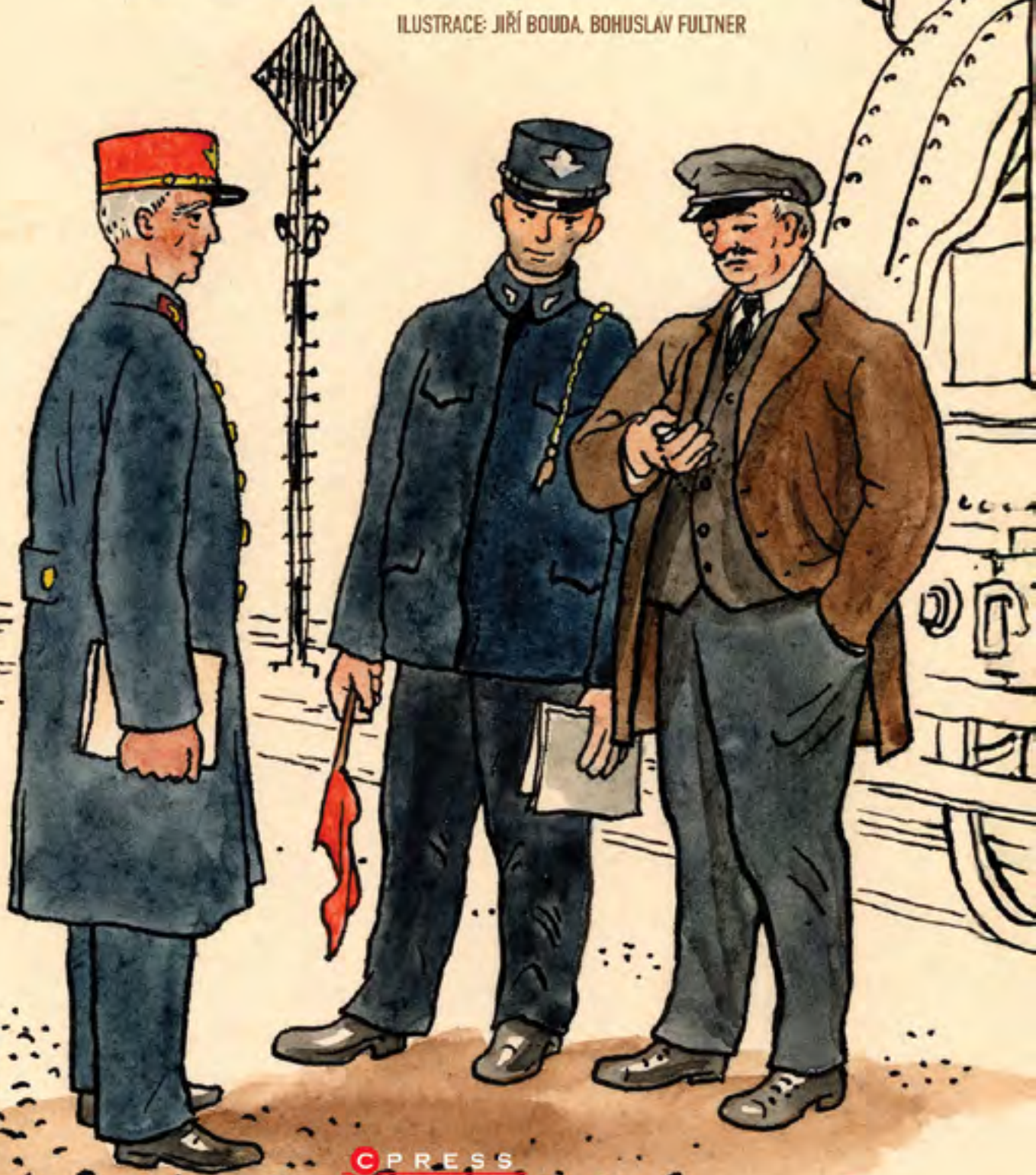


JOSEF SCHRÖTTER

# ŽELEZNICE A ŽELEZNIČÁŘI

ILUSTRACE: JIŘÍ BOUDA, BOHUSLAV FULTNER



# Železnice a železničáři

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.cpress.cz](http://www.cpress.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



