

ČESKOLIPSKÁ VAGÓNKA

Marek Hofman – Jana Kačerová – Filip Švácha

Stručný vývoj výroby železničních vagónů na našem území

Jedná se o velmi rozsáhlé téma, a proto jsme vybrali pouze část výrobců železničních vagónů. Je nutné zohlednit i fakt, že některé etapy výroby železničních vozů na našem území ještě nebyly plně probádány a uceleněji zpracovány.

Historie železnice na našem území a potažmo i evropské pevnině započala se stavbou koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince v roce 1825. Byly na ní použity úplně první železniční vozy.^{1/} Pro trať se nejprve využívaly vozy dovážené z Mariazellu, Blanska a Hořovic, posléze je vyráběla společnost, jež dráhu provozovala. Od 30. let 19. století vzniklo na území Rakouského císařství několik rakouských, uherských, a dokonce i jedna haličská vagónka.^{2/}

Od 50. let 19. století započala na našem území výroba železničních vagónů, například to byl František Ringhoffer na Smíchově (roku 1852, v roce 1911 akciována na Ringhofferovy závody, a. s.), dále kopřivnická firma Schustala & Comp in Nesselsdorf (roku 1882), strojírna Lederer & Porges v Brně-Králově Poli (roku 1890) nebo Staudinger Waggonfabrik, A. G. ve Studénce (roku 1901). Všechny výše zmíněné vagónky přestály rozpad Rakouska-Uherska a pokračovaly ve své výrobní činnosti i po vzniku Československa. V meziválečném období se začalo s výrobou železničních vozů ve vagónkách v Kolíně (založena v roce 1900), v České Lípě (založena v roce 1918) a v Popradu (založena v roce 1922) na Slovensku.

Rozsáhlý koncern Ringhofferových závodů zaměřený na dopravní strojírenství začal vznikat již od 20. let minulého století. Jeho součástí se staly Kopřivnická vozovka, Moravskoslezská vozovka ve Studénce, Bohemia – vozovka a strojírna v České Lípě a Továrna na vozy v Kolíně. V roce 1936 se koncern přeměnil v akciovou společnost Ringhoffer – Tatra (Závody Ringhoffer – Tatra, a. s., Praha).

V období druhé světové války byl výrobní sortiment v některých vagónkách zaměřen především na válečnou výrobu pro německou armádu.

Na základě dekretů prezidenta republiky byly v říjnu roku 1945 Závody Ringhoffer – Tatra, a. s., Praha znárodněny.

V roce 1946 vznikl národní podnik Tatra. Kopřivnická vagónka poté vyráběla vozy až do roku 1952, vagónka v Králově Poli (po válce součást Gottwaldových závodů) do roku 1961, vagónka v Kolíně vyráběla vozové části a tendry do roku 1963 a Tatra Smíchov přešla ve stejném roce pod ČKD. Vagónka ve Studénce během druhé poloviny minulého století několikrát změnila název a i vlastníka.^{3/} Na začátku 90. let 20. století začíná s výrobou železničních vozů například ČKD Praha a. s. ve svém závodě ve Zličíně v Praze. Od roku 2002 převzala zličínský závod firma Siemens Kolejová vozidla a svoji výrobu zde ukončila v roce 2009. Dalším významným výrobcem vagónů je od roku 1998 lounská vagónka, která měnila několikrát svůj název a majitele (např. Lounské strojírny s. r. o. – LOSTR nebo Legios). V současné době se věnují výrobě, ale i opravě železničních vagónů mimo lounské vagónky například Škoda Transportation a. s. a Ostravské opravy a strojírny s. r. o.^{4/}

Historie českolipské vagónky

Ještě za období Rakousko-Uherska byla založena třemi společníky, a to Josefem Miesslererem, Richardem Richterem a Petrem Boetschenem v červnu roku 1918 Severočeská vozovka a strojárna (nazývaná zjednodušeně „Severočeská“ nebo „Vozovka“), společnost s ručením omezeným, v České Lípě. Zapsána byla do obchodního rejstříku dne 8. září téhož roku.

O rok později, tj. v roce 1919, se začal závod stavět. Nejprve výrobní prostory tvořila pouze jedna montážní hala a chyběly prostory pro mechanizaci a ekonomický úsek. Proto v nejbližší době byly postaveny tři mechanické dílny, kovárna, kotelna a administrativní budova. V témže roce byla vybudována i závodní železniční vlečka.

