

Klub Bovera oslaví 100 let tramvaje do Horního Hanychova



01. 10. 2012 14:24

Před sto lety poprvé vyjela tramvaj z centra Liberce do Horního Hanychova pod Ještěd. V té době již byly v provozu tramvajové tratě od nádraží do Lidových Sadů (1897) a z Rochlice (1899) do Růžodolu I. První zkušební jízda se uskutečnila 5.10.1912 a provoz s cestujícími byl zahájen 16.10.1912 (další historická data jsou v příloze této tiskové zprávy).

Stoleté výročí tramvajové trati do Horního Hanychova si připomene **Boveraclub a Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.** společně s dalšími partnery **v sobotu 6.10.2012**. Tento den bude v provozu zvláštní linka č. 1 od 12:30 do 17:00 mezi zastávkami Fügnerova a Horní Hanychov. Na linku bude nasazena jak historická tramvaj T2R č. 17, tak i nová tramvaj EVO2 č. 84. Mezi Horním Hanychovem a dolní stanicí lanové dráhy na Ještěd bude zajištěna přeprava historickým autobusem Boveraclubu KAROSA B732 č. 317. Ve vozech bude průvodčí prodávat pamětní jízdenky (stejně jako na historických linkách v ceně 20,- Kč pro dospělé a 10,- Kč pro děti ve věku 6 – 15 let). V nové nízkopodlažní tramvaji EVO2 bude uznáván i běžný tarif MHD Liberec a IDOL.

Připomenutí výročí 100 LET TRAMVAJE DO HORNÍHO HANYCHOVA podpořil **Liberecký kraj** a **Statutární město Liberec** a celá akce se koná pod záštitou **Martiny Rosenbergové**, primátorky Statutárního města Liberec a **Martina Seppa**, náměstka

hejtmana Libereckého kraje pro dopravu.

České dráhy, a.s. pak v rámci výročí 100 LET TRAMVAJE DO HORNÍHO HANYCHOVA připravily zvláštní nabídku jízdného, která bude platit pro všechny cestující a celý den 6.10.2012. Veškerý sortiment jízdného bude poloviční, než je obvyklý tarif. Za obvyklé jízdné pro cestu na Ještěd a zpět tak cestující zaplatí 60,- Kč, namísto obvyklých 120,- Kč. Zvláštní poloviční jízdné bude platit i pro děti do 15 let (-15) a další zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P, a to jednosměrně nahoru nebo dolů a zpáteční. Předprodej těchto zvláštních jízdenek s touto slevou však možný není!

HOTEL JEŠTĚD společně s **Pivovarem Liberec Vratislavice**, výrobcem piva **KONRÁD**, připravily pro návštěvníky Ještědu speciální nabídku občerstvení:

- po předložení pamětní jízdenky z tramvaje čaj nebo svařák ZDARMA
- na čepu budou speciály pivovaru Konrád za poloviční cenu, červené, citrónové a polotmavé pivo za 15,- Kč, klasická „jedenáctka“ Konrád za 20,- Kč,
- připraveno bude i občerstvení – grilované klobásy za 35,- Kč,
- v prodeji bude i výroční lahvové pivo se speciální etiketou.

Přímo v horském hotelu bude pro návštěvníky hrát kapela OVJ DIXIE LIBEREC a pro děti je připraveno balónkové show a facepainting.

Dalším partnerem akce je i **Sportovní areál Ještěd, a.s.**

Za Boveraclub, občanské sdružení

Ing. Tomáš Krebs

100 LET TRAMVAJOVÉ TRATI DO HORNÍHO HANYCHOVA

1912 – 2012

Tramvajová trať ze Soukenného náměstí do Horního Hanychova vznikla jako poslední v rámci sítě liberecké pouliční dráhy před sto lety. Za tu dobu prošla poměrně bouřlivým vývojem, což přibližuje tato publikace.

Vývoj sítě pouliční dráhy v Liberci

Poprvé se liberecké tramvaje v běžném provozu rozjely dne 25. srpna 1897, kdy byla v 10 hodin slavnostně na výhybně u radnice otevřena trať od nádraží do Lidových Sadů. O dva roky později, v roce 1899 přibyla druhá trať vedoucí ze Soukenného náměstí do Rochlice na Poštovní náměstí. Roku 1904 se začalo jezdit od radnice do Růžodolu I., tato trať byla ještě téhož roku provozně spojena s tratí do Rochlice. V roce 1906 byly položeny koleje ze Šaldova náměstí na Husovu ulici ke zdejší škole, tato trať však sloužila jenom po dobu konání Česko-německé výstavy a po jejím skončení byla ještě téhož roku demontována.

