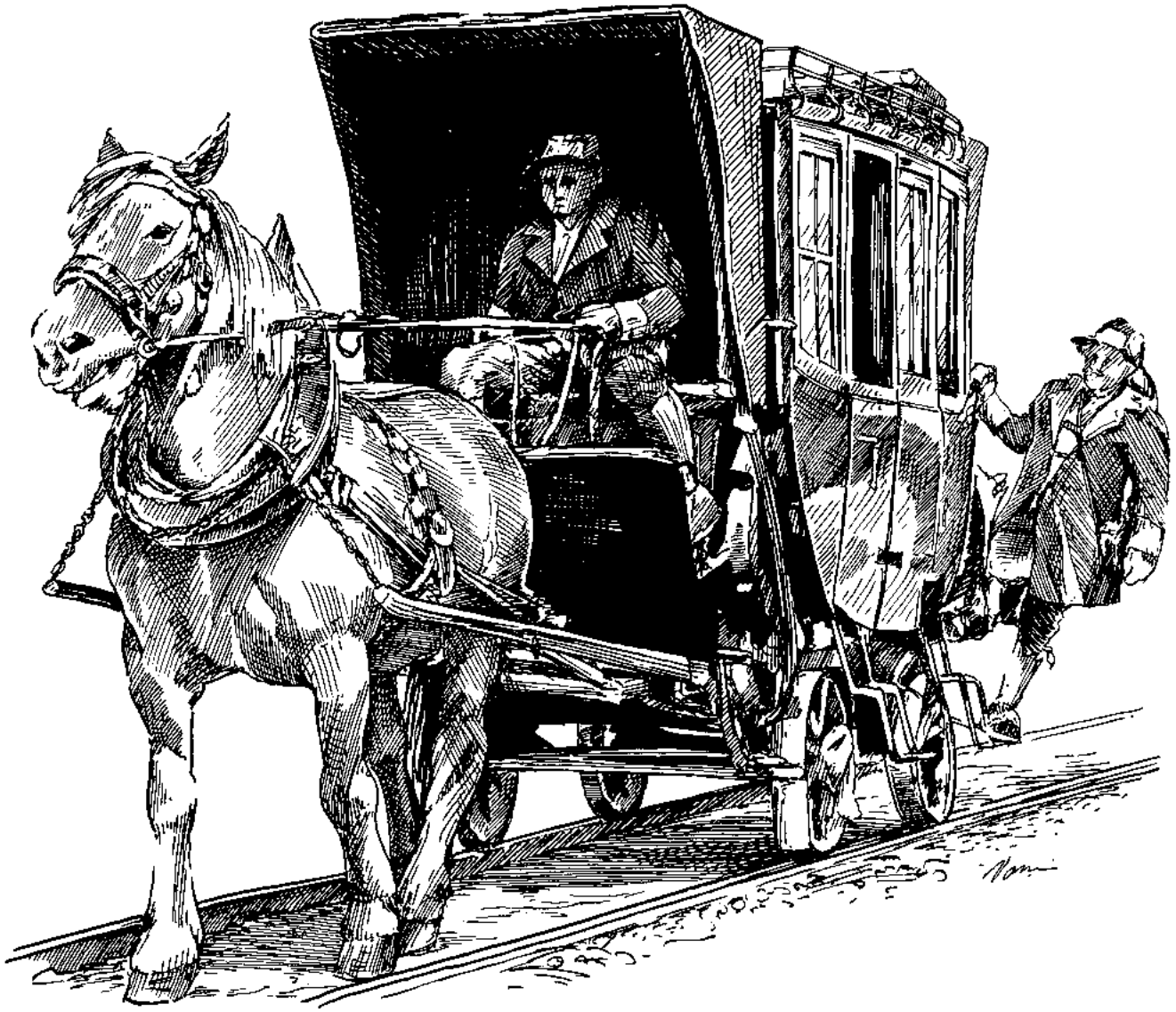
Předchůdcem parostrojní železnice byla koněspřežná dráha. Na koňských železnicích, což byla raná forma železniční dopravy, se využívali koně a podobná zvířata k tažení železničních vozů po kolejích. Koně se také používali při posunování, na lanovkách a v uhelných dolech, a to již na počátku 16. století. 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 železnicí 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. Koněspřežní 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.



