

Před 40 lety dojezdily staré dvounápravové tramvaje, 1. dubna vyjede 6MT



27. 03. 2013 16:19

Na letošní velikonoční pondělí 1. dubna připadá výročí 40 let od ukončení pravidelného provozu starých dvounápravových tramvají. Na tento den připravil Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. ve spolupráci s o.s. Boveraclub jízdy tramvají 6MT na zvláštní lince č. 4 Liberec Fügnerova – Jablonec nad Nisou, které se uskuteční tradičně v odpoledních hodinách.

První vyjede ve 12.05 Fügnerovy ulice v Liberci, poslední v 18.05 hodin. **(Jízdní řád v příloze)**

Elektrická tramvaj byla na přelomu 19. a 20. století prvním moderním prostředkem pro dopravu osob ve větších městech a jejich okolí, která nahrazovala do té doby užívané kočáry tažené koňmi, fiakry, popřípadě koňku. První vozy byly poměrně malé, pobraly většinou kolem 30 osob, a vleky, které byly rozměrově menší, ještě méně. Důvodem byl i malý výkon motorů, které by větší zátěž neutáhly.

S rozvojem techniky docházelo k postupnému zvětšování vozidel. První liberecké tramvaje z roku 1897 měřily pouhých 6 650 mm, široké byly 2 100 mm a měly dvanáct míst k sezení a osmnáct k stání. Poslední liberecké dvounápravové tramvaje typu 6MT měřily 10 000 mm, široké byly 2 200 mm a pojmuly 60 cestujících. Největší dvounápravové tramvaje jezdily od konce 30. let v Plzni a při délce 11,5 metru pojmuly až 70 pasažérů.

Dalšímu zvětšování vozů bránilo užití dvounápravového podvozku a také zachování průjezdného profilu v obloucích. Taktéž systém řízení přes kontroléry bránil užití vyšší dynamiky vozů. Proto byla v roce 1937 pořízena v USA licence na výrobu velkoprostorových podvozkových tramvají typu PCC. Jejich výroba byla v ČKD Praha zahájena na konci 40. let a

v roce 1951 vyjely první dva prototypy označené jako typ TI (od roku 1958 označen jako T1). V roce 1955 následoval typ TII (T2) a v roce 1960 T3. Jejich počáteční provoz byl ovlivněn řadou technických problémů, mezi něž patřila poddimenzovaná napájecí soustava, neboť vozy se vyznačovaly větším proudovým odběrem, a také malá únosnost tehdejších tratí, neboť ty byly často budovány systémem naboso položených kolejí na štěrkovém loži, tj. bez pražců, a proto docházelo k jejich rychlejšímu destruktivnímu. Pro plnohodnotný provoz tak bylo potřeba v 60. letech většinu kolejových sítí v jednotlivých provozech nákladně rekonstruovat.

Ukončování provozu tramvají staré konstrukce tak v jednotlivých městech probíhalo jen pozvolna, mnohdy byly tyto potíže i příčinou ke zrušení celého tramvajového provozu. Ve městech, ve kterých zůstala tramvajová doprava zachována, došlo k ukončení provozu dvounápravových vozů postupně takto:

Prvním městem se stal Most, ve kterém v souvislosti s likvidací původního města byl zastaven provoz starých tramvají na původní kolejové síti o rozchodu 1 000 mm k 24. březnu 1961. V roce 1963 následovala Plzeň, poté Košice (velikonoční pondělí 15. dubna 1968), Olomouc (úterý 30. června 1970), Brno (čtvrtek 29. března 1973), o tři dny později Liberec (neděle 1. dubna 1973), Praha (čtvrtek 9. května 1974, v tento den byl současně zahájen provoz metra), Bratislava (pátek 31. května 1974) a nakonec Ostrava, ve které byl provoz dvounápravových tramvají ukončen až v neděli 2. února 1986.

Následně byly některé dvounápravové vozy využívány po určitou dobu ve všech provozech jako služební a buď byly časem zlikvidovány anebo opraveny a převedeny mezi muzejní vozy.

Dvounápravové tramvaje v Liberci

Liberecká pouliční dráha si zprvu pořizovala motorové vozy z vagónky v rakouském Grazu (Štýrského Hradce). V letech 1897 až 1914 bylo pořízeno celkem 32 motorových vozů. Prvních třináct vozů z let 1899 až 1899 bylo v letech 1915 až 1930 postupně přestavěno na vlečné odebráním elektrické výzbroje. Část těchto vlečných vozů se následně udržela v provozu až do roku 1967. Zbýlé motorové vozy, z nichž část byla ke konci provozu převedena mezi služební, byly postupně od 50. let vyřazovány, poslední dojezdily v roce 1960.