Tramvajová trať do Horního Hanychova

Již od počátku provozu se uvažovalo o stavbě dalších tratí, včetně trati spojující oba Hanychovy s centrem Liberce. Na rozdíl od jiných tehdy samostatných čtvrtí se Dolní i Horní Hanychov tramvajového spojení dočkal. Stavba byla povolena v listopadu 1910, zahájena v dubnu roku 1912. Dne **5. října 1912** proběhla první zkušební jízda tramvaje do Horního Hanychova a 11. října byla uskutečněna technicko-policejní zkouška. Dne **16. října 1912** byl na nové trati zahájen provoz s cestujícími. Pro zajištění provozu bylo z vagónky ve Štýrském Hradci (rakouský Graz) dodáno deset motorových vozů (ev. č. 9 a 21 – 29, v roce 1914 doplněny o další dva vozy čísel 30 a 31).

Nová jednokolejná trať začínala kusou kolejí na Soukenném náměstí v prostoru mezi dnešním Dunajem a OC Fórum. Pro manipulační účely byla tato trať spojena kolejovou spojkou do Náchodské ulice, kde se napojovala na trať z Rochlice. Z konečné stanice, u které byla postavena výpravní budova s čekárnou a sociálním zařízením, vedly koleje do Barvířské ulice, přičemž na náměstí esovitým obloukem křížily koleje linky Nádraží – Lidové Sady. Z Barvířské ulice vedla do Jánské druhá kolejová spojka pro spojení s vozovnou.

Trať procházela pravým okrajem ulic Barvířská a Orlí, kde byla přes most přes Nisu vedena po straně levé, do Františkovské ulice, kterou vedla k viaduktu. Od něj pokračovala dále do Hanychova prakticky v dnešní trase ulicemi Hanychovská a Ještědská. Na křižovatce ulic Ještědská a Kubelíkova přecházela na levou stranu komunikace a ulicí Ještědská mířila přes Dolní Hanychov a Spáleniště do Staré Ještědské v Horním Hanychově, kde byla v úrovni dnešní restaurace Domov ukončena.

Celá trať měřila 5,5 kilometrů, největší sklon činil 83 promile. Výškový rozdíl mezi nejnižším bodem v Barvířské ulici a koncem trati v Horním Hanychově byl 179,5 metrů. Na trati bylo pět výhyben: Viadukt, Vápenka, Dolní Hanychov, Spáleníště a koncová výhybna v Horním Hanychově. Posledně jmenovaná byla ovšem pro svoji značně nevýhodnou polohu kvůli sklonu a umístění v komunikaci na Výpřež v dubnu 1921 zrušena. Vlečné vozy se tak od té doby až do výstavby smyčky v Horním Hanychově v roce 1957 přepojovaly na Spáleníšti, nebo si je v době větší přepravní frekvence motorové vozy předávaly na konečné stanici (za soupravou jel od Spáleníště sólo motorový vůz, který si vlek na konečné přebíral a jel s ním do centra, zatímco sólo vůz vyčkal na Spáleníšti na další soupravu; výměna mezi jednotlivými motorovými vozy probíhala i na Soukenném náměstí).

Trať napájela měnírna situovaná u výhybny v Dolním Hanychově, v roce 1938 posílená o další měnírnu na Spáleníšti (název Spáleníště se začal používat od roku 1942, kdy zde vyhořela restaurace Wallhala).

Tramvaje zajišťovaly provoz na lince v intervalu 10 minut. V roce 1924 obdržela linka číslo 3. Roku 1926 byly zřízeny výhybny v Orlí ulici před zdejší školou a v Hanychovské ulici poblíž křižovatky s Americkou, což umožnilo zavést v úseku Soukenné náměstí – Vápenka od 3. září pětiminutový interval.

Pro značné sklonové poměry platil na hanychovské trati zákaz provozu novějších motorových vozů z roku 1921, které neměly kolejnicové brzdy. Bohužel neuposlechnutí nařízení bylo příčinou vážné nehody tramvajové soupravy vedené motorovým vozem č. 2 z roku 1921 u zastávky České Mládeže (dnes Malodoubská).

