

Liberec 1897 – 2021

Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ	5
A. <i>Tratě pro veřejnou dopravu a manipulační úseky</i>	5
B. <i>Nákladní vlečky</i>	22
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ.....	22
VOZOVNY	23
<i>Původní vozovna</i>	23
<i>Nová vozovna</i>	23
VOZOVÝ PARK	25
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i>	25
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i>	34
<i>Motorové služební vozy</i>	37
<i>Přípojně služební a nákladní vozy</i>	38
LINKOVÉ VEDENÍ	50
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY	53
VÝROBCI	53
PRAMENY	53
RESUMÉ	54
<i>Stavební tratě</i>	54
<i>Vozový park</i>	54
<i>Linkové vedení</i>	55

Stručný historický přehled

Centrum nejsevernější části Čech se v průběhu 18. a 19. století vyvinulo z malého poddanského městečka na jedno z největších měst v Čechách (kolem roku 1850 bylo druhým největším v zemi). Zároveň se stalo neoficiálním hlavním městem českých Němců, od 80. let 19. století směřujícím ke skutečně reprezentativní „metropoli“. Železničního spojení se dočkalo výstavbou „Jihoseveroněmecké spojovací dráhy“ Pardubice – Liberec (úsek Turnov – Liberec byl otevřen 1. 5. 1859), která své nádraží umístila na vysokém náspu. Do této stanice postupně zaústily tratě od saské Žitavy, Frýdlantu, Jablonce nad Nisou a České Lípy. Poměrně velká délka a členitý profil komunikace spojující centrum města s nádražím tvořily hlavní důvody pro zřízení elektrické tramvaje, již se Liberec dočkal jako třetí v českých zemích: slavnostní otevření proběhlo 25. 8. 1897.

Další výstavba tratí do vypuknutí I. světové války zajistila propojení řady tehdy ještě samostatných obcí aglomerace. Pozoruhodným momentem byl vznik dočasné trati k výstavišti roku 1906.

Po válce procházel provoz určitým útlumem, který souvisel s hospodářskými problémy města a jeho okolí. Nové tratě prakticky nevznikly, za velké hospodářské krize byl dokonce první úsek opuštěn.

II. světová válka a její výsledky přinesly téměř úplnou obměnu obyvatelstva ve městě. Situaci provozu dále komplikovaly celostátní hospodářské problémy. Technický stav tratí a vozů se začal zlepšovat až v polovině 50. let, kdy bylo kromě propojení se sousedním Jabloncem provedeno několik rasantních zásahů do tratí v centru města, které významně ulehčily provozní podmínky. Nepodařilo se bohužel odvrátit zrušení jedné ze dvou městských linek a celý systém byl ohrožen likvidací. Pouze nepriviligované postavení okresního města po roce 1960, které omezovalo přísun nových autobusů, zabránilo úplnému zániku tramvajového provozu. Jeho technický stav se však i přes provedenou velkou opravu trati do Jablonce pohyboval na samé mezi únosnosti.

Po roce 1990 rozhodlo vedení města o velkorysých sanacích „městské trati“ (souhrnu několika stavebních tratí a jejich přeložek), kterou doprovodila změna rozchodu na 1 435 mm. Obdobný krok vyvrcholil i na trati do Jablonce její rekonstrukcí, započatou 19. 7. 2021. Zaniká tak poslední úzkorozchodný tramvajový provoz na území České republiky.

Popis stavebních tratí

A. Trati pro veřejnou dopravu a manipulační úseky

V letech 1897 – 1958 vznikly v Liberci a okolí následující stavební tratě pro veřejnou dopravu a manipulační jízdy:

1. 1897 Nádraží – Městský lesík – [Lidová zahrada (Lidové sady)]
2. 1897 Na rybníčku – Elektrárna – [1908 Vozovna]
3. 1899 Soukenné náměstí – Rochlice
4. 1904 Staroměstské náměstí – Růžodol I – [1929 Ostašovská silnice]
5. 1906 Střelecká ulice – Výstava
6. 1912 Soukenné náměstí – Horní Hanychov
7. 1932 Nádraží – Žitavská třída
8. 1954 Proseč n. N. – Liberec (= část meziměstské trati Jablonec – Liberec v původní liberecké správě)
9. 1958 spojovací koleje Jánská – Švédská – Náchodská

Trati Jablonec – Liberec je v kapitole **Liberec** popsána celá, i když její výstavba započala ze sousedního města a do roku 1969 byla spravována společně.

Do 50. let 20. století se tratě většinou stavěly a zejména obnovovaly klasickým způsobem: kolejnice spočívaly na dřevěných příčných pražcích a kryla je dlažba. Od 27. 12. 1927 se termitově svařovaly. Pokrok v následujícím období se projevil pokládáním „na boso“, tedy kolejnice přímo na (někdy) uhuštěný podklad. Výsledky v podobě rychlého zhoršování stavu tratí se brzy dostavily. Při rekonstrukci jablonecké trati se poprvé masivně použily betonové příčné pražce, při přeložce v centru města velkoplošné panely BKV.

1. Nádraží – Městský lesík – [Lidová zahrada (Lidové sady)]

zahájení provozu	25. 8. 1897 [11. 11. 1897]
stavební délka	2,884/2,750 [3,290/3,156] km
provozní délka	2,863/2,728 [3,282/3,147] km
původní provedení	částečně dvojkolejná trať s výhybnami v jednokolejných částech

největší sklon 97,6 ‰

První částečně dvojkolejná úzkorozchodná stavební trať na českém území vznikla postupnou výstavbou dvou úseků. Vzhledem k původním komunikačním poměrům v centru města byla její značná část vyřešena odděleným vedením každé koleje jinou ulicí. Z této skutečnosti plynulo odlišné staničení levé a pravé koleje:

levá	kolej	pravá
0,000	počátek trati (Nákladní ulice, proti východu z „příjezdového“ podchodu nádraží)	–
0,018	počátek pravé koleje	0,018
0,022	zastávka Nádraží – Bahnhof	0,022
0,567	odbočná výhybka trati do vozovny	–
0,631	zastávka Most přes Nisu – Neißebrücke (přibližně U rybníčku)	0,631
0,945	zastávka Soukenné náměstí – Tuchplatz (u severního vchodu OD Tesco)	0,955
–	zastávka Zelený strom – Grünerbaum (křižovatka Revoluční – Moskevská)	1,080
1,275	zastávka Radnice – Rathhaus (směr tam u podloubí domů na východní straně náměstí, směr zpět u vyústění Kostelní ulice)	1,436
1,349	konec pravé koleje (u vchodu do Radničního sklípku)	1,516
1,543	zastávka Clotildina třída – Clotildenstrasse (Šaldovo nám., vjezd do ulice 5. května)	–
1,900	výhybna C. a K. průmyslová škola – K. u. K. Gewerbeschule (stř. průmyslová škola)	–
2,300	zastávka Museum (za křižovatkou Masarykova – Vítězná)	–
2,750	výhybna Městský lesík – Stadtwäldchen (U jezírka)	–
2,863	konec trati (výtažná kolej výhybny)	–

Trať začínala na přednádražním prostranství (rozšířená Nákladní ulice) v nadmořské výšce 370,0 m. Pravým obloukem se stáčela do Nádražní třídy (1. máje), v jejíž ose sjížděla do údolí Nisy. Za přemostěním řeky se koleje v nejnižším místě trati (347,0 m) poprvé rozdělily: pravá pokračovala po levém okraji Jánské ulice, levá spodní část Nádražní třídy. Soukenné náměstí, tvořené tehdy pouze křižovatkou Nádražní a Císařské (Náchodské) třídy a dosud nezakrytým Harcovským potokem opustily obě koleje společně levým obloukem. Hned za ním se opět rozdělily, pravá zahнула do Giselinovy třídy (Revoluční) a pokračovala dále Vídeňskou (Moskevskou) vzhůru na Staroměstské (Benešovo) náměstí. Levá z něj sjížděla příkrou Pražskou ulicí.

U jižní strany radnice ležela výhybna, před kterou končila pravá kolej. Dále pokračovala trať jako jednokolejná ostrým obloukem do Turnerské třídy (Sokolská), v jejíž levé polovině stoupala k dnešnímu Šaldovu náměstí. Výjezd z něj do Střelecké ulice (5. května) byl zúžen starým domem na nároží Liliové a Střelecké. Horní část Střelecké a třídou císaře Josefa (Masarykovou) vedla trať mírně vpravo. Nejprve klesala k museu, odtud již stoupala k dočasné konečné stanici (381,6 m nad mořem).

Výhybny byly umístěny v km:

- 1,375 – 1,435 (Staroměstské náměstí, vyhybací kolej vlevo),
- 1,918 – 1,978 (C. a K. průmyslová škola, vyhybací kolej vlevo),
- 2,739 – 2,799 (Městský lesík, vjezdy přímo, výjezdy odbočkou).

Celá trať vedla městskými ulicemi a náměstími, byla provedena ze zdlážděných na tehdejší dobu nezvykle těžkých žlábkových kolejnic (78 kg/m délky). Dvukolejné úseky byly od počátku provozovány pravosměrně. Způsobil to největší sklon v Pražské ulici, který nemohly původní motoráky pojíždět do stoupání.

Dne 3. 11. 1897 proběhla TPZ prodloužení trati k restauraci Belvedere v dnešních Lidových sadech. Nový úsek navazoval na dočasnou konečnou a po levém okraji závěrečné části třídy císaře Josefa vedl na samé úpatí Jizerských hor. V km cca 2,87 – 3,2 ležela kolej na zvláštním tělese vedle ještě nedlážděné komunikace.

