



## JABLONEC NAD NISOU

Jablonec nad Nisou neměl přímé železniční spojení s hlavní tratí Liberec - Pardubice. To byl hlavní důvod pro stavbu jednokolejné tramvajové tratě, spojující město s nedalekým Rychnovem, ležícím na již zmíněné hlavní trati. První úsek Rychnov – Jablonec, který se stal základem tamní tramvajové sítě, byl zprovozněn 7. 2. 1900, prodloužení do Janova 5. 9. 1900. Byla to jedna z nejdelších tratí na rozchodu 1000 mm u nás, o délce 16,160 km. Snímky z 26. 4. 1959 nám ukazují konečnou zastávku v Rychnově u nádraží v době, kdy místo kusého ukončení trati byla vybudována (1958) vratná smyčka. Motorové vozy jsou původní jablonecké, vyrobené firmou Ringhoffer a dodané v roce 1926, později rekonstruované, původních ev. čísel 57 a 59, a přechíslované (1955) na ev.č. 107 a 109. Vyřazeny byly postupně v letech 1955 až 1963. Následkem velké sněhové kalamity je provoz tramvaje 31. 3. 1965 zastaven a nahrazen autobusy. Ty jsou provozovány dodnes ....

*Text Jan Bajer, foto z alba zemřelého Jaroslava Patočky, úprava autor*



## GMUNDEN

Do rukou spolupracovníků naší redakce se dostaly i starší fotografie z pozůstalosti loni zemřelého Ernsta Wolfa. Tato nás zavádí do města, kde pan profesor strávil většinu života, do Gmundenu. Zatímco si naše země 20. října 1968 pomalu a těžce zvykala na dočasný pobyt sovětských vojsk, v areálu vozovny v Gmundenu postávala tehdy ještě plně provozní dvounápravová tramvaj ev. číslo 4. Rakousko v té době štědře poskytovalo azyl našim uprchlíkům, avšak tato fotografie nám dokumentuje pouze slunečný říjnový den, kterého jako by se politické problémy tehdejší doby vůbec netýkaly. Tramvajová doprava v Gmundenu oslaví v příštím roce své 120. narozeniny, které si připomeneme zveřejněním dalších vzácných snímků z tohoto rakouského města.

*Text Jiří Vobecký, foto Ernst Wolf*

## HRADEC KRÁLOVÉ

Nechybělo mnoho a také Hradec Králové se dočkal své tramvaje. Původní návrh Františka Křižíka pochází z roku 1898 a uvažoval se 4 motorovými osobními vozy a jedním nákladním, neboť se počítalo s provozem nákladních vozů k vojenské zásobárně. Hlavní trať s 9 zastávkami a 4 výhybnami měřila 3,91 km, odbočná ke skladišti pak 1,01 km s jednou zastávkou. V roce 1911 pak František Křižík představil další projekt, již bez nákladní dopravy, a začaly první stavební práce. Jenže všechno bylo nakonec jinak. Na Pražském mostě byla sice v roce 1910 postavena kolej, která se ale tramvaje nikdy nedočkala a jak je psáno v místní kronice, byla v březnu 1932 jako zbytečná snesena. Vidíme ji na detailu dobové pohlednice. Není to ale jediný případ, kdy byla připravena kolej pro budoucí trať, která již nebyla postavena. Této „cti“ se například dočkal známý Jiráskův most v Praze, vybudovaný v letech 1929 až 1933, kde byly do mostovky vloženy koleje pro dvoukolejnou trať, ale někdy v roce 1946 byly sneseny a po mostě nakonec jezdily trolejbusy, které ale také skončily...