Hospodářská krize na počátku 30. let byla příčinou hledání úspor v provozu. Jedním z mnoha úsporných opatření bylo sloučení hanychovské trati s tratí Nádraží – Lidové Sady, čímž se odstranil souběh obou tratí mezi Soukenným náměstím a Viaduktem. Pozitivem této změny bylo navíc přímé spojení nádraží s Horním Hanychovem. 4. července 1932 byla zahájena stavba trati mezi nádražím a viaduktem v Žitavské ulici, 9. října téhož roku začaly jezdit tramvaje z Hanychova k nádraží, kde byla zřízena kusá kolej. Dále do Lidových sadů se přestupovalo na linku č. 1. K 1. listopadu se linkové vedení upravilo. „Trojka“ byla prodloužena do Lidových Sadů (délka 8 km, provoz v desetiminutovém intervalu zajišťovalo osm souprav), kam navíc jezdila i „jednička“ od nádraží (taktéž osm sólo vozů v intervalu 5 minut). Původní úsek Orlí a Barvířskou byl bez náhrady zrušen a v roce 1934 i snesen. Poslední památka na tento úsek v podobě traverzy oddělující tramvajové těleso od komunikace na mostě přes Nisu v Orlí zmizela v roce 1982, dnes zde nalezneme již jen několik růžic pro trolej na zdejších domech.

V roce 1933 byl prodloužen interval na lince č. 1 na 10 minut. O rok později, 24. listopadu 1934, byla ovšem zavedena nová posilová linka č. 4 Lidové Sady – Pekárny, prodloužená v únoru 1936 až na Vápenku. Současně s protažením této linky byl ovšem interval linek č. 1 a 3 prodloužen na 12 minut.

V roce 1933 byla u nádraží instalována první výhybka s elektromagnetickými přestavníky, ovládaná řidičem za jízdy přímo z vozu. V tomto roce se objevují i první snahy prodloužit trať v Horním Hanychově k dolní stanici lanové dráhy na Ještěd, dané do provozu 27. června 1933.

Následující léta nepřinesla (nejen) pro trať nic dobrého. Provoz se hlavně během války

omezoval. V roce 1940 byla položena v Žitavské ulici druhá kolej. V prosinci 1944 byla ve stejné ulici na trať napojena vlečka k mlékárně (demonována v srpnu 1946), provoz na ní zajišťoval motorový vůz č. 20 z roku 1907, upravený na rozvoz konví s mlékem. V zimě 1945/46 byl provoz omezen z důvodu nedostatku uhlí a tím pádem i elektrické energie.

V roce 1956 byl zdvoukolejněn úsek Viadukt – Pekárny, v letech 1957 a 1958 prošlo velkými změnami dolní centrum Liberce, které si vyžádalo úpravy vedení kolejí mezi Soukenným náměstím a Rybníčkem.

Od 1. května roku 1960 začaly na lince č. 3 jezdit první tři nové moderní velkoprostorové jednosměrné tramvaje typu T2. Pro tyto vozy, kterých bylo dodáno v letech 1960 a 1961 z ČKD celkem čtrnáct, byla v roce 1962 zřízena smyčka na Vápence a o rok později i v Dolním Hanychově, kam byla prodloužena linka č. 4. Z tohoto důvodu vznikla i výhybna Kubelíkova. Dodávka pěti vozů téhož typu z Ústí nad Labem a šesti vozů novějšího typu T3 v závěru roku 1965 umožnilo k 9. červnu 1966 stáhnout z trati Lidové Sady – Horní Hanychov poslední staré soupravy a zavést provoz linek č. 1, 3 a 4 ve špičkách pracovních dní v intervalu devět minut výhradně tramvajemi typu T2 a T3. V úseku Lidové Sady – Vápenka tak činil špičkový interval 3 minuty. Jednokolejný úsek Pekárny – Vápenka byl řízen světelnou signalizací. Zdvoukolejnění se tento úsek dočkal v září roku 1972.

V roce 1976 se na lince č. 4 objevily první soupravy vozů řady T, v roce 1982 se začaly nasazovat na linku č. 3 (pouze na každé druhé pořadí z důvodu nemožnosti vykřižování dvou souprav na prostorově krátké výhybně Spáleniště).

V letech 1982 až 1984 byla postupně rekonstruována trať v úseku Dolní Hanychov – Spáleniště, kdy byly koleje pokládány na betonovou desku. V roce 1987 prošla rekonstrukcí ulice Hanychovská, stavba však nebyla provedena příliš kvalitně a tak za deset let byl zdejší kolejový

svršek opět v havarijním stavu. Mezi Vápenkou a podjezdem u nádraží v Horním Růžodole byly koleje uloženy do BKV panelů.

Na úseku do Lidových Sadů došlo v roce 1984 k převedení tramvajové dopravy z Pražské a Moskevské do ulic Palachovy a Rumunské. Naposledy projely tramvaje kolem radnice v noci ze 14. na 15. prosince, od pondělí 17. prosince ze jezdilo po nové trase.

