



VOZIDLA A TRATĚ ÚZKOROZCHODNÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH

Martin Harák

v České a Slovenské republice





VOZIDLA A TRATĚ ÚZKOROZCHODNÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH

v České a Slovenské republice

Martin Harák

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Martin Harák

Vozidla a tratě úzkorozchodných elektrických drah v České a Slovenské republice

Tramvajové, průmyslové, lesní

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8285. publikaci

Odpovědný redaktor Pter Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 192
První vydání, Praha 2021
Vytisklo TISK CENTRUM s. r. o., Moravany u Brna

© Grada Publishing, a. s., 2021
Cover design © Jakub Náprstek, 2021

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-4587-4 (ePub)
ISBN 978-80-271-4586-7 (pdf)
ISBN 978-80-271-3119-8 (print)

Obsah

ÚVOD	6
JAK VLASTNĚ VZNIKL „ÚZKÝ ROZCHOD“ NA ÚZEMÍ BÝVALÉHO ČESKOSLOVENSKA	7
1 ÚZKOROZCHODNÉ ELEKTRICKÉ MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ TRAMVAJOVÉ DRÁHY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY	9
2 ÚZKOROZCHODNÉ ELEKTRICKÉ MĚSTSKÉ TRAMVAJOVÉ A VEŘEJNÉ ŽELEZNIČNÍ DRÁHY NA ÚZEMÍ SLOVENSKE REPUBLIKY	85
3 ELEKTRICKÉ ÚZKOROZCHODNÉ PRŮMYSLOVÉ ŽELEZNICE NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY	119
4 ELEKTRICKÉ ÚZKOROZCHODNÉ PRŮMYSLOVÉ DRÁHY NA ÚZEMÍ SLOVENSKE REPUBLIKY	165
STRUČNÝ PŘEHLED PODPOVRCHOVÝCH PRŮMYSLOVÝCH ELEKTRICKÝCH TROLEJOVÝCH LOKOMOTIV, VYRÁBĚNÝCH PO ROCE 1945.....	184
Tuzemská výroba	184
Importovaná vozidla.....	185
Technické tabulky	186
Důlní elektrické lokomotivy typu 17E na rozchodu 900 mm	187
Přehled výrobců vozidel (názvy firem v běhu času)	188
Zdroje.....	189
DEUTSCHE RESÜMEE	190

ÚVOD

Proč právě úzkokolejné dráhy a proč jen ty s elektrickým pohonem? Tato otázka možná napadne leckoho z čtenářů. Odpověď je vcelku jednoduchá. Úzkorozchodným železnicím a tramvajím byla v minulosti věnována řada odborných publikací, nikoliv však v ucelené encyklopedické podobě, o kterou se snaží tato kniha. V této publikaci jsou popsány všechny dohledatelné „elektrické“ úzkorozchodné provozy jak železničního charakteru v průmyslu a lesnictví, tak všechny místní malodráhy tramvajového charakteru, resp. přímo městské tramvajové provozy.

Ne u všech provozů se podařilo dohledat relevantní podklady, proto dílo není a ani nemůže být zcela kompletní. Navíc chci upozornit, že se kniha bude zabývat primárně hnacími (elektrickými motorovými) vozidly a o přívěsných vozech pro osobní a nákladní dopravu bude obsahovat jen velmi stručné zmínky, neboť toto téma by vydalo na samostatnou publikaci. Do současnosti se na území bývalého Československa zachoval pouze jeden úzkorozchodný městský kolejový systém – v hlavním městě Slovenska Bratislavě. Donedávna „úzké“ tramvaje jezdily i mezi Libercem a Jabloncem na Nisou, což je již historie. Svě místo v této publikaci mají rovněž různé důlní dráhy, které však již všechny zcela zanikly, či úzkorozchodné karlovarské pozemní kolejové lanové dráhy poháněné elektrickým proudem. Stručná historie místních veřejných drah je doplněna mapkami sítí od Ivo Mahela, neschází ani bohatá obrazová a výkresová dokumentace. Jak jsem již zmínil, ne všude se podařilo najít podklady, proto budu vděčný za jakékoliv doplnění a upřesnění.

Tato kniha by nemohla vzniknout bez zásadní a důležité pomoci kolegy Zdeňka Hrdiny z Prahy, který díky své dlouholeté badatelské činnosti pomohl nejen s doplněním řady nových informací a fotografií, ale navíc sestavil seznam průmyslových drah a přehlednou tabulku poválečných průmyslových lokomotiv a jejich technických parametrů. Důležité informace dále poskytli kolegové Rudolf Tyller ze Sokolova, Lubomír Kysela a Ivo Mahel z Prahy a Mojmir Leštínský z Ostravy. Nelze opomenout ani nezištnou pomoc slovenských kolegů Petera Martinka, Tomáše Haviara a Stanislava Kameniar. Pomocnou ruku a doplňující informace poskytli další přátelé a kolegové z Česka a Slovenska, kterým patří můj upřímný dík!

Martin Harák, 2021

Fotografie a sbírkové fondy: Petr Blatný, Erwin Cettineo, Dušan Čapek, Michal Dekánek, Miloš Drbal, Fortepan archiv, Martin Harák, Peter Haseldine, Tomáš Haviar, Jiří Holeček, Zdeněk Hrdina, Gisbert Jäkl, Stanislav Kameniar, Lubomír Kysela, Hans Lehnhart, Mojmir Leštínský, Emanuel Lovás, Ivo Mahel, Jaroslav Malý, Peter Martinko, Josef Mašek, Arthur Meyer, Adolf Moser, Vlastimil Novotný, Ferdinand Papp, Ondřej Řepka, Anton Schlupek, Ladislav Szojka, Štátný archív Levoča, Jiří Štursa, Rudolf Tyller, Uhranské muzeum Záhorska Ves, Györgyi Villányi, VÚKV a. s., Jaroslav Wagner, Bohumil Zeman, ZSSK a. s.