**Josef Schrötter**  
**Železnice a železničáři – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

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

**ALBATROS**  **MEDIA**

# ŽELEZNICE A ŽELEZNIČÁŘI

Josef Schrötter

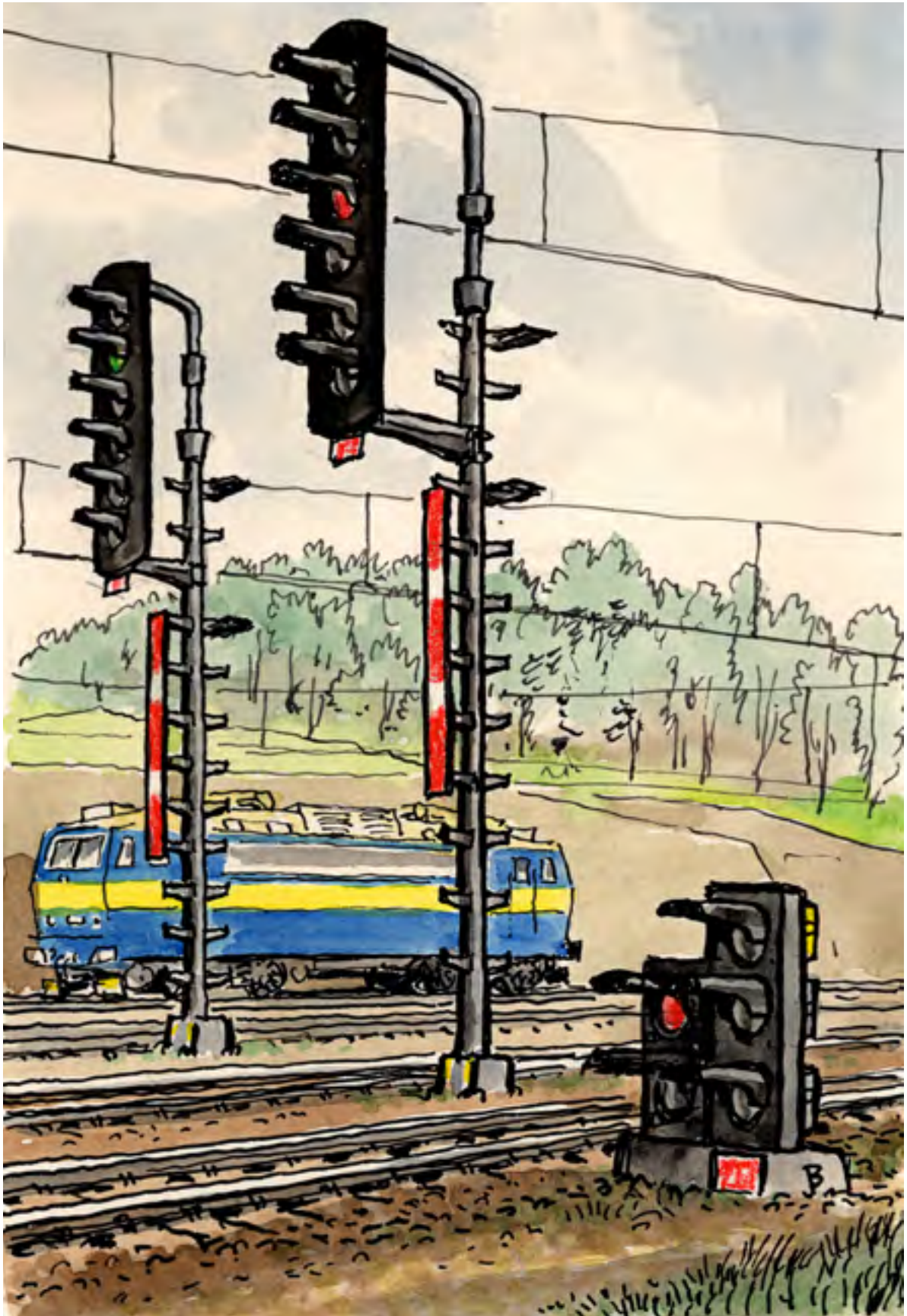
Ilustrace Jiří Bouda & Bohuslav Fultner





# Obsah

<u>Slovo autora</u>	<u>9</u>	<u>Železničáři</u>	<u>72</u>
		Výpravčí	72
<u>Historie kolejnic, kolejí, točnic a výhybek</u>	<u>11</u>	Výhybkář	73
Kolejnice	12	Signalista	75
Kolej	15	Hradlař	75
Točny	16	Mazač výměn	76
Výhybky	18	Traťový pochůzkář	76
		Strojvedoucí	76
<u>Začalo to koněspřežkami</u>	<u>20</u>	<u>Velká éra parních lokomotiv</u>	<u>78</u>
České Budějovice – Linec – Gmunden	22		
<b>Lánská koněspřežka</b>	25	<u>Příchod motorových lokomotiv a vozů</u>	<u>97</u>
Bratislava–Trnava–Sereď	26		
<u>Stavba trati a železniční stavby</u>	<u>27</u>	<u>Pod měděnou pavučinou</u>	<u>115</u>
Železniční trať	30		
<u>Naše první železná dráha</u>	<u>33</u>	<u>Železniční vozy osobní dopravy</u>	<u>122</u>
Železniční svršek	34	<u>Vlaky nové generace</u>	<u>128</u>
Lokomotivy	35	Vysokorychlostní vlaky	128
Osobní vozy	37		
Stanice	38	<u>Různé pohledy na nádraží</u>	<u>135</u>
Výtopny	39		
Řízení a zabezpečení dopravy	40	<u>Závěr</u>	<u>151</u>
<u>A jak to bylo dál</u>	<u>45</u>		
<u>Z Prahy na sever – Karlínský viadukt</u>	<u>47</u>	<u>Bibliografie</u>	<u>151</u>
<u>Železniční tratě – důležité spojnice mezi městy a vesnicemi</u>	<u>54</u>		
Elektrizace tratí	70		



*V roce 2025 to je již 10 let,*

*co nás akademický malíř Jiří Bouda opustil.*

*Jiří Bouda byl naším největším a nejpoblárnějším malířem železnice.*

*Byli jsme přátelé a touto knihou chci*

*uctít jeho památku.*

*Ing. Josef Schrötter*

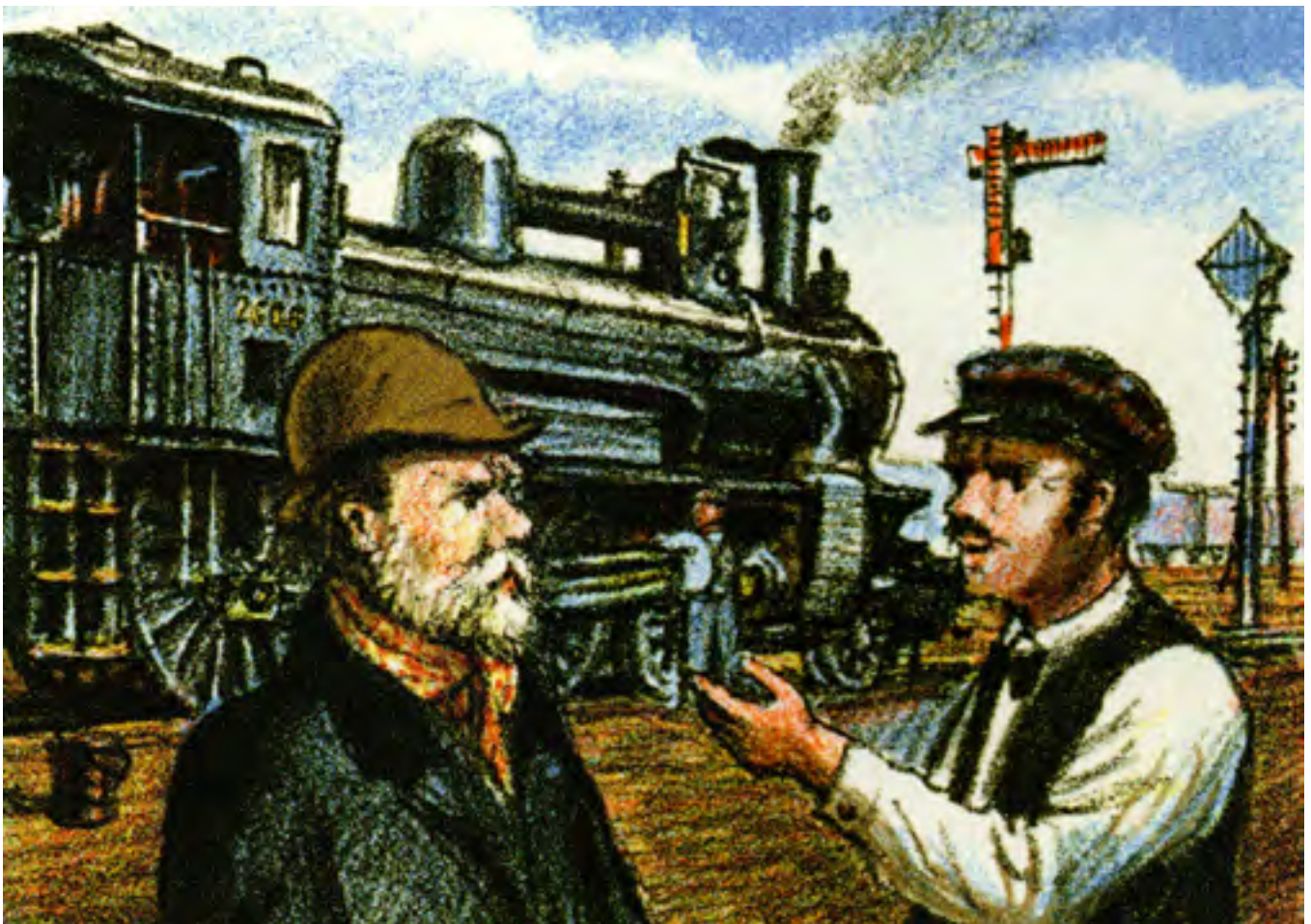


# Slovo autora

Lokomotivy odjakživa lákaly nejen malé, ale i velké „kluky“. Lokomotivy a obzvláště parní lokomotivy a jejich vlaky vždy přitahovaly velkou pozornost. Máme před nimi velký respekt, je to obrovská síla a velká technika. Lokomotivy a železnici velice miloval hudební skladatel Antonín Dvořák (1841–1904). Železnici poprvé uviděl jako malý chlapec v Nelahozevsi, tam se totiž v letech 1845–1851 stavěla trať z Prahy do Lovosic. Tento úsek byl součástí výstavby železniční tratě z Prahy do Drážďan, která byla slavnostně otevřena 6. dubna 1851. Bylo to první mezistátní železniční spojení v českých zemích. Samozřejmě, že mezi diváky, kteří sledovali slavnostní vlak, jenž projížděl Nelahozevsi, nechyběl ani malý Antonín Dvořák. V pozdějším věku, když bydlel v Praze, jeho pravidelné ranní procházky mířily na nádraží císaře Františka Josefa, což je dnešní hlavní nádraží. Osobně se znal s celou řadou strojvůdců. Oni mu vysvětlovali, jak lokomotiva funguje, a Dvořák jim dával otázky z oblasti technické konstrukce a fungování lokomotiv. Jednou Dvořák v nadšení prohlásil: „Všechny svoje symfonie bych za to dal, kdybych byl vynášel lokomotivu!“