Celý úsek ležel ve stoupání (až 81 ‰), trať dosáhla nadmořské výšky 409 m. Konečná stanice byla provedena jako kusé rozvidlení (odbočná kolej vpravo). Na novém úseku neležela žádná nácestná zastávka:

3,282	zastávka Lidová zahrada – Volksgarten
3,290	konce obou kolejí rozvidlení

Konečná Lidová zahrada ležela podél původní cesty do úbočí svahu a s průčelím sousední restaurace svírala ostrý úhel. Původní uspořádání umožňovalo provoz v intervalu 7,5 minuty.

Od počátku existence trati existovala kolejová spojka za odbočením tratě do vozovny. Pro snazší výjezd a zatahování do vozovny vznikla roku 1898 druhá kolejová spojka z km 0,536 pravé koleje do km 0,550 levé koleje (ve směru od nádraží), zrušená roku 1907.

Roku 1901 byla zřízena v km:

2,410 zastávka dle potřeby Grillparzerova třída – Grillparzerstrasse (Dvořákova)

Plynulejší dopravu a proměnný interval umožnily od 8. 7. 1904 následující kolejové úpravy:

- prodloužení výtažné koleje u nádraží o 25 m směrem do Nákladní ulice (km –0,025 – 0,000),
- zřízení koleje spodní částí Střelecké ulice,
- prodloužení výhyben Průmyslová škola a Městský lesík,
- nová výhybna Museum,
- rozšíření konečné stanice Lidová zahrada.

Pravá kolej byla v úseku 1,456 – 1,516 zrušena a nahrazena výhybkou a novým úsekem:

- 1,456 výhybka spojky na levou kolej (napojena v jejím km 1,332)
- 1,632 zastávka Clotildina třída (směr Lidová zahrada)
- 1,645 nový konec pravé koleje (= km 1,566 levé koleje)

Zastávka Clotildina třída ve směru k nádraží zůstala v km 1,543. Výhybna u radnice sloužila od té doby v běžném provozu pouze pro divadelní vlaky. Zmenšení zdržení při křižování a možnost proměnlivého intervalu 5 – 7,5 minuty přinesly tři upravené a jedna nová výhybna:

- 1,829 nová vjezdová výhybka výhybny Státní průmyslová škola
- 1,855 zastávka Státní průmyslová škola – Staatsgewerbeschule směr Nádraží (levá kolej výhybny)
- 1,910 zastávka Státní průmyslová škola – Staatsgewerbeschule směr tam (pravá kolej výhybny)
- 1,939 nová odjezdová výhybka výhybny Státní průmyslová škola
- 2,217 zastávka dle potřeby Lázně – Bad
- 2,283 vjezdová výhybka výhybny Museum (levá)
- 2,320 zastávka Museum (užitná délka výhybny 27 m)
- 2,357 odjezdová výhybka výhybny Museum
- 2,706 vjezdová výhybka výh. Městský lesík (původní)
- 2,737 zastávka Městský lesík – Stadtwaldchen (užitná délka výhybny 137,5 m)
- 2,889 nová odjezdová výhybka výhybny Městský lesík
- 3,256 vjezdová výhybka konečné tam (původní)
- 3,266 výhybka odstavné koleje (levá, délka 50 m)
- 3,306 nová koncová výhybka
- 3,316 konec výtažné koleje výhybny a odstavné koleje

Od 3. 5. 1906 fungovala upravená křižovatka u radnice, která umožnila po dobu provozu výstavní linky jízdu oběma směry po levé i pravé koleji mezi Staroměstským náměstím a křižovatkou Clotildina – Horská (Šaldovo náměstí). Vlaky do Lidových sadů jezdily v té době obousměrně Turnerskou třídou, zastávka Clotildina pro linku Nádraží – Lidová zahrada byla přemístěna za spojení obou kolejí (km levá/pravá 1,566/1,645). Dolní část Střelecké ulice projížděla obousměrně „výstavní“ linka, úsek pravé koleje 1,596 – 1,645 se nepoužíval.

Pravá kolej byla v úseku 1,425 – 1,486 přeložena blíže k domům na nároží náměstí a Střelecké ulice. Mírně vlevo od původní trasy vznikla spojka z pravé na levou kolej (pro jízdu ve směru Nádraží – Lidová zahrada) o délce přibližně 90 m, kterou křížila spojka z levé na pravou kolej (pro jízdu ve směru Výstaviště – Nádraží) o délce přibližně 50 m.

Roku 1907 byl zdvoukolejněn úsek Střelecká – Lidová zahrada. S výjimkou vjezdu z dnešního Šaldova náměstí do horní části Střelecké byla tak celá trať dvoukolejná. Druhá kolej se stavěla v období 2. 5. – 15. 8., do provozu byla uvedena zřejmě ve třech etapách: nejprve k Průmyslové škole, pak k Městskému lesíku, na závěr na konečnou. Zčásti posloužily k její stavbě kolejnice z „výstavní“ trati profilu 180/140. V souvislosti se zdvoukolejněním se změnila poloha některých zastávek. TPZ celé dvojkolejky proběhla 19. 8. 1907 a trať při ní měla následující staničení (body s podtrženým staničením ležely v jednom profilu):

levá	kolej	pravá
–0,025	konec odstavné koleje před nádražím	–
0,000	původní počátek trati (Nákladní ulice)	–
<u>0,018</u>	počátek pravé koleje	<u>0,018</u>
<u>0,022</u>	zastávka Nádraží – Bahnhof	<u>0,022</u>
<u>0,331</u>	zastávka Nádražní třída – Bahnhofstrasse	<u>0,331</u>
0,567	odbočná výhybka trati do vozovny	–
0,672	zastávka Most přes Nisu – Neißerbrücke	0,645

<u>0,945</u>	zastávka Soukenné náměstí – Tuchplatz	<u>0,955</u>
–	zastávka Pivovarská ulice–Bräuhofgasse (nad křižovatkou Revoluční–Moskevská)	1,150
1,275	zastávka Radnice – Rathaus	1,436
1,536	zastávka dle potřeby Horská třída – Gebirgstrasse	1,638
<u>1,566</u>	konec původní pravé koleje	<u>1,645</u>
<u>1,665</u>	počátek nové levé koleje	<u>1,586</u>
1,978	zastávka dle potřeby Průmyslová škola – Gewerbeschule	1,913
<u>2,293</u>	zastávka dle potřeby Lázně – Bad	<u>2,213</u>
2,343	kolejová spojka z levé na pravou kolej	2,288
2,475	zastávka dle potřeby Grillparzerova třída – Grillparzerstrasse (Dvořákova)	2,370
2,645	zastávka dle potřeby Humboldtova třída – Humboldtstrasse (Škroupova)	2,536
<u>2,769</u>	zastávka dle potřeby Městský lesík – Stadtwäldchen	<u>2,850</u>
<u>3,402</u>	zastávka Lidová zahrada – Volksgarten	<u>3,327</u>
<u>3,434</u>	konec pravé koleje	<u>3,359</u>
3,449	konec trati (výtažná kolej stanice Lidová zahrada)	–

Zdánlivě nelogické staničení pravé koleje bylo dáno tím, že její funkci zastávala původní průběžná kolej jednokolejky (na které zůstalo původní staničení, navazující na levou kolej). Nová levá kolej převzala pro odlišení staničení pravé z úseku Nádraží – Horská (Šaldovo nám.).

V rámci zdvojkolejnění se trať v úseku cca km 2,8 – 3,35 (levá kolej) přemístila na zvláštní těleso vlevo od třídy císaře Josefa. Vjezdový oblouk do prostoru konečné stanice byl vysazen na novou opěrnou zeď. Sama stanice byla přeložena do polohy rovnoběžné s průčelím restaurace Belvedere (PKO), prodloužena a zbavena odstavné koleje.

Zbývající 20 m dlouhý jednokolejný úsek nepřetrval příliš dlouho: již 12. 11. 1907 proběhla PPK a vyvlastňovací komise pro novou regulaci ulice. Nová levá kolej byla ze svého km 1,690 prodloužena směrem k nádraží do km 1,635 (=1,551 původní levé koleje) a napojena esovitým obloukem v souběhu s pravou. V samém závěru roku (30. 12.) byl s touto akcí vydán souhlas, realizace proběhla až 17. 7. – 7. 9. 1911. Pravděpodobně tehdy byla zřízena spojka z levé koleje na pravou nad Jabloneckým náměstím (F. X. Šaldy), přibližně v místech dnešní zastávky Třída 5. května.

Dne 30. 11. 1907 bylo v km 3,080/3,150 povoleno zřízení zastávky dle potřeby Sedmidomky – Siebenhäuser (Léčebný ústav).

Na základě zkoušky, provedené 8. 7. 1908 vozem 13 se zvýšila maximální povolená rychlost na trati z 12 na 20 km/h. Celková jízdní doba se tak zkrátila na 16,5/17 minut.

V roce 1916 skončila obměna původních kolejnic z roku 1897.

Během I. světové války byly některé zastávky dočasně zrušeny (doloženo obnovení zastávky Pivovarská ulice od 16. 11. 1918, roku 1920 přejmenované na Veletržní úřad – Messeamt).

Dne 27. 11. 1927 proběhla staniční komise o návrhu na přeložení zastávky Lázně ve směru Lidová zahrada – Nádraží z km 2,295 do km 2,330 trati Nádraží – Lidová zahrada (=před křižovatkou), zároveň se zastávka Gondelteich pro směr tam posunula z km 2,742 do km 2,720. Komise vyslovila se záměry souhlas, realizace je nejistá (viz dále).