Nákresy a mapy: Ivo Mahel

JAK VLASTNĚ VZNIKL „ÚZKÝ ROZCHOD“ NA ÚZEMÍ BÝVALÉHO ČESKOSLOVENSKA

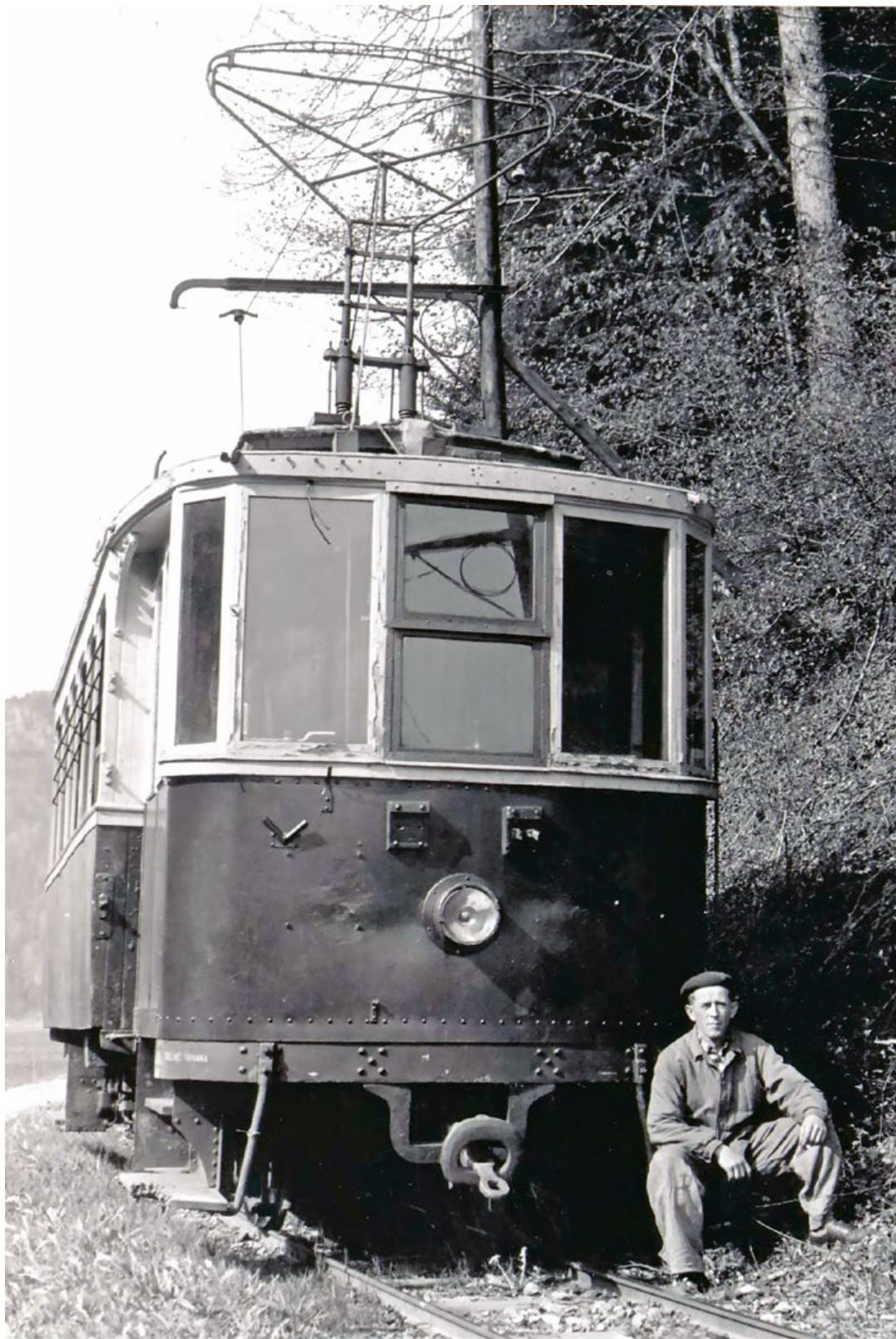
Úzkorozchodné kolejové systémy – tedy všechny užší než standardní rozchod 1435 mm, který se majoritně používá v evropském prostoru, se na území Česka a Slovenska poprvé objevily již v roce 1827. Bylo to v českých zemích, na úzkorozchodné dráze z Českých Budějovic do hornorakouského Lince, kde „vlakovou soupravu“ představoval jeden jakýsi vagon, který byl zapřažený za koně. Tato železnice měla rozchod 1106 mm. První veřejná železniční dráha na úzkém rozchodu na Slovensku, které v těchto dobách patřilo mezi země uherské koruny, se objevila v roce 1873 na trati z Banské Štiavnice do Hronské Dúbravy. Na této trati o rozchodu 1000 mm ale jezdily vlaky vedené pouze parními lokomotivami.

Primát úplně první veřejné elektrické dráhy na bývalém československém území drží lázeňské město Teplice v Čechách, které zavedlo městskou elektrickou dráhu v roce 1894 na metrovém rozchodu, o rok později následované prvními bratislavskými tramvajemi na rozchodu stejných parametrů. Byť měla řada tramvajových systémů z větší části charakter regionálních meziměstských drah (tehdy často označovaných jako malodráhy), stále to byly vzhledem k použitým vozidlům spíše tramvaje než vlaky. Takové systémy existovaly například na Jablonecku nebo Mostecku. Železniční charakter – byť s prvky tramvajové dráhy – měly na úzkém rozchodu také „električky“, které se objevily v roce 1908 ve Vysokých Tatrách. Poprvé se rozjely nejprve na rameni z Popradu do Starého Smokovce, v dalších čtyřech letech byla síť na metrovém rozchodu prodloužena jak do Tatranské Lomnice, tak naopak na Štrbské Pleso.

Elektrický pohon se začal s úspěchem používat i v průmyslové dopravě. V českých zemích se elektrina poprvé uplatnila na úzkém rozchodu v dolu Robert v Ervénicích na Mostecku. Na Slovensku se objevily úzkorozchodné důlní vlaky s elektrickým pohonem na odvoz rudy mezi Bindtem a Markušovcami v roce 1902. Neobvyklý byl i elektrický provoz na lesní železnici o rozchodu 760 mm v Ľubochnianském údolí na středním Slovensku. Tam se začalo elektricky jezdit v roce 1904 a „pod dráty“ se kontinuálně jezdilo až do roku 1966, kdy byl provoz bez náhrady zrušen. Zajímavostí je, že tato lesní průmyslová dráha sloužila částečně i potřebám veřejné dopravy.



