

## Závěrečné srovnání

Jak vyplývá ze skutečností, uvedených ve všech předchozích kapitolách, jednotlivé provozy na „metrovém“ rozchodu na území dnešní České republiky se od sebe výrazně lišily velikostí, terénní polohou i řešením kolejových sítí a vozidel. Pro orientační porovnání některých vybraných veličin byly sestaveny následující tabulky:

provozované tratě k 31. 12. (km)	1895	1905	1915	1925	1935	1945	1955	1965	1975	1985	max. rozsah (km)	v roce (letech)
Teplice	8,708	11,655	14,817	14,849	11,859	11,589	11,589				14,918	1919
Liberec		7,765	14,297	14,297	13,945	13,995	21,355	17,555	15,395	22,380	23,208	1970–71
Ústí		9,549	22,150	28,562	38,385	40,610	43,209	25,159			43,209	1955
Jablonec		25,691	26,260	26,129	26,654	26,689	25,528	5,936			31,034	1954
Most		13,423	13,938	18,428	18,785	19,011	14,700				20,704	1949–54
M. Lázně		2,591	2,591	2,591	2,642	2,642					2,642	1930–51
Opava		5,059	7,219	7,416	7,547	0,000	2,678				9,470	1948–49
České Budějovice			5,684	5,684	5,684	5,838					5,838	1936–48
Jihlava			2,863	2,874	2,913	2,913					2,913	1926–46
Těšín			2,215								2,215	1911–20
celkem	8,708	75,733	107,762	120,494	128,317	124,008	120,777	49,103	15,395	22,380	132,798	1944

Tabulka délky provozovaných tratí k 31. 12. konkrétního roku zahrnuje všechny tratě pro osobní dopravu, manipulační tratě, nákladní vlečky a odhad délek kolejišť vozoven a dílen v konkrétním provozu. I přes některé problémy s objektivním stanovením délky tratí (např. roku 1954 je jabloneckého maxima dosaženo díky zahrnutí celé tehdy provozované části tratě do Liberce mezi jablonecké úseky, neboť úsek Vratislavice kostel – Liberec Fügnerova byl sice postaven, ale pravidelná doprava na něm byla zahájena až 1. 1. 1955) je tabulka výstižným přehledem velikosti jednotlivých sítí a jejich časového vývoje.

Tabulka uvádí pouze tratě skutečně provozované, nikoli postavené (v Opavě se k 31. 12. 1945 tramvajová doprava neprovozovala, 31. 12. 1975 se jezdilo pouze z Liberce do Vratislavic), i když je nutno přiznat, že zejména u některých nákladních vleček je toto kritérium diskutabilní.

O důležitosti „metrových“ tramvají zejména v dobách válečných krísí vypovídá i maximální rozsah součtu jejich sítí, dosažený díky stavbám dlouhých nákladních vleček roku 1944.

„Magickou“ hranici 100 km celkové délky tratí překročily provozy s rozchodem 1 000 mm roku 1912 díky dlouhým příměstským tratím, tehdy otevřeným zejména v severních Čechách. Pokles pod ní roku 1959 způsobilo dokončení likvidace teplického provozu a redukce sítí v Ústí, Jablonci a Mostě. Tempo rušení tratí se dále výrazně zrychlilo během 60. let (Ústí, Jablonec, Most).

počet osobních motorových vozů (kusů)	1895	1905	1915	1925	1935	1945	1955	1965	1975	1985	max. počet	v roce (letech)
Teplice	6	15	22	27	26	21	18				27	1922–25, 1931
Liberec		17	30	32	36	38	38	43	42	43	44	1970–71
Ústí		20	28	38	46	39	49	53			58	1962
Jablonec		22	22	22	22	24	27	7			32	1926–30
Most		10	10	19	19	25	22				30	1950–51
Mariánské Lázně		6	6	6	7	7					8	1931–33
Opava		9	12	12	12	12	3				17	1948–51
České Budějovice			8	8	8	7					8	1909–45
Jihlava			4	4	5	5					5	1934–47
Těšín			4								4	1911–20
celkem	6	99	146	168	181	178	157	103	42	43	191	1931

Počet osobních motorových vozů vydává poměrně zásadní svědectví o reálné intenzitě dopravy na tratích jednotlivých provozů. Krátkodobě dosažené extrémy ukazují na souběh nových motoráků, do provozu jen omezeně zařazených (platí zejména pro vozy TII v Ústí roku 1962) a vozů připravených k vyřazení.