Podle dostupných archivních dokumentů nebo literatury se s výrobou začalo v roce 1920, a to s produkcí nákladních železničních vagónů. Od druhé poloviny 20. let minulého století se rozšířila výroba o vagóny služební, speciální a osobní pro tuzemsko, ale i zahraničí (například služební vozy pro Polsko v roce 1926). V českolipském závodě se zhotovovaly také tramvaje^{5/} pro Vladivostok (v roce 1926) a pro Liberec (v letech 1928–1930). V menším měřítku se zde vyráběly elektrické lokomotivy, motorové vozy (řady M 220.1) a kabiny pro visutou lanovou dráhu z Janských Lázní na Černou horu v Krkonoších.^{6/} V tomto podniku bylo také zhotoveno několik karosérií autobusů značky Fross – Büssing typu PNO pro město Liberec.

Hospodářská krize zapříčinila od roku 1931 snížení výroby kolejových vozidel, a tím docházelo především k velkému propouštění. Z tří set padesáti zaměstnanců jich zbylo pouze padesát. V tomto období firma měnila svoji náplň práce, zaměřila se zejména na výrobu strojů. Nejvíce se vyráběly potravinářské stroje pro pekárny a řeznictví, avšak také přívěsné obytné vozíky. Z kolejových vozidel se například vyrobily dva motorové vozy řady M 224.0 pro Frýdlantské okresní dráhy a dvě tramvaje pro Mariánské Lázně.

V roce 1932 vedení podniku „Severočeské vozovky a strojírna“ požádalo barona dr. Hanse Ringhoffera, aby začlenil jejich firmu do koncernu Ringhofferových závodů. Baron Ringhoffer jejich žádosti vyhověl, a tak vznikl nový název: Bohemia – vozovka a strojírna (zvaná jednoduše „Bohemka“), společnost s ručením omezeným, v České Lípě se značkou WAGOMA. V tomto období se vyráběly v menším množství osobní a nákladní vagóny, kabiny pro lanovku z Horního Hanychova na Ještěd (v roce 1933) a tramvaje pro Jablonec nad Nisou (v roce 1936). Nadále se WAGOMA zabývala také výrobou potravinářských strojů, přívěsných obytných vozíků a vlečných vozů. Sortiment byl rozšířen o opravnu, karosárnu a prodej automobilů (osobních i nákladních), sanitek a autobusů značky Tatra. Podvozky a motory se nadále vyráběly v Kopřivnici. Karosérie pro značku Tatra se v České Lípě zhotovovaly až do roku 1938.^{7/}

V období druhé světové války se výroba zaměřila především na válečnou techniku pro německou armádu. Vyráběly se zde pancíře pro obrněné transportéry (typy: SdKfz 251 lidově zvaný „Hakl“, SdKfz 234/2 Puma a SKfz 241), dálkově ovládané pásové nálože, polní povoz „Springer“ Feldwagen H. Z. I.), vojenské polní saně, polní lůžka do železničních vagónů, ale také karosérie poštovních a terénních polních automobilů. Z kolejových vozidel se v menší míře vyráběly pouze tramvaje pro Liberec a železniční vagóny, tzv. výsypníky Linke-Hofmann. V této době se „Bohemka“ rozšířila o nové budovy. Postavila se zbrusu nová administrativní budova, vrátnice, dále pak budova sloužící pro montáž speciálních vozů a jídelna. Rozšířila se truhlárna a vytvořilo se ubytování pro válečné zajatce z Ruska a Itálie, kteří pracovali ve vagónce v Zajateckém táboře Bohemia.^{8/}

Dne 8. května 1945 bombardovalo sovětské letectvo Českou Lípu a jejich bomby dopadaly i na „Bohemku“, které zničily velkou část závodu a také archiv.

Po ukončení druhé světové války došlo k odsunu německých občanů z Československa. Oblasti po nuceném odsunu byly postupně osidlovány Čechy, převážně z vnitrozemí. Na základě dekretů prezidenta republiky

byly závody, které patřily Němcům, Maďarům a kolaborantům, konfiskovány a znárodněny. V tomto období jsou zavedeny národní správy, a tak na jaře roku 1946 vznikají národní podniky. To samé platilo i pro českolipskou vagonku.