Nejeden kluk chtěl být strojvůdcem. Vzpomínám si, když jsem jako kluk stál vedle parní lokomotivy, ze které sálalo teplo, a byla cítit vůně páry. Rád jsem se díval, když vlak jel krajinou a za parní lokomotivou zůstávala zvláštní oblaka dýmu. Také jsem s oblibou sedával na nádraží na lavičce a sledoval, jak topič s olejnicí a hadrem ošetřuje lokomotivu. Bylo to, jako by se s ní mazlil. A její břicho na slunci svítilo, jako by byla nová. Když pak přišla éra motorových lokomotiv, pomocník strojvedoucího již nešetil lokomotivu a neběhal s olejnicí. To mi chybělo. Když motorové lokomotivy stály, jejich píсты „bublaly“. Byla to taková zvláštní hudba. Po ukončení provozu parní trakce postupně z nádraží mizely vodní jeřáby a popelové jámy. V lokomotivních depech stály odstavené parní mašiny, byly jako mrtvé – určené k likvidaci. Byl to smutný pohled. Člověk nevěděl, zda je to vítězství, nebo prohra. Dalo by se to přirovnat k tomu, když v zemědělství traktory nahrazovaly koně. Ano, tak to bylo.

Když jsem poprvé uviděl elektrickou lokomotivu, měl jsem zvláštní pocit. Bylo to také tím, že jsem se poprvé dostal na elektrifikovanou



Antonín Dvořák rozmlouvá se strojvedoucím

Jiří Bouda

trať. „Měděná pavučina“ proplétala celé nádraží a mířila na trať. Z ní lokomotivy odebíraly elektřinu a já se dozvěděl, že se to jmenuje „trakční vedení“ nebo také „trolej“. Pavučina měla zcela zvláštní průběh, bylo to úplně jiné než elektrické rozvody ve městech a na vesnicích. Sběrač na lokomotivě klouzal po pavučině a lokomotiva díky tomu jela. Při jízdě vlaku se občas na troleji zablýsklo. Tyto elektrické lokomotivy měly zvláštní tichý zvuk. V zimě, když napadl sníh, je nebylo skoro slyšet.

Když došlo k renesanci železnice a k obnově vozového parku a vlastně místo lokomotiv začaly jezdit motorové nebo elektrické jednotky, bylo to něco zcela jiného. V těchto vlacích bylo čisto, byly zde pohodlné sedačky a jiné vymoženosti. Řada železničních správ jak v Evropě, tak v Americe nebo v Japonsku začala budovat vysokorychlostní tratě, kde se jezdilo opravdu rychle. Každý milovník železnice se chtěl takovým vlakem projet, řadě z nás se to i povedlo. Vývoj šel ovšem dál a novou cestu si razily vlaky bez kol. Mají obrovskou rychlost, jsou

to vlastně „létající vlaky“. Samozřejmě, že nelétají do oblak jako letadla, ale vznášejí se několik centimetrů nad vodící drahou a mají svoji zvláštní trať. Je zde velmi silné magnetické pole, a proto mi vrtá hlavou, zda to nebude cestujícím nějakým způsobem poškozovat zdraví.

Když ještě byly naše dráhy unitární železnicí, byli železničáři jedna velká rodina. Železniční zaměstnanci měli skoro od počátku železné dráhy uniformy, na které byli pyšní. Také u nich fungovaly hodnosti, byla to taková „modrá armáda“. A i o tom bude tato kniha. Tak jako byl Antonín Dvořák velký hudební skladatel, tak akademický malíř Jiří Bouda byl velký malíř železnice. V roce 2025 uplyne 10 let, kdy nás opustil. Bohuslav Fultner je bývalý železničář, který sloužil jako signalista na stavědle v železniční stanici Žatec. Jiřího Boudu velice obdivoval a také se specializoval na obrázky se železniční tematikou. Oba dva byli signalisté. Děkuji akademickému malíři Martinu Boudovi za souhlas s použitím obrázků jeho otce a Bohuslavu Fultnerovi za poskytnutí jeho obrázků.

Ing. Josef Schrötter



# Historie kolejnic, kolejí, točnic a výhybek

Staří Egypťané potřebovali přepravit ke svým mohutným stavbám těžké kamenné kvádry, proto vydláždili cesty k nim hladkými plochými kameny. Vynález kola byl vlastně prvopočátkem dopravy. Předtím se používala různá vozidla se sanicemi, kolo tak podstatně snížilo třecí odpor. Římané vylepšili kamennou cestu dvěma rovnoběžnými rýhami, ve kterých se kola pohybovala. Byl to vlastně určitý druh koleje. Ve starém Řecku byly k významným chrámům a svatyním budovány koleje pro jízdu kočárů z kamenných kvádrů. Časem se zjistilo, že pro dosažení větší účinnosti je třeba, aby jízdní dráha byla pevná. Proto lidé od počátku vyrovnávali a zpevňovali terén pro cesty, po kterých přepravovali náklady.



*Koleje ve starém Římě*

*Jiří Bouda*

Zdá se, že nejstarší použití železniční trati bylo spojeno s těžbou v Německu ve 12. století. Důlní chodby byly obvykle mokré a bahnité a přesunout po nich množství rudy bylo extrémně obtížné. Zlepšení bylo dosaženo položením dřevěných prken, takže vozíky na kolech mohly být taženy lidskou silou. V 16. století byla potíž udržet vůz v přímém chodu vyřešena tím, že do mezery mezi prkny zapadl kolík. Významný německý učenec, autor po stovky let užívané hornické příručky Georg Agricola (1494–1555) popisuje vozíky ve tvaru krabice, nazývané „psi“, které byly zhruba o polovinu větší než trakař a opatřené tupým svislým čepem a dřevěnými válečky běžícími na železných nápravách.