Během 80. let bylo dodáno celkem 33 tramvají T3SU a T3SUCS, což umožnilo v dubnu 1988 stáhnout z provozu poslední vozy typu T2. Jinak celkový stav trati značně chátral a hrozilo zastavení provozu. V srpnu roku 1980 byl z důvodu nedostatku řidičů zastaven provoz linky č. 1 Lidové Sady – Vápenka, jejíž provoz se udržoval stěží již od poloviny 70. let.

Rekonstrukce trati

Společenské změny na konci 80. let změnily pohled i na tramvajovou dopravu v Liberci a tak bylo v srpnu 1990 přistoupeno k celkové rekonstrukci městské trati, spojené z tehdejších důvodů se změnou rozchodu z 1 000 mm na 1 435 mm. Rekonstrukce probíhala od Lidových Sadů, kdy se do BKV panelů umísťovaly blokové koleje pro oba rozchody. V roce 1994 byl rekonstruován úsek Rybníček – Viadukt, u kterého se v prostoru původní křižovatky ulic Hanychovské a Švermovy zřídila smyčka, o rok později následoval úsek Rumunská – Rybníček, přičemž trať byla přeložena z Revoluční do ulice Fügnerovy. K 1. září 1990 bylo také změněno linkové vedení na městské trati. Byla obnovena linka č. 1 na Vápenku, linka č. 4 do Dolního Hanychova byla přeznačena na číslo 2, pouze „trojka“ zůstala nezměněná.

V roce 1996 se rekonstrukční práce přesunuly do ulice Hanychovské, ve které byl v září téhož roku převeden obousměrný provoz na kolej vedoucí z centra z důvodu výstavby provizorní trati při levém okraji komunikace. Nižší propustnost tohoto úseku byla příčinou zastavení provozu linky č. 2 ke dni 31. srpna 1996. Dne 4. prosince 1996 byl zahájen provoz na provizorní jednokolejné trati mezi stanicemi Viadukt a Kubelíkova, kvůli čemuž byl od následujícího dne zkrácen provoz linky

č. 1 na úsek Lidové Sady – Viadukt (jezdící pouze v odpolední špičce pracovních dní), zatímco na linku č. 3 byly v pracovní dny nasazovány výhradně soupravy.

Provizorní jednokolejná trať začínala za stanicí Viadukt, kde se přimykala k levému chodníku. Koleje byl položeny „na boso“ (tj. bez pražců) přímo na komunikaci a zpevněny betonem. U pekáren se nacházela první výhybna, druhá byla umístěna na konci provizorní trati v Ještědské ulici přímo u křižovatky s Kubelíkovou ulicí. U zastávky České Mládeže vznikla další výhybna náhradou za zrušenou výhybnu na Spáleništi. Na uvolněném prostoru komunikací mezi viaduktem a Kubelíkovou ulicí byla v roce 1997 provedena rekonstrukce inženýrských sítí, následující rok byla budována nová trať již jen o rozchodu 1 435 mm.

V roce 1997 došlo také k rekonstrukci železničního podjezdu v Janově Dole, kdy byl původní ocelový most prakticky za provozu nahrazen novým železobetonovým se širším průjezdným profilem. Tramvajová trať byla při přípravných pracích chráněna dřevěnou konstrukcí. V červenci a srpnu téhož roku proběhly tři několikadenní omezení provozu, kdy byla doprava pod mostem mezi 7 až 15 hodinou zcela přerušena. Linka č. 3 byla zkrácena do smyčky Viadukt, dále do Hanychova zajišťovaly provoz tři soupravy tramvají T2R, spřažených záděmi k sobě (tzv. PX zapojení, kdy vznikla obousměrná souprava, přičemž pro cestující byl určen pouze přední vůz). V úseku Viadukt – podjezd jezdila jedna souprava, v úseku podjezd – Horní Hanychov dvě soupravy, které se křižovaly v Dolním Hanychově.

Rok 1998 byl ve znamení změny rozchodu, což mělo značný vliv na hanychovskou trať. První tramvaje s tímto rozchodem se začaly na lince č. 1 objevovat od 14. srpna. Z důvodu přestavby smyčky v Lidových Sadech, kde byla vnější objízdna kolej upravena z „metru“ na „široký“ rozchod, byla o víkendových dnech 22. a 23. srpna linka č. 3 zrušena a v úseku Fügnerova – Horní Hanychov nahrazena prodlouženou linkou č. 11, na které byly nasazeny soupravy. Tato linka Jablonec nad Nisou – Horní Hanychov měřila 18 km a její jízdní doba přesahovala 60 minut. V pondělí 24. srpna byla linka č. 3 opět v provozu, ale jen krátce. Ve středu **26. srpna 1998** byla původní jednokolejná úzkorozchodná trať do Horního Hanychova naposledy v provozu. Tuto skutečnost připomínala smutečně vyzdobená souprava tramvají T2R ev. č. 22 + 23. Od následujícího dne bylalinka č. 3 zkrácenak Viaduktu, kde byl přestup na autobus,

z důvodu napojování nové normálněrozchodné trati. Linka č. 1 byla zrušena.