Po osvobození České Lípy 9. května 1945 Rudou armádou převzalo deset českých zaměstnanců, kteří zde po dobu okupace pracovali, do svých rukou dočasné vedení závodu. Vláda Národní fronty vyzvala vedení českolipské vagonky k vytvoření revolučního výboru, který měl za úkol odklidit trosky a zneškodnit nevybuchlé bomby.

V tomto roce, tj. v roce 1945, byl vydán dne 24. října dekret prezidenta republiky o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků č. 100/1945 Sb. a tím byla znárodněna (zestátněna) i „Bohemka“.

Již v roce 1946 se opět začalo s výrobou železničních vagonů. Vedení závodu se však obávalo, že bude českolipský závod zrušen, protože nemá dostatečné výrobní prostory, má nedostatek kvalifikovaných pracovních sil a chybí mu finanční prostředky na obnovu závodu po bombardování. Jeho likvidaci ovšem bránil již zmiňovaný dekret prezidenta republiky z října roku 1945. V tomto roce byl vytvořen n. p. TATRA se sídlem v Kopřivnici, do kterého spadal i českolipský závod s názvem Tatra, národní podnik, závod Česká Lípa.

Koncem dubna roku 1946 navštívil závod Klement Gottwald (v této době vykonával funkci náměstka předsedy vlády), který se údajně zasadil o to, že nedojde ke zrušení továrny a závod se zaměří pouze na výrobu železničních vagonů. Počínaje rokem 1947 začíná českolipská vagonka vyvážet železniční vagony do světa. Mezi země, do kterých vyvezla své produkty, patřilo Turecko, v pozdějších letech se k nim přidala NSR, Francie, SSSR, Řecko, Angola, Korea, Indie, Indonésie, Guinea, Albánie, Polsko, NDR, Maďarsko a Bulharsko.

Na základě usnesení strany a vlády byla však provedena reorganizace československého průmyslu. Dne 25. července 1949 byla vydána vyhláška č. 1604 o úpravě poměrů v některých národních podnicích, a tak měl být od 1. ledna 1950 vytvořen samostatný národní podnik Českolipská vagonka, národní podnik v České Lípě. Ovšem ještě před nabytím platnosti předešlého rozhodnutí se vláda na svém zasedání v prosinci roku 1949 usnesla na změněném názvu Vagonka TATRA Česká Lípa (zvaná „Vagonka“), národní podnik, závod Klementa Gottwalda.^{9/} Vagonka se stává závodem montážním. Začátkem 50. let se začínají ve velkém množství vyrábět mimo železničních nákladních vagonů také tramvaje 6MT, které jezdily v Jablonci

nad Nisou, Liberci, Mostě, Teplicích a v Ústí nad Labem. Celkem jich bylo zhotoveno šedesát. V roce 1954 byly vyrobeny tramvaje a vlečné tramvajové vozy pro ostravské úzkorozchodné tratě a pro slovenskou úzkorozchodnou trať Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice.^{10/}

V průběhu let 1953 až 1957 byl k českolipské vagónce přičleněn duchcovský závod, který vyráběl polní a průmyslové vozíky pro úzkorozchodné drážky. V roce 1957 byla českolipská vagónka začleněna do Sdružení vagónek ve Studénce, jež bylo v roce 1965 nahrazeno Generálním ředitelstvím Závodů těžkého strojírenství se sídlem v Martině. Z českolipského závodu byl vytvořen odštěpný závod n. p. Vagónka Tatra Studénka. Započalo se stavbou tryskárny materiálů. V roce 1967 byla zahájena největší výstavba závodu, a to dvou výrobních hal společně s kancelářemi.^{11/}

Koncem 60. let se začalo s výrobou univerzálních krytých kontejnerů skříňového tvaru typu Uk 32. Tento sortiment se vyráběl až do první poloviny 70. let 20. století. Celkem bylo zhotoveno přes tři tisíce kusů.