Při schvalování nových jízdních dob 27. 10. 1932 ležely na trati následující zastávky:

levá	kolej	pravá
<u>0,022</u>	zastávka Nádraží – Bahnhof	<u>0,022</u>
0,450	zastávka Nádražní třída – Bahnhofstrasse	0,420
0,567	odbočná výhybka trati do vozovny	–
0,672	zastávka Most přes Nisu – Neißebrücke	0,645
0,945	zastávka Soukenné náměstí – Tuchplatz	0,945
–	zastávka Veletržní úřad – Messeamt	1,150
1,275	zastávka Radnice – Rathaus	1,436
1,638	zastávka dle potřeby Sřelecká ulice – Schützengasse	1,622
1,783	zastávka dle potřeby v úvoze – Hohlgasse	1,768
1,978	zastávka dle potřeby Veletrhy – Messegelände	1,913
<u>2,293</u>	zastávka dle potřeby Lázně – Bad	<u>2,213</u>
2,475	zastávka dle potřeby Grillparzerova třída – Grillparzerstrasse (Dvořákova)	2,370
2,645	zastávka dle potřeby Humboldtova třída – Humboldtstrasse (Škroupova)	2,536
<u>2,769</u>	zastávka dle potřeby Městský lesík – Stadtwäldchen	<u>2,850</u>
<u>3,145</u>	zastávka dle potřeby Léčebný ústav	<u>3,221</u>
<u>3,402</u>	zastávka Lidová zahrada	<u>3,327</u>

V létě 1938 se opravovala kolej v dolní části Sřelecké ulice, tramvaje jezdily obousměrně po levé koleji kolem pošty. Dne 30. 6. 1939 zanikla výhybna u divadla.

Od 6. 7. 1942 fungovalo výstražné zařízení pro automobily, odbočující u pošty směrem k dnešnímu Šaldovu náměstí. Jestliže sjížděla Turnerskou třídou tramvaj, rozsvítil se na rohu nápis „Achtung Strassenbahn“ (po skončení války „Pozor tramvaj“). Od 29. 7. 1943 byla před nádražím snesena levá kolej v úseku 0,045 – 0,111. O rok později dostala rozjezdová výhybka na dolním konci Pražské ulice (odbočení do Rochlice) elektromagnetický přestavník. Pro získání kolejiva zaniklo křížení u radnice z roku 1906.

V červenci 1946 byly výhybky zrušené spojovací koleje u zastávky Třída 5. května přeneseny na konečnou Lidové sady, kde byla prodloužena odstavná kolej.

Dne 3. 5. 1947 odsouhlasilo ministerstvo dopravy zřízení (obnovu) zastávky Léčebný ústav. Staničení v oblasti bylo tehdy následující (levá/pravá kolej):

2,815/2,835 Zoologická zahrada
3,210/3,256 Léčebný ústav
3,386/3,448 Lidové sady Petra Bezruče (zastávky v totožném profilu)
3,477/3,417 koncová výhybka výhybny Lidové sady
3,528 konec výtahové koleje výhybny

Pro usnadnění obratu souprav v Lidových sadech vznikla smyčka (20. 6. 1950). Za bývalou koncovou výhybnou odbočila její matečná kolej vpravo, směrem ke svahu Liberecké výšiny a po uzavření oblouku se napojila na dřívější konec stavební trati. Vrchol smyčky je nejsevernějším místem, kterého kdy tramvaj (bez rozdílu rozchodů) na území dnešní České republiky dosáhla.

Od srpna 1957 začaly úpravy trati v souvislosti s přestavbou okolí mostu přes Nisu. Podél Stalinovy ulice (1. máje) byla demolována řada objektů, trať se postupně překládala do nové osy. Cílem bylo převedení koleje z dolní části Stalinovy (mezi mostem přes Nisu a kinem Lípa) do rozšířené Jánské. Původní trať byla upravena v úsecích km 0,380 – 0,954 (pravá kolej, nový koncový km 0,958), resp. km 0,377 – 0,955 (levá kolej, nový koncový km 0,955). Po dokončení akce v listopadu 1959 byly na přeloženou trať napojeny spojovací koleje „A“, „B“ (viz stavební trať Na rybníčku – Vozovna), resp. „E“, „F“, „H“ a „I“ (viz spojovací koleje Jánská – Švédská – Náchodská). Během výstavby nové dvojkolejky jezdily tramvaje obousměrně jednotlivými částmi Stalinovy třídy, úseky krylo provizorní zabezpečovací zařízení. Konec úprav ležel v zastávce na Gottwaldově náměstí, nová trasa se od původní odchylovala až o cca 20 m (zejména u křižovatky Jánské a Švédské).

Využitím odbočné výhybky zrušené tratě do Růžodolu I vznikl v květnu 1964 na nám. Bojovníků za mír (Benešově) oblouk z pravé na levou kolej (od nádraží).

Od 25. 5. 1964 byl zahájen částečně dvoukolejný provoz v ulici 5. května mezi náměstím Bojovníků za mír. Den před tím naposledy v provozu sloužila původní levá kolej kolem divadla a pošty (km 1,325 – 1,551 = 1,635). Úplné zdvojkolejnění následovalo v příštím roce po dokončení úprav křižovatky u radnice (do té doby provoz řídilo dočasné světelné signální zařízení).

Při vpádu armád Varšavského paktu do tehdejší ČSSR dne 21. 8. 1968 pronásledoval sovětský tankista kontrarevoluci tak urputně, že vjel se svým strojem až do podloubí bývalého hotelu Radnice na náměstí Bojovníků za mír. Na několik dní tak způsobil zablokování pravé traťové koleje, která objekt těsně sledovala.

Roku 1979 zanikl poslední zbytek původní konečné stanice Nádraží snesením kolejového trojúhelníku a odstavné koleje (úsek levé koleje v km -0,025 – 0,045, pravá kolej v úseku 0,018 – 0,111).

Trvale se zhoršující stav objektů na východní straně Moskevské ulice a náměstí Bojovníků za mír vedl k zákazu průjezdu obsazených tramvajových vlaků podél nich. Od 16. 3. 1981 byla zrušena zastávka Náměstí Bojovníků za mír v km 1,436 pravé koleje a nahrazena dočasnými zastávkami v ulicích Moskevská (pod křižovatkou s Felberovou) a 5. května (u parčíku za posledním tehdy stojícím domem proti radnici, na jehož místě dnes stojí budova Komerční banky). Mezi těmito zastávkami směly tramvaje jet rychlostí pouze 5 km/h bez cestujících, kteří procházeli průchodem ve dvoře rohového domu Moskevské a náměstí a dále po jeho ploše. Tento stav trval až do 1. 11. téhož roku, kdy byla zprovozněna přeložka pravé koleje a spojovací oblouku, vedená dále od havarijních domů.

Ve dnech 8. – 24. 4. 1982 probíhala při zachování provozu oprava kolejí v Jánské ulici.

Průchod tramvajové tratě úzkými ulicemi historického centra Liberce byl vnímán jako stále větší komplikace. Ani přeložená trať na náměstí navíc neumožňovala rekonstrukci (změněnou záhy na demolici a výstavbu replik) objektů na jeho východní straně a v horní části Moskevské. Proto se od roku 1983 stavěla přeložka ulicemi Rumunská a Ludmilina (Palachova), na kterou mělo později navázat pokračování Malou Moskevskou a trasou za obchodním domem Ještěd (Tesco) a kulturním domem do zastávky Na rybníčku.

Jako první etapa tohoto záměru byl po demolici objektů mezi Felberovou ulicí a Šaldovým náměstím postaven dvoukolejný úsek, vedený z křižovatky Revoluční – Moskevská ve vozovce Rumunské ulice. Za křižovatkou Rumunská – Ludmilina trať vyjela mimo silnici a po zvláštním tělese dospěla na náměstí F. X. Šaldy. Před pravým obloukem, kterým se napojila na dosavadní trať směrem do Lidových sadů, vznikla stejnojmenná zastávka (umožňující i přestup na autobusové linky).

Celý nový úsek byl poprvé v Liberci proveden z velkoplošných panelů a blokových kolejnic („systém BKV“). Napojování začalo 11. 12. 1984, kdy v úseku náměstí Bojovníků za mír – Lidové sady vyjela náhradní autobusová

doprava. Moskevskou a Pražskou ulicí projela tramvaj naposledy v noci ze 14. na 15. 12., další dva dny trvalo napojení na křižovatce Moskevská – Rumunská. Od rána 17. 12. 1984 jezdily tramvaje po nové přeložce.

Vzhledem k očekávané stavbě další etapy přeložky směrem k Nise byl nový úsek obousměrně napojen na původní pravou kolej v Revoluční ulici, nově opatřenou zabezpečovacím zařízením. Na výjezdu z náměstí do Revoluční byla upravena v délce 25 m levá kolej. Délka vlastní přeložky činila 529 m, z toho 490 m dvojkolejně.

Likvidace původní levé koleje v úseku Gottwaldovo náměstí – Šaldovo náměstí, pravé koleje v úseku Moskevská – Šaldovo náměstí a spojovacího oblouku na náměstí Bojovníků za mír začala během roku 1985. Místo někdejšího největšího sklonu liberecké kolejové sítě připomíná od roku 1994 krátký úsek nově vložených kolejnic s pamětním nápisem.

