

# VÝROBA DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V ČESKOLIPSKÉ VAGÓNCE

## BUILDING OF VEHICLES IN THE WAGON WORKS, ČESKÁ LÍPA

Marek Hofman<sup>A</sup> – Jana Kačerová<sup>B</sup>

A: Vlastivědné muzeum a galerie v České Lípě, náměstí Osvobození 297, 470 01 Česká Lípa;  
hofman@muzeumcl.cz

B: Železniční muzeum Výtopna Jaroměř a studentka Masarykovy univerzity v Brně;  
jana.kacerova@vytopnajaromer.cz

Článek si klade za cíl navázat na text, vydaný v předcházejícím roce ve sborníku *Bezděz 30/2021*, který představil historii a vývoj českolipského závodu. Pokračování je zaměřeno na výrobu veškerých dopravních prostředků v českolipské vagónce od 20. let minulého století až do roku 1996, kdy vagónku zakoupila první zahraniční společnost Deutsche Waggonbau. Českolipská vagónka v tomto období vyráběla kolejová vozidla (železniční vagóny, motorové vozy a tramvaje), kabiny lanovek, ale i karosérie autobusů a automobilů. Závěrečná část článku je věnována nejstarším provozuschopným kolejovým služebním vozům typu Ds, vyrobeným v českolipské vagónce.

*Česká Lípa, 20. století, výroba, vagóny, motorové vozy, tramvaje, lanovky, karosérie, služební vůz Ds*

The goal of this article is to take up the text, published in the preceding year in anthology *Bezděz 30/2021*, which introduced the history and development of the plant in Česká Lípa. The continuation is focused on all and sundry vehicles manufactured in the wagon works, Česká Lípa, from the 1920s up to 1996, when the works was purchased by the first foreign company, Deutsche Waggonbau. Throughout this period the wagon works in Česká Lípa manufactured not only rail vehicles (wagons, motor vans and trams), but also funicular cabins and bodies of buses and cars. The final part of the article deals with the oldest operable service rail vehicles type Ds, ever built in the wagon works in Česká Lípa.

*Česká Lípa, 20th century, production, wagons, motor vans, trams, funiculars, bodies, service van Ds*

### Výroba železničních vagónů v České Lípě

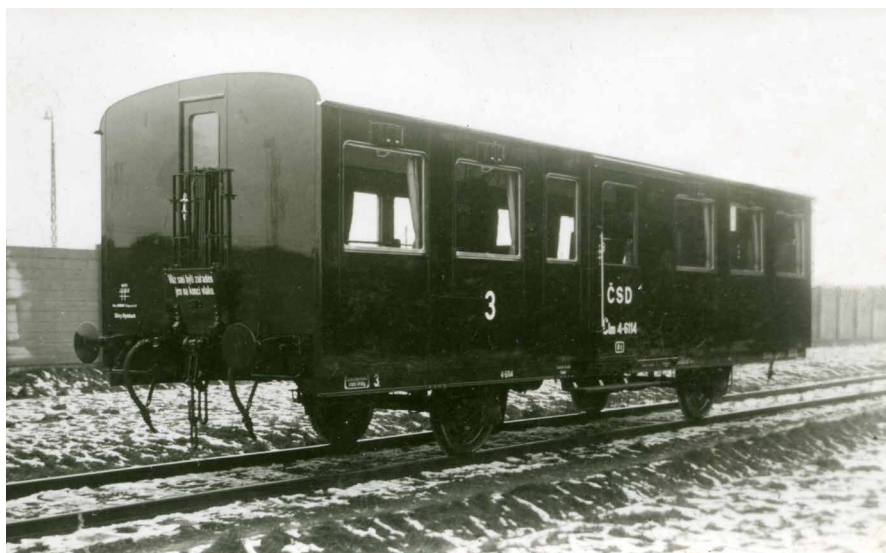
V českolipské vagónce se s výrobou železničních vagónů začalo počátkem 20. let 20. století. Nejprve se zde vyráběly nákladní a kotlové vozy, později se k nim přidala výroba služebních, speciálních a osobních vagónů určených pro tuzemsko, ale i pro zahraničí. Například ve druhé polovině 20. let 20. století se vagónka podílela na dodávkách dvounápravových osobních vozů řady Ci s otevřenými plošinami pro ČSD a v roce 1926 se vyrobily služební vagóny pro Polsko (obr. 1).



V průběhu 30. let minulého století vagonka vyráběla osobní dvounápravové vozy řady Ce, přípojné vozy k motorovým vlakům Clm 4-6104 - 4-6115 a 4-6347 - 4-6350, CDlm 4-9552 - 4-9566 a 4-9578 - 4-9588 se služebním oddílem, CDFlm 4-9960 - 4-9980 určené též pro přepravu pošty, služební vozy řady Dsd 6-4516 - 6-4530, dále pak kotlové a chladiřenské vozy (obr. 2).<sup>17</sup>

V období druhé světové války se vagonka zabývala výrobou výsypníků Linke - Hofmann. Od druhé poloviny 40. let až do konce 50. let 20. století vyráběla například výsypníky

**Obr. 1.** Služební vagony pro Polsko z roku 1926 (foto SOkA Most).



**Obr. 2.** Dvounápravový osobní vůz Clm 4-6114, vyrobený ve 30. letech 20. století v českolipské vagonce (foto SOkA Most).