V roce 1970 byla postavena nová vlečka s vagónovou vahou a obrýsnicí. O čtyři roky později, tj. v roce 1974, se postavily garáže a sklady pro sušárnu řeziva, pohonných hmot a subdodávek. V 80. letech byla dostavěna hala strojní údržby a nástrojárny. Od roku 1983 závod spadl pod koncernový podnik Československé vagónky se sídlem v Popradě a nově nesl název Vagónka Česká Lípa, k. p. (koncernový podnik), závod Klementa Gottwalda. Českolipská vagónka rovněž vyrobila v roce 1985 dva podvozky pro pražskou lanovou dráhu na Petřín a skříňovou část vyrobila Vagónka Studénka.^{12/}

Státním podnikem se českolipská vagónka stala v roce 1990, akciovou společností po transformaci v roce 1994 a následně ji v roce 1996 zakoupila společnost Deutsche Waggonbau. Nového vlastníka včetně českolipské společnosti však koupila v roce 1998 kanadská firma Bombardier. V roce 2013 se změnil název českolipského závodu na Bombardier Transportation Czech Republic a. s.^{13/}

Koncem ledna letošního roku (2021) zakoupil francouzský výrobce železničních vozidel Alstom železniční divizi kanadského koncernu Bombardier, do kterého spadá i závod v České Lípě.^{14/}

Od 90. let až do současnosti se stavěly, přistavovaly nebo rekonstruovaly výrobní prostory v areálu závodu. V roce 2019 byla postavena lakovna, která je již v současné době v provozu.

Počínaje rokem 2001 se měnila výroba, přecházelo se z výroby nákladních vagónů na výrobu osobních vozů. Od tohoto období se zde rovněž

svařují a lakují skříně pro kolejová vozidla, například skříně pro pařížské metro, nízkopodlažní tramvaje typu Flexity, elektrické jednotky různých typů Talentu nebo dvoupodlažní vlakové soupravy typu Omneo. V roce 2008 byl ukončen provoz závodní vlečky a místo ní se začala používat především nákladní automobilová přeprava.

V současné době se firma věnuje hlavně svařování skříní elektrických jednotek typu RER NG pro francouzského železničního dopravce SNCF (Société nationale des chemins de fer français).^{15/}

Zajímavosti o kolejových vozidlech a karosériích automobilů výrobných v českolipské vagónce

Některá muzea a sdružení v České republice vlastní železniční vozy, motorovou lokomotivu (motorový vůz) nebo tramvaje vyrobené v českolipské vagónce. Jedná se například o Národní technické muzeum v Praze,^{16/} Technické muzeum v Brně,^{17/} Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka,^{18/} Železniční muzeum Výtopna Jaroměř,^{19/} Muzeum Výtopna Zdice,^{20/} Železniční muzeum Zlonice,^{21/} děčínské sdružení Společně pro lepší město z. s.^{22/} a občanské sdružení Boveraclub^{23/} se sídlem v Liberci.

V současné době jsou provozuschopné i některé železniční služební a nákladní vagóny, které používá například železniční nákladní přepravce ČD CARGO nebo Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD).

V tuzemsku v současné době vlastní automobily, pro něž byla vyrobena karosérie v českolipské vagónce, pouze několik šťastných sběratelů. Je mezi nimi i paní Martina Bendová, vlastníci automobil značky Tatra 57 A, zvaný též „Hadimrška“. V roce 1936 bylo v „Bohemce“ postaveno na podvozku Tatra 57 A dvousedadlové kupé, jehož majitelem se stal pražský právník JUDr. Peissinger s manželkou. V průběhu let se majitelé zmínovaného vozidla několikrát měnili, avšak vždy jimi byli pražští občané. Od 29. března roku 1954 bylo v majetku pana Antonína Dvořáka, a to až do roku 1979, kdy je zdělila paní Matilda Dvořáková, která byla jeho majitelkou necelý rok. Pak 30. července 1980 paní Dvořáková prodala „Tatrovku“ panu Václavu Káfkovi st. a ten ji následně 20. října téhož roku prodal panu Tomáši Bendovi. V roce 2003 automobil po otci zdělila jeho dcera paní Martina Bendová.