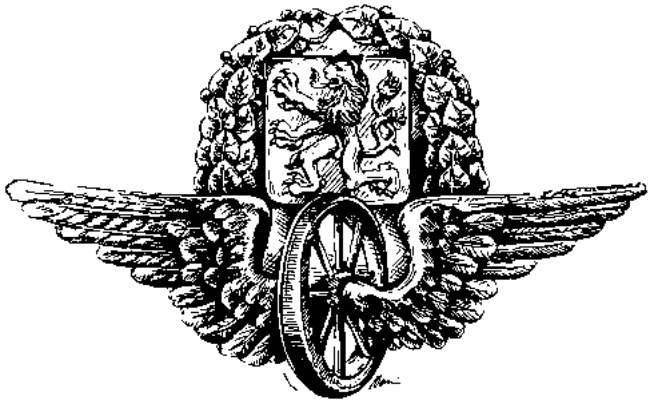
*Přeprava osob ve Swansea*



*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 stejnokrojích 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 stejnokrojích 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.

# Parní kolejová vozidla

Parní samohyb – takový název dostal vůz, který byl poháněn parním strojem. První samohyb zkonstruoval důstojník francouzského dělostřelectva Joseph Cugnot (1725–1804) a první slavnostní jízda se uskutečnila 22. dubna 1770. Vůz jel rychlostí 4 km/h, ale bohužel pára stačila jen na 15 minut jízdy. Ale i tak to byl důvod k zamyšlení pro další vynálezce a kutily. U nás byl prvním konstruktérem parního vozu Josef Božek (1782–1835). O stroje na „uvařenou vodu" začal být velký zájem pro jejich všeobecné použití. A tak vznikaly parní stroje na pohon různých mechanismů. Aby se kola lokomotivy točila, bylo potřeba převést sílu páry nějakým způsobem na kola. K tomu se použily válce, do kterých se vedla pára vytvořená v kotli. Pára potom ve válci pohybovala pístem. A právě pohyb pístu byl pomocí klikového mechanismu, ojnic a spojnic, převeden na kola. U většiny lokomotiv se používaly dva válce, u sdružených lokomotiv až čtyři válce.

U sdružených parních lokomotiv pára expandovala postupně ve dvou nebo více válcích za sebou. Pára z kotle šla nejprve do menšího vysokotlakého válce. A místo toho, aby byla pára po vykonání práce ihned vypuštěna do komína, přešla do většího nízkotlakého válce, kde „dokonala svoji činnost" při nižším tlaku. Tento systém lépe využil energii páry a šetřil cca 10–20 % paliva a vody ve srovnání s běžnými dvojčitými lokomotivami. Víceválcové stroje měly klidnější chod a méně namáhaly koleje. Hlavní nevýhodou byla konstrukční složitost, dražší údržba a obtížnější rozjezdy, poněvadž bylo potřeba speciální zařízení, aby se pára při startu dostala do obou válců. Později se od sdruženého principu upouštělo ve prospěch přehřívačů páry, které zvýšily výkon jednodušším způsobem.

U dvojčitých lokomotiv se čerstvá pára z kotle nebo přehřívače rozdělí a jde rovnou do dvou stejných válců. V obou válcích je v daný okamžik stejný pracovní tlak. Jakmile pára pístem pohne, je z válce rovnou vyfouknuta ven komínem. K hlavním výhodám patřilo to, že měly méně pohyblivých částí, což znamenalo snazší údržbu a nižší poruchovost. Na rozdíl od sdružených strojů se dvojčata rozjížděla lépe, protože měla plný tlak páry okamžitě v obou válcích. Rozvody byly jednodušší a stejné válce šetřily i váhu stroje. Ačkoliv byly sdružené lokomotivy teoreticky úspornější, s vynálezem přehřívače páry se rozdíl v účinnosti smazal. Přehřátá pára v jednoduchém dvojčitém stroji byla efektivnější a mnohem méně komplikovaná na údržbu.

## Bez vody to nešlo

Vodní stanice pro napájení lokomotiv sestávaly ze zdroje vody (studny), vodojemu a vodních jeřábů s příslušným potrubím. Tyto stanice napájení se zřizovaly ve vzdálenosti zhruba 20 km. Tam, kde byly sklonové poměry obtížnější, a tudíž i spotřeba vody vyšší, se zřizovaly v menších vzdálenostech. A proto byly ve stanicích vodárny, kde byl umístěn vodojem a vodní jeřáby v kolejišti pro doplňování vody do lokomotiv i při jejich vlakových cestách. K velké spotřebě vody docházelo proto, že pára se po vykonání práce ve válcích vypouštěla do atmosféry. U nás se kondenzace páry zpět na vodu téměř nepoužívala. Proto lokomotiva měla tak velkou spotřebu vody. U parních lokomotiv většina energie vylétla doslova komínem, a jen malá část se přeměnila na pohyb.