*Vozíky v německých dolech*

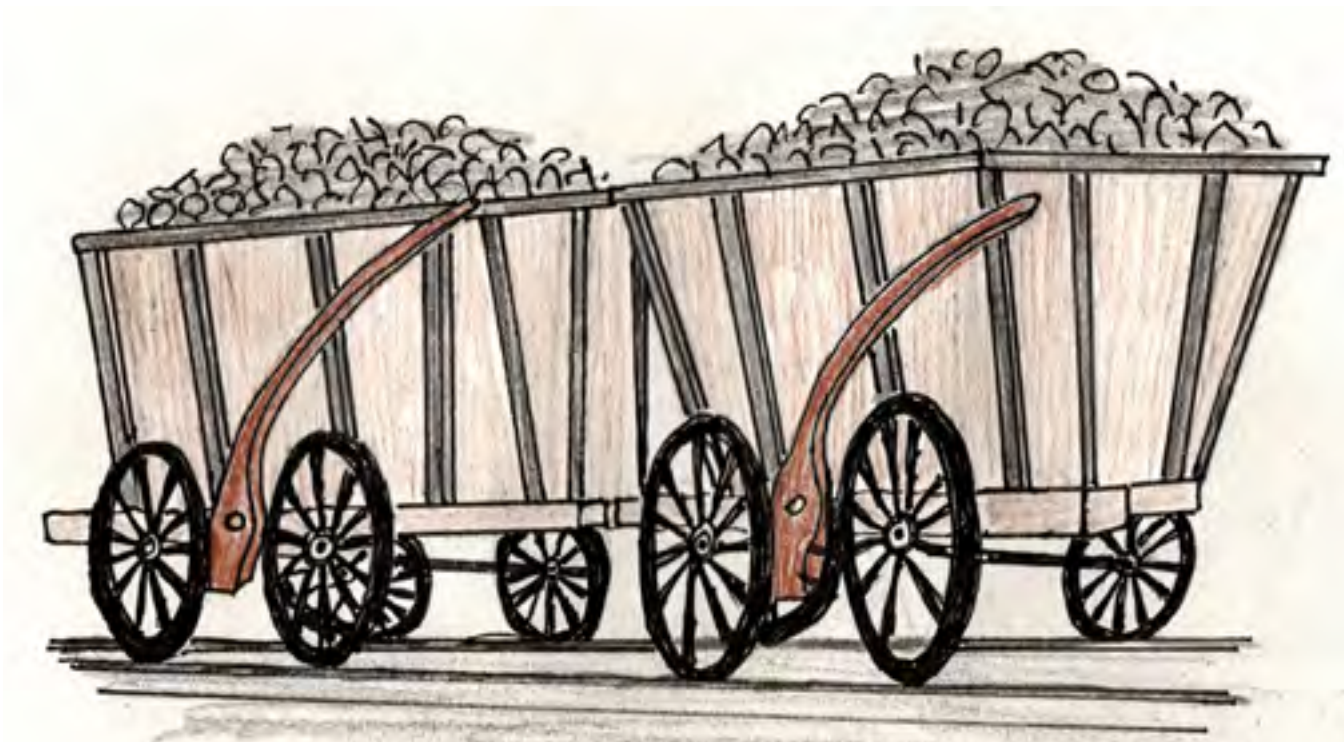
*Bohuslav Fultner*

Později se v dolech začaly používat kolejnice z dřevěných trámů nad úrovní terénu. To samozřejmě podstatně snížilo námahu horníků. Poněvadž bylo zapotřebí přepravovat vydolovanou surovinu i dále od dolu, například k řece, kde se náklad překládal, byly dřevěné kolejnice budovány i na povrchu země. Ve středověku pak byla kola opatřena nákolky, které jezdily po dvou dřevěných trámech. Výhodnost tohoto způsobu dopravy vedla k tomu, že se koleje z dřevěných trámů začaly používat i na přepravu zboží a osob. Vozy s nákladem byly taženy koňmi, a tak začala éra koněspřežných tratí.



*Důlní dráha ve středověku*

*Jiří Bouda*



*Uhelné vozy s brzdou na počátku 19. století*

V roce 1776 John Curr (1756–1823), manažer uhelného dolu v Sheffieldu v Anglii, nahradil saně, které se dříve používaly

k přepravě uhlí pod zemí, malými čtyřkolovými vozíky, což znamenalo, že podzemní přepravu mohli provádět spíše chlapi než poníci.

## Kolejnice

První zmínka o kolejnicích je z 18. století. Objevily se na důlních dráhách, což byly jen dřevěné desky nebo dřevěné trámy a vedení kol vozů bylo řešeno obvykle vodícím prknem na straně těchto trámů. Časem se zjistilo, že dřevěné kolejnice nesou s sebou řadu problémů, a to zejména při provozování těchto tratí. Problém spočíval v udržení stanoveného rozchodu kolejí. V obloucích se pak kolejnice velmi opotřebovávaly. Negativní vliv měly samozřejmě také povětrnostní podmínky.

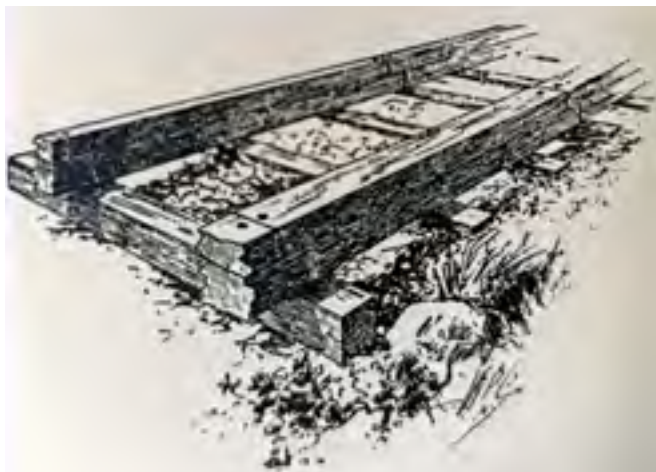
Poslední snahou, jak zlepšit funkci dřevěných kolejnic, bylo to, že se koncem 18. století začaly pobíjet plechem. V roce 1767 začaly železářny Ketley v hrabství Shropshire v Anglii vyrábět litinové pláty, které byly hřebíky připevněny k horní části dřevěných kolejnic, aby poskytly odolnější jezdový povrch. Tato konstrukce byla známa jako strap-iron rail nebo také strap rail a byla široce používána na koněspřežných železnicích ve Spojených státech. Ačkoli byly relativně levné a umožňovaly rychlou výstavbu, byly nevhodné pro velké náklady a vyžadovaly „nadměrnou údržbu“. Kola vlaku převalující se přes hroty je uvolnila, což umožnilo kolejnici povolít a ohnout se vzhůru tak, že se pod ni dostalo kolo vozu. To vytlačilo konec kolejnice nahoru podlahou vozu, kde se svíjelo a kroutilo

a ohrožovalo cestující. Tyto zlomené kolejnice dostaly pojmenování „hadí hlavy“.

Následoval různý vývoj – používaly se litinové desky položené na dřevěných kolejnicích, později kované železné desky nebo kované železné úhlové desky (úhlové železo jako deskové kolejnice ve tvaru L). Kolejnice byly také jednotlivě připevněny k řadám kamenných bloků, bez jakýchkoli příčných vazeb, aby byl zachován správný rozchod.

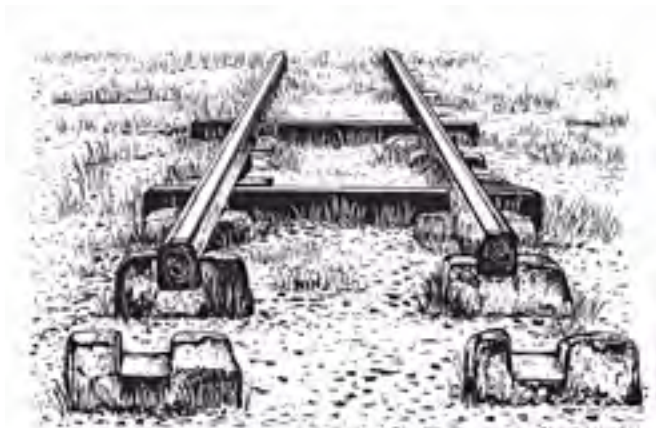
V minulosti se užívalo mnoho typů kolejnic:

- plochá ocelová, což byl ocelový pás na dřevěném trámu,
- plochá litinová, což byl litinový pás na dřevěném trámu,
- úhelníková litinová, což byl profil L, který umožňoval provoz běžných vozů, tento nápad se ale neosvědčil,
- profil T,
- hříbová,
- dvouhlavá – hříbová, s hlavou nahoře i dole, umožňovala teoreticky dvojnásobnou životnost, protože ji bylo možné otočit,
- Barlowův typ.



