

Úvod

Na území dnešní České republiky bylo v letech 1895 – 1911 založeno deset drážních systémů s rozchodem kolejí 1 000 mm, které lze považovat za tramvajové. Základní vlastností tramvajového provozu je jeho nezávislost na celostátní železniční síti z hlediska organizačního a vlakového. Tuto podmínku všechny provozy splňovaly. Na všech fungovala osobní doprava, pravidelná nákladní doprava byla různou formou provozována na kolejích pěti z nich (ve čtyřech i pro externí přepravce).

Společnými znaky všech provozů byl použitý rozchod a elektrický pohon. V ostatních kategoriích (délka provozní sítě, počet stavebních tratí, hustota provozu apod.) se od sebe velmi lišily: délka sítě kolísala od dvou do více než 30 km, počet motorových vozů od čtyř do téměř šedesáti. Čtyři provozy ležely po celou dobu existence na území jediného města, ostatní spojovaly jádrové město s řadou okolních obcí.

Z devíti tramvajových sítí, které v Čechách mezi roky 1895 a 1909 vznikly (uvažujeme-li o Praze a okolí jako o jedné síti), bylo na rozchodu 1 000 mm provozováno sedm. Na Moravě vznikl jediný tramvajový provoz tohoto rozchodu (částečně však přecházející do Čech), v rakouském Slezsku tři. Z nich však na území nynější České republiky zasahovaly jen dva (třetí se nacházel v dnes polském Bílsku). Podíl provozů o rozchodu 1 000 mm na celkovém počtu tramvajových systémů na území dnešní České republiky (10 z 18) odpovídal v zásadě i situaci v sousedním Německu. U měst, která neměla ambice vozit železniční vozy normálního rozchodu po tramvajové síti (v dnešní ČR se tak dělo v Brně a Ostravě) nabízel rozchod 1 000 mm optimální kompromis mezi požadavky průchodnosti zástavbou (menší poloměry oblouků), nízké pořizovací ceny a jízdního komfortu. I když v ČR zanikl poslední tramvajový systém na tomto rozchodu (Liberec, přestavbou na rozchod 1 435 mm, definitivně 18. 7. 2021 zastavením provozu na trati Jablonec – Liberec před rekonstrukcí), prokazuje v řadě zahraničních měst schopnost plnit dodnes velmi kvalitně požadavky na moderní MHD (zejména ve městech SRN, Rakouska, Belgie a všech tramvajových provozech Švýcarska).

„České“ provozy na rozchodu 1 000 mm je možno rozdělit na dvě základní kategorie, které vykazovaly zásadní shodné parametry:

- velké provozy: vznik v letech 1895 – 1901, do roku 1912 přesáhly jejich tratě celkovou délku 10 km, počet motorových vozů alespoň v některém období přesáhl 20 kusů
- malé provozy: vznik v letech 1902 – 11, délka tratí nepřesáhla 10 km, počet motorových vozů 17 kusů

Velké tramvajové provozy rozchodu 1 000 mm existovaly na území dnešní ČR v Teplicích, Liberci, Ústí nad Labem, Jablonci nad Nisou a Mostě. Všechny ještě před I. světovou válkou pronikly daleko za tehdejší a ve většině případů i dnešní hranice svých „mateřských“ měst.

Mezi malé provozy téhož rozchodu řadíme tramvaje v Mariánských Lázních, Opavě, Českých Budějovicích, Jihlavě a Těšíně.

Pro všechny uvedené provozy budou v následujících kapitolách dodržovány některé obecné zásady:

Stavební tratě

Tramvajové sítě ve všech popisovaných velkých provozech vznikly postupným budováním jednotlivých stavebních tratí. Ty byly kilometrovány zpravidla samostatně. Také malé provozy sestávaly až na výjimku Mariánských Lázní z několika stavebních tratí. Kilometráž některých existujících tratí byla v případech různých stavebních či administrativních zásahů upravena či nově definována. Staničení nových tratí se pak někdy používalo ve dvou verzích (vlastní staničení od počátku trati či od jinak stanoveného bodu). Aby byl popis tratí jednotný a přehledný, bude v následujícím textu použita přednostně jejich původní kilometráž. Bude-li potřebné pro srovnání či z nezbytnosti použít kilometráž od jiného bodu bude (i v případě, že byla původní pro danou stavební trať) uvedena vždy v /lomených závorkách/.

Dalším problémem při popisu stavebních tratí jsou změny délky jednotlivých úseků zejména při zdvoukolejnění a následném posunu tratí k osám ulic či následkem důlní činnosti. Při nich nebyly v některých případech zaváděny odchylné hektometry, ale měnilo se staničení celé trati. Ne vždy lze tyto změny přesně podchytit. Pokud byla stavební trať během své existence prodloužena do nové konečné, jsou nový konceový bod a údaje o nové stavební a provozní délce označeny [hrnatými závorkami].