## Není palivo jako palivo

Málokoho asi napadlo, jaký druh paliva se používal pro první lokomotivy. Lokomotivy v Anglii byly konstruovány pro topení kvalitním uhlím. Naproti tomu v Belgii se vytápěly kvalitním koksem. Na našem území bylo s vytápěním parních lokomotiv hodně problémů. Na Severní dráze císaře Ferdinanda (KFNB) se používalo k vytápění parních lokomotiv uhlí z vídeňské pánve až do roku 1841. Bohužel nemělo potřebnou kvalitu, a tak s tím byla celá řada těžkostí. Kvalitou neodpovídalo ani uhlí z Rosic u Brna. Když byla trať prodloužena do Lipníka, tak tam podnikatelé otevřeli obchod se dřevem a dodávali ho železnici. Poněvadž topení dřevem se osvědčilo, dráha postupně přešla na topení dřevem. Bylo ovšem nutné provést určité úpravy na lokomotivě. V komínech byly umístěny lapače jisker, aby nezpůsobily požár. A i přesto byly přes léto podél železniční tratě v místech, kde se rozkládala obilná pole, hlídky, které dohlížely, aby nedošlo k jejich požáru. V roce 1841 se spotřebovalo na topení na dráze KFNB pro lokomotivy 1 720 kubických sáhů dřeva (1 krychlový sáh = 6,821 $m^3$), což bylo 11 732 $m^3$. O rok později to bylo již 8 443 kubických sáhů (57 589 $m^3$) a v roce 1843 to bylo 10 607 kubických sáhů (72 350 $m^3$). Železnice kupovala všechny druhy dřeva, ale měla je rozdělené z hlediska kvality do dvou tříd, což samozřejmě ovlivnilo i cenu dřeva. Do I. třídy patřilo dřevo smrkové, borové, jedlové, březové, bukové, dubové, olšové a jasanové. Do II. třídy patřilo dřevo osikové, vrbové a lipové. Bohužel z historických materiálů se nepodařilo zjistit rozdíl mezi cenou uhlí a cenou dřeva. Ale účetní v té době přesto vedli kalkulace nákladů na dopravu. Při topení dřevem to byl u osobních vlaků náklad na 1 míli (1 609 metrů) – 1,31 zlatých. U nákladních vlaků byl náklad na 1 míli – 2,18 zlatých. KFNB vyzkoušela v roce 1840 také topení rašelinou. I když výsledky nebyly špatné, tento druh topení u nás nebyl zaveden. Když se výstavba trati KFNB dostala až do Bohumína, tak topení dřevem skončilo, poněvadž zde bylo dodáváno kvalitní ostravské uhlí za přijatelné ceny. Na České západní dráze se v lokomotivách topilo uhlím z místních dolů. Bylo to nýřanské a rakovnické uhlí. Velké železniční společnosti měly své uhelné doly, poněvadž doprava uhlí byla drahá.

Při běžných pracovních podmínkách byla u středně velkých a větších lokomotiv spotřeba uhlí v průměru 1,5–2,5 tuny na 100 km. Naproti tomu spotřeba vody činila 10–20 $m^3$ na 100 km. Parní lokomotivy mají energetickou účinnost jen 5–10 %. Velké rychlíkové lokomotivy měly tendry s kapacitou až 35 $m^3$ vody a 14 tun uhlí.

U modernějších lokomotiv se používaly předehřívače páry, což snížilo spotřebu uhlí cca o 30 % a vody cca o 35 % oproti starším strojům na mokrou páru. Do celého světa se rozšířil patent německého konstruktéra Wilhelma Schmidta (1858–1924) na předehřátou páru. Princip spočíval v tom, že přehřívač páry zvýšil teplotu mokré páry z 200 °C na 400 °C. V důsledku toho měla mokrá pára menší hustotu, což vedlo k tomu, že k naplnění válce bylo třeba menší množství páry. Parní lokomotivy spotřebovaly téměř 1/3 světové spotřeby uhlí. V Československu ČSD objednávaly ročně skoro 20 % těžby našeho uhlí. To bylo více, než spotřebovaly parní uhelné elektrárny.