*Důlní lokomotiva ve východoslovenských
Slovinkách*



*Záběr
z Ľubochnianské
lesní železnice
z roku 1961
s elektrickým
motorovým
vozem M 24.0*

ÚZKOROZCHODNÉ ELEKTRICKÉ MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ TRAMVAJOVÉ DRÁHY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

1

Nedílnou součástí měst je od 19. století veřejná kolejová doprava, nejprve v podobě tramvajových vozů tažených koňmi, později v některých případech parní lokomotivou, v neposlední řadě pak zajišťovaná tramvajovými vozy poháněnými elektřinou. V celé řadě měst na dnešním území České republiky byly vybudovány tramvajové dráhy na úzkém rozchodu o šířce jednoho metru, na Ostravsku a přilehlém Karvinsku pak byl poněkud atypicky použit rozchod pouhých 760 mm. Standardní rozchod 1435 mm se v dobách rozvoje městské veřejné dopavy objevil jen v několika málo městech: v Brně, Plzni, Olomouci a Praze. V Ostravě byla kromě toho větší část tramvajových tratí vybudována současně také na rozchodu 1435 mm. Úzkorozchodné dráhy byly v dřívějších dobách výhodné hlavně z ekonomických důvodů, navíc zabíraly méně prostoru než dráhy „standardní“.

V letech 1996 až 2021 držela liberecká aglomerace se svým tramvajovým systémem jeden zajímavý primát v podobě dvojího kolejového rozchodu – jak úzkého 1000 mm, tak standardního 1435 mm. Dvojímu rozchodu ale delší dobu zvonila hrana, a dnes tak po Liberci a jeho okolí jezdí jen tramvaje rozchodu 1435 mm. Trať stejného rozchodu se postupně buduje i do sousedního Jablonce nad Nisou, kam až do července 2021 vedla z Liberce poslední úzkorozchodná trať. V Liberci zůstala z nostalgických důvodů zachována čtyřkilometrová úzkorozchodná trasa, která vede souběžně s tratí standardního rozchodu v tříkolejnicovém provedení od Viaduktu přes centrum města do smyčky Lidové sady.

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Rozchod: 1000 mm

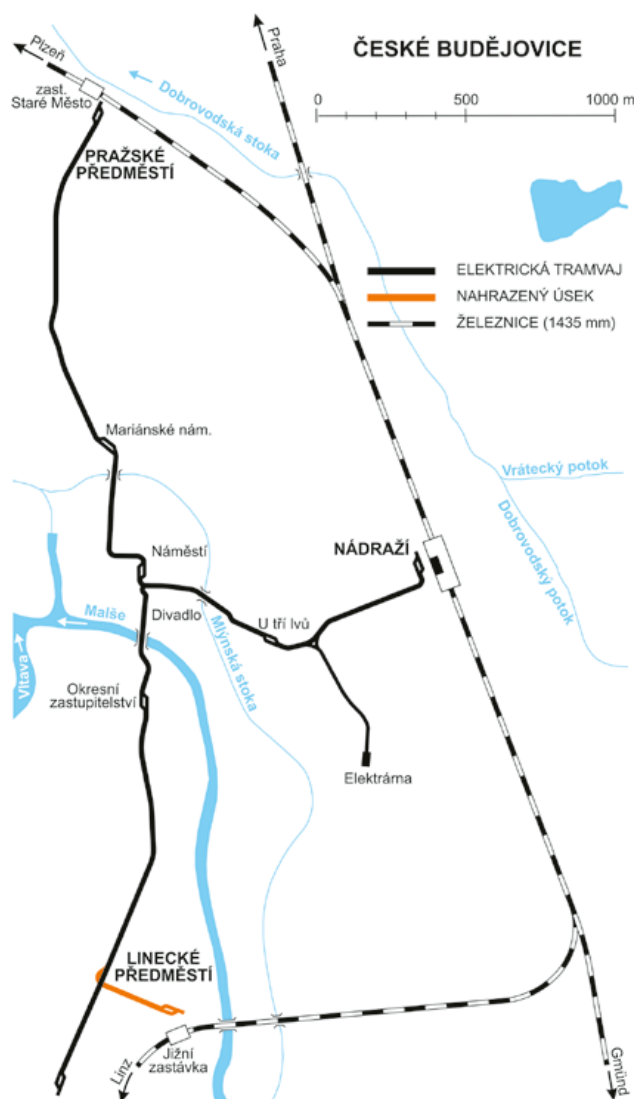
V Českých Budějovicích vznikla myšlenka na zřízení městské pouliční dráhy v roce 1907, kdy dala městská rada souhlas ke zřízení elektrárny a následně i pouliční dráhy. Po obdržení koncese od rakousko-uherského ministerstva železnic v roce 1908 došlo ke stavbě tramvajové dráhy na rozchodu 1000 mm (nejdříve se však uvažovalo o rozchodu 1435 mm) v trase Nádraží – Náměstí – Pražské předměstí. Původně měla trať směřovat až ke hřbitovu sv. Otýlie, ale železnice nedala souhlas se zřízením úrovnňového křížení s hlavní tratí do Plzně. Na trati dlouhé 3,1 kilometru byl oficiálně zahájen provoz 14. června 1909, linka byla označena písmenem P. Naopak ke hřbitovu jezdil od konečné tramvaje na Pražském předměstí trolejbus, který byl uveden do provozu 27. října 1909. Po vypuknutí první světové války byl na trolejbusové trati 1. srpna 1914 ukončen provoz, vozidla byla zabavena pro vojenské účely. Trolejbusy se do ulic města rozjely podruhé až v říjnu 1948 a skončily v září 1971, aby se do metropole jižních Čech vrátily po třetí (snad definitivně) 2. května 1991.

Druhou tramvajovou linkou, která byla v Českých Budějovicích uvedena do provozu, se stala trať s označením L. Ta zahájila provoz 16. dubna 1910 od divadla na Linecké předměstí k dnešní železniční zastávce Jižní předměstí. Vzhledem k nedostatečné nosnosti mostu přes řeku Malší museli cestující směrem od Lineckého předměstí vystoupit a přejít most na náměstí pěšky. Plnohodnotný provoz s cestujícími byl zahájen až po zpevnění mostu v únoru 1916. Tramvajový provoz v pozdějších letech prošel jen dílčími úpravami a postupně byl vytlačován od roku 1949 trolejbusovou dopravou, až nakonec 28. února 1950 projely tramvaje Českými Budějovicemi naposledy.

Českobudějovické tramvaje byly vizuálně podobné pražským

V roce 1909 bylo do Českých Budějovic dodáno osm motorových elektrických vozů s lyrovými sběrači od pražské strojírny Ringhoffer s elektrickou výzbrojí od společnosti AEG. Tramvajové vozy o délce 7,5 metru,

šířce 2,15 a rozvoru 2,5 metru byly určeny pro osmnáct sedících a dvanáct stojících cestujících. Vozy byly vybaveny dvojicí trakčních motorů, každý o výkonu 25,7 kW. Sedm vozů bylo po zrušení tramvajového provozu předáno do Mostu. K zajištění provozu byly pořízeny ve stejném roce jako motorové vozy i dva „vlečňáky“ od stejné pražské strojírny.