*Dřevěná dráha anglických důlních drah v 18. století*

Dřevěné pražce, příčné nosníky podpírající dvě kolejnice, které tvoří kolej, nahradily dříve používané jednotlivé kamenné bloky. Tento systém měl velkou výhodu v tom, že při údržbě nedošlo k narušení důležitého rozchodu koleje. Vyrovnaní koleje mohlo být upraveno posunutím pražců těsněji k sobě, bez ztráty rozchodu. Běžně bylo používáno měkké dřevo, ale jeho životnost byla omezená. Proto se začalo používat dřevo tvrdé a některé železnice zřídily kreosotárny, ve kterých bylo dřevo ošetřené kreosotem, a prodloužena tak jeho trvanlivost.

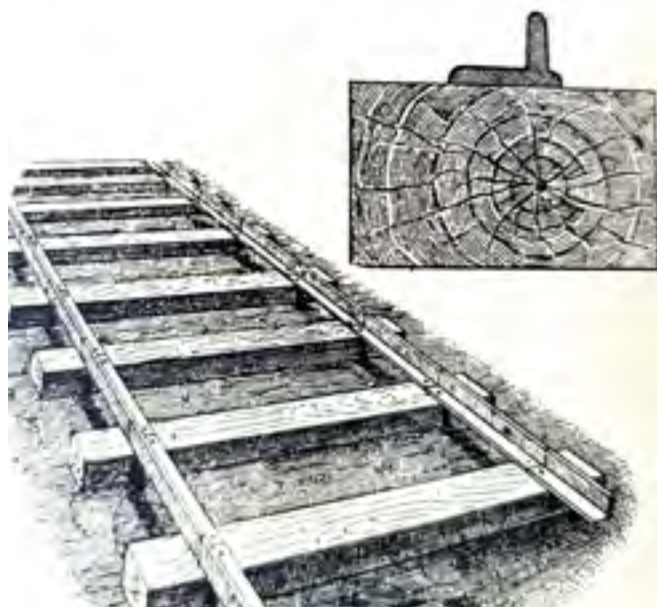


*Dřevěné kolejnice pobité kovovými pásky na kamenných stoličkách v 19. století*  
Bohuslav Fultner

Koncem 18. století navrhl anglický důlní inženýr Thomas Barnes (1765–1801) kolejnice s „rybím břichem“ z litiny. Byly označovány jako okrajové kolejnice a měly profil T, byly tři stopy dlouhé – tj. 91,5 cm. Tyto kolejnice byly umístěny na kamenných blocích označovaných jako stoličky. Měly sice plochou pojezdovou dráhu, ale proměnlivou výšku. Kamenné bloky byly považovány za trvalé, ale nakonec provozní zkušenosti rychle ukázaly, že se postupně pod jedoucím vlakem usazovaly a pohybovaly, a byla tak vytvářena chaotická geometrie koleje, která způsobovala vykolejení.

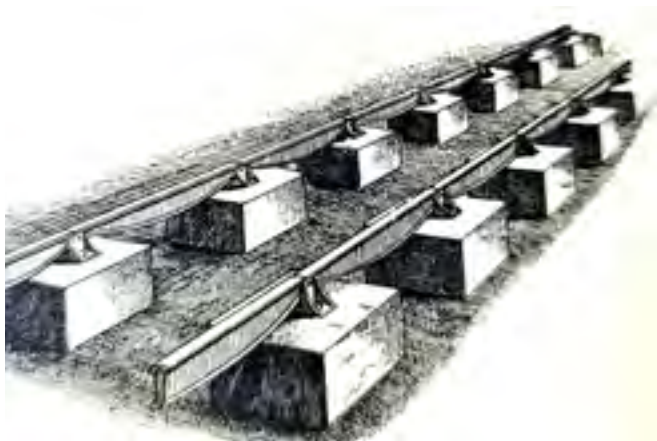
Úkolem kolejnice je zajistit hladký pohyb železničního vozidla a je jednou ze základních částí železničního svršku. Kolejnice spolu s pražci, upevňovacími a drobným kolejivem tvoří kolejové pole, které v kolejovém loži tvoří železniční svršek. Kolejnice se dříve obvykle spojovaly šroubovanými spoji. Toto spojení se nazývalo kolejnicový styk a mezi čely kolejnic byla ponechána mezera umožňující dilataci. Délka kolejnice se vyvíjela. Lité kolejnice měly délku kolem 1 m. Válcované kolejnice bylo možné vyrábět delší, a to podle toho, jak se vyvíjely technologické postupy. Běžná délka kolejnice pro použití na železnici dosáhla postupně hodnoty až 25 m. První použití kovu v kolejnicích se datuje do roku 1760 v Coalbrookdale Iron Works, kdy byly položeny železné pláty na vrchol jejich dřevěných kolejnic. Zlepšila se pevnost a snížilo se tření na jednoduchých dřevěných kolejnicích.

John Curr (1756–1823) byl anglický důlní inženýr a vynálezce, který nasadil v roce 1776 v dolech nový typ kolejnic s litinovými pláty ve tvaru L. Použití těchto kolejnic bylo následně podporováno Benjaminem Outramem a přijato v mnoha dalších anglických dolech, lomech a železárnách.



*Currový železný úhlový kolejník*

William Jessop (1745–1814) byl anglický stavební inženýr, který v roce 1790 založil, společně se společníky Benjaminem Outramem (1764–1805), Francisem Beresfordem (1737–1801) a Johnem Wrightem, firmu Butterley Iron Works v Derbyshire, aby vyráběli, mimo jiné, také litinové kolejnice pro železnici. Tyto kolejnice úspěšně použili v roce 1789 na projektu koněspřežné železnice pro uhelné vagony mezi Nanpantamem a Loughborough v hrabství Leicestershire.

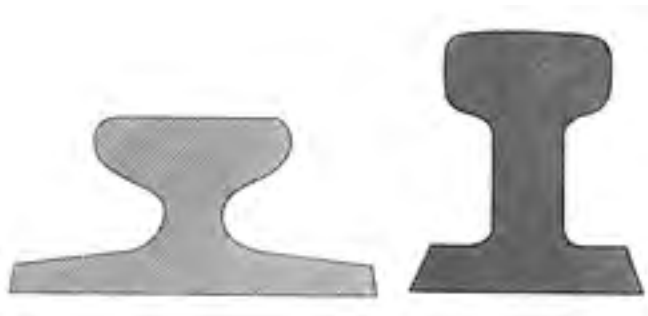


*Jessopovy železné kolejnice*

Nová éra železničních kolejnic nastala, když anglický inženýr John Birkinshaw (1777–1842) z Bedlington Ironworks v Northumberlandu vyvinul v roce 1820 válcované kované kolejnice o délce 15 stop (4,6 m), které se používaly pro železnici Stockton & Darlington Railway. Tato kolejnice byla dost pevná, aby unesla váhu lokomotivy i celého vlaku. První kolejnice z oceli vyrobil v roce 1857 anglický metalurg a obchodník Robert Forester Mushet (1811–1891). To byl základ pro větší rozvoj železnic na konci 19. století po celém světě.

Americký vynálezce a stavitel parníků Robert Livingston Stevens (1787–1856) je považován za vynálezce první celoželezné konstrukce kolejnic. Profil kolejnice s plochým dnem je používán železnicemi všech států. Nahradil litinové okrajové kolejnice, které byly zavedeny v Anglii roku 1789 a které byly vyrobeny bez přírub, místo toho byly příruba umístěny na kola.