Slavnostní zahájení provozu na nové normálněrozchodné trati proběhlo v neděli **30. srpna 1998** o 14 hodině, kdy byl provoz linky č. 3 zastaven a zavedena linka č. 2 Lidové Sady – Kubelíkova.

Nová trať byla od viaduktu jednokolejná s výhybnou na Vápence a v konečné stanici Kubelíkova ukončena vratným trojúhelníkem. Zde byl přestup na autobusovou linku X3 Kubelíkova – Horní Hanychov. V následujícím roce byla po odstranění provizorní úzkorozchodné trati postavena i druhá kolej, zprovozněná 13. července 1999. Na Vápence vznikla odstavná kolej, která ovšem byla pro nevyužití v roce 2012 odpojena od sítě.

Roku 2000 započala stavba dvoukolejné trati v úseku Kubelíkova – Dolní Hanychov, kde vznikla na místě původní smyčky nová smyčka s předjízdou kolejí a prohlížečím kanálem. Provoz na tomto 600 metrů dlouhém úseku byl zahájen **8. července 2001**, přestup na autobusovou linku X3 byl ovšem ponechán v zastávce Kubelíkova. Při stavbě byla užita nová technologie uložení kolejí, kdy se upustilo od dosavadních BKV panelů s blokovou kolejnicí. Nově se užily klasické žlábkové kolejnice, které jsou pružně uchyceny na betonové desce.

Postup dalších prací byl závislý na dostavbě přeložky komunikace na Výpřež v úseku Kubelíkova – Horní Hanychov, jejíž stavba proběhla v roce 2002. To umožnilo jednak zahájit rekonstrukci Ještědské ulice, jednak oddělit automobilovou dopravu směřující na českozubsko od tramvajové dopravy. V roce 2002 byl rekonstruován krátký úsek z Dolního Hanychova k ulici České Mládeže, což umožnilo přesměrovat linku X3 z Kubelíkovy ulice na konečnou tramvaje v Dolním Hanychově. Současně byla linka přeznačena na č. 33, z důvodu dalších stavebních prací byla i nadále do Horního Hanychova vedena přes Banskobystrickou.

Stavba posledního 1,5 km dlouhého úseku tramvajové trati do Horního Hanychova byla zahájena v roce 2003 a proběhla stejnou technologií jako předchozí úsek. Nová smyčka v Horním Hanychově byla umístěna v mírně jiné poloze oproti původní smyčce, navíc byla vybavena předjízdou kolejí. Její stavba si vyžádala pro nemožnost otáčení autobusů prodloužení linky č. 33 až k restauraci Berlín. Uspořádání kolejí v zastávce Horní Hanychov umožňuje případné prodloužení k lanové dráze, o čemž se uvažovalo v rámci chystaného mistrovství světa SKI 2009. Provoz do Horního Hanychova byl zahájen obnovenou linkou č. 3 dne **1. srpna 2005**. „Dvojka“ se změnila v posilovou linku jezdící v pracovních dnech mezi 6 až 19 hodinou.

Přestavba tramvajové smyčky ve Fügnerově ulici v roce 2008 umožňuje v případě potřeby vést spoje z Horního Hanychova až na terminál MHD, čímž odpadá přestup na náhradní autobusovou dopravu v méně vhodné stanici Rybníček, popř. zavést v tomto úseku posilové spoje. To bylo náležitě využito v únoru 2009, kdy se ve sportovním areálu na Ještědu pořádalo neblaze proslulé mistrovství světa SKI 2009.

Počínaje 18. prosincem 2005 jsou na hanychovskou trať nasazovány částečně nízkopodlažní tramvaje T3R.PLF, jejichž zvyšující se počet umožnil v následujícím roce zavést na linkách 2 a 3 garantované nízkopodlažní spoje. V roce svého stého výročí se navíc tramvajová trať do Horního Hanychova dočkala zcela nové stoprocentně nízkopodlažní tramvaje typu EVO 2, jejíž zkušební provoz bez cestujících byl zahájen v červnu 2012, s cestujícími v září téhož roku.