Tramvajový vůz číslo 3 ve stavu po vyrobení v roce 1909 v Ringhofferově strojárně



*Několik tramvajových vozů linky P u tehdejších
Mariánských kasáren okolo roku 1915*



*Přestupní zastávka na hlavním náměstí v centru města
s vozy čísel 2 a 4 v roce 1946*

JABLONEC NAD NISOU

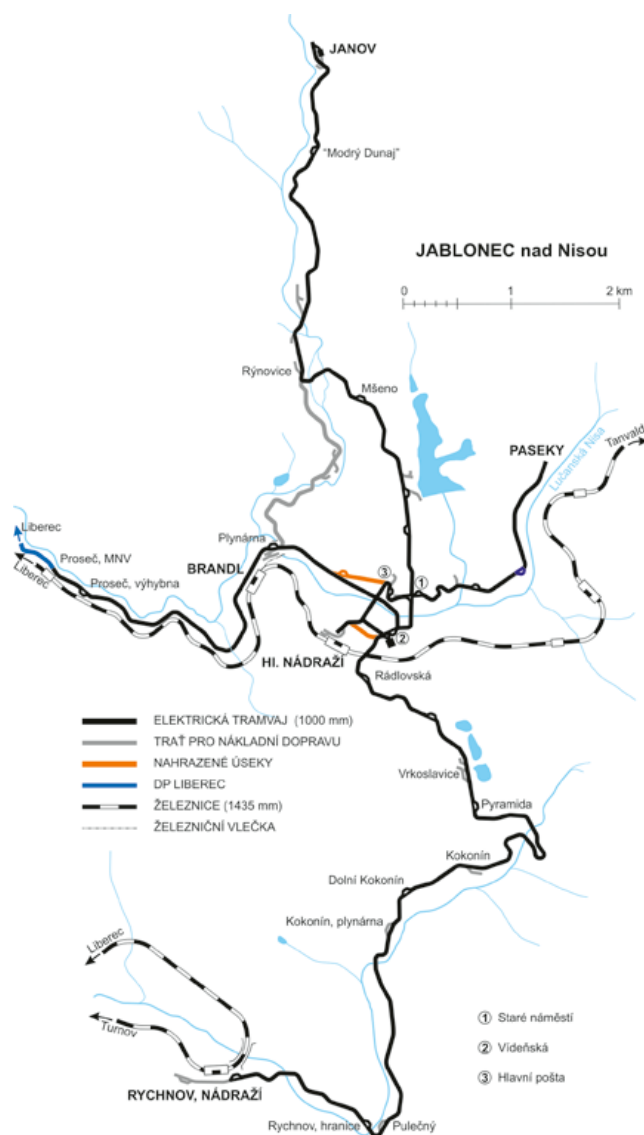
Rozchod: 1000 mm

Jablonec nad Nisou, ležící v Libereckém kraji, se stal průmyslovým centrem už na počátku 19. století, kdy na území dnešního města vznikla řada sklářských hutí. Milníkem v rozvoji veřejné dopravy je rok 1859, kdy do poněkud vzdáleného Rychnova u Jablonce nad Nisou dorazila železniční trať spojující Pardubice s Libercem. „Železná dráha“ se poprvé v samotném Jablonci objevila až v roce 1886, kdy bylo toto podjizerské průmyslové město kolejově spojeno se sousedním Libercem, ale jen dráhou místního významu o rozchodu 1435 mm. Pardubicko-liberecká dráha přes Rychnov nabízela mnohem lepší spojení do českého vnitrozemí.

Kmenovou trať elektrické malodráhy se stala 15,4 km dlouhá linka vedoucí z Rychnova do Jablonce nad Nisou a následně do Rýnovic, Loučné a Janova nad Nisou. Provoz v Jablonci nad Nisou byl slavnostně zahájen 7. února 1900 společností G.S.E.G. (Gablonzer Strassenbahn und Elektrizitäts Gesellschaft) v úseku Rychnov (německy Reichenau) – Jablonec n. N. (Gablonz). Během roku 1900 byly ještě otevřeny tři kratší městské úseky přímo v Jablonci nad Nisou. V září 1900 byla navíc zprovozněna spojovací trať Brandl – Rýnovice (Reinowitz), která sloužila výhradně pro nákladní dopravu. Necelého půl kilometru měřila nová trať k jabloneckému hlavnímu nádraží (Hauptbahnhof), která byla předána do užívání 27. září 1900. Současně byl ještě zprovozněn úsek z jabloneckého náměstí do Brandlu. Tím byl během jednoho roku položen prakticky celý základ jablonecké elektrické tramvajové sítě.

Nové tratě vznikaly postupně od roku 1904, kdy byla ještě zprovozněna nová trať do Jabloneckých Pasek (Schlag). Celková délka tratí činila již 22,7 km a dopravce změnil název na G.E.B. (Gablonzer Elektrischer Bahnen), později pak na Jablonecké elektrické dráhy. Až do konce trvání rakouskouherské monarchie byly v provozu tři tramvajové linky pro osobní dopravu (nejprve bez konkrétního číselného označení) a jedna nákladní trať v oblasti Brandlu, která byla postavena z toho důvodu, že na kmenové trati z Rychnova do Janova bylo v prostoru jabloneckého náměstí příliš velké stoupání. Nákladní doprava měla od počátku pro celou

jabloneckou aglomeraci klíčový význam. Všechna vozidla (a to jak elektrické motorové vozy, tak řada vlečných vozů pro osobní a nákladní dopravu i služební a poštovní vozy včetně dvou lokomotiv) byla deponována ve vozovně v Pražské ulici (původně Wiener Strasse). Dnes jsou na tomto místě autobusové garáže. V padesátých letech nejprve s rozvojem automobilismu zanikla nákladní doprava, v roce 1955 byl pak tramvajově propo-



*Tramvajový vůz
 číslo 9 zachytil
 v červenci 1956
 ve Mšeně nad Nisou
 excelentní fotograf
 Erwin Cettineo*



jen Jablonec nad Nisou se sousedním Libercem a tato linka funguje dodnes (viz kapitolu Liberec). Milníkem se stal 31. březen 1965, kdy byl ukončen provoz na původní jablonecké tramvajové síti, přesto však jablonecký dopravní podnik vypravoval ze své vozovny mezi roky 1965 až 1969 ještě tři tramvajové soupravy na trať do Liberce.