**Obr. 3.** Čtyřnápravový nákladní zavřený vůz řady Zsa (fotoarchiv firmy ALSTOM Czechia a. s., Česká Lípa).



řady Vsa, nákladní oplenové vozy řady Otdr, dvounápravové nákladní vozy zavřené řady Zsr (později známé pod označením Ztr) a služební vagóny řady Ds, dále dvounápravové oplenové vozy a dvounápravové nákladní vozy otevřené původní řady Vsr, pozdější Vtr. V 50. až 60. letech se zde vyráběly například hutní vozy (rudné vozy s brzdou nebo bez a korýtkové vozy), speciální vagóny (cisternové, nádobové, vážící nebo trakční vozy a vozy na přepravu sladu), úzkorozchodné dvounápravové vozy D/u (brzdící vozy), dvounápravové nákladní vozy otevřené řady Vtdr, dvounápravové nákladní vozy zavřené řady M, čtyřnápravové nákladní zavřené vozy řady Zsa, Zac, Zaz a výsypné vozy řady St a Stz. V roce 1967 byly vyrobeny dva prototypy železničních vagónů řady Sa (obr. 3).

Českolipská vagónka se v období 70. až 80. let 20. století zabývala výrobou dvounápravových železničních vagónů řady Utz (výroba od roku 1968 až do roku 1973) a čtyřnápravových nákladních zavřených vozů řady Zav a Za. Koncem 70. let se zde také vyráběl dvounápravový nákladní vůz řady Es/Vte. V 80. letech převažovala výroba dvounápravových nákladních vozů zavřených řady Gbgkks/Zts. V roce 1985 se vyrobilo přes sto vagonů řady Gbqs/Ztfc pro tehdejší Československou poštu a o dva roky později byl vyroben prototyp nízkostěnného dvounápravového vozu řady Ks (obr. 4).<sup>2]</sup>

Začátkem 90. let 20. století se ve vagónce vyráběly například výsypné dvounápravové nákladní vozy řady Tdns pro přepravu hromadných sypkých substrátů nebo nízkostěnné dvounápravové vozy řady Kns.<sup>3]</sup>

### Českolipské motorové vozy

Českolipská vagónka neboli „Severočeská“ v období první republiky vyráběla pouze dva typy motorových vozů řady M220.1 a M244.0 (dříve pod označením M224.0). Od roku 1926 do roku 1927 vyrobila pět čtyřnápravových motorových vozů řady M220.101 – 105 druhé a třetí třídy. Jednalo se o velké robustní motorové vozy, které jezdily po železničních tratích v severních a východních Čechách. Provoz těchto motorových vozů byl ukončen v průběhu 30. let minulého století.<sup>4]</sup>

Českolipská vagónka obdržela v roce 1930 objednávku od Frýdlantských okresních drah (FOD) na dva dvounápravové motorové vozy řady M224.001 a M224.002. Vagónka

1/ Losos, Ludvík – Lutrýn, Jan – Mahel, Ivo – Malkovský, Zdeněk: *Osobní vozy ČSD 1918–1939*, Praha: Nadatur, 2018, s. 82–85/171–180/197–202.

2/ 70 let - Vagónka Česká Lípa k. p. (1918–1988), 1988, s. 2–28.

3/ Internetový zdroj: *Parostroj: Tdns - výsypný dvounápravový vůz* [online]. 2021 [cit. 2021-09-01] a *Kns - nízkostěnný dvounápravový vůz* [online]. 2021 [cit. 2021-09-01].

4/ Šnábl, Radim: *Řada M 220.1 ze „Severočeské“*. Svět velké a malé železnice. Vydává Corona: Praha, ročník 2008, číslo 1, s. 2–15.



**Obr. 4.** Dvounápravový nákladní vůz řady Gbgkks/Zts z 80. let 20. století (fotoarchiv firmy ALSTOM Czechia a. s., Česká Lípa).



**Obr. 5.** Fotografie z předávání dvou dvounápravových motorových vozů M224.0 Frýdlantským okresním dráhám (FOD) (archiv Jaroslava Wagnera).

je FOD dodala v srpnu roku 1931. Poměrně brzy se ukázalo, že jsou tyto motorové vozy příliš těžké pro Frýdlantské okresní dráhy, a tak byly záhy vráceny českolipské vagónce. Na přelomu let 1931 a 1932 je zakoupily Československé dráhy (ČSD). Nejprve byly vozy zrekonstruovány tak, aby jejich maximální rychlost dosahovala 70 km/h. Do provozu je ČSD dodaly pod čísly M244.001 a M244.002. Od 15. února 1932 jezdily ve výtopně Veselí (dnes Veselí nad Lužnicí) – Mezimostí. Provoz těchto motorových vozů byl ukončen na počátku 50. let 20. století (obr. 5).<sup>5/</sup>