## Parní začátky

První veřejný vlak s parní lokomotivou vyjel 27. září 1825 v Anglii na trasu mezi městy Stockton a Darlington a sloužil k přepravě jak zboží, tak lidí. Jednalo se o parní lokomotivu „Locomotion" sestrojenou Georgem Stephensonem (1781–1848), která táhla 33 vozů s 450 cestujícími a nákladem. V letech 1825 až 1833 zde byla provozována doprava jak koňmi, tak i parními lokomotivami. Parní lokomotivy měly svoji důstojnost, a tak trochu i svoji duši. Parní lokomotiva, i když teprve čekala na svůj výkon, tak prostě dýchala. Byla jako živý tvor. Zpočátku strojvedoucí pro výstrahu troubil na roh podobně jako postilion. Parní výstražná zařízení byla používána ve vlacích od roku 1833, kdy George Stephenson vynalezl a patentoval parní „trubku", a to po nehodě, kdy vlak zasáhl vozík na úrovni přechodu přes koleje. Železnice byla vyzvána, aby našla lepší způsob, jak dát „varování". S nápadem na řešení přišel Ashlin Bagster (1810–1839), který navrhl, aby na lokomotivách byla houkačka nebo píšťala, ovládaná párou. Stephenson později navštívil výrobce hudebních nástrojů, který podle jeho instrukcí vytvořil „Steam Trumpet" – parní trumpetu. Parní trumpety byly brzy nahrazeny parními píšťalami.

Páry, jak se jim slangově říká, jsou středem pozornosti na různých historických jízdách a slavnostech i dnes. Na našich železnicích pocházely první parní lokomotivy většinou od zahraničních výrobců. Jako první začala u nás vyrábět parní lokomotivy v roce 1900 společnost První českomoravská továrna na stroje v Praze. Plzeňská Škodovka zahájila výrobu parních lokomotiv až v roce 1920. Vzhledem k tomu, že těžké lokomotivy způsobovaly na tehdejších litinových kolejnicích velké škody, byly první lokomotivy konstruovány jako lehké. Na základě zkušeností při provozu lokomotiv technici zjistili, že existuje závislost mezi váhou lokomotivy a třením jejích kol. Tato závislost byla nazvána „adheze". To znamená, že čím je vozidlo těžší, tím se snižuje možnost prokluzování kol při špatné přilnavosti. To přivedlo konstruktéry lokomotiv na myšlenku rozložit váhu lokomotivy na více kol a vybavit lokomotivu větším počtem náprav. Tak měla lokomotiva s více koly větší váhu, a i větší tažnou sílu. První třínápravová lokomotiva, která měla poháněné nápravy spojené tyčemi, byla v roce 1827 lokomotiva Royal George anglického konstruktéra Timothyho Hackwortha (1786–1850). Jak se ukázalo, takový stroj má i vyšší tažnou sílu. Řešení s použitím spojovacích tyčí poháněných náprav se pak velmi rychle rozšířilo.

## Značení lokomotiv

V začátcích železnice byly lokomotivy pojmenovávány podle panovníků, význačných osob, měst aj. První lokomotiva na českém území v roce 1838 se jmenovala Moravia. Lokomotiva, která dorazila do Prahy v roce 1845 jako první, měla název Čechy – Böhmen. Lokomotivu řídil sám ing. Jan Perner, stavitel této tratě. Jména lokomotiv byla sice oblíbená, ale nikomu nic neříkala o jejich vlastnostech. Postupně během druhé poloviny 19. století začaly jednotlivé železniční společnosti v Rakousku zavádět vlastní systém číselného značení. Sjednocování pak započalo během zestátňování drah v osmdesátých letech 19. století. Rakouské státní dráhy využívaly od roku 1886 číselné značení lokomotivních řad.

V rámci Rakouska-Uherska byl od roku 1905 zaváděn systém značení lokomotiv podle návrhu ing. Johanna Rihoska (1869–1956). Po vzniku Československé republiky navrhl v roce 1920 nový systém označování lokomotiv ing. Vojtěch Kryšpín (1876–1959) z lokomotivního oddělení ČKD. Postupně byl tento systém zaváděn od roku 1923. Československé lokomotivy měly značení odvozené od některých základních technických parametrů. Značení mělo tři velké číslice a tři nebo čtyři malé číslice.

**Velké číslice:**

- První číslice označovala počet hnacích náprav.
- Druhá číslice označovala maximální rychlost. Rychlost v km/h se z ní vypočte přičtením 3 a vynásobením 10. U úzkokolejných vozidel se tato číslice vypouští, protože zde byla omezena rychlost většinou na 40 km/h.
- Poslední číslice po přičtení čísla 10 udávala hmotnost na nápravu v tunách. U úzkokolejných vozidel udává hmotnost přímo v tunách.