počet osobních vlečných vozů (kusů)	1895	1905	1915	1925	1935	1945	1955	1965	maximální počet	v roce (letech)
Teplice	6	11	13	13	15	20	11		22	1941–42
Liberec		8	10	17	11	11	10	6	17	1921–26
Ústí			6	24	34	39	35	31	41	1940–41
Jablonec		10	10	9	10	13	12	5	14	1936–42
Most		7	7	9	11	17	5		17	1944–51
Mariánské Lázně		4	4	4	4	5			5	1942–47
Opava			5	4	4	7			9	1947–50
České Budějovice			2	2	2	2			3	1946–50
Jihlava			3	2	2	2			3	1914–16
celkem	6	40	60	84	93	115	73	42	117	1942, 1947

Tabulka celkového počtu osobních vleků ukazuje jednoznačnou dominanci ústeckého provozu v této kategorii vozidel od poloviny 20. let až do jeho likvidace. Nasazování vleků v pravidelné osobní dopravě na rozchodu 1 000 mm definitivně skončilo s dočasným zastavením provozu na trati Jablonec – Liberec roku 1973.

provozy o rozchodu 1 000 mm (1895–1970)	Teplice	Liberec	Ústí	Jablonec	Most	Mariánské Lázně	Opava	České Budějovice	Jihlava	Těšín
maximální délka stavebních tratí a vleček (km) v roce	14,918 1919	23,208 1970	43,209 1955	31,034 1954	20,704 1949	2,642 1932	9,470 1948	5,838 1936	2,913 1926	2,215 1911
maximální délka dvojkolejných úseků (km) v roce	2,030 1953	4,587 1958	11,919 1958	0,000 –	2,102 1950	0,000 –	0,000 –	0,000 –	0,000 –	0,000 –
max. hodnota sklonu (‰)	66,16	97,60	93,55	105,00	70,00	50,59	45,20	32,50	77,66	77,00
počet stavebních tratí a vleček	17	8	42	27	15	1	7	3	3	2
nejvyšší bod (m nad mořem)	399,034	527,498	352,180	598,950	323,982	600,110	287,490	394,351	524,290	údaje jsou neznámé
nejnižší bod (m nad mořem)	204,625	339,500	136,610	386,440	227,785	564,215	249,670	384,250	472,310	
rozdíl nadmořské výšky (m)	194,409	187,998	215,570	212,510	96,197	35,895	37,820	10,101	51,980	
rozdíl nadmořské výšky /maximální délka tratí	13,031	8,101	5,006	6,848	4,646	13,586	3,994	1,705	17,844	
celkem získáno motorových osobních vozů (do roku 1969)	46	104	112	55	61	8	17	8	5	4
celkem získáno os. vleků (včetně přestaveb, do r. 1969)	25	31	53	19	26	7	10	3	3	0

Souhrnné porovnání sítí a dodávek vozového parku pro jednotlivé provozy za období od vzniku prvního z nich po zánik předposledních dvou zachycuje závěrečná tabulka. Vinou chybějící znalosti podélného profilu nelze bohužel plně stanovit hodnoty pro Těšín.

Podíl dvojkolejných úseků na celkové délce sítě ukazuje na četnost provozu osobní i nákladní dopravy na jednotlivých tratích. Šest z deseti „metrových“ provozů nikdy nezřídilo žádný dvojkolejný úsek.

O náročnosti terénu, v němž se jednotlivé provozy nacházely, vypovídají údaje o nadmořských výškách, jejich rozdílu a poměru tohoto rozdílu k celkové délce sítě. Tato do jisté míry spekulativní veličina ukazuje, že „výškově nejčlenitějším“ traťovým systémem disponoval provoz v Jihlavě s velkým rozdílem nadmořských výšek na malé délce „sítě“. Opačným extrémem byly České Budějovice díky nepatrnému rozdílu nejvyššího a nejnižšího bodu kolejí.

„Metrové“ provozy držely v rámci území dnešní České republiky všechny primáty z hlediska polohy:

- nejzápadnějším provozem byly Mariánské Lázně (konec odstavné koleje u vozovny)
- nejsevernějším Liberec (vrchol smyčky Lidové sady, platí s výhradou splátky obou rozchodů dodnes)
- nejvýchodnějším Těšín (hranice na mostě přes Olši)
- nejjihnějším České Budějovice (konečná na Lineckém/Krumlovském předměstí z roku 1936)
- nejvýše položeným místem byla konečná Město (Villa Nizza) v Mariánských Lázních
- nejnižše položeným místem bylo koncové zarážedlo vlečky do přístavu v Neštěmicích (Ústí nad Labem)