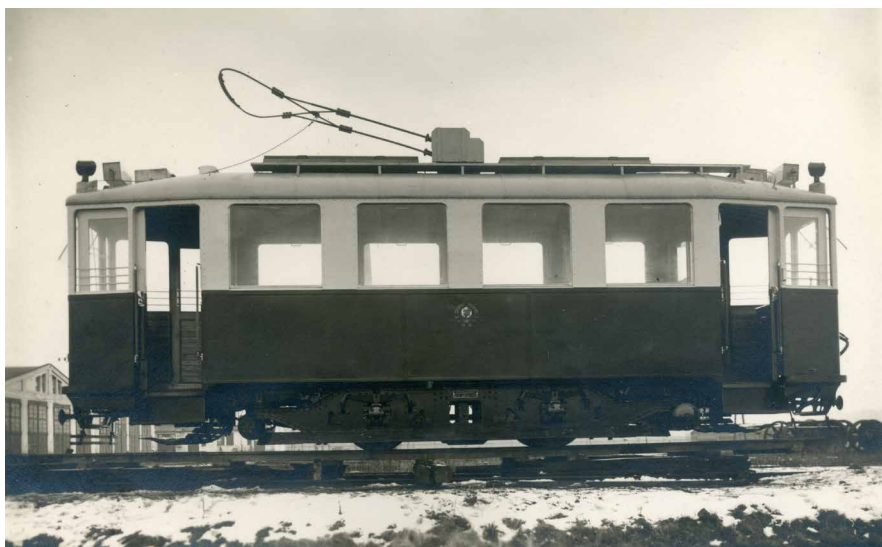
## Českolipské tramvaje

Začátek výroby tramvají v českolipské vagónce je datován do druhé poloviny 20. let 20. století. První tramvaje byly vyrobeny v roce 1926 a byly dopraveny do SSSR do Vladivostoku (obr. 6).<sup>6/</sup>

V letech 1928–1930 bylo zhotoveno dalších sedm tramvají pro Liberec s evidenčními čísly (dále ev. čísly) 12, 13, 32, 33, 34, 35 a 36, osazené elektrickou výzbrojí, kterou



**Obr. 6.** Dvounápravová tramvaj pro město Vladivostok, vyrobená v roce 1926 (foto archiv DPP).



dodala firma Siemens – Schuckert a firma AEG. Tramvaje byly doplněny lyrovými sběrači. Od druhé poloviny 30. let 20. století byly postupně lyrové sběrače vyměněny za pantografy.<sup>7/</sup>

V roce 1931 byly v České Lípě vyrobeny dvě tramvaje s ev. čísly 7 a 8 s pantografem, určené pro Mariánské Lázně. Jejich elektrickou výzbroj dodala firma Siemens – Schuckert. Tyto tramvaje jezdily až do roku 1952, kdy byl v Mariánských Lázních zrušen tramvajový provoz. Ještě v téže roce však byly tyto tramvaje předány do Teplic, kde dostaly nová ev. čísla, a to 49 a 50. V Teplicích jezdily až do roku 1959, následně byly odvezeny do Mostu a sloužily tam jako vlečné vozy s ev. čísly 16 a 22. Od roku 1961 až do roku 1965 jezdily v Jablonci nad Nisou pod ev. čísly 182 a 186.<sup>8/</sup>

V roce 1932 si objednaly tehdejší Jablonecké elektrické dráhy u českolipské vagónky dvě tramvaje. O rok později, tj. v roce 1933, jejich objednávku schválilo Ministerstvo dopravy. Již v roce 1936 byly tramvaje dodány do Jablonce nad Nisou pod ev. čísly 60 a 61 s elektrickou výzbrojí Brown, Boveri & Cie s pantografy. V roce 1955 dostaly tyto tramvaje nová ev. čísla, a to 110 a 111.<sup>9/</sup>

V roce 1940 byly vyrobeny čtyři tramvaje s ev. čísly 37–40 s pantografy určené pro město Liberec. Elektrickou výzbroj jim opět dodala firma Brown, Boveri & Cie.<sup>10/</sup>

Tramvaje vyrobené ve 20. až 40. letech minulého století byly vyřazeny dopravními podniky v průběhu 60. let 20. století.

V letech 1952 až 1953 se začínají ve velkém množství vyrábět tramvaje typu 6MT s elektrickou výzbrojí, na které se kromě českolipské vagónky podílely Bratislavské elektrické závody společně se Závody V. I. Lenina (později n. p. Škoda Plzeň). Tramvají tohoto typu bylo vyrobeno celkem šedesát kusů a jezdily v Jablonci nad Nisou, Liberci, Mostě a Litvínově, Teplicích, Ústí nad Labem a v Bratislavě.<sup>11/</sup>

V roce 1954 českolipská vagónka vyrobila osm tramvají (ev. č. 31–38) s elektrickou výzbrojí od ČKD Stalingrad – Praha s pantografem a čtyři vlečné vozy (ev. č. 144–147)

5/ Bek, Jindřich: Atlas lokomotiv 2. Elektrické a motorové trakce. Praha: Nadas, 1971, s. 35.

Crha, Ladislav – Fogl, Miroslav – Říha, Radim: 100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem. Praha: SAXI, 2002, s. 14–15.

6/ 40 let Vagónky Tatra v České Lípě, Česká Lípa: s. n., 1960, s. 4.

7/ Dvounápravové tramvaje v Liberci. Praha: Pavel Malkus, 2017, s. 27.

8/ Mazánek, Zdeněk – Dvorský, Petr – Roženský, Jan: Mariánskolázeňský motorový vůz ev. č. 7 z roku 1931. [Liberec]: Boveraclub, [2010], Atlas historie tramvajové dopravy, 7, s. 3.