POZNÁMKY

- 1/ V roce 1827 byl zkušebně zprovozněn první úsek koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Edelsbrucké rokle. O rok později, tj. v roce 1828, sloužila „koněspřežka“ pro nákladní provoz z Českých Budějovic do Kerschbaumu. V roce 1832 byla slavnostně otevřena celá koněspřežná trať z Českých Budějovic do Lince, rovněž sloužící nákladní přepravě. Od roku 1833 jezdila „nárázově“ osobní přeprava na velikonocní trhy do Lince. V roce 1836 byla oficiálně zavedena osobní přeprava a trať byla z Lince prodloužena do Gmundenu.
- 2/ Prvním rakouským úspěšným podnikem byla od roku 1831 vídeňská firma H. D. Schmidt (od 60. let 19. století známá jako akciová společnost Továrna na stroje a železniční vagóny v Simmeringu), jež je v současnosti součástí koncernu Siemens. Následovala Štýrskohradecká vagónka a strojírna akciová společnost (dřívější firma Johanna Weitzera), která vyráběla vozy od roku 1873. V Budapešti byla založena První uherská společnost na stavbu železničních vagónů, dále Ganz&Comp (r. 1880) nebo strojírna Schlick (r. 1894), v Györu poté Maďarská akciová vagónka a strojírna (r. 1896). V Haliči fungovala První haličská akciová společnost na výrobu vagónů (r. 1890).
- 3/ Losos, Ludvík – Lutrýn, Jan – Mahel, Ivo – Malkovský, Zdeněk: Osobní vozy ČSD 1918–1939, Praha: Nadatur, 2018, s. 4–60.
- 4/ Zeithammer, Karel – Skála, Bohumil – Palík, František – et al.: Dvě století českého železničního průmyslu. Druhé vydání. Praha: ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu, 2016, s. 117.
- 5/ Tramvaje a některé motorové lokomotivy jsou někdy označovány jako motorové vozy.
- 6/ Byla postavena v roce 1928 a jednalo se o první lanovou dráhu tohoto typu v Československu.
- 7/ 40 let Vagónky Tatra v České Lípě, Česká Lípa: s. n., 1960, s. 3–11.
- 8/ 100 let: Bombardier Transportation – Závod Česká Lípa, Newsletter, březen 2018, KT 11, s. 2; 50 let Vagónky Tatra Česká Lípa (1918–1968), Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 11–12.
- 9/ Jako výraz vděčnosti nesl českolipský závod přídomek „závod Klementa Gottwalda“, který byl vypuštěn v roce 1988.
- 10/ Šnábl, Radim: Řada M 220.1 ze „Severočeské“. Svět velké a malé železnice. Vydává Corona: Praha, ročník 2008, číslo 1, s. 5; 40 let Vagónky Tatra v České Lípě, Česká Lípa: s. n., 1960, s. 18–28.
- 11/ 50 let Vagónky Tatra Česká Lípa (1918–1968), Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 17–21.
- 12/ 70 let – Vagónka Česká Lípa k. p. (1918–1988), 1988, s. 13–28.
- 13/ Losos, Ludvík – Lutrýn, Jan – Mahel, Ivo – Malkovský, Zdeněk: Osobní vozy ČSD II. 1939–1992, Praha: Nadatur, 2019, s. 57.