Zatímco se kolejnice zdokalovaly, problémem byl materiál, ze kterého byly vyrobeny. Litina nebyla materiálem ideálním, protože byla křehká a kolejnice mohla být vyrobena pouze v krátkých délkách, snadno rezivěla a musela být často vyměňována. Díky inovativnímu procesu výroby oceli podle anglického vynálezce Henryho



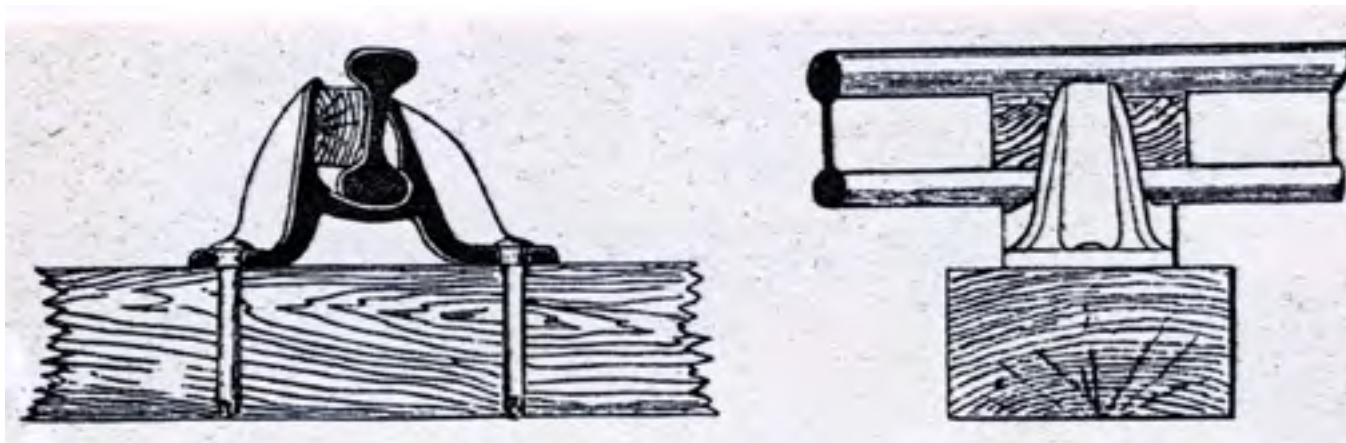
*Vignoles kolejnice v roce 1839 (vlevo) a 1840*

Bessimera (1813–1898) byly až v roce 1860 k dispozici silnější a odolnější ocelové kolejnice.

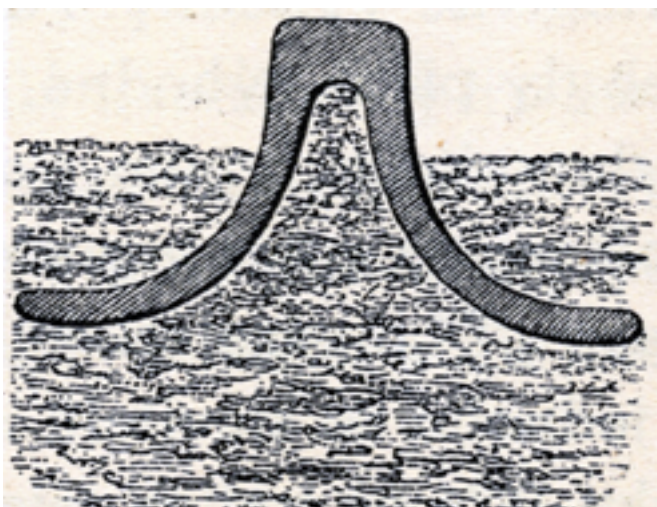
Přírubová širokopatná T kolejnice byla zavedena v Anglii v roce 1836 inženýrem Charlesem Blackerem Vignolesem (1793–1875), a proto se v Evropě začal používat termín „Vignoles rails“.

Anglický stavební inženýr Joseph Locke (1805–1860) byl jedním z hlavních průkopníků železnic. Při stavbě železnice Liverpool–Manchester použil v roce 1835 dvouhlavé kované kolejnice, které byly upevněny na dřevěných pražcích pomocí litinových stoliček. Pražce měly v rozestup 2 ft 6 (foot = 30,48 cm). Bylo zamýšleno, že když se kolejnice opotřebují, mohly by být otočeny. Ale v praxi se zjistilo, že stoličky, do kterých byly kolejnice zaklínovány, způsobovaly opotřebení spodního povrchu kolejnice, takže se stal nerovným.

William Henry Barlow (1812–1902) byl anglický stavební inženýr. Aby se zbavil nákladů na poskytování a výměnu pražců, vyvinul a patentoval v roce 1849 vlastní konstrukci kolejnic. Jeho kolejnice měla široké rozšiřující se patky a byla navržena tak, aby byla položena přímo do štěrku, aniž by vyžadovala pražce. Byla široce používána na málo frekventovaných železnicích, ale nakonec byla neúspěšná kvůli potížím s údržbou. Samotná kolejnice byla výrazně těžší a dražší než konvenční kolejnice. V praxi to mělo několik nevýhod:



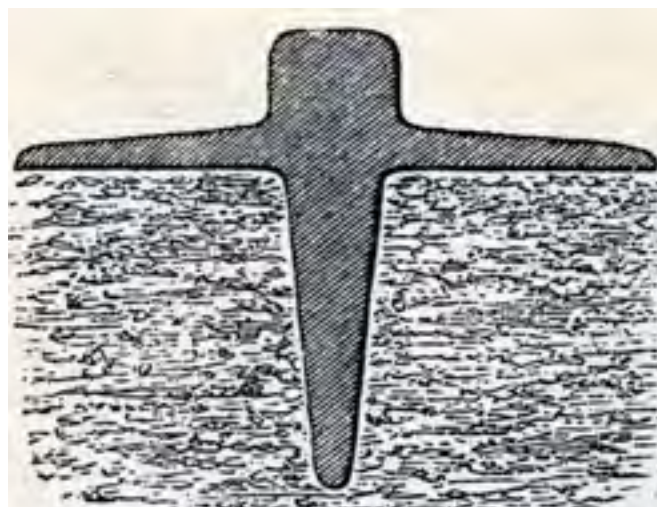
*Lockeova kolejnice v litinových stoličkách v roce 1835*



*Barlowova kolejnice - průřez*

zejména neexistoval žádný rozchod, takže pokud byl šterk špatně zpevněn, kolejnice se mohly postupně nezávisle pohybovat, což by mělo za následek vykolejení. Některé úpravy zahrnovaly zajištění pomocí spojovacích tyčí mezi protilehlými kolejnicemi, aby byl zachován daný rozchod.

Britský novinář a železniční konstruktér William Bridges Adams (1797-1872) si v roce 1854 patentoval kolejnici pro železnici. Tato kolejnice nepotřebovala pražce a byla ukotvena přímo v zemi. Byly sice ušetřeny náklady na pražce a upevňovací, ale tato kolejnice nezajišťovala správný rozchod koleje. Při deštích docházelo k posuvům kolejnice, což vedlo k vykolejením vlaku. Takže se příliš na železnicích nerozšířila.