Kvůli výstavbě silničního tunelu na průtahu silnic I/13 a I/35 byla provedena krátká přeložka v ulici 1. máje. Obě koleje byly z přímé trasy přeloženy na plochu po demolovaných objektech na pravé straně ulice. Ostré oblouky na přeložce vedly k jejímu pojmenování „šikana“. Jezdit se po ní začalo v prosinci 1989.

Technický stav trati se po celá 70. a 80. léta pohyboval na samé mezi únosnosti. Opravy prováděné zastaralými „úspornými“ metodami látky pouze nehorší místa, která již přímo ohrožovala bezpečnost provozu. Ani nově přeložený úsek neskýtal vzhledem k nekvalitním panelům po několika málo letech nijak příznivý pohled. Po změně společenských poměrů v roce 1989 bylo rozhodnuto o komplexní rekonstrukci liberecké tramvajové sítě, spojené s přechodem na „normální“ rozchod 1 435 mm. Jako první se tato akce dotkla právě stavební tratě Nádraží – Lidové sady.

V srpnu 1990 vznikl provisorní trojúhelník na křižovatce 5. května – Šamánkova – Masarykova, dopravu dále do Lidových sadů převzaly autobusy. Od 12. 10. 1992 začal provoz na rekonstruovaném úseku Šamánkova – Lidové sady. V celé trase byly opraveny inženýrské sítě a na nově zřízené pláni položen svršek z blokových kolejnic, uložených do velkoplošných panelů se třemi žlábků (pro oba rozchody).

Od 13. 3. 1993 byl zastaven tramvajový provoz v úseku Soukenné náměstí – Lidové sady. V ulicích Rumunské, Palachově a 5. května začala další etapa rekonstrukce, pro obrácení tramvají sloužila dočasná spojka z Revoluční přes Malou Moskevskou do Fügnerovy. V úseku Nádraží – Na rybníčku se zároveň prováděla rekonstrukce za provozu po jedné koleji. Od září 1993 byl tento úsek hotov včetně opuštění „šikany“, na jejímž místě vzniklo parkoviště a vyhlídka na vjezd do silničního tunelu. Rekonstrukce úseku Revoluční – 5. května skončila 20. 10. 1993. Od tohoto dne znovu jezdily tramvaje do Lidových sadů.

Od června následujícího roku se stavěla provisorní jednokolejná trať Rybníček – Revoluční (částečně z panelů BKV, získaných z Rumunské a Palachovy ulice). Vedla po levé straně třídy 1. máje včetně její dolní části, kam se tramvaje vrátily po 37 letech. Na Soukenném náměstí zůstala v provozu levá kolej, kromě ní byla zřízena v severní části dočasná výhybna. Vzhledem k výstavbě nového kolejiště ve Fügnerově ulici tudy totiž kromě městských linek jezdily i tramvaje z „jablonecké“ trati. Raritou provisorní trati bylo vrchní vedení zavěšené zčásti na podpěrách užívaných na povrchových dolech (uchycených k patám kolejnic). Jednokolejná dočasná trať s touto výhybnou i pozůstatky původních kolejí se používaly do 14. 11. 1995. Následujícího dne byl zprovozněn nový úsek přes Soukenné náměstí, Fügnerovu a Malou Moskevskou ulici. Od tohoto data je celá stavební trať Nádraží – Lidové sady (s příslušnými přeložkami) vedena dvoukolejně s plným souběhem obou kolejí ve stejné trase a se svrškem umožňujícím provoz obou rozchodů.

Provoz na rozchodu 1 000 mm se od 26. 8. 1998 udržoval jen v úseku Fügnerova – Nádraží – (Viadukt), od roku 2005 pak jen k odbočce do vozovny. Na zbytku trati je třetí kolejnice zachována, používá se při příležitostných jízdách, resp. provozu historické linky 1.

2. Na rybníčku – Elektrárna – [Vozovna]

zahájení provozu 25. 8. 1897 [1908]
stavební délka 0,327 km [cca 0,600 km]
provozní délka 0,327 km [cca 0,600 km]
původní provedení jednokolejná trať

Původní podoba manipulační tratě do vozovny byla následující:

0,000 počátek trati (=km 0,567 levé koleje trati Nádraží – Městský lesík
0,243 počátek levého oblouku o poloměru 20 m na vjezdu do dvora vozovny
0,297 přesuvna vozovny
0,327 konec trati (= konec matečné koleje vozovny)

Jednokolejná trať odbočovala vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům z levé koleje trati Nádraží – Městský lesík zpětnou levou výhybkou. Dvěma protisměrnými oblouky vjela přes ulici U Nisy do Römheldovy (Ta-transké), po jejímž pravém okraji dosáhla vjezdu do areálu elektrárny, kde se nacházela původní vozovna.

Při stavbě nové vozovny byl úsek v km 0,243 – 0,327 opuštěn a nahrazen novým, vedeným do Bauerovy (Nit-ranské) ulice.

V rámci přestavby kolejové i uliční sítě mezi Gottwaldovým (Soukenným) náměstím a Rybníčkem koncem 50. let 20. století bylo změněno napojení manipulační trati na trať Nádraží – Lidové sady. Na prostranství, vzniklém vybudováním objektů kolem původní křižovatky ulic Stalinovy (1. máje), U Nisy a Na rybníčku, byl zřízen úplný dvojkolejný trojúhelník. Jedno jeho rameno tvořila přeložená dvojkolejná trať Nádraží – Lidové sady, oblouk od nádraží k vozovně tvořila spojovací kolej označená „A“, v opačném směru „B“. Od vozovny k Lidovým sadům byla zřízena kolej „D“, v opačném směru „C“. Ze zachovaného projektu nelze bohužel stanovit přesná staničení jejich počátků a konců ve vztahu k oběma stavebním tratím, známe pouze celkové délky a poloměry:

kolej	směr	délka (m)	poloměr (m)	poznámka
A	nádraží – vozovna	128	18,5	dva oblouky Stalinova – U Nisy, U Nisy – Tatranská
B	vozovna – nádraží	115	21,9	dva oblouky Stalinova – U Nisy, U Nisy – Tatranská
C	Lidové sady – vozovna	49	23,15	jeden oblouk Stalinova – U Nisy
D	vozovna – Lidové sady	51	19,75	jeden oblouk Stalinova – U Nisy

Koleje „A“ a „B“ vytvořily krátký dvojkolejný úsek, který umožnil vyčkávání zatahujících vozů mimo hlavní ulici. Tuto podobu si trať udržela do rekonstrukce spojené s doplněním třetí kolejnice pro rozchod 1 435 mm v letech 1995–96. V rámci přestavby byla zdvoukolejněna až na křižovatku Tatranské s Mrštíkovicou, do níž pravá kolej křížem odbočuje (viz podkapitola **Vozovny**).

3. Soukenné náměstí – Rochlice

zahájení provozu 14. 9. 1899
stavební délka 2,870 km
provozní délka 2,826 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami a koncovým rozvidlením
největší sklon 44 ‰

První odbočná trať pro pravidelnou osobní dopravu sloužila pro připojení tehdy samostatné Rochlice:

0,000 průsečík kolejových spojek mezi oběma kolejemi tratě Nádraží – Lidová zahrada (přibližně km 0,995 levé koleje této trati)
0,008 zastávka Soukenné náměstí – Tuchplatz (na spojovací i kusé koleji)
0,033 výhybka kusé odstavné koleje (zpočátku s koncovou zastávkou Soukenné náměstí – Tuchplatz, kolej měla délku 55 m, konec ležel v km –0,022)
0,194 zastávka Císařská třída – Kaiserstrasse (po roce 1918 Soukenná třída – Tuchstrasse, přibližně křižovatka Náchodská – Blažkova, dnes parkoviště za OD Tesco)
0,506 výhybna U jezu – Wehrgasse (vyhýbací kolej vlevo, Náchodská před křižovatkou s třídou Milady Horákové)
0,595 napojení napájecího vedení z elektrárny
0,770 zastávka dle potřeby Tovární třída – Fabrikstrasse (křižovatka Milady Horákové – Košická)
1,384 výhybna Růžodolská hranice – Rosenthaler Grenze (vyhýbací kolej vlevo, u křižovatky Milady Horákové – Melantrichova)
1,732 zastávka Růžodolský most – Rosenthaler Brücke (Čechova)
1,967 zastávka dle potřeby Zweigova továrna – Fabrik Zweig (u křižovatky Milady Horákové–U potůčku)
2,379 výhybna U města Vídně – Stadt Wien (vyhýbací kolej vlevo, před křižovatkou Milady Horákové – Mostecká)
2,520 zastávka dle potřeby Vila Hlasiwetz – Villa Hlasiwetz (Milady Horákové – V háji)
2,750 zastávka dle potřeby Kostelní vrch – Kirchberg (Milady Horákové – Na Žižkově)
2,870 konečná stanice Rochlice – Röchlitz (Poštovní náměstí)
2,895 konec kolejí rozvidlení

Trať začínala na východní straně Soukenného náměstí (před dnešním palácem Dunaj). Pro spojení s oběma kolejemi trati Nádraží – Lidová zahrada sloužily křížové spojky. Do Rochlice vedla kolej po levém okraji Císařské (Náchodská) a Rochlické třídy (Dr. Milady Horákové). Největší hodnota sklonu byla dosažena na sjezdu ke křižovatce s Tovární (Košickou) ulicí. Počátek trati ležel v nadmořské výšce necelých 353 m, kolej stoupala až do km 0,385 (zde dosáhla nadmořské výšky 362,5 m), po výrazném klesání (viz výše) a mírném stoupání na území Horního Růžodolu a Rochlice skončila ve výši 369,5 m nad Jadranem. Minimální poloměr oblouku činil 30 m (km přibližně 1,3).