9/ Tramvaje v Jablonci nad Nisou. Praha: Pavel Malkus, 2019, s. 21–22.

10/ Dvounápravové tramvaje v Liberci. Praha: Pavel Malkus, 2017, s. 30.

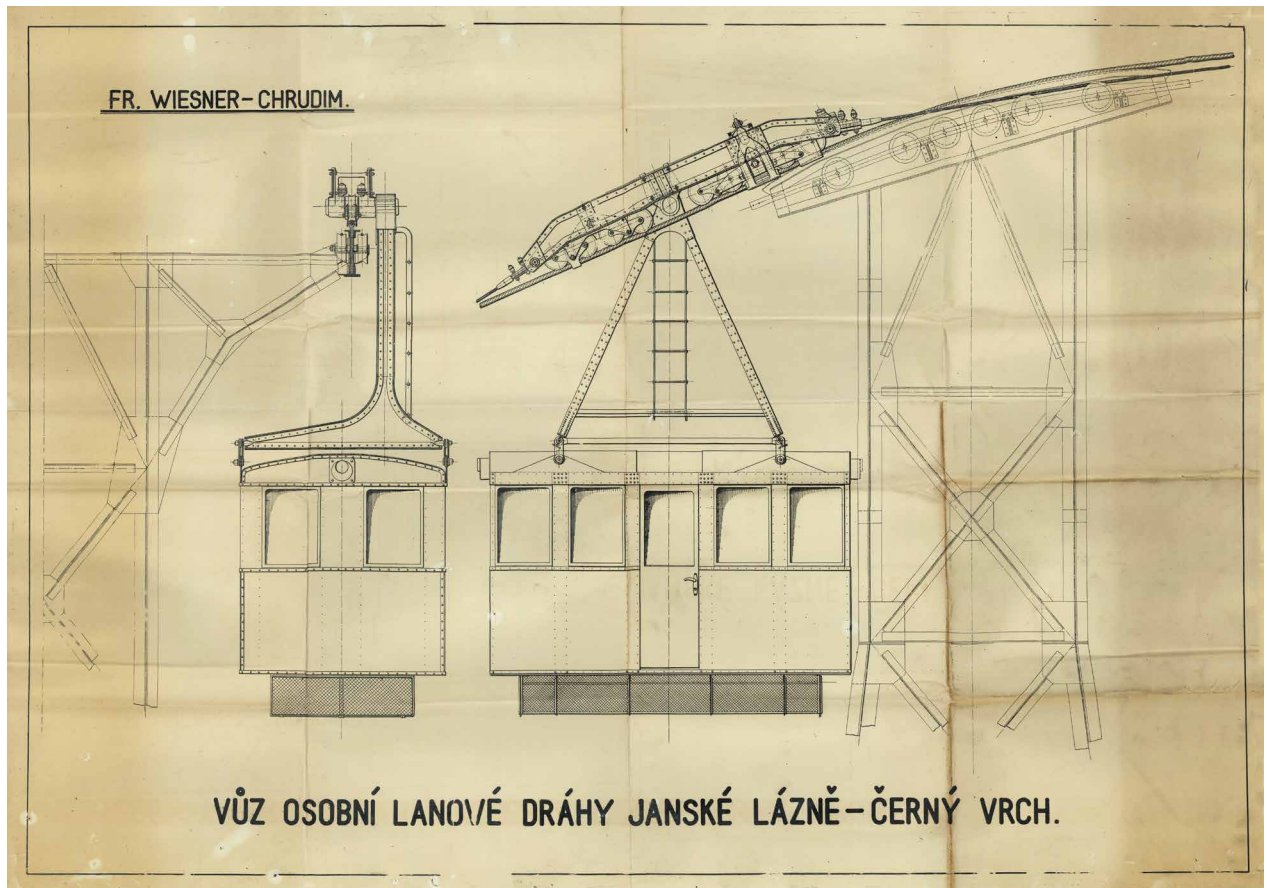
11/ Dvorský, Petr – Krebs, Tomáš – Roženský, Jan: Motorový vůz 6MT ev. č. 117 z roku 1953. [Liberec]: Boveraclub, [2010], Atlas historie tramvajové dopravy, 2, s. 3.



**Obr. 7.** Čtyřnápravová tramvaj č. 31, vyrobená v roce 1954. V současné době se nachází v Technickém muzeu v Brně (foto Technické muzeum v Brně).

pro ostravské úzkorozchodné tratě Ostrava – Karviná a Bohumín – Ostrava. Další dva vlečné vozy byly ve stejném období dodány pro slovenskou úzkorozchodnou trať Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice. Již v roce 1956 byl původní pantografový sběrač proudu nahrazen dvěma lyrami po vzoru starších tramvají. V tomto roce, tj. v roce 1956, dostaly tramvaje svá nová ev. čísla 431–438 a rovněž vlečné vozy změnilly svá ev. čísla

**Obr. 8.** Plán kabiny lanovky z Janských Lázní na Černou horu z roku 1928 (foto SOA v Hradci Králové, Archivní oddělení Hradec Králové).





**Obr. 9.** Torzo kabiny lanovky pro Ještěd, kterou vyrobila „Bohemka“ v roce 1933 (fotoarchiv Severočeského muzea v Liberci).