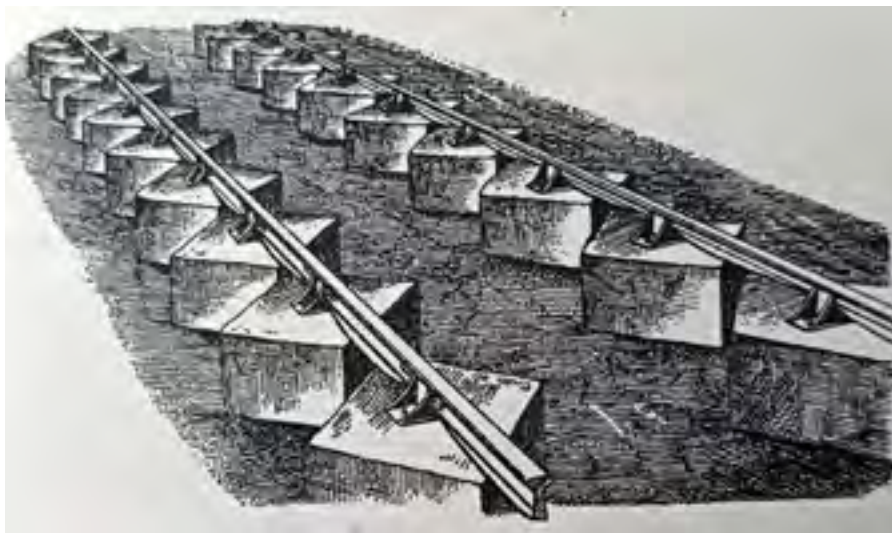


*Adamsova kolejnice z roku 1854*

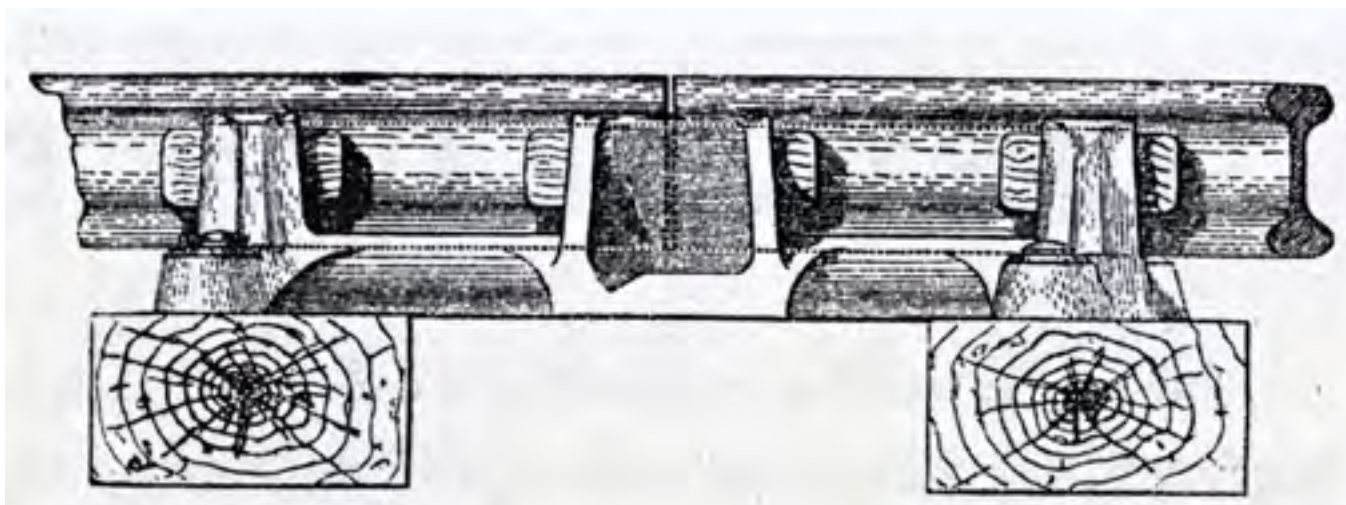
Vývoj výrobních technologií vedl ke změnám v konstrukci, výrobě a instalaci kolejnic, pražců a prostředků uchycení. Litinové kolejnice měly délku 4 stopy (1,2 m) a začaly se používat v 90. letech 18. století. V roce 1820 se používaly kolejnice již 15 stop dlouhé (4,6 m) z tepaného železa. První ocelové kolejnice byly vyrobeny v roce 1857 a standardní délky kolejnic se postupem času zvětšily z 30 na 60 stop (9,1-18,3 m). Kolejnice byly typicky specifikovány jednotkami hmotnosti na lineární délku a ty se také zvýšily. Železniční pražce byly tradičně vyrobeny z tvrdého dřeva upraveného kreosotem, a to pokračovalo až do moderní doby. Z Anglie do českých zemí v polovině 19. století pronikly železné hřibové kolejnice. Ty byly již na konci 19. století vytlačeny širokopatnými kolejnicemi používanými dodnes.

## Kolej

Kolej je součástí kolejového svršku dráhy pro kolejová vozidla. Obvykle sestává ze dvou kolejnic, tj. podélných ocelových profilů, které jsou od sebe vzdáleny o stanovený rozchod a upevněny na pražcích nebo na podkladovém panelu nebo desce. Kolejnice se dříve obvykle spojovaly šroubovanými spoji, toto spojení se nazývá kolejnicový styk, a mezi čely kolejnic je ponechána mezera umožňující dilataci. V současné době se kolejnice svařují do tzv. bezstykové koleje. Síly, které působí na kolejnice vlivem změny teploty, jsou přenášeny do šterkového lože upevňovací a pražci. Tím je zajištěno, že nedojde k vybočení koleje. Rozchod koleje vyjadřuje vzdálenost mezi vnitřními hranami dvojice kolejnic, které tvoří kolejovou dráhu.



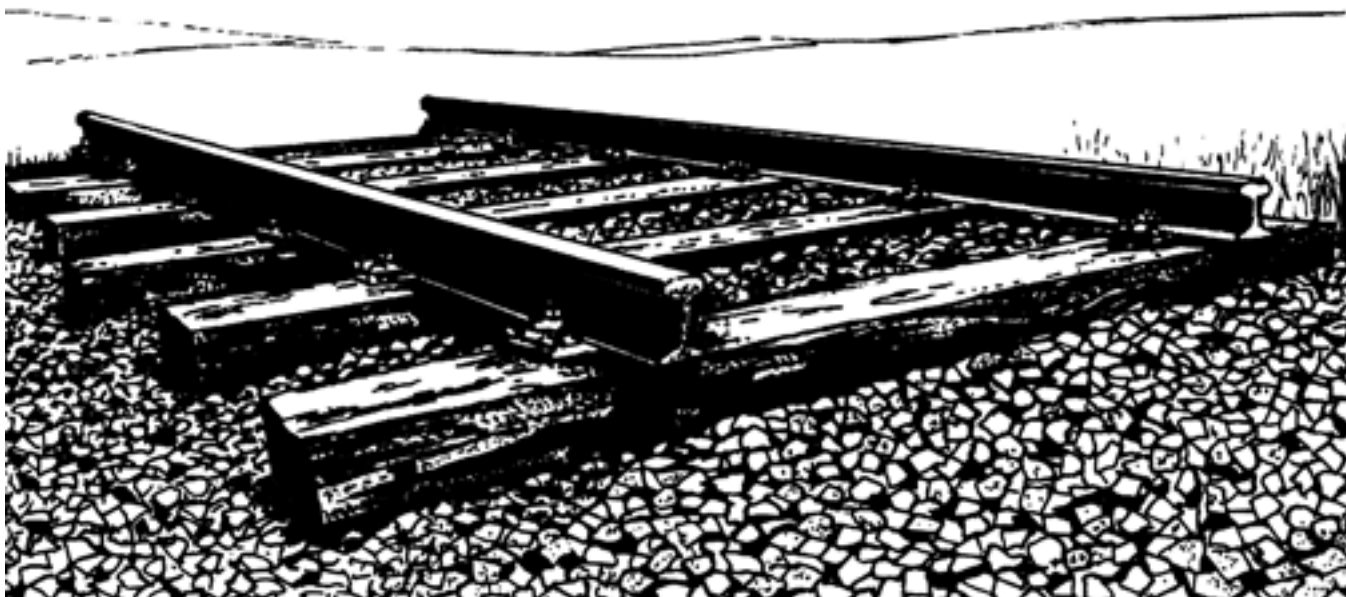
*Železniční svršek dráhy Liverpool-Manchester v roce 1830*



*Kolejnicový styk z roku 1849*

Rozchodu koleje musí odpovídat rozchod kol – železničního dvojkolí vozidla. Rozchod se podle konvence měří 14 mm pod temenem kolejnice a udává se v milimetrech. První verzi širokorozchodného

systému předvedl Angličan Isambard Kingdom Brunel (1806–1859). Tato železnice měla rozchod 7 stop (2 134 mm) a používala kolejnice položené na podélných prazčích.