**Malé číslice:**

- První číslice je konstrukční skupina stroje.
- Dvě nebo tři další číslice udávají pořadí v přejímce k drážní správě.

Příklad:

# 556.0510

Parní lokomotiva

5 – počet hnacích náprav

5 – maximální rychlost: 5 + 3 = 8 × 10 = 80 km/h

6 – hmotnost na nápravu v tunách: 6 + 10 = 16 tun na nápravu

0 – první konstrukční skupina stroje

510 – pořadové číslo ve výrobě pro odběratele

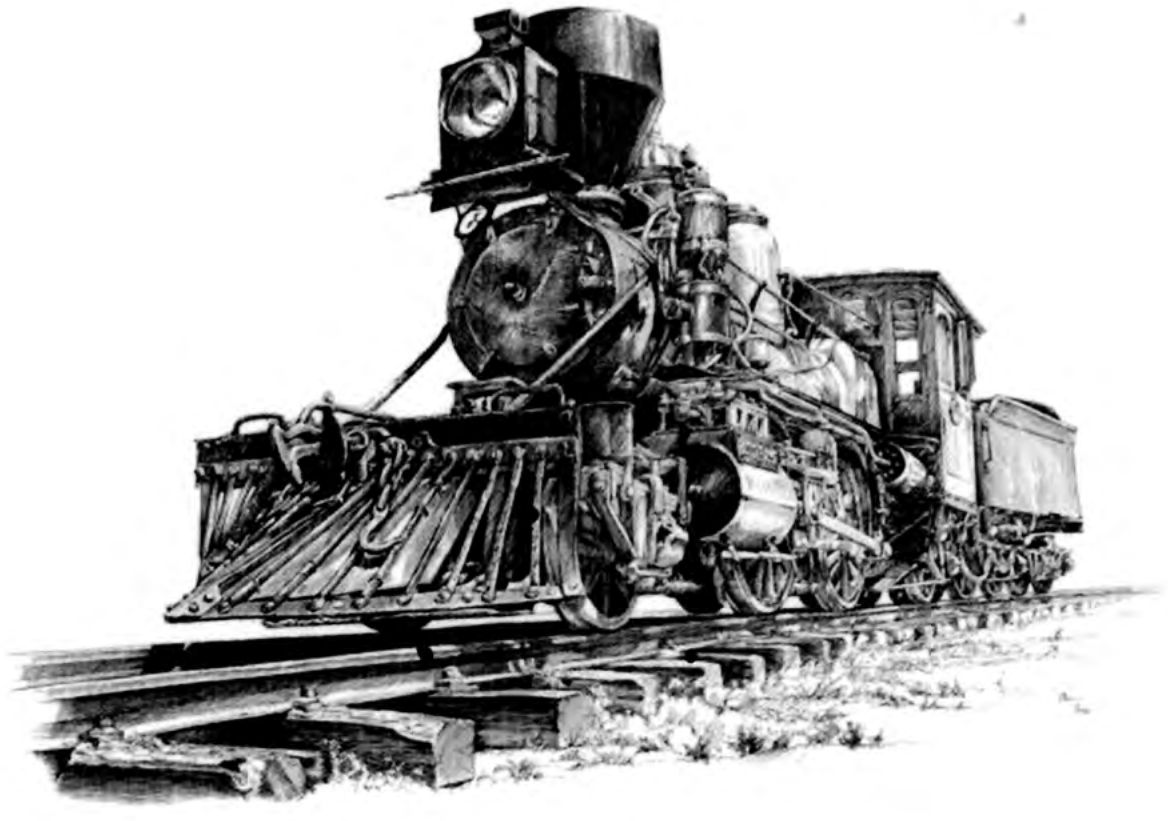
## Barvy parních lokomotiv

Většina z nás má v povědomí, že parní lokomotivy byly z výroby většinou lakovány černou barvou. Přesto se v řadě případů objevil i jiný nátěr. První barevný nátěr se objevil u lokomotivy 423.0 (Velký bejček) již v roce 1927. Celkem 8 lokomotiv této řady bylo natřeno zeleně. Bohužel později při opravách v hlavních dílnách byly i ony natírány černě. Zelená barva jako by výrobcům učarovala, a tak další zelené lokomotivy se objevily opět v roce 1927 a následně 1928. Byly to lokomotivy řady 524.1 (Pětikolák), a sice v počtu 13 ks. Tento nátěr měla i lokomotiva 524.1110 z LD Česká Lípa – Strojová stanice Rumburk. Dojezdila s ním v pravidelném provozu začátkem roku 1979. Naposledy se „v zeleném kabátu" objevila na oslavách v Děčíně roku 1981. Zelený nátěr se pak objevil za pár let později u lokomotiv 387.0 (Mikádo) vyráběných po roce 1935. Dále pak také u lokomotiv 486.0 (Zelený Anton), 486.1 a 475.0 (pouze jeden kus). Jmenované řady ho měly již z výroby. Asi proto, že zelená barva připomínala druhou světovou válku, začaly se později objevovat lokomotivy v modrém nátěru. Přineslo to určité oživení. V poválečné době se jednalo o lokomotivy 498.0 (Albatros), 476.1 a 477.0 (Papoušek) a 498.1 (Albatros jednička). Lokomotiva řady 476.0 (Rudý ďábel) byla červenohnědá. A přece jen se opět objevila zelená u lokomotivy řady 464.2 (Rosnička). Při opravách v dílnách pak všechny tyto řady dostaly nátěr černý – hlavní důvod byl ekonomický. Ke konci parního provozu byly některé 477.0, 498.0 a 498.1 lakovány opět modře. Obě lokomotivy 464.2 byly v roce 1965 opět zelené.