Trať procházela katastry tří obcí:

- od počátku do km přibližně 1,4 statutárního města Liberec
- v km 1,4 – 1,8 obce Růžodol 2. díl (Horní Růžodol)
- od km cca 1,8 na konec obce Rochlice

Pro výstavbu trati bylo nutno nahradit původní kamenný klenutý mostek přes Harcovský potok novou betonovou konstrukcí (vyústění Fügnerovy ulice do Soukenného náměstí).

TPZ provedl motorový vůz 2 rychlostí 5 – 15 km/h. Rychlost 5 km/h byla předepsána v počátečním úzkém úseku Císařské třídy. Trať byla postavena ze žlábkových kolejnic Phönix hmotnosti 35 kg/m uložených na šterkové lože bez pražců a zadlážděných. Provoz na nové trati zajišťovaly vozy 1 – 6 s nejslabšími motory.

Od 3. 5. 1906 byly upraveny polohy výhyben: na lince byl tehdy zaveden interval 10 minut:

- 1,384 zastávka Růžodolská hranice– Rosenthaler Grenze (zrušena výhybna)
- 1,732 výhybna Růžodolský most – Rosenthaler Brücke (výhybna mezi km 1,706 – 1,797, vyhybací kolej vložena vpravo do oblouku)
- 2,379 zastávka U města Vídně – Stadt Wien (výhybna zrušena)

Kvůli růstu frekvence se roku 1913 chystalo zavedení intervalu 5 minut, pro něž byly zřízeny:

- 1,050 výhybna Rochlická třída – Röchlitzerstrasse (vyhybací kolej vlevo, křižovatka Milady Horákové – U monstrance)
- 2,379 výhybna U města Vídně – Stadt Wien (obnova původní)

Před rokem 1929 byla zřízena v km:

- 2,237 zastávka dle potřeby Teltscher & Löwy

V letech 1928 – 30 byla v rámci rekonstrukce tehdejší hlavní příjezdové silnice od Prahy trať postupně v úseku 0,753 – 1,711 přeložena těsně k novému levému chodníku. Zároveň se zvětšil poloměr u někdejšího kamenolomu v km cca 1,00 – 1,15. Úpravy se významně dotkly výhyben Rochlická třída (vyhybací kolej nyní vpravo, výhybna posunuta na novou vozovku) a Gut (bývalý Růžodolský most). Při stavbě paláce Dunaj na Soukenném náměstí zanikla 27. 5. 1930 koncová odstavná kolej.

V závěru roku 1939 proběhla přeložka kolejí v konečné stanici Rochlice (2. 11. uvedena do provozu). Roku 1941 byla prodloužena výhybna U jezu.

Dne 17. 11. 1948 bylo oznámeno zrušení zastávky Mostecká ulice v km 2,234 a zřízení nové zastávky Obvodová rada Rochlic v km 2,500.

V květnu 1951 byla trať mezi výhybnou Krematorium (původně U jezu) a křižovatkou s Košickou přeložena na zvláštní těleso vpravo od vozovky ulice Zdeňka Nejedlého (Milady Horákové).

Jízdní řád platný od 30. 11. 1958 uvádí na trati následující stanice na znamení: Košická, Melantrichova, Mostecká.

V roce 1958 byla v rámci celkové rekonstrukce kolejí v dolním centru upravena trať Soukenné náměstí – Rochlice v km 0,122 – 0,244. Směrová úprava byla minimální, šlo zejména o opravu svršku a vložení výhybek pro nové spojovací oblouky (viz stavební trať „Spojovací koleje Jánská – Švédská – Náchodská“). Jakmile byl na nich zahájen provoz, zaniklo dvojitě křížení u napojení na trať Nádraží – Lidové sady, výjezd do Náchodské ulice zůstal zachován pro odstavování vozů.

O dva roky později byl zastaven provoz mezi km cca 0,180 a konečnou Rochlice (31. 10. 1960, zrušení tramvajové linky 2). Krátký zbytek trati zanikl kvůli výstavbě obchodního domu Ještěd (Tesco) roku 1971.

4. Staroměstské náměstí – Růžodol I – [Ostašovská silnice]

zahájení provozu	9. 11. 1904 [22. 12. 1929]
stavební délka	1,000 km [1,730 km]
provozní délka	0,925 km [1,673 km]
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnou a koncovým rozvidlením
největší sklon	65 ‰

Pro spojení rozrůstající se vilové čtvrti na Keilově vrchu a přilehlého předměstí s centrem Liberce byla zřízena nedlouhá stavební trať. Zprvu končila před mostem přes náhon u Nisy:

- 0,000 počátek hlavní koleje (=km 1,400 pravé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada)
- 0,055 křížení s levou kolejí trati Nádraží – Lidová zahrada (km 1,290)
- 0,070 zastávka Staroměstské náměstí – Altstädter Platz směr Růžodol I (ústí Železné ulice do Benešova náměstí)
- 0,118 odbočná výhybka spojovacího oblouku (směr Nádraží)
- 0,300 zastávka Bismarckovo náměstí – Bismarckplatz (Sokolovské náměstí)

0,440 výhybna Křížový kostel – Kreuzkirche (Malé náměstí)
0,600 zastávka Valdštejnova třída – Wallensteinstrasse (křižovatka Valdštejnská – Chrastavská)
0,780 zastávka dle potřeby Kluziště – Eislaufplatz (křižovatka Chrastavská – Truhlářská)
0,900 zastávka dle potřeby U věže – Turmstrasse
0,995 konečná Chrastavská třída – Kratzauerstrasse
1,000 konce kolejí rozvidlení Chrastavská třída (před mostem přes Niský náhon)

Pro jízdu směrem od Růžodolu sloužil spojovací oblouk (zpočátku pouze pro manipulační jízdy):

0,000 počátek oblouku (= km 0,118 hlavní tratě)
0,070 konec oblouku (= km 1,255 levé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada)

Trat' vedla ulicemi Železnou, Křížovou, Valdštejnovou (Valdštejnskou) a vozovkou Bismarckova náměstí vpravo, na křižovatce Valdštejnská – Chrastavská přejela na levý okraj druhé z uvedených ulic, podél něhož dosáhla konečné. V celé délce klesala: výchozí bod ležel ve výšce 372,0 m nad mořem, konečná ve výšce 339,5 m byla historicky nejnižším místem liberecké kolejové sítě. Největší hodnota sklonu ležela v km 0,682 – 0,851.

Výhybna Křížový kostel (km 0,408 – 0,471) měla vyhybací kolej položenou vpravo, stejným směrem vedla odbočná kolej koncového rozvidlení.

TPZ trati uskutečnila dne 4. 11. 1904 souprava 17 + 31. O čtyři dny později byla do provozu uvedena světelná signalisace v ulici U křížového kostela. Od 1. 12. téhož roku se po spojení rochlické a růžodolské linky užívala zastávka Staroměstské náměstí – Altstädter Platz směr Rochlice v km cca 0,060 spojovacího oblouku. Pravděpodobně za I. světové války zaniklo koncové rozvidlení.

Prodloužení trati dále do centra sousedního městečka bránil dřevěný most přes původní koryto Nisy. Teprve provedení regulace řeky a výstavba nových mostů přes náhon i hlavní tok umožnily pokračování realizovat. Úprava Chrastavské silnice v souvislosti s regulací řeky znamenala zvýšení její nivelety na kótu 344,682.

Dne 21. 12. 1929 provedl samotný motorák 1/II TPZ úseku do centra Růžodolu I. V projektu uvažované označení nové konečné podle Staroněmecké pivnice (Altdeutsche Bierstube, po roce 1945 Letka) bylo zřejmě s ohledem na případné negativní reakce státních orgánů změněno na neutrální, vyplývající z názvu příčné ulice:

1,000 počátek nového úseku
1,183 zastávka dle potřeby U Nisy – Neissegasse, směr tam (Dožínková)
1,200 zastávka dle potřeby U Nisy, směr zpět
1,673 konečná stanice Ostašovská silnice – Berzdorfer Strasse
1,730 konec výtažné koleje výhybny Ostašovská silnice

Nový úsek přecházel náhon a Nisu ve výšce zmíněné kótě 344,682, za mostem začal po levé straně Chrastavské (Londýnské) třídy stoupat s maximální hodnotou sklonu 56 ‰ až na nový konec trati, který ležel v nadmořské výšce 367,119 m. Minimální poloměr oblouku na novém úseku činil 37 m (ve spodní části oblouku nad Dožínkovou ulicí tj. km 1,489 – 1,551).

Výhybna Ostašovská silnice s vyhybací kolejí umístěnou vpravo ležela v km 1,647 – 1,712.

K napájení nového úseku byl položen od elektrárny napájecí kabel o průřezu 150 mm² ulicemi (současné názvy) Slavíčková, Metelkova, Jungmannova, Puchmajerova, Brněnská, Valdštejnská a Dobrovského.

Do Ostašovské byly prodlouženy všechny spoje linky 2, končící dosud v původní konečné u Nisy. Nové stavební uspořádání umožňovalo sice nasazovat na ně vleky, tato možnost se však pravděpodobně prakticky nevyužívala. Na vozidlech se název Ostašovská silnice nikdy nepoužíval: konečná stanice byla nadále označována Růžodol I – Rosental I.

Roku 1934 došlo k přeložení výhybny od Křížového kostela do zastávky U věže (25. 10. – 21. 11.). Uspořil se tak jeden motorový vůz, který dosud musel vyčkávat na konečné. Od 7. 3. 1946 nefungovala koncová výhybna Růžodol I (vyňata výhybka), obnovená zřejmě počátkem 50. let.