- 14/ Internetový zdroj: Alstom dokončil převzetí železniční divize Bombardieru. Škoda má jednat o koupi dvou závodů [online]. 2021 [cit. 2021-02-03].
- 15/ Základní informace o firmě Bombardier (propagační materiál), 2000 a 2020.
- 16/ Národní technické muzeum v Praze bylo založeno v roce 1908. V současné době nabízí několik stálých expozic i časových výstav, pro zájemce je umožněn přístup do knihovny a archivu dějin techniky a průmyslu. Muzeum se může ve své stálé expozici pochlubit např. nejstarší úzkorozchodnou lokomotivou XIVe č. 4, vyrobenou v mnichovské lokomotivce Krauss & Cie v roce 1884, či polotendrovou parní lokomotivou BEB I.103 Kladno Buštěhradské dráhy, akciové společnosti, z roku 1855, která je v současné době nejstarší dochovanou lokomotivou na našem území vůbec.
- 17/ Kořeny Technického muzea v Brně spadají až do 19. století. Po znovuotevření v roce 2003 nabízí muzeum 16 stálých expozic a technickou hernu, v níž se zejména děti návštěvníci mohou pomocí různých modelů a experimentů interaktivně zapojit do poznávání fyzikálních zákonů našeho světa. Muzeum je provozováno přímo Ministerstvem kultury České republiky.
- 18/ Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka sídlí v bývalé výtopně společnosti Buštěhradské dráhy a funguje od roku 1997. V muzeu se nachází přes třicet parních lokomotiv, legendou je motorový vůz s parním pohonem s označením M 124.001 z roku 1903, známý jako Komarek. Dále muzeum nabízí projížďky po svém areálu po úzkorozchodné železnici či rozsáhlou vnitřní expozici zabezpečovací a sdělovací techniky.
- 19/ Železniční muzeum Výtopna Jaroměř je východočeské spolkové muzeum, provozované od roku 1996 místními železničními nadšenci. Hlavními cíli muzea jsou záchrana a renovace lokomotiv a vozů, a organizace nostalgických jízd. Muzeum se může pochlubit například nejstarším „Kafemlejnkem“ – lokomotivou z roku 1878 s pozdějším označením 310.006 v systému ČSD. V areálu muzea se rovněž nachází tři unikátní skříně osobních vozů z vagonky Ringhoffer z let 1860, 1884 a 1890.
- 20/ Muzeum Výtopna Zdice funguje od roku 2006 a je provozováno nadšenci, kteří se zajímají nejen o železniční historii, ale i o silniční vozidla a techniku. V muzeu se rovněž nachází stálá expozice o historii trati Zdice – Protivín, která v roce 2021 oslaví své polokulaté 145. výročí od zahájení provozu.
- 21/ Železniční muzeum Zlonice je soukromé muzeum, které je od roku 1998 řízeno Klubem Železničního muzea Zlonice – místním občanským sdružením. Muzeum se v současnosti může pochlubit sbírkou cca 200 exponátů, mezi nimiž vyniká zejména šest cukrovarských lokomotiv, vyrobených v letech 1912–1955. Kromě toho muzeum provozuje i atraktivní průmyslovou úzkorozchodnou dráhu, na níž je možné se v návštěvní době svézt.
- 22/ Společně pro lepší město, z. s., je děčínské apolitické sdružení dobrovolníků, jejichž cílem je vytvořit a realizovat dobročinné projekty, týkající se historie, ekologie, života ve městě, sportu a turistiky. V oblasti historie se sdružení zabývá popularizací např. děčínských nádraží, spjatých s Českou severní dráhou a Rakouskou severozápadní dráhou.

- 23/ Boveraclub Liberec je občanské zájmové sdružení, které se již přes 30 let věnuje renovaci a zprovoznování historických dopravních prostředků, zejména motorových a tramvajových vozů. Sdružení pořádá zvláštní jízdy a spolupracuje s Technickým muzeem v Liberci, v jehož areálu se nachází i rozsáhlá expozice věnovaná historii tramvajové dopravy na Liberecku a Jablonecku vytvořená členy Boveraclubu.

PRAMENY

Rodinný archiv paní Marty Bendové
Státní okresní archiv (SOKA) v Mostě
Fond: Bohemia, vozovka a strojírna, s. r. o., Česká Lípa