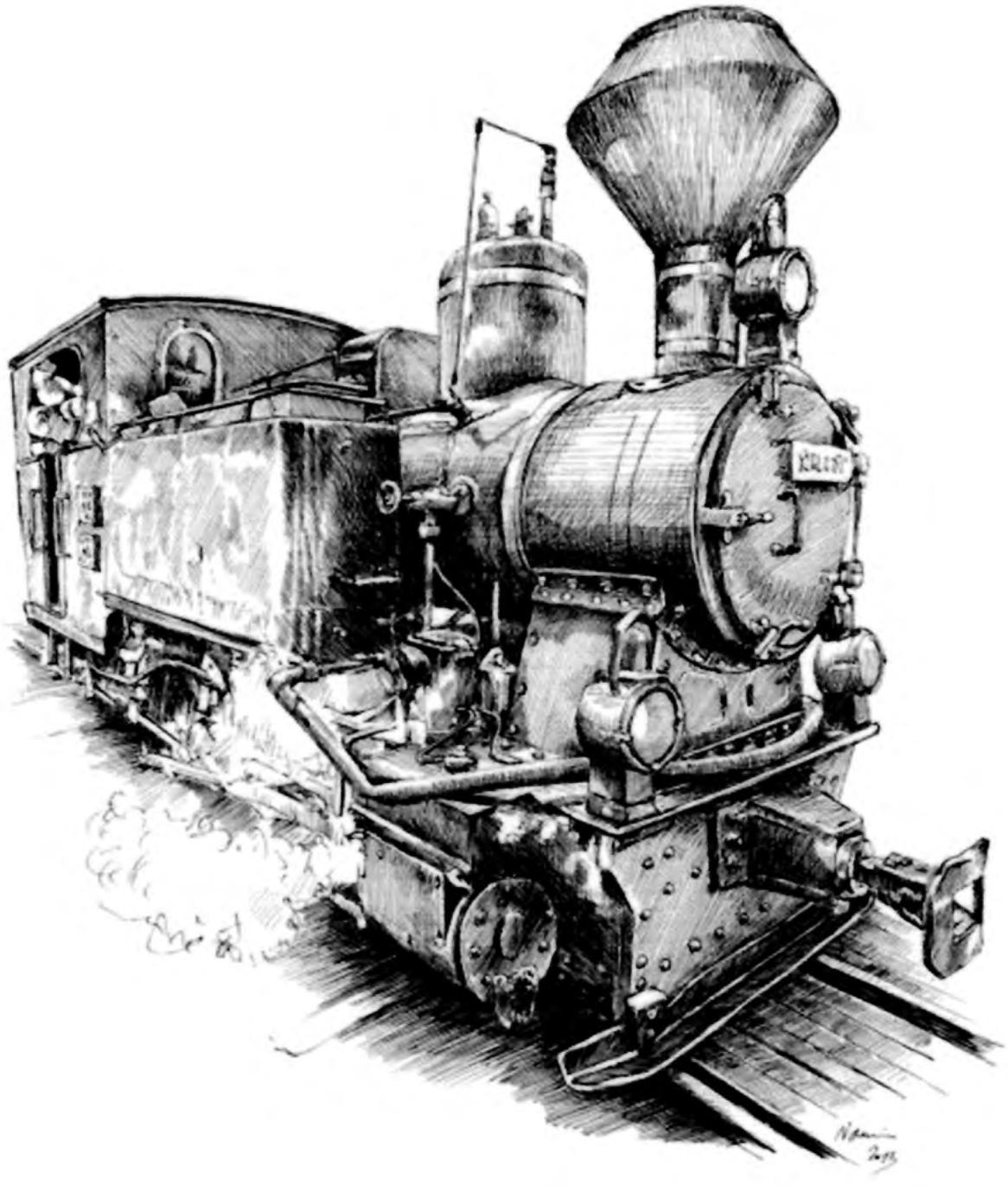
## Éra parních lokomotiv

**Lokomotivy American** s pojezdem typu 2'B (4-4-0) byly používány ve druhé polovině 19. století v celé Severní Americe. V letech 1850 až 1880 tvořily tyto stroje přibližně 80 % všech lokomotiv v USA. Pro lokomotivu vytápěnou dřevem byl charakteristický velký trychtýřovitý komín a vpředu měla nepřehlédnutelný cow catcher (chytač krav), proti volně pobíhající zvěři. Poháněl ji dvojčitý parní stroj s rozvodem typu Stephenson. V 