V jízdním řádu platném od 30. 11. 1958 byly na trati uvedeny stanice na znamení Dožínková a Zeyerova. Provoz na trati byl zastaven 31. 10. 1960 (zrušení tramvajové linky 2), zanikla v následujících letech.

5. Střelecká ulice – Výstava

zahájení provozu	14. 5. 1906
stavební délka	0,715 km
provozní délka	0,705 km
původní provedení	jednokolejná trat' s výhybnami
největší sklon	71,5 ‰

Pro zajištění dopravy na Německo – českou průmyslovou výstavu byla zřízena dočasná trať z Jabloneckého (Šaldova) náměstí k výstavišti. Vedla dnešní Husovou ulicí kolem vstupu do nemocnice:

0,000 počátek trati (= km 1,596 pravé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada)
0,005 zastávka Horská třída – Gebirgstrasse (Jablonecká), směr Výstava
0,026 křížení s levou kolejí trati Nádraží – Lidová zahrada (km 1,542)
0,042 křížení s levou kolejí trati Nádraží – Lidová zahrada (km 1,550)
0,043 křížení s pravou kolejí trati Nádraží – Lidová zahrada (km 1,637)
0,056 zastávka Horská třída – Gebirgstrasse (Jablonecká), směr Nádraží
0,304 zastávka Nemocnice – Krankenhaus (výhybna v km 0,273 – 0,331; vyhýbací kolej vlevo)
0,590 vjezdová výhybka provozní výhybny
0,695 výjezdová výhybka provozní výhybny
0,705 zastávka Výstava – Ausstellung
0,715 konec trati (konec výtahové koleje)

Trať odbočovala levou výhybkou z pravé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada v ústí spodní části Střelecké ulice do dnešního Šaldova náměstí. Obloukem poloměru 25 m křížila obě koleje „hlavní“ trati (levou dvakrát). Přibližně v ose Horské (Jablonecké) třídy stoupala ke křižovatce se Štěpánovou (Husovou). Na odbočení do ní ležel oblouk s minimálním poloměrem 25 m. Po pravém okraji ulice dosáhla vchodu do nemocnice (před ním leželo největší stoupání), u něhož ležela první výhybna.

Na křižovatce s Arndtovou (Arbesovou) ulicí přejela trať na levou stranu Štěpánovy, po které dojela až k výhybně u areálu výstaviště. Ta byla postavena tak, aby zajistila dostatečný prostor pro odstavení souprav a pohyb cestujících mezi nimi. Vyhýbací kolej ležela vpravo, v osové vzdálenosti 3,60 m od průběžné. Oficiální zastávka byla umístěna na výtahové koleji, vzhledem k její délce cestující zřejmě vystupovali ve výhybně.

Výchozí bod trati ležel v nadmořské výšce 374,975. V km 0,454 dosahovala vrcholu (397,923 m), odtud mírně klesala až na konec (394,038 m).

Trať byla postavena ze žlábkových kolejnic profilu 180/140 o měrné hmotnosti 41,6 kg/m. Do km 0,454 byly zadlážděny, ve zbývajícím úseku zašterkovány. Trolej měla profil 50 mm².

Trať prošla TPZ dne 3. 5. 1906, kdy jí rychlostí do 12 km/h projela souprava jabloneckého motorového vozu 19 a vleků 35 a 36. Sloužila pouze po dobu konání výstavy ve dnech 14. 5. – 12. 10. 1906, kdy na ní jezdila zvláštní linka Nádraží – Výstava v intervalu 7,5 minuty. Poté byla rozebrána a kolejivo použito pro stavbu druhé koleje v úseku Střelecká – Lidová zahrada.

6. Soukenné náměstí – Horní Hanychov

zahájení provozu 16. 10. 1912
stavební délka 5,538 + 0,084 km
provozní délka 5,450 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon 83,46 ‰

Nejdelší a stavebně nejnáročnější trať samostatného libereckého provozu zpřístupnila severní předpolí Ještědu. Při TPZ (11. 10. 1912) měla staničení:

0,000 počátek trati (= km 0,055 trati Soukenné náměstí – Rochlice)
0,042 zastávka Soukenné náměstí – Tuchplatz (před severním vchodem do OD Tesco)
0,067 výhybka kusé odstavné koleje
0,071 křížení s pravou kolejí trati Nádraží – Lidová zahrada
0,074 křížení s levou kolejí trati Nádraží–Lidová zahrada
0,145 napojení spojovacího oblouku od pravé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada
0,335 zastávka Na zápraží – Vorwerksgasse (křižovatka Barvířská – Na zápraží)
0,545 zastávka Škola ve čtvrti – Viertelschule (u školy v Orlí ulici)
0,743 zastávka U jeřábu – Kranichgasse (křižovatka Františkovská – Slavičkova)
0,910 zastávka Mühlfeldova ulice – Mühlfeldgasse
1,065 zastávka Žitavská třída – Zittauerstrasse
1,180 zastávka Viadukt (vyhýbací kolej vpravo; střed výhybny v km 1,169)
1,505 zastávka Třída Franze Tilka – Franz Tilk Strasse (Sázavská)
1,618 zastávka Dlouhá ulice – Langegasse (Americká)
1,852 zastávka Ulice K nádražní lávce – Bahnsteggasse (Husitská)
2,105 zastávka Městská hranice – Stadtgrenze (Pekárny)

- 2,380 zastávka Vápenka – Kalkofen (střed výhybny v km 2,371; vyhýbací kolej vpravo)
- 2,788 zastávka Nádraží Janův Důl – Bahnhof Johannesthal (nádraží Liberec–Horní Růžodol)
- 3,167 zastávka Hönig (před křižovatkou Ještědské a dnešní Kubelíkovy)
- 3,684 zastávka U dubu – Eiche (střed výhybny v km 3,675; vyhýbací kolej vlevo)
- 4,163 zastávka Herkner (České mládeže)
- 4,475 zastávka Stará vápenka – Alter Kalkofen (Dolní Hanychov kostel)
- 4,700 zastávka Silnice do Heinersdorfu (Pilínkova) – Heinersdorferstrasse (Puškinova)
- 4,930 zastávka Walhalla (střed výhybny v km 4,921; vyhýbací kolej vlevo, Spáleníště)
- 5,492 zastávka Údolí vlasti – Heimatsthal (střed výhybny v km 5,428; vyh. kolej vpravo, Horní Hanychov)
- 5,538 konec výtažné koleje = konec stavební délky tratě

Trat' procházela katastry pěti obcí:

- od počátku do km 0,862 a v úseku 1,104 – 2,085 statutárního města Liberec
- v úseku 0,862 – 1,104 obce Františkov
- v úseku 2,085 – 3,172 městečka Horní Růžodol
- v úseku 3,172 – 4,675 obce Dolní Hanychov
- od km 4,675 na konec obce Horní Hanychov

Počátek ležel v Císařské třídě (Náchodská, dnes průchod z parkoviště za OD Tesco na Soukenné náměstí, u kolejí ze Soukenného náměstí do Fügnerovy ulice) v nadmořské výšce 352,498 m. Levým obloukem na mostě přes Harcovský potok (km 0,015) vjížděla trat' na jižní stranu Soukenného náměstí. Zde pravou zpětnou výhybkou odbočovala kusá odstavná kolej délky 40,094 m (končila zábradlím nad potokem, po jeho zakrytí kuse v dlažbě). Na rozšířeném a zpevněném mostě přes společné koryto Harcovského potoka a mlýnského náhonu (km 0,075) křižovala obě koleje trati Nádraží – Lidová zahrada, po dalších 70 m přijala zleva spojovací oblouk od vozovny dlouhý 84 m (z pravé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada odbočoval v km 0,853). Poté pokračovala po pravém okraji Barvířské a Malé Barvířské ulice, kde sestoupila na svou nejnižší kótu (348,995 v km 0,306).

Do Orlí ulice vjížděla trat' po mostě přes Nisu (km 0,387). Před ním i za ním překřížila vozovku, nová část mostu ležela vlevo od původního. Jednalo se o největší umělou stavbu na trati: dva hlavní nosníky z ocelových profilů tvaru „I“ nesly spolu s příhradovými příčníky kolej a na konsolách vyvěšený chodník (světlá šířka mostu činila 11,3 m). Most nebyl proveden s dostatečnou únosností, což způsobilo v prvních letech provozu omezení v používání vlečných vozů, respektive obsazení souprav (ve vozech smělo jet nejvýše 27 osob).

Za křižovatkou Orlí – Františkovská (s minimálním poloměrem oblouku na trati 22 m) pokračovala v levé polovině druhé jmenované ulice, za zastávkou U jeřábu přešla na její pravý okraj. Za výhybnou Viadukt pokračovala na pravém okraji Hanychovské (na území Liberce) a Ještědské třídy (Horní Růžodol) ke křižovatce s dnešní Kubelíkovou, za kterou přejížděla na levý okraj okresní silnice (oba Hanychovy), jež sledovala až na konec. V celém tomto úseku stoupala, nejvyšší hodnoty sklonu dosáhla za podjezdem pod trati ÚTD (km 2,666 – 2,698). Na konečné v Horním Hanychově dosáhla nejvyššího bodu samostatné liberecké sítě: 527,498 m.

Původní rozmístění výhyben umožňovalo provoz v intervalu 10 minut. V celé délce byly použity žlábkové kolejnice typu 180/150 o hmotnosti 50 kg/běžný metr délky, položené na šterkovém loži bez pražců.