**Obr. 10.** Vůz č. 1 „třetí“ lanové dráhy na Petřín v 80. letech 20. století (foto archiv DPP).



12/ Losos, Ludvík: Atlas tramvají. Praha: Nadas, 1981, s. 191–192.

13/ Za prvopočátek vzniku firmy je považován rok 1856, kdy František Wiesner založil zprvu zámečnickou dílnu v Chrudimi, která se v průběhu let rozšiřovala. Postupně se zde stavěly nové provozovny. Kromě zámečnických prací se firma zaměřovala na výrobu čerpadel, zemědělské techniky a strojů pro lihovary a cukrovary. V době první světové války byla výroba rozšířena o různé druhy vah.. Po vzniku Československa vyráběla firma Wiesner například parní kotle, ocelové mosty pro železnici a transportní zařízení určené pro lanové dráhy pro osobní a nákladní přepravu, kdy proto spolupracovala s českolipskou vagónkou. Za druhé světové války se výroba přeorientovala na válečnou výrobu, lisovaly se a opracovávaly se zde dělostřelecké granáty. V roce 1945 byla firma znárodněna a od roku 1946 byl vytvořen národní podnik, který nesl název Transporta, závody na výrobu dopravních zařízení. Transporta se zaměřila na výrobu kabelových jeřábů, dopravníků, nákladních a osobních lanových drah, lyžařských vleků, podvalníků, vysokozdvíhových vozíků, výtahů nebo eskalátorů. Od roku 1992 se stala Transporta akciovou společností a fungovala až do svého zániku, a to do roku 2000.



na 494–497.<sup>12/</sup> Tramvaje a vlečné vozy vyrobené v 50. letech 20. století byly vyřazeny z provozu v průběhu 60. až 70. let minulého století (obr. 7).

### Výroba kabin a podvozků lanovek v českolipské vagónce

Od druhé poloviny 20. let 20. století se začíná v českolipské vagónce s výrobou kabin (vozových skříní) určených pro visuté lanovky v Krkonoších a na Ještěd. Strojní části a ocelové konstrukce lanových drah stavěla a projekty lanovek vypracovala chrudimská firma František Wiesner.<sup>13/</sup>

První dvě kabiny byly vyrobeny v českolipském závodě v roce 1928 pro lanovku z Janských Lázní na Černou horu v Krkonoších. Kabina měla 30 míst pro cestující a jednoho průvodčího. Tyto kabiny byly v provozu až do roku 1954. Se stavbou lanovky se začalo na podzim roku 1927 a zprovozněna byla již koncem října roku 1928. Brněnská pobočka firmy Wayss a Freytag, která měla své sídlo ve Frankfurtu nad Mohanem, zajišťovala



**Obr. 11.** Fotografie autobusu značky Fross-Büssing určeného pro město Liberec (20. léta minulého století). (foto SOkA Most).



**Obr. 12.** Autobus značky Tatra 24/58, vyráběný v českolipském závodě ve 30. letech minulého století pro okružní jízdy po Praze (foto archiv DPP).

stavební práce. Lanovka fungovala až do roku 1980, kdy došlo k jejímu zrušení. Byla nahrazena novou lanovkou, která je v provozu dodnes (obr. 8).<sup>14/</sup>

V roce 1933 byly postaveny v České Lípě dvě kabiny pro visutou lanovku z Horního Hanychova na Ještěd, vyřazeny byly v první polovině 70. let minulého století. Kabina měla 30 míst pro cestující a jednoho průvodčího. Stavební práce na lanovce byly zahájeny v červnu roku 1932 a provoz na ní byl zahájen v červnu roku 1933 (obr. 9).<sup>15/</sup>

V roce 1985 dodala českolipská vagónka dva podvozky<sup>16/</sup> pro pražskou pozemní lanovou dráhu na Petřín. Skříňovou část vyrobila Vagónka Studénka. Vůz lanové dráhy má 25 míst k sezení a 75 míst ke stání (obr. 10).<sup>17/</sup>



**Obr. 13.** Reklamní automobil, určený pro firmu Perola. Jedná se o Tatra 43/52 (foto Zemský archiv v Opavě).



14/ SOA v Hradci Králové, Archivní oddělení Hradec Králové. Fond: František Wiesner, Chrudim 1869–1950.

15/ Vursta, Pavel. Osobní lanové dráhy v Libereckém kraji. Liberec: Liberecký kraj - odbor dopravy, 2013, s.

16/ Podvozky byly kompletovány s využitím některých dílů předchozí lanovky z roku 1932 (zcela určitě systém nouzové brzdy podle patentu Pöhlig, ale také dvojkolís s ložisky, pružnice a další díly).

17/ Fojtík, Pavel - Linert, Stanislav - Mahel, Ivo: Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy. Vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy: Praha, 2005, s. 277.

18/ Archiv Technického muzea Tatra v Kopřivnici, fond: Výkresy. Soubor výkresů karosárny Bohemia.

19/ Fojtík, Pavel - Linert, Stanislav - Liška, Zdeněk - Mara, Robert: Encyklopedie pražské MHD, 2. díl - Katalog vozidel, 3. svazek - Autobusy. Vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy: Praha, 2015, s. 56.

Šuman-Hreblay, Marián. Autobusy: české a slovenské autobusy, trolejbusy a minibusy od r. 1900 do současnosti. 2. vydání. Přeložil Petr Valdhans. Brno: CPress, 2018, s. 166–167.