První tramvaje dorazily ze Štýrska

Na zahájení příměstské elektrické kolejové dopravy bylo v roce 1899 zakoupeno šestnáct motorových vozů (s číselným označením 1 až 16) z vagonky v Grazu. Elektrickou výzbroj dodala berlínská firma AEG, v této době ještě nesoucí název Union-Elektricitäts-Gesellschaft. Dvounápravové tramvaje o délce 8,5 metru a šířce pou-

hých 1,9 metru měly rozvor 1,7 metru. Vozové skříně byly upevněny na podvozcích německé proveniencí od firmy Böcker a na střeše byly umístěny tyčové sběrače proudu. Jako první úzkorozchodné tramvaje měly částečně kryté nástupní plošiny. Tyto malé tramvaje nabízely 18 míst k sezení a 14 míst k stání. K pohonu sloužily dva trakční motory, každý o výkonu 11,7 kW.

Z motorových vozů evidenčních čísel 2, 6, 9, 10, 12 a 16 byly v roce 1930 odstraněny původní vozové skříně, podvozky byly prodlouženy na rozvor 2,5 metru a na ně pak firma Ringhoffer z Prahy postavila zcela nové skříně o délce 8,76 metru a šířce 2,1 metru. Podle některých údajů měla ve vozech zůstat původní elektrická výzbroj, podle jiných měla být vyměněna za novou od společnosti Siemens-Schuckert-Werke. Ke konci třicátých let byly lyrové sběrače vyměněny za pantografové.

Pro posílení provozu bylo v roce 1901 dokoupeno šest motorových vozů evidenčních čísel 17 až 22, které byly takřka shodné s první šestnáctkou vozidel. Lišily se volnoosými podvozky a silnějšími elektromotory o výkonu 2×16 kW, včetně rozdělení interiéru na kuřáckou a nekuřáckou část. K dispozici měly lyrové sběrače proudu, které byly ve dvacátých letech minulého století dosazeny i na prvních šestnáct tramvajích.

Dvacátá a třicátá léta ve znamení českých vozidel

Z důvodu nevyhovujícího stavu jabloneckého vozového parku bylo v roce 1926 zakoupeno celkem deset motorových vozů robustní konstrukce (evidenční čísla 50 až 59) o délce 9,65 metru a šířce 2,1 metru. Tramvaje s uzavřenou vozovou skříní s pohotovostní hmotností 12 300 kg a rozvorem 3,2 metru vyrobily Ringhofferovy závody na pražském Smíchově. Na podélných sedadlech bylo možné přepravit dvacet sedících cestujících, a navíc ještě třicítku stojících pasažérů. Elektrickou výzbroj pro tyto tramvaje dodala liberecká pobočka berlínské elektrotechnické společnosti AEG, a to včetně dvou motorů o celkovém výkonu 72 kW. Zanedlouho byly tyto motory postupně vyměněny za výkonnější s celkovou hodnotou 88 kW. V třicátých letech byly původní lyrové sběrače vyměněny za pantografové.

Dva podobně vypadající tramvajové vozy (označené čísla 60 a 61) dorazily do Jablonce nad Nisou v roce 1936. Bez deseti centimetrů deset metrů dlouhé vozy o šířce 2,1 metru a rozvoru 3,2 metru vyrobila Vagonka Bohemia v České Lípě ve spolupráci s vídeňskou pobočkou společnost Brown, Boveri & Cie. Oproti předšlé sérii od firmy Ringhoffer měly tyto dva vozy s pohotovostní hmotností 8000 kg volnoosé pojezdy a přímo z výroby již byly vybaveny pantografovými sběrači proudu. Počty míst k sezení a stání byly totožné s předšlou řadou 50 až 59.

Specialitou Jablonecka byly poštovní tramvaje

Speciální poštovní tramvaje evidenčních čísel GF 135 až GF 139 byly vybaveny poštovními schránkami pro průběžný příjem poštovních zásilek, zároveň však

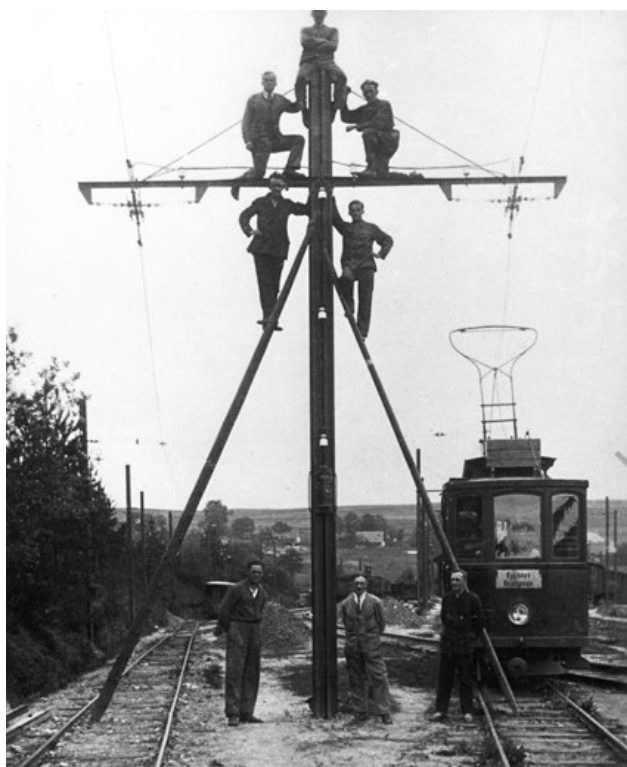


Jedna z posledních jízd úzkorozchodné tramvajové linky 11 v Jablonci nad Nisou, která právě míří směrem na Liberec. Snímek pochází z července 2021

svázely balíky a dopisy z celkem šesti poštovních úřadů na Jablonecku. Pošta se překládala na nádraží v Rychnově do železničních poštovních vozů, k čemuž sloužila zvláštní překládková kolej. Tyto speciální tramvajové vozy o délce šest metrů, šířce skříně 1,84 metru a rozvoru 1,7 metru vznikly ve vlastních dílnách dopravce. Elektrickou výzbroj (včetně dvou motorů o celkovém výkonu 58 kW) dodala berlínská firma AEG. Vozy měly uzavřenou skříní, kde se nacházel nákladní oddíl rozdělený na dvě části. Větší sloužil pro kusové zásilky, menší – přístupný zvenku výklopnými dveřmi – byl určen pro přepravu pošty. Poštovní vozy byly postupně převedeny mezi pracovní vozy a z provozu začaly být vyřazovány od poloviny padesátých let.