Po první světové válce se vedení dopravního podniku muselo přeorientovat na české výrobce. V roce 1921 bylo dodáno deset motorových vozů z vagónky ve Studénce. Tyto vozy byly vyřazeny z provozu v průběhu 60. let, poslední v roce 1968. V letech 1928 až 1940 následovalo jedenáct vozů z vagónky Česká Lípa. K jejich vyřazení z osobní dopravy došlo v letech 1965 a 1966, poslední jako pracovní vůz pro provoz s odmetačem sněhu byl vyřazen v roce 1973.

Posledním typem dvounápravových tramvají, který byl do Liberce taktéž z českolipské vagónky dodán, byly vozy 6MT, kterých do města pod Ještědem přišlo v roce 1953 šest. Od roku 1966 se jednalo o jediný typ dvounápravových tramvají v běžném provozu. Tento typ také 1. dubna 1973 provoz dvounápravových vozů v Liberci ukončoval. Část byla ještě převedena mezi pracovní vozy, jejich provoz však pro špatný technický stav skončil v závěru roku 1978.

Jediným dvounápravovým motorovým vozem, který byl následně ještě využíván, byl vůz GTM4 neboli známá Bovera, který v letech 1969 až 1988 sloužil k broušení kolejnic.

V současnosti vlastní DPMLJ, a.s. stále ještě tři vlečné vozy pro údržbu jablonecké trati. Jedná se o vůz pro dopravu trolejových cívek, vzniklý v roce 1973 z podvozku tramvaje 6MT, plošinový vůz taktéž z roku 1973, pro který byl využit rám a pojezd vlečného vozu Donbas a nakonec trolejovou věž získanou v roce 1970 z Jablonce nad Nisou. Jejím základem je původní nákladní vagónek z roku 1899.

Pestrá historie tramvajové trati mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou

Tramvaje v Liberci zahájily provoz dne 25. srpna 1897 na trati mezi nádražím a zoologickou zahradou, v sousedním Jablonci nad Nisou se tak stalo 7. února roku 1900, kdy byl zahájen provoz na trati Rychnov – Jablonec nad Nisou – Janov nad Nisou. Od tohoto okamžiku jsou datovány snahy obě sousední tramvajové sítě kolejově propojit. Záměru ovšem vždy zabránilo nevydání potřebné koncese Ministerstvem železnic pro odpor souběžně vedoucí Liberecko-jablonecko-tanvaldské dráhy (RGTE). Změna nastala až po druhé světové válce.

Tehdy, v roce 1947, zahájila Jablonecká elektrická dráha (JED) stavbu trati do Liberce vložním výhybkou na křižovatce ulic Pražská, 5. května a U zeleného stromu. Samotná stavba trati se rozeběhla o dva roky později, zprvu brigádnicky, později pod vedením stavební firmy Baraba. V roce 1951 byly položeny koleje do Proseče, v roce 1953 do Vratislavic. Provoz na trati byl zahajován postupně, nejprve dne 16. listopadu 1953 do zastávky Proseč MNV (dnes Proseč pošta) a od 15. února 1954 do Vratislavic ke kostelu. Samotný Liberec ovšem tehdy neměl na dokončení trati přílišný zájem. Ještě v polovině března roku 1954 nebylo totiž jasné, zda trať povede od Textilany Jabloneckou ulicí na Šaldovo náměstí či kolem areálu textilky do ulice Na Bídě a na Fügnerovu ulici, přestože stavba tohoto úseku musela být zahájena nejpozději 1. dubna téhož roku, aby ji bylo možno do konce roku 1954 dokončit. Nakonec byla vybrána varianta přes ulici Na Bídě.

Slavnostní otevření celé trati proběhlo ve Fügnerově ulici v Liberci dne 26. prosince 1954, běžný provoz byl zahájen 1. ledna 1955. Na provozu se podílela jablonecká a liberecká provozovna tehdy společného dopravního podniku rovnoměrně, každá vypravovala po třech vozech. Na trať byly nasazovány nové motorové vozy 6MT z roku 1953. Krátce po zahájení provozu musely být v pracovní dny do provozu nasazovány i vlečné vozy, navíc se na trať vypravovaly i posilové spoje, obsluhované do roku 1957 staršími vozy, a to jak z Jablonce do Proseče, tak i z Liberce do Vratislavic. V první polovině roku 1957 byl na trati testován prototyp TII ev. č. 6002, první vůz řady T opatřený podvozky pro rozchod 1 000 mm.