*Kolej na počátku 20. století*

*Bohuslav Fultner*

## Točny

Velkým oříškem pro železniční konstruktéry bylo zařízení, které by umožňovalo jízdu vlaku z jedné koleje na druhou bez přerušování jízdy. Prvním zařízením pro přestavování vozů z jedné koleje

na druhou byly vozové točny nebo posuvné koleje. Točny nebo také točnice byly zpočátku vyrobeny ze dvou nebo čtyř kusů dřeva kruhového tvaru, které kopírovaly trať, jež jimi procházela. Jejich

průměr odpovídal průměru vozů používaných na jakékoli dané vozové dráze a otáčely se kolem centrálního čepu. Naložené vozy bylo nutné přesunout na točnu a otočení točny o 90 stupňů umožnilo přesun naloženého vozu na jinou kolej. Točny se používaly k otáčení železničních kolejových vozidel nebo přejezdu z jedné koleje na jinou, když ještě nebyly výhybky, a také tam, kde výhybky použít nešlo, například do půlkruhových výtopen.

Hmotnost vozu tak byla omezena pevností dřeva použitého na točny nebo posuvné kolejnice. Bylo možné na nich také otáčet i lokomotivy, aby byly na vlaku komínem vpředu. Slangově byly točny později označovány jako „gramofon“. Typické malé točny vagonů dokázaly otočit vagony o rozvoru maximálně 12 stop (stopa = 30,47 cm), cokoliv delšího představovalo problém. Pomocí točny bylo možné vozy přemísťovat mezi kolejemi, které se křižovaly v pravém úhlu, což mělo několik výhod v továrně nebo v železničním skladišti, ale v 50. letech 19. století se ukázalo, že se točny stávají slabým místem. S ohledem na opotřebení nebyly tak spolehlivé, jak se doufalo, dokázaly přemístit pouze jeden vůz najednou a musel s nimi pohybovat člověk nebo kůň.



Anglická točnice v roce 1830

V Anglii se používaly pro usnadnění práce s jednotlivými vagony navijáky, kterým se říkalo „capstan“ (v překladu „věžička“). Také v Německu byly točnice doplněny o navijáky, takže všechny manévry s vagony byly provedeny bez účasti lokomotivy. Točnice pro vagony byly tehdy malé, pouze pro základnu vagonu, a poměrně jednoduché konstrukce. Hojně používané byly v polovině 19. století, na velkých stanicích byly instalovány v desítkách. S postavením první parní železnice byly točny zvětšeny, aby umožnily posun osobních vozů a otáčení v té době používaných malých lokomotiv. Točny nechyběly ani na žádné osobní stanici, kde byly nutné při řazení každého vlaku.



Přestavování železničních vozů z jedné koleje na druhou bylo v 19. století velmi namáhavé

Kamila Havířová

V době parních lokomotiv železnice také potřebovaly otočit lokomotivu pro zpáteční cestu, protože jejich ovládání nebylo nakonfigurováno pro delší dobu provozu v opačném směru. Všechny parní lokomotivy, kromě těch, které strávily svůj pracovní život posunovacími povinnostmi, byly určeny k tomu, aby vždy, když to bylo možné, cestovaly „komínem napřed“, protože:

- jezdily plynuleji a bezpečněji, zejména v obloucích a křižovatkách,
- byly optimalizovány pro jízdu vpřed z hlediska rozmístění ovládacích prvků a pozice strojvůdce, viditelnosti tratě před sebou a úkrytu posádky,
- technicky byla konstrukce ventilového převodu a uspořádání ventilů obvykle nastavena ve prospěch převodu vpřed, což napomáhalo účinnosti a snižovalo opotřebení,
- byla zajištěna větší bezpečnost kotle – pokud je komín „z kopce“ při prudkém stoupání, je větší riziko nízké hladiny vody způsobující přehřátí topeniště,
- profil aerodynamických lokomotiv, jako byly A4, mohl být účinný pouze tehdy, pokud by jezdily vpřed.



Sladovna s točnou

Jiří Bouda

Z tohoto pravidla existovaly výjimky. Například některé kloubové typy parních lokomotiv byly speciálně navrženy tak, aby fungovaly efektivně při jízdě v obou směrech. Stejně jako dřívější točny se většina pozdějších točen skládala z kruhové jámy, ve které se otáčel ocelový most. Most byl podepřen a vyvážen centrálním čepem, aby se snížilo celkové zatížení čepu a umožnilo se snadné otáčení.

Nejčastěji se toho dosáhlo ocelovou kolejnicí vedenou kolem podlahy jámy, která podpírala konce mostu při vjezdu nebo výjezdu lokomotivy. Točny měly pozitivní zajišťovací mechanismus zabráňující nežádoucímu otáčení a vyrovnání mostních kolejnic s výjezdovou kolejí. Točny se používaly i ve 20. století na některých vlečkách, kde nebyl prostor pro výhybky.

## Výhybky

Část kolejí, kde se jedna kolej dělí na dvě nebo se dvě koleje sbíhají v jednu, se včetně souvisejícího zařízení nazývá výhybka. Pohyblivá část výhybky se nazývá výměna a pohyblivé části výměny se nazývají výměňové jazyky. Zpočátku byly výměny ovládnuty ručním přestavným zařízením na výhybce. Anglický stavební inženýr a dodavatel sir Charles Fox (1810–1874) v roce 1832 přihlásil patent na železniční výhybky, které nahradily do té doby používanou posuvnou kolej. V roce 1838 pak Charles Fox patentoval použití odpružené kolejnice (výměňového jazyka) ve výhybce, což

umožnilo hladký přechod vlaku z jedné koleje na druhou bez přerušování jízdy.

Výměňové jazyky jsou pohyblivé části výhybky, které určují směr jízdy. Kolejnice, na které dosedají jazyky výměň, se nazývají opornice. Výměňové jazyky se pohybují po výhybkových kluzných stoličkách. Používaly se také tupé neboli tažné (vlečné) výhybky, kde na sebe navazovaly po přestavení čela kolejnic na výměňovém styku.



### *Tažná (vlečná) výhybka*

První jazyky odbočné větve výměny nebyly dlouhé a nebyly také ohnuté. Ze strany okolku byl v délce jazyka plynulý klín až do splynutí hlavy se stojinou – opornicí. Ze strany přiléhající k opornici je

patrný zlom v místě, kde začíná zužování jazyka. Konec paty jazyka musel přesahovat kluznou stoličku o 2–3 cm, aby nedocházelo k vydření kluzné plochy a nárůstu přestavovacích sil.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy *Železnice a železničáři*.  
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.