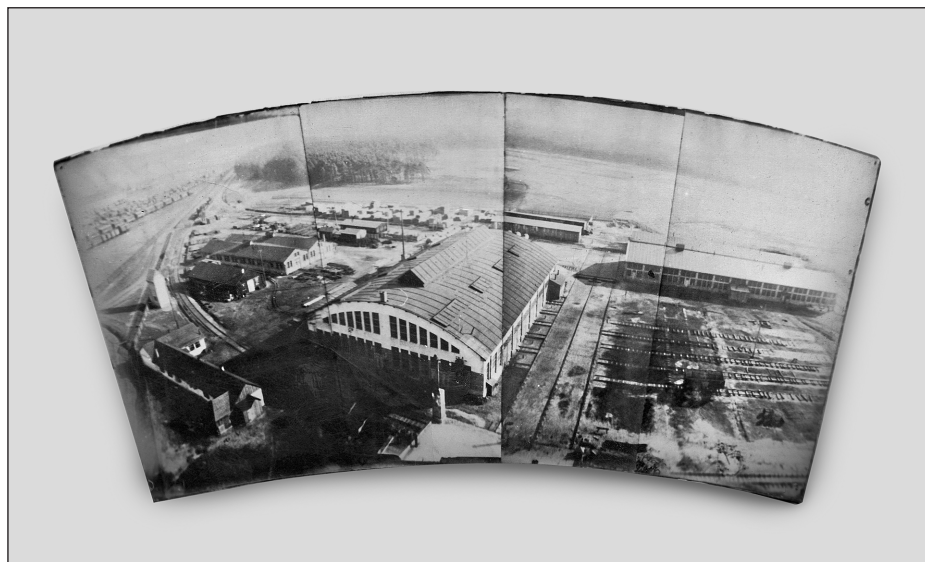
LITERATURA

- 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.
100 let: Bombardier Transportation – Závod Česká Lípa, NewsLetter, březen 2018, KT 11, 5 s.
Česká Lípa: město na Ploučnici. Autoři textů Jiří Adamovič, Jana Blažková, Marek Ďurčanský, Miroslav Honců, Miroslav Kolka, Jiří Kratochvíl, Robert Krejcar, Markéta Lhotová, Jaroslav Panáček, Michal Panáček, Vladimír Peša, Ivan Rous, Ladislav Smejkal, Zdeněk Šindlauer, Město Česká Lípa, 2018, 607 s.
Bek, Jindřich: Atlas lokomotiv 2. Elektrické a motorové trakce. Praha: Nadas, 1971, 121 s.
Beran, Lukáš – Valchařová Vladislava: Industriál Libereckého kraje. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007, 281 s.
Hajn, Ivo: Koněspřežní železnice: České Budějovice – Linec – Gmunden, České Budějovice: Veduta, 2004, 153 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 tramvajů. Praha: Nadas, 1981, 397 s.
Nevrlý, Václav: Visutá lanovka Janské Lázně – Černá Hora v Krkonoších: technický popis. V Praze: A. Neubert, 1929, 51 s.
Smejkal, Ladislav: Historie a současnost podnikání na Českolipsku. Žehušice: Městské knihy, 2009, 143 s.
Šnábl, Radim: Řada M 220.1 ze „Severočeské“. Svět velké a malé železnice. Vydává Corona: Praha, ročník 2008, číslo 1, str. 2–15.

Základní informace o firmě Bombardier (propagační materiál), 2000 a 2020.
Zeithammer, Karel – Skála, Bohumil – Palík, František – et al.: Dvě století českého železničního průmyslu. Druhé vydání. Praha: ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu, 2016, 224 s.

INTERNETOVÉ ZDROJE

- Alstom dokončil převzetí železniční divize Bombardieru. Škoda má jednat o koupi dvou závodů [online]. 2021 [cit. 2021-02-03]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/alstom-dokoncil-prevzeti-zeleznicni-divize-bombardieru-skoda-ma-jednat-o-koupi-dvou-zavodu-72328/>.
- Městys Zlonice: Železniční muzeum Zlonice [online]. Městys Zlonice, 2019 [cit. 2019-12-14]. Dostupné z: <https://www.zlonice.cz/zeleznicni-muzeum-zlonice>.
- Národní technické muzeum: Muzeum [online]. Praha: Národní technické muzeum, 2016 [cit. 2019-12-07]. Dostupné z: <http://www.ntm.cz/muzeum/navstivte-nas>.
- Severočeské muzeum v Liberci: O muzeu [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <http://www.muzeumlb.cz/?page=omuzeu>.
- Společně pro lepší město [online]. Děčín: Společně pro lepší město, 2019 [cit. 2019-12-13]. Dostupné z: <http://spolecneprolepsimesto.cz/>.
- Technické muzeum Liberec: O muzeu [online]. Liberec: Technické muzeum Liberec, 2017 [cit. 2019-12-07]. Dostupné z: <https://www.tmliberec.cz/nas-pribeh/>.
- Technické muzeum v Brně: Historie muzea [online]. Brno: Technické muzeum v Brně [cit. 2019-12-07]. Dostupné z: <http://www.technicalmuseum.cz/historie-muzea/>.
- Železniční muzeum Výtopna Jaroměř [online]. Jaroměř: Společnost železniční výtopna Jaroměř, 2019 [cit. 2019-12-07]. Dostupné z: <https://www.vytopnajaromer.cz/onas/>.
- Železniční muzeum Zlonice: Klub železničního muzea Zlonice [online]. 2019 [cit. 2019-12-14]. Dostupné z: <https://www.zlonice.cz/zeleznicni-muzeum-zlonice>.



Obr. 1. První fotografie Severočeské vagonky a strojírný z roku 1922 (foto SOkA Most).



Obr. 2. Chladírenský a kotlový vůz, které se vyráběly ve 30. letech 20. století (foto SOkA Most).



Obr. 3. Motorový vůz řady M 220.104 při zkušební jízdě, konané 25. května 1927 na nádraží v Rychnově nad Kněžnou (foto Muzeum a galerie Orlických hor v Rychnově nad Kněžnou).