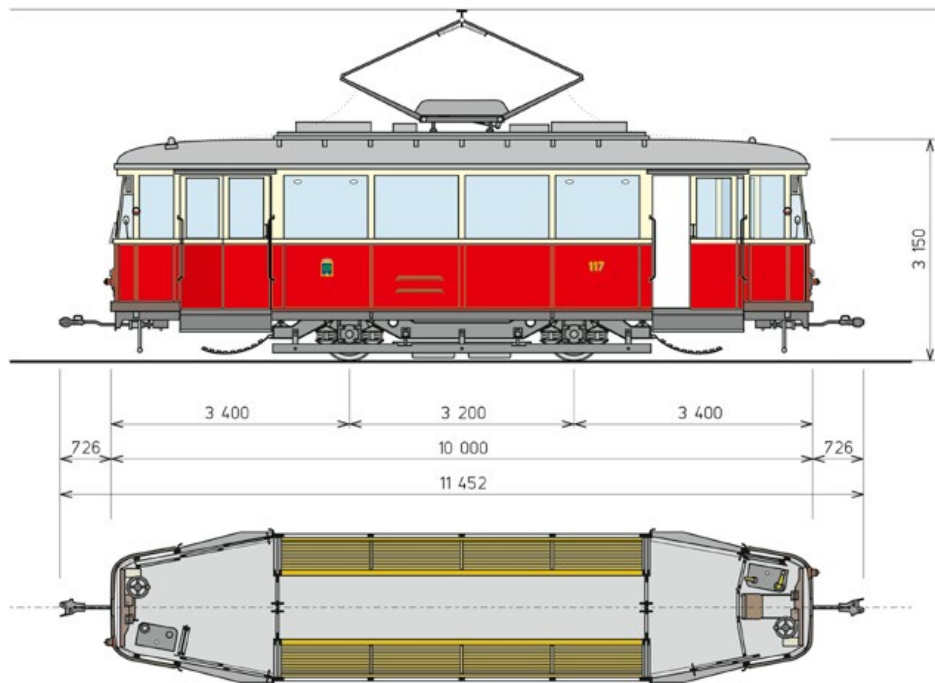
Tramvajový vůz typu 6MT
začátkem šedesátých let
na meziměstské trase
z Janova nad Nisou
do Rychnova u Jablonce
nad Nisou



Druhá polovina třicátých let s tramvají číslo 5 v podobě
pracovního vozu při stavbě nového napájecího sloupu
v Rychnově u Jablonce n. N.



Zkušební tramvajový vůz Tatra TII s pražským označením
6002 na meziměstské dráze z Jablonce nad Nisou do Liberce
v roce 1957



Nákres motorového vozu 6MT, vyrobeného vagónkou Tatra v České Lípě

Elektrické lokomotivy nejen v ulicích města

Pro nákladní dopravu byly zakoupeny v roce 1899 dvě elektrické lokomotivy, označené názvy „Gablonz“ (Jablonec) a „Reichenau“ (Rychnov). Vozové skříně lokomotiv dodala vagonka v Grazu, podvozky naopak strojírna Böcker v Remscheidu v Německu, elektrická výzbroj byla od společnosti AEG z Berlína. Tramvajové lokomo-

tivy dlouhé 5,1 metru, široké dva metry a s rozvorem 1,8 metru měly pohotovostní hmotnost 10 000 kg. Opatřeny byly tyčovými sběrači, které byly v třicátých letech změněny za pantografové. Obě lokomotivy posloužily nejprve při výstavbě tramvajových tratí ve městě a jeho okolí, posléze pak k vedení nákladních souprav po jablonecké aglomeraci. Na konci první světové války (a ještě brzy po ní) byly zařazeny i do osobní dopravy. Vyřazeny z provozu byly v roce 1950.

Souhrnný přehled motorových vozů a lokomotiv

Číslo vozu	Výrobce	Rok výroby	Poznámka
1-16/17-22	Graz/AEG	1899/1901	Motorové osobní vozy; z vozů 2, 6, 9, 12 a 16 použity podvozky k novým skříním v r. 1930
„Gablonz“ „Reichenau“	Graz/Böcker/AEG	1899	Dvě elektrické nákladní lokomotivy bez číselného označení
GF 135-GF 139	G.E.B./AEG	1904-05	Poštovní motorové vozy vyrobené ve vlastních dílnách dopravce
50-59	Ringhoffer/AEG	1926	Motorové osobní vozy
60, 61	Č. Lípa/BBC	1936	Motorové osobní vozy
112-120	Č. Lípa/ZVIL/BEZ 6MT	1953	Motorové osobní vozy; v r. 1961 odkoupeno 13 stejných vozů z Mostu a řada jabloneckých vozů naopak zamířila do Liberce

JIHLAVA

Rozchod: 1000 mm

Ve starém královském městě Jihlavě (německy Iglau), které leží přímo na pomezí Čech a Moravy, žilo na přelomu 19. a 20. století více německy mluvících obyvatel než těch hovořících česky. Přesný poměr Čechů a Němců v Jihlavě se ale dá odhadnout jen těžko, protože přihlášení k takzvané obcovací řeči bylo právem každého jednotlivce. Více než dvacetitisícová Jihlava začala uvažovat o stavbě elektrické městské malodráhy již začátkem 20. století, městská rada rozhodla o výstavbě v roce 1906. Samotná stavba začala o dva roky později. Radní tak chtěli obyvatelům zpříjemnit cestování na hlavní železniční nádraží, které je z města vzdáleno více než 2,5 kilometru a trasa vede členitým terénem.