60. a 70. letech 19. století se v USA běžně jezdilo rychlostí kolem 45–60 km/h kvůli stavu tehdejších tratí. Lokomotivy samy o sobě však zvládaly mnohem víc. Výhřevná plocha topeniště byla obvykle 60–90 m² a plocha roštu 0,9–1,6 m². Od 60. let 19. století byl na lokomotivách umísťován na čele světelný reflektor.

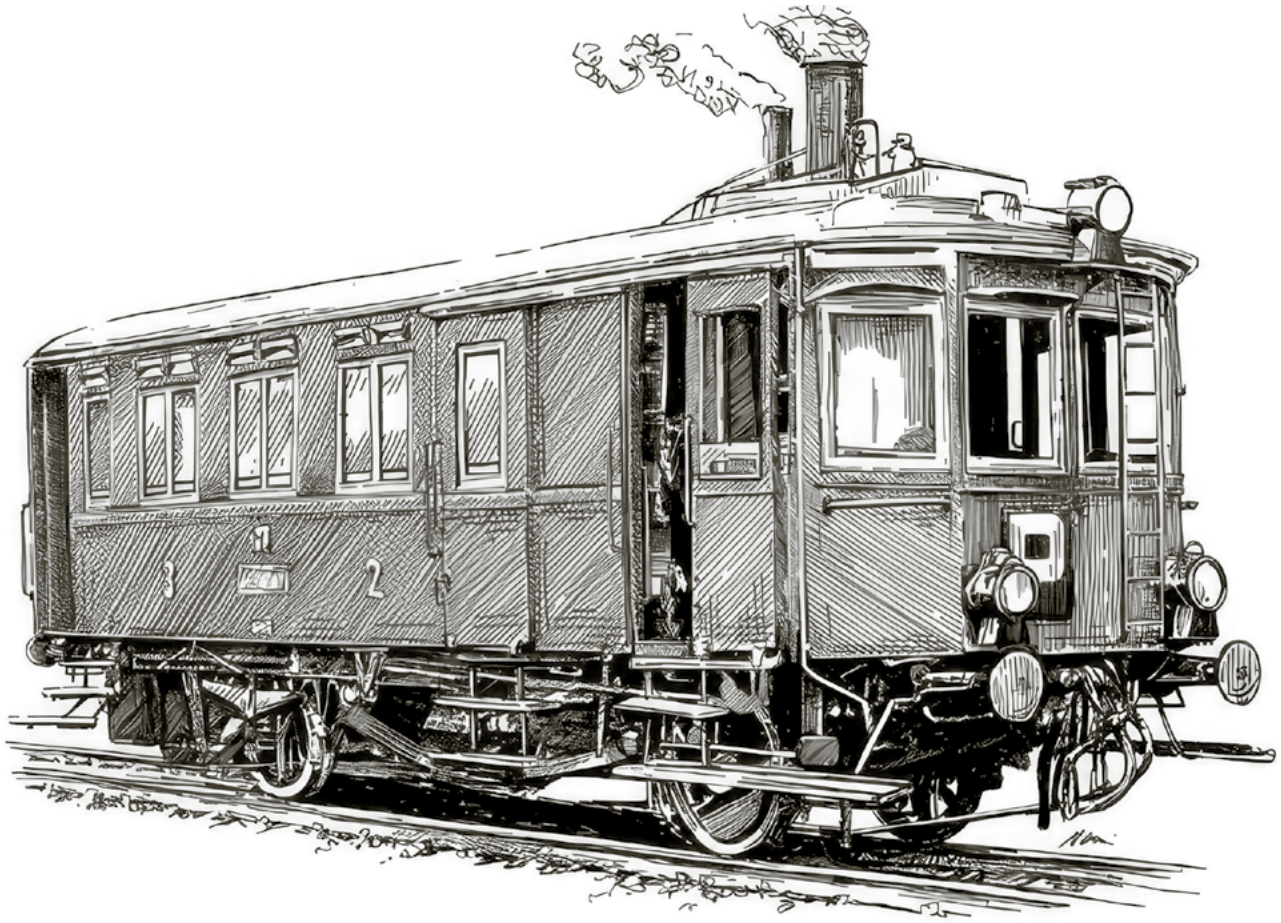
**Parní lokomotiva 764.211 Mărіuţa** pro rozchod koleje 760 mm jezdila na rumunské lesní železnici Mocanita a vyrobila ji německá