Dne 25. 4. 1921 zanikla vzhledem ke své poloze ve značném spádu a vysunutí vyhýbací koleje do silnice výhybna Horní Hanychov. Provoz s vlečnými vozy byl tak komplikovanější: v období slabší frekvence si je motorové vozy předávaly ve výhybně Walhalla, bylo-li dojetí na konečnou pro vysoký počet cestujících nezbytné (zejména neděle a svátky v zimě a v létě), musel být na linku vypraven další motorák¹.

Od poloviny 20. let kryla výjezd z hasičské zbrojnice v Barvířské ulici zvláštní návěst v km 0,262.

V létě roku 1926 byly zřízeny výhybny u školy v Orlí ulici a v km 1,780 (dle autentického zápisu „*Hanychovská třída*“), což umožnilo od 3. 11. zavedení vložených vlaků v úseku Soukenné náměstí – Vápenka (zprávu o zprovoznění výhyben přijala správní rada 14. 9. tohoto roku). Zrušena byla zastávka Ulice K nádražní lávce.

Dne 12. 11. 1927 bylo povoleno zřízení nové zastávky v km:

- 1,916 zastávka U červeného orla – Zum roten Adler

Vliv hospodářské krise způsobil prudký pokles počtu osob přepravených libereckými tramvajemi. Podnik hledal možnosti úspor a našel je v odstranění souběhu tratí Nádraží – Lidová zahrada a „ještědské“. Proto byla roku 1932 postavena spojovací trat' Nádraží – Žitavská třída a od 1. 11. téhož roku byl úsek v km 0,000 – 1,082 trati Soukenné náměstí – Horní Hanychov včetně spojovacího oblouku Jánská – Barvířská odpojen od zbývajících sítě. Jeho likvidace začala bezprostředně poté (na ploše náměstí), převážně proběhla roku 1934. Kromě poklesu frekvence byla důvodem zrušení úseku Soukenné náměstí – Viadukt i snaha o uvolnění úzkých ulic a vlastního náměstí pro ostatní dopravu.

¹ V úseku Walhalla – Horní Hanychov a zpět jely dva motoráky s vlekem mezi sebou.

Při zahájení provozu prodloužené a přeložené linky 3 měla trať následující staničení (doslovný přepis protokolu o stanovení jízdních dob z 27. 10. 1932):

- 1,082 nový počátek trati (= km 0,453 trati Nádraží – Žitavská třída)
- 1,180 zastávka se výhybně Viadukt
- 1,505 zastávka dle potřeby ulice Františka Tilka – Franz Tilk Strasse
- 1,618 zastávka dle potř. Langova ulice (!) – Langegasse
- 1,780 zastávka ve výhybně Hanichovská – Hanichener Strasse
- 1,916 zastávka dle potřeby Červený orel – Rote Adler
- 2,105 zastávka dle potř. Městská hranice – Stadtgrenze
- 2,380 zastávka ve výhybně Vápenka – Kalkofen
- 2,788 zastávka dle potřeby Nádraží Janův Důl – Bahnhof Johannesthal
- 3,167 zastávka dle potřeby Hönich – Hönig
- 3,684 zastávka ve výhybně Eiche (oboujazyčný název)
- 4,163 zastávka dle potřeby Herkner
- 4,475 zastávka dle potř. Stará vápenka – Alter Kalkofen
- 4,700 zastávka dle potřeby Hynčická silnice – Heinersdorfer Strasse
- 4,930 zastávka ve výhybně Walhala – Walhalla
- 5,492 zastávka Horní Hanichov – Ober Hanichen

Od roku 1933 se pracovalo na projekční přípravě prodloužení k dolní stanici lanovky na Ještěd, která se však vzhledem k hospodářským potížím podniku neuskutečnilo. Místo toho jezdil od ledna 1934 do října 1936 od tramvajové konečné k lanovce autobusový přípoj. V roce 1934 došlo k prodloužení všech výhyben na trati.

Od 8. 11. 1940 byla v provozu druhá kolej v úseku Nádraží – Viadukt (úsek 1,082 – 1,167). Po II. světové válce je doloženo používání nového staničení, navazujícího na stavební trať Nádraží – Žitavská třída (dále v lomených závorkách/). V souvislosti se zdvojkolejněním zanikla 21. 11. 1941 výhybna Viadukt.

Zdvoukolejnění trati pokračovalo roku 1956 úsekem Viadukt – Pekárny. Přitom zanikla výhybna Nádražní lávka (po roce 1948 Engelsova) (km /1,122 – 1,184/ = 1,751 – 1,813). Pro obracení vlaků linky 4 byla v zastávce Pekárny zřízena kolejová spojka mezi km /1,303/ = 1,932 levé koleje a /1,342/ = 1,971 pravé koleje. Nová (levá) kolej končila v km /1,471/ = 2,100.

Dne 10. 3. 1957 byla uvedena do provozu smyčka v Horním Hanychově. Znamenala opuštění koncového úseku v délce cca 70 m, jehož koleje zůstaly odpojené ležet vedle Ještědské ulice ještě desítky let. Zastávka v nové smyčce ležela v km /4,862/ = 5,491. Celková délka smyčky činila 206 m.

V jízdním řádu platném od 30. 11. 1958 byly na trati uvedeny následující stanice na znamení: Janův Důl, ulice České mládeže, U kostela (v Dolním Hanychově).

Pro umožnění provozu jednosměrných vozů řady T postupně vznikaly další smyčky: od 1. 5. 1962 byla zprovozněna smyčka Vápenka (odbočení v km cca /1,650/, délka 144 m), v prosinci následujícího roku začal provoz na smyčce Dolní Hanychov (odbočení v km /2,997/ a /3,084/, délka 185 m) a výhybně Kubelíkova (km /2,337/ – /2,466/, vyhybací kolej délky 114 m vpravo), která k ní umožnila hustší provoz. V květnu 1966 pokrylo nejfrekventovanější jednokolejný úsek Pekárny – Vápenka elektrické zabezpečovací zařízení.

V září 1972 byl otevřen zdvoukolejněný úsek Pekárny – Vápenka. Koleje ležely vpravo od Ještědské ulice na zvláštním tělese. Svršek byl proveden ze žlábkových kolejnic s příčnými pražci. Úprava začínala v km /1,378/. Smyčka Vápenka nyní odbočovala z km /1,591/ pravé koleje a byla dlouhá 127 m.

V létě 1974 se změnil směr průjezdu ve výhybně Dolní Hanychov tak, aby cestující nastupovali a vystupovali do prostoru mezi kolejemi. V prodloužené výhybně se přitom zvětšila osová vzdálenost kolejí (na 6,1 m).

Počátkem 80. let se vyhroutil stav svršku zejména v úseku Dolní Hanychov – Horní Hanychov, vystaveném vzhledem k nefunkční kanalisaci každoročním jarním přívalům vody z tajícího sněhu. Jako prostředek k nápravě této situace byl zvolen unikátní kolejový svršek z betonových panelů, ve kterých byly kolmo k podélné ose trati zalaty dvojice kolejniček. Přes ně se šrouby uchycovaly vlastní traťové kolejnice. V obloucích se výseče mezi panely zaplňovaly živící (tzv. systém VUIS).

Podkladní panely byly položeny na vozovku Ještědské ulice, která se tím pádem zúžila. Protože odvodnění oblasti „fungovalo“ stejně jako dříve, vytvářel nový svršek řadu bezodtokých oblastí, ve kterých se voda hromadila a vtékala do sklepů a přízemí domů, které měly to „štěstí“, že v nich stály. Rovněž odbočování z Ještědské do řady bočních ulic se stalo malým dobrodružstvím. Teprve dodatečně byl výškový rozdíl mezi vozovkou a hlavou kolejnic zmenšen novým živícím kobercem či alespoň nájezdy z něj.²

Od května 1983 fungovalo elektrické zabezpečovací zařízení v úseku Vápenka – Dolní Hanychov, později prodloužené až do Horního Hanychova. Jeho součástí bylo i krytí pohybu cestujících po vozovce vůči silniční dopravě v zastávkách Janův Důl a Hanychov kostel (obě ve směru tam).

² V srpnu a září 1981 v úseku Hanychov kostel – Na paloučku (Spáleníště), 4. 9. – 10. 10. 1982 České mládeže – Hanychov kostel, 5. 9. – 18. 10. 1983 Dolní Hanychov – České mládeže.

Neúnosný stav tratě v dalších úsecích vedl na přelomu 80. a 90. let k náhradě původního svršku panely BKV s blokovými kolejnicemi mezi Vápenkou a podjezdem u nádraží Horní Růžodol.

Roku 1994 byla v rámci přechodu na „normální“ rozchod rekonstruována první část stavební trati do Hanychova. Jednalo se o krátký úsek mezi Žitavskou ulicí a novou smyčkou Viadukt, kterým končí splítka obou rozchodů. Od září do prosince 1996 byla v úseku Viadukt – Kubelíkova zřízena po levé straně Hanychovské a Ještědské ulice jednokolejná provizorní „metrová“ trať s výhybnami Pekárny a Kubelíkova (nad křižovatkou Ještědské s touto ulicí), která umožnila likvidaci původní tratě včetně smyčky Vápenka. Provoz na ní začal spolu s provizorní výhybnou České mládeže 5. 12. 1996.