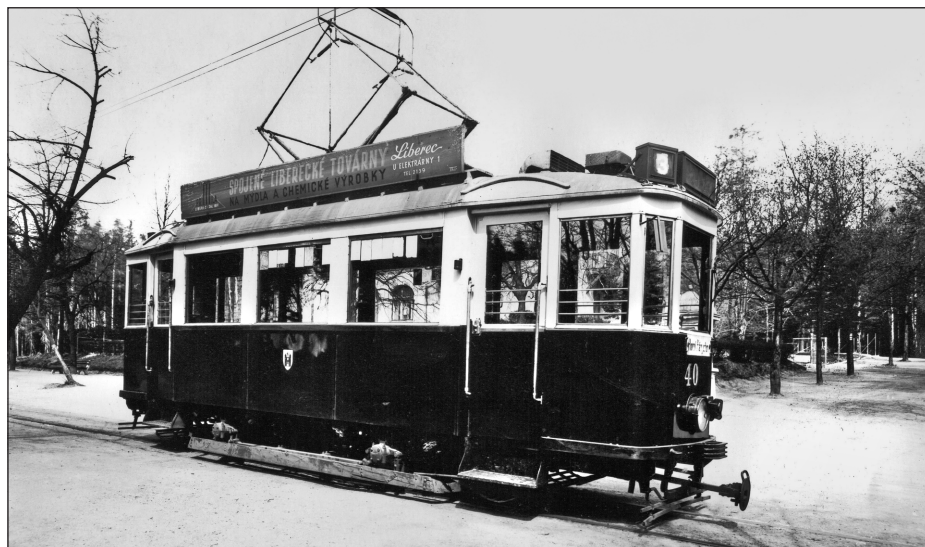
Obr. 4. Sanitní vůz Tatra 54/30 z roku 1933 (foto SOkA Most).



Obr. 5. Autobus značky Tatra 27 A, vyrobený v českoslopském závodě v roce 1938 pro Ostravu (foto Dopravní podnik Ostrava, 1944).



Obr. 6. Osobní vůz Tatra 57 A z roku 1936 (fotoarchiv Martyiny Bendové).



Obr. 7. Tramvaj č. 40, vyrobená v roce 1940 pro město Liberec (fotoarchiv Boveraclubu).



Obr. 8. Válečná výroba – vozíky (foto SOKA Most).



Obr. 9. Služební vůz řady Ds vyrobený v českolipské vagónce, zachycený na českolipském nádraží. V současné době služební vůz používá ČD Cargo (foto Filip Svácha, 2020).



Obr. 10. Provoznuschopná tramvaj 6MT č. 117, vyrobená v roce 1953 v českolipské vagónce (fotoarchiv Boveraclubu).



Obr. 11. Čtyřnápravový nákladní krytý vůz s posuvnou střechou řady Taes/Zaz ze 70. let 20. století (fotoarchiv firmy Bombardier Transportation Czech Republic a. s.).



Obr. 12. Dvounápravový nákladní vůz řady Es, který se vyráběl v českolipské vagónce od roku 1979 (fotoarchiv firmy Bombardier Transportation Czech Republic a. s.).



Obr. 13. Dvounápravový patrový vůz, sloužící pro přepravu automobilů (fotoarchiv firmy Bombardier Transportation Czech Republic a. s.).



Obr. 14. Lanovka na Petřín. Českolipská vagonka vyrobila v roce 1985 dva podvozky pro pražskou lanovou dráhu na Petřín, skříňovou část vyrobila Vagonka Studénka (fotoarchiv Vagonářského muzea ve Studénce).



Obr. 15. Dvounápravový nákladní vůz řady Tdns pro přepravu hromadných sypkých substrátů z roku 1992 (fotoarchiv firmy Bombardier Transportation Czech Republic a. s.).



Obr. 16. Pohled na vstup do českolipského závodu Bombardier (foto Filip Švácha, 2018).



Obr. 17. Původní kabina lanovky č. 1 vyrobená českolipskou vagónkou v roce 1928 pro Janské Lázně na Černou horu (fotoarchiv Krkonošské muzeum ve Vrchlabí).



Obr. 18. Pohlednice Ještědu a lanovky, kterou vyrobila „Bohemka“ v roce 1933 (fotoarchiv Severočeského muzea v Liberci).