*Text Jan Bajer, detail pohlednice ze sbírky autora*



## LINZ

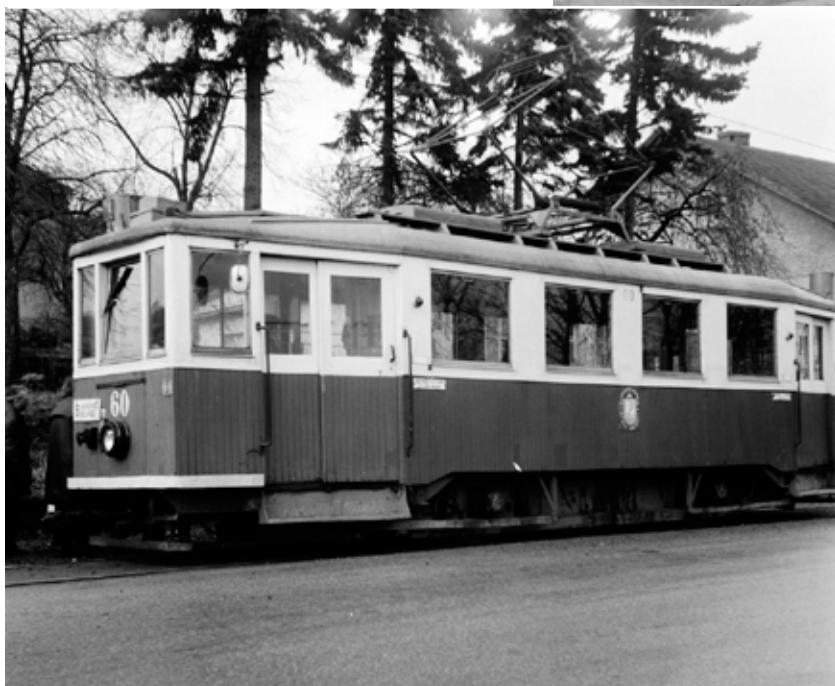
I když nám dávají někteří pravicoví senátoři do tisku vzkazy, že v roce 1984 byly v Československu v samoobsluhách k dostání pouze švestkové kompoty, pamětníci vědí, že je to jenom politicky zabarvená lež. Milovníci tramvají budou dokonce překvapeni, že v době, kdy se v Československu po ulicích proháněly s jedinou výjimkou již pouze moderní čtyřnápravové tramvaje, rakouský Linec stejně jako Ostrava s vyřazením dvounápravových tramvají nespěchal. A tak se přímo ve středu města ještě 24. října 1984 běžně objevovala dvounápravová tramvaj evidenčního čísla 21. Vůz ev.č. 21 (ex ev.č. 51) byl vyroben v lineckých dílnách za použití karoserie Gräf & Stift a elektrické výzbroje Siemens a do provozu zařazen 19. 7. 1956. Vyřazen byl 23. 12. 1985. Provoz dvounápravových tramvají skončil v Linci dokonce o několik měsíců později, než v Ostravě.

**Foto Ernst Wolf**

## PRAHA

Na počátku byl nápad přestavět jeden „krasin“ na jednosměrný vlečný vůz, který by se připojoval k rovněž jednosměrným motorovým vozům „ponorka“ (ev.č. 3005 – 3068) a „mevro“ (ev.č. 3069 – 3098). K tomu účelu byl vybrán vůz ev.č. 1465 a následně takto upraven. Provozován byl od roku 1956 nejen s uvedenými motorovými vozy, ale i s obousměrnými, jak vidno ze snímku. Zpočátku jezdil pod původním ev. číslem, v roce 1961 byl na základě poznatků z provozu upraven výměnou dveří a přečíslován na ev.č. 1582 (v roce 1961, původně ev.č. 1537) a ev.č. 1583 (v roce 1964, původně ev.č. 1515). Všechny byly vyřazeny z provozu v roce 1966, kdy již také nebyly provozovány jednosměrné motorové vozy obou provedení, ke kterým byly vlastně určeny. Poslední z nich, ev.č. 1583, je nyní exponátem muzea MHD ve Střešovicích. Zvláštní je, že je zatím znám tento jediný snímek vozu ev.č. 1465 v původní rekonstrukci v provozu. Snímek byl pořízen na zastávce „Palmovka“ dne 9. 2. 1958.