20/ Archiv Technického muzea Tatra v Kopřivnici, fond: Výkresy. Soubor výkresů karosárny Bohemia.

## Výroba autobusových karosérií v českolipské vagónce

Výroba karosérií autobusů podle dochovaných archivních dokumentů sahá až do druhé poloviny 20. let 20. století, kdy se v České Lípě vyráběly karosérie autobusů značky Fross-Büssing určené pro Liberec (obr. 11).

Od 30. let se v českolipské vagónce začíná s výrobou karosérií na dvounápravové a třínápravové velké (autokary) a střední autobusy značky Tatra. Podvozky a motory se vyráběly v Kopřivnici.<sup>18/</sup>

V roce 1936 vagónka vyrobila karosérie autobusu typu Tatra 24/58 pro město Olomouc a dva luxusní autobusy stejného typu pro pražskou cestovní kancelář Lido.

Následně zde byly v letech 1937 a 1938 vyrobeny dva autobusy Tatra 24/58 pro Prahu (obr. 12). V tomto období byly také zhotoveny autobusy typu Tatra 24/91 a 27/64 pro Československé státní dráhy – ČSD (od roku 1927 až do roku 1939 provozovaly státní autobusovou přepravu) a pro Ostravu autobus Tatra 27 A nazývaný „Želva“.<sup>19/</sup>

## Výroba automobilových karosérií v českolipské vagónce

Zatímco s výrobou autobusových karosérií započala vagónka již ve 20. letech, automobilové karosérie se značkou „Bohemia“ byly vyráběny až od 30. let.

Byly to například karosérie kropicího vozu Tatra 22 pro město Košice, pravděpodobně dvou reklamních automobilů typu Tatra 43/52 (obr. 13), popelářského vozu a cisterny typu Tatra 27, dále pak sanitního automobilu Tatra 54/30, Tatra 52 nebo hasičského vozu Tatra 43. Dalším vyráběným produktem byly karosérie osobních automobilů,



**Obr. 14.** Dvumístní roadster Tatra 75, vyrobený v českolipské vagónce v roce 1935 (foto Veteran Arena v Olomouci).

například pro Tatru 57 známou pod přezdívkou „Hadimrška“ (automobil získal přezdívku díky filmu s Vlastou Burianem z roku 1931 „To neznáte Hadimršku“) nebo pro Tatru 75 v provedení kabriolet, roadster, limuzína a dodávka (obr. 14).<sup>20/</sup>

Karosované automobily z České Lípy se prezentovaly v období první republiky na automobilových výstavách v Praze a na automobilových soutěžích, např. v Lázních Luhačovice, Poděbradech nebo Piešťanech na Slovensku.

## Nejstarší provozuschopné železniční vagóny Ds z českolipské vagónky

Služební vozy, někdy též zvané hytláky, byly nezbytnou součástí nákladních a osobních vlaků a sloužily jako útočiště pro vlakvedoucího, návestníka a případně další příslušníky vlakové čety. V České Lípě byly vozy tohoto typu hojně vyráběny po druhé světové válce ve dvou sériích, přičemž druhá série postupně nahradila tehdejší staré stále ještě využívané služební vozy, z nichž některé byly zkonstruovány ještě na konci 19. století. Služební vozy Ds byly v České Lípě zhotoveny ve dvou sériích v letech 1948–1950 a 1955–1957. Právě v této těžké poválečné době se ukázal nedostatek služebních vozů pro nákladní a osobní vlaky a bylo potřeba vozový park co nejrychleji doplnit. Konstrukce poválečných služebních vozů Ds proto vycházela z již vyráběných dvounápravových otevřených vozů Vtr (uhláků) a zavřených vozů Ztr, byla však mírně poupravena.<sup>21/</sup>

Vozy Ds byly určeny zejména pro nákladní vlaky. Sestávaly se z oddílu vlakvedoucího, úborny (WC) a zavazadlového prostoru. V každé bočnici měly jedny posuvné dveře. Oddíl vlakvedoucího (neboli služební oddíl) byl vybaven dvěma stoly bez zásuvek s dvěma židlemi, několika policemi, věšákem a skříní na oděv, světlem nad stolem a držákem na nouzovou svítilnu, a také sklopným popelníčkem. Chybět nesměl ani hasicí přístroj, jenž byl umístěn na příčce mezi služebním oddílem a toaletou.<sup>22/</sup>

Vozy byly původně vytápěny párou, od 60. let se však vzhledem k rozšíření motorových a elektrických lokomotiv ukázala potřeba řešit vytápění vozů jiným způsobem. Jedno ze dvou pracovišť vlakvedoucího poté bylo zrušeno a na jeho místo byla vestavěna

21/ Losos, Ludvík – Lutrýn, Jan – Mahel, Ivo – Malkovský, Zdeněk: *Osobní vozy ČSD II. 1939–1992*, Praha: Nadatur, 2019, s. 284–286.

22/ *Vlastivědné muzeum a galerie v České Lípě. Fond: Vagónka Česká Lípa. ND 12307 – prospekty: Dvounápravový služební vůz Ds.*

23/ *Informace poskytl pan Ivo Mahel.*



**Obr. 15.** Služební vůz řady Ds vyrobený v českolipské vagónce, zachycený na nádraží Praha – Braník v roce 1994 (foto Ivo Mahel).

kamna na pevné palivo. Kromě toho zaznamenal změnu v průběhu času ještě i zavazadlový prostor vozu, který se v současnosti již nepoužívá a okna v něm jsou obvykle z praktických důvodů zalepena. Zachována jsou pouze vyhlídková okna v prostoru vlakvedoucího a toalety.