Specifickým problémem, vyplývajícím z polohy všech provozů rozchodu 1 000 mm v národnostně smíšeném území a častých politických zvratů na území dnešní ČR v posledních desítkách let, je pojmenování veřejných prostor (ulic, náměstí) a z něj plynoucí popisy tratí (následně i linek). Zpracovatel použil důsledně dobových názvů ve v tehdy platném (či platných) úředních jazycích s tím, že současný (u zcela zlikvidovaných lokalit poslední) název je uváděn v (kulatých závorkách).

Při popisech tratí a okolí se vychází ze směru staničení (důležité zejména u směrů vpravo – vlevo).

Vozový park

Od počátků tramvajové dopravy až do období po II. světové válce se vozidla pro jednotlivé provozy vyráběla „na míru“, podle specifických individuálních požadavků. To sice nevyklučovalo občasné využití v zásadě téhož typu pro více měst (například prakticky shodné byly motorové vozy v Českých Budějovicích s vozy teplickými 37 – 40), taková praxe byla však spíše výjimečná.

Z toho důvodu považujeme za vhodné zařadit kromě přehledné tabulky dodávek, přestaveb a vyřazování tramvajových vozů v jednotlivých provozech i bližší popis technických parametrů jednotlivých typů vozidel. Tento úkol nelze bohužel pro nedostatek podkladů splnit bezzbytku (o některých typech existují jen kusé informace), vzhledem k poměrně složitému vývoji parku s četnými úpravami i zásadními přestavbami jej však považujeme za nezbytný. V úvodu je rovněž nutné zmínit několik základních kritérií, podle kterých byly přehledy vozového parku vypracovány. Tramvajové vozy byly rozděleny do následujících kategorií:

- motorové vozy osobní dopravy (v tabulkách M),
- vlečné vozy osobní dopravy (V),
- motorové nákladní a služební vozy (NM, SM),
- přípojné nákladní a služební vozy (NV, SV).

Hranice mezi kategoriemi nelze však stanovit zcela striktně. Jak vyplývá z dalšího textu, přecházela vozidla mezi osobními a služebními vozy často bez změny čísla i podoby, někdy dočasně, někdy definitivně.

Každému vozidlu bylo v tabulkovém přehledu přiděleno pořadové číslo (pro přípojné nákladní a služební vozy v samostatné řadě), které mu zůstává po celou dobu jeho existence v tom kterém provozu bez ohledu na změnu evidenčního čísla a kategorie. Vzhledem k některým specifickým postupům při získávání nových vozů je za nositele tohoto pořadového čísla považována vozová skříň. Vozidla byla rovněž pro snazší orientaci rozdělena do typových skupin, pro které budou v následující stati uvedeny popis a přehled hromadných úprav. Typové skupiny v jednotlivých provozech jsou vytvořeny pouze pro účely popisu. Výjimku tvoří typ vyráběný hromadně po II. světové válce pro více měst (6 MT).

Linkové vedení

Při popisu linkového vedení byly použity následující zásady:

- současný název zastávky (v případě zaniklých lokalit poslední název), lišící se od názvu aktuálního pro dané období, je uveden v kulatých závorkách (),
- úsek, na kterém byla provozována pouze část spojů dané linky, je uveden v hranatých závorkách [],
- interval uvedený bez dalšího vymezení platnosti (špička, sedlo, ap.) platí pro celé denní či týdenní období provozu linky,
- jednosměrně pojižděné zastávky jsou označeny: (T): zastavení ve směru popisu linky, (Z): zastavení v opačném směru,
- období špiček do roku 1945 cca 5.30 – 8.00 ránní, 11.30 – 13.30 polední, 16.00 – 20.00 podvečerní.

Cituje-li text přímo dobové dokumenty, odlišují se od ostatního textu *kursivou* a dodržením znění bez jakýchkoli jazykových úprav.

Texty předkládané v dalších kapitolách vznikaly na základě archivních výzkumů, prováděných v letech 1997 – 2010. Na základě smlouvy s nakladatelstvím Corona vyšly na jejich základě knihy o provozech v Liberci (2007) a Jablonci (2014). Vzhledem k dlouhodobému opožďování další spolupráce jsem se rozhodl částí o ostatních provozech zveřejnit formou webové stránky. Případné další aktivity nakladatelství v tomto směru už budou bez mé účasti s tím, že podklady, které jsem nashromáždil, zůstaly nakladatelství plně k dispozici.

Kapitoly o Liberci a Jablonci nad Nisou nejsou z tohoto důvodu doplňovány větším množstvím ilustrací, případný zájemce je najde ve výše uvedených knihách.