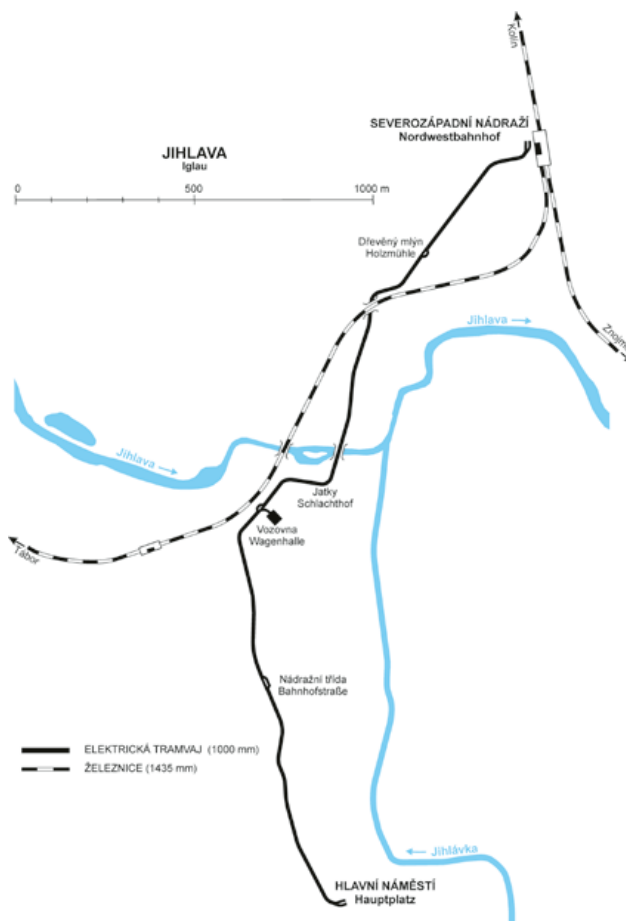
Jediná tramvajová linka vedla z tehdejšího Hlavního náměstí (dříve Hauptplatz, dnes Masarykovo náměstí) kolem vozovny a jatek k hlavnímu, tehdy Severozápadnímu nádraží (německy Nordwestbahnhof). Provoz byl slavnostně zahájen společností Elektrizitätswerk und Elektrische Strassenbahn Iglau 26. srpna 1909 na jednokolejné trati s dvěma výhybnami o celkové délce 2,7 km. Za celou dobu provozu proběhlo v samotném provozu jen několik změn a tramvaj byla postupně od roku 1947 nahrazována trolejbusy. Poslední tramvajové spoje vyjely 4. prosince 1948.

V Jihlavě jezdilo pouhých pět tramvají

Jihlava si pořídila na zahájení provozu již v roce 1908 tři tramvajové vozy (evidenční čísla 1 až 3) z rakouské vagonky v Grazu, do kterých dodala elektrickou výzbroj rakouská pobočka elektrotechnické firmy AEG-Union. Další vůz stejné konstrukce, jen s výzbrojí Siemens-Schuckert, který dostal číslo 4, dorazil až v roce 1912. Polouzavřená dřevěná vozová skříň měla spodní polovinu oplechovanou, pevný podvozek byl nýtovaný z válcovaných profilů a ze součástí z ocelolitin. Tramvaje o délce 7,6 metru, šířce 2 metry a rozvoru 2,2 metru byly vybaveny lyrovými sběrači proudu. První tři vozy měly k dispozici dva elektromotory, každý o výkonu 22 kW, čtvrtý vůz měl silnější motory s celkovým

výkonem 58 kW. Později byl výkon vozů 1 až 3 zvýšen na 51,4 kW a vozu 4 na 66,2 kW. Původní pohotovostní hmotnost činila u těchto tramvají 9000 kg, později byla zvýšena. Do tramvají se vešlo celkem 18 sedících a 10 stojících cestujících.

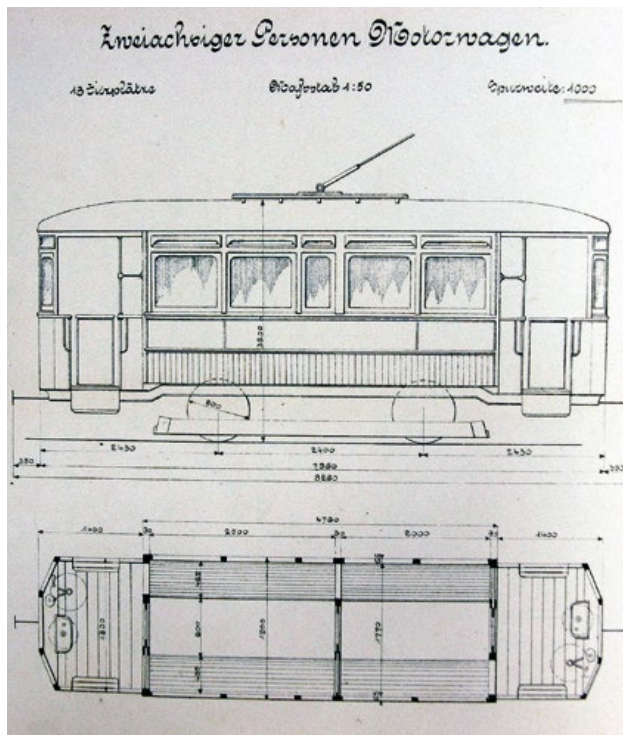
Jedinou moderní tramvaj se v Jihlavě stal vůz s evidenčním číslem 5 z roku 1934 s dřevěnou vozovou skříň vyztuženou ocelovými profily, která byla vně oplechována. Šlo o uzavřený vůz s plošinami, které se uzavíraly podélně posuvnými jednoduchými dveřmi. Do interiéru se vešlo 20 sedících a 22 stojících pasažérů. Tramvajový vůz o délce 8,3 metru byl široký 2,2 metru a rozvor činil 2,6 metru. Vozidlo o pohotovostní hmot-