Označení vozu Ds vycházelo ze systému užívaného v ČSSR do roku 1983. První velké písmeno v označení „D“ znamenalo služební vůz, druhé malé písmeno „s“ odpovídalo nejvyšší dovolené rychlosti u dvounápravových vozů – v tomto případě činila 80 km/h. Tento národní systém byl v roce 1983 nahrazen jednotným mezinárodním systémem, kde se navíc začal klást důraz na zaznamenání přítomnosti (již výše zmíněných) kamen. Nové označení vozu potom bylo Daa-k, kde „D“ znamenalo služební vůz, dvojice písmen „aa“ dvounápravový vůz a „k“ za pomlčkou vytápění kamny. Po roce 2001 byl systém značení vozů opět lehce pozměněn, a tak se v současné době pro dvounápravový vůz používá již jen jedno písmeno „a“ namísto dvou (obr. 15).

Některé z poválečných vozů typu Ds jsou dodnes často využívány v běžném provozu a řadí se mezi nejstarší provozuschopné vozy z produkce vagonky. Jejich počet v posledních letech však značně poklesl.<sup>23/</sup>



## PRAMENY

- Archiv firmy ALSTOM Czechia a.s., Česká Lípa  
 Státní okresní archiv (SOkA) v Mostě  
 Fond: Bohemia, vozovka a strojárna, s. r. o., Česká Lípa  
 Státní oblastní archiv (SOA) v Hradci Králové, Archivní oddělení Hradec Králové  
 Fond: František Wiesner, Chrudim 1869-1950  
 Technické muzeum Tatra v Kopřivnici  
 Fond: Výkresy. Soubor výkresů karosárny Bohemia  
 Vlastivědné muzeum a galerie v České Lípě  
 Fond: Vagónka Česká Lípa. ND 12306 – fotografie a ND 12307 – prospekty.  
 Zemský archiv v Opavě  
 Fond: Sběrka fotodesek Tatra, kombinát Kopřivnice

## LITERATURA

- 40 let Vagónky Tatra v České Lípě, Česká Lípa: s. n., 1960.  
 50 let Vagónky Tatra Česká Lípa (1918–1968), Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968.  
 70 let - Vagónka Česká Lípa k. p. (1918–1988), 1988.  
 Bek, Jindřich: Atlas lokomotiv 2. Elektrické a motorové trakce. Praha: Nadas, 1971, 121 s.  
 Crha, Ladislav – Fogl, Miroslav – Říha, Radim: 100 let trati Frýdlant v Čechách - Jindřichovice pod Smrkem. Praha: SAXI, 2002, 64 s.  
 Dvorský, Petr - Krebs, Tomáš – Roženský, Jan: Motorový vůz 6MT ev. č. 117 z roku 1953. [Liberec]: Boveraclub, [2010], 11 s. Atlas historie tramvajové dopravy, 2.  
 Dvounápravové tramvaje v Liberci. Praha: Pavel Malkus, 2017, 62 s.  
 Fojtík, Pavel - Linert, Stanislav – Mahel, Ivo: Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy. Vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy: Praha, 2005, 372 s.  
 Fojtík, Pavel - Linert, Stanislav – Liška, Zdeněk – Mara, Robert: Encyklopedie pražské MHD, 2. díl - Katalog vozidel, 3. svazek – Autobusy. Vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy: Praha, 2015, 340 s.  
 Losos, Ludvík – Lutrýn, Jan – Mahel, Ivo – Malkovský, Zdeněk: Osobní vozy ČSD 1918–1939, Praha: Nadatur, 2018, 344 s.  
 Losos, Ludvík – Lutrýn, Jan – Mahel, Ivo – Malkovský, Zdeněk: Osobní vozy ČSD II. 1939–1992, Praha: Nadatur, 2019, 364 s.  
 Losos, Ludvík: Atlas tramvají. Praha: Nadas, 1981, 397 s.  
 Mazánek, Zdeněk – Dvorský, Petr – Roženský, Jan: Motorový vůz „Bohemia“ ev. č. 36 z roku 1930. [Liberec]: Boveraclub, [2010], 11 s. Atlas historie tramvajové dopravy, 5.  
 Mazánek, Zdeněk – Dvorský, Petr – Roženský, Jan: Mariánskolázeňský motorový vůz ev. č. 7 z roku 1931. [Liberec]: Boveraclub, [2010], 11 s. Atlas historie tramvajové dopravy, 7.  
 Tramvaje v Jablonci nad Nisou. Praha: Pavel Malkus, 2019, 63 s.  
 Šuman-Hreblay, Marián. Autobusy: české a slovenské autobusy, trolejbusy a minibusy od r. 1900 do současnosti. 2. vydání. Přeložil Petr Valdhans. Brno: CPRESS, 2018, 240 s.  
 Šnábl, Radim: Řada M 220.1 ze „Severočeské“. Svět velké a malé železnice. Vydává Corona: Praha, ročník 2008, číslo 1, str. 2–15.  
 Tuček, Jan. Sanitky v Československu a Česku 1918-2018. Praha: Grada Publishing, 2019, 311 s.  
 Vursta, Pavel. Osobní lanové dráhy v Libereckém kraji. Liberec: Liberecký kraj - odbor dopravy, 2013, 30 s.