V roce 1958 se objevil návrh propojit meziměstskou trať s jabloneckou městskou tratí do Pasek, k jeho uskutečnění ovšem nedošlo. V té době se také počítalo s budoucím nasazením nových tramvají T2. Ty se zde ovšem objevily jen krátce na jaře roku 1960, pak zase na trati kralovaly výhradně vozy 6MT.

V roce 1966 byla po výstavbě výhyben u Textilany a u Lékárny zavedena ve špičkách pracovních dní posilová linka č. 5, nahrazující do té doby užívané následy spojů linky č. 11, označované linkou X.

Stav trati se ovšem na konci 60. let rapidně zhoršoval a také se začal projevovat nedostatek provozuschopných vozů 6MT, jejichž technický stav přestával být uspokojivý. V roce 1969 byly z tohoto důvodu spoje linky č. 5 nahrazeny autobusy. K 31. prosinci 1969 navíc v tehdy již opět samostatném jabloneckém dopravním podniku tramvajová doprava zanikla a celá trať včetně provozu připadla 1. ledna 1970 libereckému dopravnímu podniku. Přestože tato situace zcela nahrávala uvažovanému zrušení pouliční dráhy i v Liberci, podařilo se v roce 1969 odpovědným pracovníkům prosadit záměr rekonstrukce celé trati. Do doby jejího zahájení musely být na trať pro nedostatek provozuschopných emtěček nasazovány i novější vozy T2 a T3.

Dne 27. března 1972 byl zastaven provoz v úseku Jablonec nad Nisou – Proseč MNV a dopravu převzaly autobusy. Pro otáčení souprav s vleky vznikl před zastávkou Proseč MNV kolejový trojúhelník, na obrácení soupravy měla jízdní četa pouhé čtyři minuty. Autobusy se otáčely couváním na křižovatce před budovou MNV.

Zbývajících úsek do Liberce byl v provozu do neděle 1. dubna 1973. Se zastavením provozu na tomto úseku skončilo také vypravování dvounápravových tramvají. Pro rekonstrukční práce byl vytvořen služební vlak složený z motorové lokomotivy T 211.0029 upravené pro rozchod 1 000 mm, plošinového vozu č. 128, rozvinovacího vozu pro trolejové cívky (č. 129) a dvou vlečných trolejových věží (č. 15 a 105).

Pro provoz na rekonstruované trati bylo již v listopadu roku 1973 pořízeno čtrnáct nových tramvají T3. Přestože se zahájení provozu plánovalo již na 1. listopad 1974, nepodařil se tento termín z důvodu opožděných dodávek technologických částí měníren z ČKD dodržet. Provoz na rekonstruované trati v úseku Liberec – Vratislavice výhybna byl zahájen až 31. prosince 1975 zavedením linky č. 5 ve špičkách pracovních dní. Jedenáctka byla nadále obsluhována autobusy a to až do 6. dubna 1976, kdy vyjely první tramvajové spoje linky č. 11, ovšem stále jen v úseku do Vratislavic, kde byl přestup na autobus.

Slavnostní zahájení provozu na celé trati Liberec – Jablonec proběhlo v odpoledních hodinách dne 29. prosince 1976 za účasti slavnostně ozdobených tramvají 6MT ev. č. 100 a T3 ev. č. 39. Následný provoz zajišťovalo šest sólo vozů T3 na lince č. 11 a tři sólo vozy T3 na lince č. 5. Interval na obou linkách byl 12 minut, jízdní doba na celé trati činila 27 minut.

Pro zvýšení přepravní kapacity byly od 1. dubna 1988 na sudé kurzy vypravovány soupravy 2xT3. V závěru roku 1988 byla zahájena rekonstrukce trati od Brandlu po konečnou v Jablonci nad Nisou, provoz na částečně přeložené trati byl zahájen 17. prosince 1989. Zhoršující se technický stav celé trati byl v roce 1990 příčinou prodloužení intervalu na linkách č. 5 a 11 na 15 minut a prodloužení jízdní doby na celé trati na 32 minut.