*Americká parní lokomotiva*



*Parní lokomotiva 764.211 Măriuţa*



*Parní vůz M 124.0 pro osobní dopravu – Komarek*

společnost Orenstein & Koppel (O&K). Tato společnost byla v roce 1910 jedním z nejvýznamnějších výrobců parních lokomotiv na světě. Lokomotivy se vyráběly po celém světě, ale O&K dodala velké množství parních lokomotiv železničním společnostem po celé Evropě i mimo ni. Firma byla založena v roce 1876 a v roce 1910 se O&K specializovala na výrobu parních lokomotiv. Tato rumunská železnice se nachází v zemi hlubokých lesů a vysokých hor, na břehu řeky Vaser. Začíná ve městě Vișeu de Sus v župě Maramureș a vede údolím řeky Vaser do pohoří Maramureș, do stanice Coman v blízkosti ukrajinských hranic.

**Parní vozy řady M 124.0** pro osobní dopravu vyrobila vagonka Ringhoffer na pražském Smíchově. Byly vyrobeny jen dva vozy. Provozovatelem obou vyrobených vozů byla Česká severní dráha. Vůz měl stojatý kotel a dvouválcový parní stroj. Vozy byly vybaveny brzdou sací a ruční. Uvnitř vozu se nacházel na jednom čele stojatý kotel od vídeňské firmy Komarek, ale z důvodu nedostatečného výkonu byl kotel později nahrazen kotlem vyrobeným dle americké licence. Vůz měl oddíly 2. a 3. třídy. Svoji provozní dráhu ukončil v roce 1947 v Dobrušce. Slangově byl označován jako Komarek a na první pohled vypadal jako motorový vůz, ale byl to parní vůz. Pro místní dráhy zajišťoval dodávky vozidel Zemský výbor Království českého. Ten objednal dva parní vozy systému Komarek pro trať Česká Lípa – Kamenický Šenov.

**Parní lokomotiva 210.001** Serényi byla vyrobena v roce 1905 pro Luhačovickou dráhu pod označením 200.01 Serényi. V roce 1938 byla přečíslována dle vzoru ČSD na 210.901 a v roce 1942 byla ČMD přečíslována na 210.001, což je číslo, pod kterým je lokomotiva vedena dodnes. Její název Serényi pochází od hraběte Serényiho, který financoval stavbu této trati. Lokomotiva měla uspořádání 2'B a byla používána hlavně pro osobní vlaky. Maximální rychlost 60 km/h, hmotnost 50 tun, výkon 224 kW, zásoba uhlí 3 t a zásoba vody 6 $m^3$.

**Parní lokomotiva řady 252.008** byla vyrobena v Actien-Gesellschaft der Lokomotiv-Fabrik vormals G. Sigl, Wiener Neustadt v roce 1881 v celkovém počtu 17 kusů, z toho 15 bylo později u ČSD. Lokomotiva měla výrobní číslo 2586, u rakouských železnic byla označena jako kkStB 301. Maximální rychlost 80 km/h, hmotnost 44,2 t, výkon 355 kW, délka 8 775 mm, uspořádání pojezdu 2'Bm2, tendr 4112.008.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Kolejová vozidla a technika na železnici .
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.