**Text a foto Jan Bajer**



## OSTRAVA

Ještě před třiceti lety byly v Ostravě běžně v provozu poslední dvounápravové tramvaje. Bylo to díky skutečnosti, že se jakoby zázrakem rozhodlo zachovat a nikoli zrušit bývalou železniční a poté tramvajovou trať do Budišovic-Kyjovic, dnes konečná Zátíší. Protože rekonstrukce začala od konečné Zátíší směrem k Ostravě, každý pozdější návrh na zastavení opravy trati byl zamítnut s ohledem na již vynaložené finanční prostředky. Snímek je z listopadu 1983, tj. z doby, kdy tramvaje jezdily jen do Dolní Lhoty a provoz do Zátíší zajišťovala náhradní autobusová doprava. A snímek je to vzácný, protože jen málo milovníků MHD mohlo používat kvalitní fotografické aparáty. Nakonec byl – díky využití rekonstruovaných tramvají T2R na této trati – provoz dvounápravových tramvají v Ostravě definitivně ukončen v roce 1986.

**Text a foto Jiří Vobecký**

## MOST A JABLONEC NAD NISOU

Podíváme se na mosteckou úzkokolejku. V Mostě vsadili na rekonstrukce nejstarších vozů vyrobených v Grazu, které zahájovaly provoz v roce 1901. Je třeba dodat, že tyto rekonstruované vozy jezdily pod svými původními čísly. Jedním z nich je i vůz ev.č. 2. Fotograf jej zachytil na zastávce u městských lázní na lince č. 1. Byla to tamní nejdelší linka o délce 13,700 km. Spojovala původně Most s Litvínovem a Janovem; ale v roce 1958 jezdila již jen na torzu někdejší trati v úseku od dolu Minerva k mosteckému nádraží. V té době již rychlodráha z Litvínova, jejíž první úsek zahájil provoz 1. 4. 1957, dosáhla do Mostu a tak se osud úzkorozchodek začal blížit ke svému konci, což se stalo 24. 3. 1961. Provoz byl zastaven a některé

již nepotřebné tramvaje byly předány také do Jablonce nad Nisou. Z rekonstruovaných vozů to byly tři, a to ev.č. 2, 5 a 6. Tam byl jako jediný z nich provozován vůz ev.č. 6 jako pracovní, přečíslovaný na ev.č. 130. Na snímku z vjezdu do místní vozovny vidíme vlevo odstavený vůz ev.č. 2 již zbavený sběrače a čekající na likvidaci. Snímek v Mostě je z 29. 8. 1958; v Jablonci nad Nisou pak 13. 8. 1961.

**Text a obě foto  
Jan Bajer**



## ÚSTÍ NAD LABEM

Nyní ještě zavítáme do Ústí nad Labem. Nejen obyvatelé, ale i laici a odborníci, dodnes litují, že došlo ke zrušení tramvajové dopravy v tomto krajském městě. A nebyl to ledajaký provoz, z oněch úzkorozchodných dokonce ten největší u nás. S ústeckou tramvají jsme se mohli setkat hned před nádražím, jako na našem snímku, pořízeném 8. 5. 1968. Ovšem zastávku jsme mohli použít, jen když jsme chtěli jet na Krásné Březno, nebo také na Střekov, prostě – po proudu Labe. Pro opačný směr jsme museli dojet na Mírové náměstí, ale ani to nebylo daleko. Tramvajové linky byly již od roku 1954 postupně rušeny a nahrazovány autobusy. Posledními byly linky č. 3 a 9, provozované mezi Předlicemi a Krásným Březnem do 1. 6. 1970. Tramvaj T2 bylo do Ústí dodáno postupně 18, očíslovaných ev.č. 151 – 168. Jedna z nich, ev.č. 160, vyrobená v roce 1961 (v.č. 151248), byla v Ústí nad Labem provozována od března 1962 až do ukončení provozu. Pak byla předána do Ostravy (13. 5. 1971), tam opravena a rekonstruována na normální rozchod 1435 mm. Obdržela ev.č. 597 a byla tam v provozu až do svého vyřazení dne 1. 3. 1986.

**Text a foto Jan Bajer**