Počínaje rokem 1997 se začalo s postupnou rekonstrukcí meziměstské trati. Zprvu se jednalo o opravy nejhorších úseku, spojené např. v Mlýnské ulici s jejich přeložkami. Rekonstrukce úseku U Lomu – Nová Ruda v roce 2000 počítala již i s budoucím zdvoukolejněním trati. V roce 2008 započala zásadní obnova jablonecké trati spočívající v postupném zdvoukolejnění trati až

na Novou Rudu a přípravě na změnu rozchodu z dosud užívaných 1 000 mm na budoucích 1 435 mm. Za zmínku stojí, že tramvajová trať Liberec – Jablonec nad Nisou je poslední tratí v ČR, která je provozována na rozchodu 1 000 mm.

V rozmezí srpna 2013 až srpna 2014 je naplánována výluka celé trati, během které budou zcela přestavěny úseky Nová Ruda – Vratislavice výhybna a Mělník – Brandl.

Vozy 6MT a jejich konec na lince č. 11

Historii provozu dvounápravových tramvají v Liberci uzavíraly v roce 1973 výhradně tramvaje typu 6MT.

Projektování těchto vozů zahájila projekční kancelář EVIKA již v období druhé světové války. Projektové práce byly ovšem přerušeny a opětně zahájeny až na konci 40. let. Vůz vycházel z německého válečného typu KSW, který se vyznačoval úspornou stavbou skříně a protaženými čely se širokými vstupy, které umožňovaly rychlé opuštění vozidla cestujícími například v případě náletu. Koncepce jednoduché skříně s kostrou ze slabých profilů zůstala u vozu 6MT zachována a to proto, že se počítalo s jejich maximálně desetiletým provozem, tedy do doby vyvinutí nových podvozků pro metrový rozchod u nových tramvají řady T.

Vozy 6MT byly určeny jako jednotné vozidlo pro metrové provozy. V roce 1949 bylo ve vagónce Studénka vyrobeno prvních patnáct pro Bratislavu v částečně odlišném provedení. V letech 1952 a 1953 následovala výroba 60 vozů 6MT v českolipské vagónce, které byly dodány do provozů ve městech Liberec, Jablonec nad Nisou, Ústí nad Labem, Teplice, Most a opět do Bratislavy. V průběhu šedesátých let byly v Čechách vozy postupně mezi jednotlivými městy přesouvány podle toho, jak byly jednotlivé tramvajové provozy rušeny. Na počátku 70. let již zbylo v Čechách jediné město s provozem tramvají 6MT a to právě Liberec.

Liberecký dopravní podnik obdržel v červnu 1953 z českolipské vagónky šest vozů 6MT, které byly označeny ev. čísly 41 až 46. Zprvu byly nasazovány převážně na linku č. 2 Rochlice – Růžodol I., od 1. ledna 1955 přednostně na linku č. 11 Liberec – Jablonec, na jejímž provozu se podílela liberecká i jablonecká provozovna po třech vozech. Nedostatečný počet těchto vozů v Liberci byl důvodem k převedení čtyř vozů tohoto typu z Jablonce v roce 1957. To umožnilo nasazovat tyto vozy ve větší míře i na městskou trať Lidové Sady – Horní Hanychov, převážně však jen na linky č. 1 (Muzeum – Pekárny) a 4 (Lidové Sady – Vápenka), popřípadě na posilové spoje od nádraží k muzeu v době konání Libereckých výstavních trhů.

V roce 1960 přišly do města pod Ještědem první tři velkoprostorové tramvaje nového typu T2, v závěru téhož roku dorazilo dalších pět vozů a o rok později ještě šest. V roce 1965 se v Liberci objevilo dalších pět tramvají T2, převzatých z tehdy postupně likvidovaného provozu v Ústí nad Labem. Na konci téhož roku dodalo ČKD Praha prvních šest tramvají nového typu T3. Do roku 1966 tak vstupoval dopravní podnik s 25 tramvajemi řady T. To umožnilo od 9. června 1966 provozovat městskou trať výhradně těmito vozy, zatímco tramvaje 6MT byly nasazovány na

linku č. 11 do Jablonce a na od téhož dne zavedenou posilovou linku č. 5 do Vratislavic ke kostelu.