## INTERNETOVÉ ZDROJE

- Parostroj: Kns - nízkokostěnný dvounápravový vůz [online]. 2021 [cit. 2021-09-01]. Dostupné z: <https://www.parostroj.net/katalog/nv/formular.php3?ind=25>.  
 Parostroj: Tdns - výsypný dvounápravový vůz [online]. 2021 [cit. 2021-09-01]. Dostupné z: <https://www.parostroj.net/katalog/nv/formular.php3?ind=63>.

## RESUMÉ

### Produktion von Verkehrsmitteln in der Waggonfabrik Česká Lípa

Marek Hofman – Jana Kačerová

Dieser Artikel befasst sich mit der Waggonfabrik in Česká Lípa von den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts bis zum Jahr 1996. Die Autoren knüpfen damit an einen Artikel in der vorherigen Ausgabe des Sammelbandes *Bezděz 2021* an, der sich auf die Geschichte und Entwicklung dieser Fabrik aus Česká Lípa konzentrierte.

Die in der zweiten Hälfte des Jahres 1918 gegründete Waggonfabrik in Česká Lípa produzierte seit den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts Eisenbahnwaggons verschiedener Typen für das In- und Ausland, Triebwagen der Reihe M220.1 und M244.0 sowie Straßenbahnen für verschiedene tschechische und slowakische Städte. Außerdem beteiligte sich die Waggonfabrik von den zwanziger bis dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts an der Produktion von Kabinen für die Seilbahnen zum Berg Černá hora im Riesengebirge und zum Ještěd. 1985 lieferte sie zwei Fahrgestelle für die Standseilbahn zum Prager Petřín. Der letzte Produktionszweig, mit dem sich der Artikel befasst, ist die Fertigung von Fahrgestellen für Autos und Busse in den zwanziger und dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Der abschließende Teil des Artikels widmet sich detaillierter den bis heute betriebsfähigen Wagen des Typs Ds aus der Nachkriegsproduktion der Waggonfabrik.

Der Artikel beruht auf Archivquellen aus dem Heimatmuseum und Galerie in Česká Lípa, dem staatlichen Kreisarchiv in Most, dem staatlichen Regionalarchiv in Hradec Králové – Archivabteilung Hradec Králové, dem Landesarchiv in Opava, dem Technikmuseum von Tatra Kopřivnice und Fachliteratur. Wertvolle Informationen lieferten auch Fachleute der Eisenbahn und großer Dank gehört besonders Herrn Ing. Ivo Mahel.

## ABBILDUNGEN

Abb. 1. Dienstwagen für Polen von 1926 (Foto SOKA Most).

Abb. 2. Zweiachsiger Personenwagen CIm 4-6114, produziert in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts in der Waggonfabrik von Česká Lípa (Foto SOKA Most).

Abb. 3. Vierachsiger geschlossener Güterwagen der Reihe Zsa (Fotoarchiv der Firma Alstom in Česká Lípa).

Abb. 4. Zweiachsiger Güterwagen der Reihe Gbgkks/Zts aus den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts (Fotoarchiv der Firma Alstom in Česká Lípa).

Abb. 5. Fotografie der Übergabe zweier zweiachsiger Triebwagen M224.0 an die Friedländer Kreisbahn (FOD) (Archiv Jaroslav Wagner).

Abb. 6. Zweiachsige Straßenbahn für die Stadt Wladiwostok, produziert 1926 (Foto Archiv DPP).

Abb. 7. Vierachsige Straßenbahn Nr. 31, produziert 1954. Gegenwärtig im Technikmuseum Brno (Foto Technikmuseum Brno).

Abb. 8. Zeichnung der Kabine der Seilbahn von Janské Lázně zum Berg Černá hora aus dem Jahr 1928 (Foto SOA in Hradec Králové, Archivabteilung Hradec Králové).

Abb. 9. Torso der Kabine der Seilbahn auf den Ještěd, produziert 1933 durch „Bohemka“ (Fotoarchiv Nordböhmisches Museum Liberec).

Abb. 10. Wagen Nr. 1 der „dritten“ Seilbahn auf den Petřín in den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts (Foto Archiv DPP).

Abb. 11. Fotografie Autobus Marke Fross-Büssing, bestimmt für die Stadt Liberec (zwanzigere Jahre des letzten Jahrhunderts). (Foto SOKA Most).

Abb. 12. Autobus der Marke Tatra 24/58, in der Waggonfabrik für Rundfahrten durch Prag produziert in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts (Foto Archiv DPP).

Abb. 13. Werbeauto, bestimmt für die Firma Perola. Es ist ein Tatra 43/52 (Foto Landesarchiv Opava).

Abb. 14. Zweisitziger Roadster Tatra 75, produziert in der Waggonfabrik 1935 (Foto Veteran Arena Olomouc).

Abb. 15. Dienstwagen der Reihe Ds, produziert in der Waggonfabrik Česká Lípa, aufgenommen auf dem Bahnhof Praha – Braník 1994 (Foto Ivo Mahel).

Übersetzt von Petra Sochová