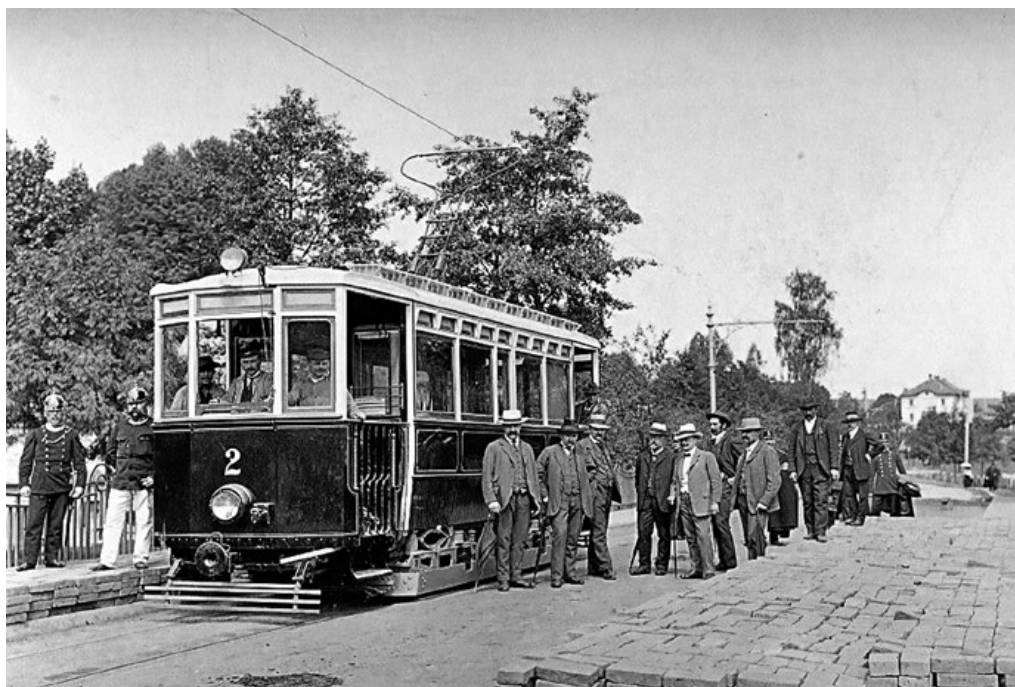
nosti 10 000 kg bylo vybaveno dvěma trakčními motory o poměrně vysokém celkovém výkonu 80 kW. V roce 1948 byl tento vůz odprodán do Opavy. V Jihlavě byly v provozu ještě navíc dva osobní vlečné vozy z roku 1909 a jeden uzavřený nákladní vlek, který smluvně odvážel od nádraží do města a zpět poštovní zásilky.



Jihlavská tramvaj číslo 3 v roce 1910 na konečné stanici na Hlavním náměstí



Nákres tramvajového vozu z první dodávky v roce 1908



Tramvajový vůz při slavnostním zahájení provozu 26. srpna 1909 i s řadou ctihodných jihlavských měšťanů

KARLOVY VARY (LANOVÉ DRÁHY)

Rozchod: 1000 mm

Světznámé lázeňské město Karlovy Vary se po Praze stalo druhým městem na území dnešní České republiky, které provozovalo městské kolejové pozemní lanové dráhy s elektrickým pohonem. V lázeňském městě, jež leží v členitém terénu, vznikly celkem tři lanové dráhy: na rozdíl od Prahy byly provozovány na úzkém rozchodu, z toho jedna byla vedena tunelovou trasou.

Lanová dráha Imperial 1

V roce 1905 společnost Karlovarské elektrické lanové dráhy Westbury započala s výstavbou tunelové pozemní lanovky, která vedla z dnešního Divadelního náměstí (dříve Náměstí dr. Bechera) nedaleko kolonády k restauraci Helenin dvůr (německy Helenenhof) u dnešního hotelu Imperial, který byl postaven až po zahájení provozu lanové dráhy. Ostatně při samotné stavbě hotelu se lanovka používala pro přepravu stavebního materiálu – v té době byla vyloučena osobní přeprava. K zahájení provozu byly objednány dva celodřevěné vozy, které dodala švýcarská firma L. von Rolleschen Eisenwerke z Gerlafingenu. Jde o jednokolejnou tunelovou trasu o délce 127 metrů s Abtovou



Současný vůz tunelové lanovky „Imperial 1“ v dolní stanici na Divadelním náměstí

výhybkou uprostřed a strojovnou v horní stanici s maximálním sklonem 495 promile. Doprava byla slavnostně zahájena 18. května 1907 a po pozdější rekonstrukci slouží dodnes.

Lanová dráha Imperial 2

Druhou lanovou dráhou, která vznikla na území Karlových Varů, byla 126 metrů dlouhá trasa vedoucí z Mariánskolázeňské ulice na plošinu Helenin dvůr. První cestující se lanovkou svezli 15. června 1912. Trasa vedla na betonovém náspu po povrchu a horní stanice byla situována poněkud blíže dnešnímu hotelu Imperial, než je tomu u tunelové lanovky. Na dráze s maximálním stoupáním 499 promile jezdily dva otevřené vozy, dodané stejnou švýcarskou firmou jako u předešlé dráhy. Spodní stanice dráhy byla situována na poněkud odlehlejší Karlových Varů, proto byl v roce 1955 její provoz pozastaven a o čtyři roky později ukončen.



Původní celodřevěný vůz lanové dráhy na Dianu v roce 1957. V provozu vydržel celých 51 let!



Rekonstrukce obou stávajících lanových drah se ujala v polovině osmdesátých let polská firma Budimex. Vozidla na obě karlovarské tratě dodala v roce 1987 firma Konstal (dnes Alstom) z Chorzowa v polském Horním Slezsku. Na snímku je jeden z těchto vozů v dolní stanici lanové dráhy Diana

Lanová dráha Diana

Jako poslední vznikla v Karlových Varech pozemní povrchová lanovka ze Staré louky, nacházející se neda- leko grandhotelu Pupp, na takzvanou výšinu Přátelství, známou také jako Diana. Lanová dráha na Dianu byla po- stavena vídeňskou společností Leo Arnoldi na základě švýcarských projektů. Veškeré zařízení dodala vídeňská firma Österreichische Siemens Schuckert Werke. Jed- nokolejná dráha o délce 437 metrů, uprostřed s Abtovou výhybkou, dosahuje nejvyššího stoupání 432 promile. Provoz na ní byl zahájen 5. srpna 1912. Pro dopravu byly pořízeny dva celodřevěné otevřené vozy s čísly I a II. Po rekonstrukci jezdí lanová dráha dodnes.

Nedokončená čtvrtá lanovka

V roce 1914 se v Karlových Varech rozestavěla čtvrtá dráha z Vřídelní ulice na Tři kříže. Zpočátku ovšem ne- bylo definitivně rozhodnuto o technologii – uvažovalo se o lanovce nebo o ozubnicové železnici. Až během stavby padlo rozhodnutí, že to bude ozubnicová železnice. Mělo se jednat o nejstrmější zubačku na světě se sklonem přes 500 promile – známá dráha na švýcarskou horu Pi- latus má „jen“ 480 promile. První světová válka ale práce přerušila. Po válce byla sice stavba ještě na čas obnove- na, ale nikdy nebyla dokončena. Ve třicátých letech se uvažovalo o stavbě hotelu a dostavbě dráhy, ale již jako o pozemní lanovce. V šedesátých letech byl vypracován nový projekt pozemní lanovky, který využíval rozestavě- né části, ale z realizace sešlo, podobně jako v roce 1991 a v dalších letech. V dnešní době jezdí v Karlových Varech již jen dvě lanové dráhy – Imperial 1 a Diana.