Jak již bylo řečeno výše, vozy 6MT byly plánovány na desetiletý provoz a proto v té době již překračovaly svou životnost. To se značně projevovalo na jejich technické stavu, kdy se dařilo tyto vozy udržovat v provozuschopném stavu s čím dál většími obtížemi. Nedostatek provozuschopných vozů byl nakonec příčinou, že na linku č. 5 byly od roku 1969 nasazovány autobusy a emtěrka zajišťovala provoz pouze na lince č. 11.

Definitivní zrušení tramvajové dopravy v Jablonci nad Nisou ke dni 31. prosince 1969 si vynutilo převzetí veškerého provozu na jedenáctce libereckým dopravním podnikem, který musel od následujícího dne vypravovat tyto vozy na všech šest kurzů. Přestože bylo v roce 1970 převzato ze zlikvidovaných tramvajových provozů v Jablonci nad Nisou a Ústí nad Labem dalších 12 tramvají téhož typu, byl i nadále počet provozuschopných vozů kritický. Přestože v roce 1971 vlastnil dopravní podnik celkem čtrnáct tramvají 6MT, musely v tomto roce a počátkem roku následujícího provoz na jedenáctce často zachraňovat tramvaje T2 a T3. Pro tyto svižnější a těžší vozy ovšem jablonecká trať neodpovídala svými parametry. Pro představu lze uvést, že zatímco po rekonstrukci jablonecké trati v roce 1976 činila jízdní doba z Liberce do Jablonce 27 minut, před rekonstrukcí trvala s ohledem na maximální možnou rychlost souprav 6MT s vleky 39 minut.

V roce 1972 byla zahájena celková rekonstrukce jablonecké trati. K 27. březnu 1972 byl zastaven provoz v úseku Proseč MNV (dnes zastávka Proseč pošta) – Jablonec nad Nisou a dopravu na této části převzaly autobusy. V Proseči byl před zářezem pod železniční stanicí zřízen kolejový trojúhelník pro obracení souprav. Pro zbylou část tramvajové trati Liberec – Proseč MNV bylo potřeba vypravovat nadále čtyři emtěrka.

V roce 1973 se rozeběhla rekonstrukce i na zbývajícím úseku. V pátek 30. března 1973 byly naposledy v provozu soupravy s vleky, v neděli 1. dubna vyjely do pravidelného provozu naposledy i dvounápravové motorové vozy. V pondělí 2. dubna převzaly veškerou dopravu na jedenáctce autobusy. Tuto skutečnost, kromě letáček ve vozech, „oznamoval“ 1. dubna vyzdobený a bočními rozměrnými nápisy opatřený vůz 6MT ev. č. 58 (původní jablonecký vůz č. 118). Spolu s ním byly v tento poslední den na jedenáctku vypraveny vozy č. 2 (do roku 1966 č. 42), 3 (43) a 57 (původní ústecký vůz č. 123).

Zastavení provozu na původní trati do Jablonce ke dni 1. dubna neznamenal úplný konec tramvají 6MT. Šest vozů přešlo v roce 1973 mezi služební. Obdržely ev. č. 100, 101 a 103 až 106. Tramvaj č. 100 (původní 53) byla upravena na vůz mateřských škol a obdržela neobvyklý modrobílý nátěr (vozy s tímto určením a lakem se na přelomu šedesátých a sedmdesátých let objevily například i v Praze, Ústí nad Labem, či Ostravě, jejich užití ale nemělo dlouhé trvání). Tento vůz se také objevil na slavnostním otevření rekonstruované jablonecké trati dne 29. prosince 1976. Další vůz č. 104 (56) pro změnu získal „pracovní“ oranžový lak se žlutočerným šrafováním na bocích čel. Ostatní vozy nebyly nijak upravovány. Z podvozku emtěrka č. 2 (ex 42) vznikl v roce 1973 vlečný vůz pro přepravu trolejových cívek. V roce 1978 k těmto vozům přibyl ještě vůz č. 67 z Bratislavy, který však již nebyl vůbec využit, neboť provoz všech pracovních vozů 6MT skončil po dvou nehodách z důvodu jejich špatného technického stavu v závěru téhož roku. Vůz č. 106 (ex jablonecký vůz č. 117) byl v roce 1979 předán do Technického muzea v Brně, odkud se v roce 2001 vrátil zpět do Liberce a od září 2011 slouží jako historický

vůz DPMLJ a.s., jediný zachovaný svého typu, ostatní vozy byly postupně sešrotovány. Jako poslední byla v roce 1982 bohužel zlikvidována modrá „stovka“ a oranžová „stočtyřka“.

Zpracoval Tomáš Krebs