V červenci 1997 (7. – 11., 14. – 18.) a počátkem následujícího měsíce byla vždy mezi 7.00 – 15.00 přerušena doprava v podjezdu u nádraží Horní Růžodol z důvodu rekonstrukce tohoto mostního objektu. Dopravu zajišťovaly tři soupravy vozů T 2R, spřažených záděmi k sobě, které jezdily v úsecích Viadukt – podjezd (jedna souprava) a podjezd – Horní Hanychov (dvě soupravy, cestující přecházeli pěšky).

Na uvolněném prostoru byla postavena první kolej výlučně o rozchodu 1 435 mm v Liberci. V rámci jejího dokončování byl 26. 8. 1998 zastaven provoz na rozchodu 1 000 mm v celé délce stavební trati Viadukt – Horní Hanychov. Jednokolejný provoz na rozchodu 1 435 mm v úseku Viadukt – Kubelíkova začal o čtyři dny později. Od 8. 7. 2001 jezdí tramvaje opět na smyčku Dolní Hanychov a od 1. 5. 2005 až na přestavěnou konečnou Horní Hanychov. Trať je v celé délce dvoukolejná a výlučně „normálněrozchodná“.

7. Nádraží – Žitavská třída

zahájení provozu	1. 11. 1932
stavební délka	0,453 km
provozní délka	0,491 km
původní provedení	částečně dvoukolejná trať
největší sklon	63,7 ‰

Aby mohl být zastaven provoz na úseku Soukenné náměstí – Viadukt, vedeném značně stísněnou uliční sítí libereckých „benátek“, byla roku 1932 zřízena spojovací trať Nádraží – Žitavská třída. TPZ prošla již 3. 9. t. r., nebyla však při ní napojena na trať Soukenné náměstí – Horní Hanychov. K zahájení pravidelného provozu došlo až 1. 11. 1932. Noc předtím byla původní kolej do Františkovské ulice od Viaduktu nahrazena obloukem do Žitavské třídy. Nová trať měla následující staničení:

0,000	počátek pravé koleje trati (= km 0,107 levé koleje trati Nádraží – Lidová zahrada)
0,060	zastávka Nádraží – Bahnhof (oblouk z Nádražní do Žitavské třídy)
0,091	konec levé koleje (její km 0,094)
0,113	výhybka odstavné koleje (zpětná levá, délka koleje 53,5 m)
0,380	zastávka Žitavská třída – Zittauer Strasse
0,453	konec trati (= km 1,082 trati Soukenné náměstí – Horní Hanychov)

Nejvyšší hodnoty sklonu (ve směru staničení klesání) bylo dosaženo v km 0,3/0,4. Nejmenší poloměr oblouku (26 m) byl použit na počátku trati. Trať byla zřízena z kolejnic tvaru NP 2, trolej měla profil 65 mm².

Od zahájení pravidelného provozu byla pomocí nové tratě linka 3 převedena kolem nádraží a Nádražní třídou (1. máje) do centra města, odkud dále pokračovala do Lidové zahrady. Rozjezdová výhybka ve směru od centra města měla jako první v Liberci od 22. 5. 1933 elektromagnetický přestavník (zrušen 30. 9. 1942).

Od 3. 12. 1940 byla levá kolej prodloužena až na konec trati s tím, že její původní ukončení zůstalo zachováno jako kolejová spojka. Zároveň byla snesena odstavná kolej. Před budovou nádraží byl zřízen kolejový trojúhelník výstavbou spojovací koleje mezi km 0,068 levé koleje stavební trati Nádraží – Žitavská třída a km 0,045 levé koleje stavební trati Nádraží – Lidová zahrada.

V prosinci 1944 byla na trať napojena vlečka k mlékárně v Žitavské (11. 12.), 13. 8. 1946 opět demontovaná.

Po II. světové válce se zastávka Nádraží přesunula z km 0,053 k nově vybudovaným ostrůvkům v km

0,095	směr Horní Hanychov
0,074	směr Lidové sady

Od 10. 6. 1979 do 5. 9. 1980 se trať Nádraží – Žitavská třída zdlouhavě opravovala při zachování jednokolejného provozu. Přitom zanikl řadu let jen sporadicky využívaný kolejový trojúhelník před výpravní budovou železniční stanice.

Od 14. 3. do 28. 8. 1994 byl celý úsek v Žitavské rekonstruován v rámci vytvoření podmínek pro postupný přechod na rozchod 1 435 mm. Svršek byl proveden z velkoplošných panelů se třemi žlábkami pro každou kolej (splítka obou rozchodů). Trať byla přitom i mírně směrově upravena.

8. Jablonec – Liberec

zahájení provozu 29. 4. 1952 [16. 11. 1953, 15. 2. 1954, 1. 1. 1955]

stavební délka 1,871 [4,503, 8,468, 12,410] km
provozní délka 1,450 [4,437, 8,008, 12,300] km
původní provedení jednokolejná trať s koncovou výhybnou, po prodloužení s nácestnými výhybnami
největší sklon 65 ‰

Nejdlejší stavební trať na rozchodu 1 000 mm, postavená po II. světové válce na území dnešní České republiky, vznikala postupnou výstavbou jednotlivých etap ve směru od Jablonce nad Nisou. Původně byla ve společné správě obou provozoven spojeného dopravního podniku, po rozdělení roku 1960 jeho nástupnických organizací. Od 1. 1. 1970 je plně v majetku a správě Dopravního podniku města Liberce. V díle **Liberec** je popsán celý její stavební vývoj pro větší přehlednost, i když by úsek Jablonec – Proseč (MNV) měl být z historického hlediska uveden v období 1949–69 v díle **Jablonec nad Nisou**.

Výstavba trati začala I. etapou Jablonec n. N. Pražská – Jablonec n. N. Brandl (dolní nádraží) v roce 1949. Vzhledem k problémům s průchodem dnešní třídou Budovatelů, kde bylo třeba zbourat několik domů (původní ulice dnešní trasu několikrát křížila a byla podstatně užší) skončila stavba I. etapy až roku 1951. Tehdy bylo již částečně likvidováno původní kolejiště na Brandlu (viz díl **Jablonec nad Nisou**), na něž měla nová trať původně navazovat. Podle původního projektu zde měly být vloženy dvě spojovací výhybky, fotografie z roku 1957 ukazuje jen jednu s tím, že spojení již nebylo opatřeno trolejí. Zpočátku se zřejmě počítalo s okamžitým pokračováním výstavby směrem do Liberce, k němuž však nedošlo. Osobní doprava byla zahájena pro obsluhu zaměstnanců továrny TOKONA (Autobrzdy) a plynárny dne 29. 4. 1952 (pouze kyvadlové vozy při střídání směn). V té době bylo staničení trati následující:

0,000 počátek trati (= km 0,413 trati Jablonec – Rychnov, levá výhybka z Pražské do ulice U zeleného stromu)
0,170 zastávka na znamení Dukelské náměstí (v původním projektu Občanské náměstí)
0,366 zastávka Okresní národní výbor, směr Liberec
0,375 křížení s tratí Poštovní budova – Nádraží Jablonec n. N.
0,385 zastávka Okresní národní výbor, směr Jablonec
0,398 odbočná výhybka ke spojovacímu oblouku do Leninovy (Poštovní) – směr nádraží Jablonec n. N.
0,810 zastávka na znamení Nemocnice
1,292 zastávka pro nástup a výstup zaměstnanců TOKONA
1,450 konečná (neznámé označení)
1,531 výhybna Plynárna (Jablonec dolní nádraží), mimo provoz
1,871 konec trati (I. etapy)

V úseku cca 0,800 – 1,871 se nová trať částečně kryla s původní jabloneckou stavební tratí Staré náměstí – Brandl, km 1,871 odpovídal původnímu km 1,934.

Na novém úseku byla dosažena největší hodnota sklonu 60 ‰ v úseku 1,807 – 1,840 (ve směru staničení klesání). Počátek trati ležel v nejvyšší nadmořské výšce 489,440 m nad Jadranem, konec ve výšce 462,859 m. Vrchol sklonového oblouku u nemocnice ležel ve výšce 498,253 m nad mořem.

Trať vedla středem ulic U zeleného stromu, Budovatelů a po levém okraji ulice Liberecká. Před výhybnou Plynárna vyjížděla na zvláštní těleso mimo vozovku.

Výstavbu II. etapy zdržela především nejasná podoba přechodu tramvaje přes levý přítok Nisy v Zeleném údolí. Proti původně uvažovanému trubnímu propustu zde správa silnic prosadila výstavbu železobetonového mostu o světlé šířce 12 m a volné výšce 5,40 m pro uvažovanou silnici do Rádlu (km 2,583). Výstavba se proto mohla plně rozběhnout až v roce 1952. Po dokončení II. etapy byl zahájen celodenní osobní provoz do výhybny Proseč (16. 11. 1953):

1,871 počátek II. etapy
2,842 stanice dle potřeby Zelené údolí
3,719 stanice dle potřeby Prádelna (Plastimat)
4,437 stanice Proseč (střed výhybny)
4,503 konec trati (II. etapy)

Do km cca 2,2 vedla trať na zvláštním tělese podél silnice I/14, odtud do km 4,3 na vlastním tělese, procházejícím nad údolím Nisy s řadou umělých staveb (největší z nich je výše zmíněný most), v závěru byly koleje položeny na levý okraj místních komunikací v Proseči (ulice Za říčkou a U šamotky). Maximální hodnota sklonu ve II. etapě činila

51 ‰ v km 1,870 – 1,959 (klesání od jabloneckého dolního nádraží). Trať téměř v celé délce klesá, takže nadmořská výška konce II. etapy činí 396,36 m nad mořem.

III. etapa se stavěla v přímé návaznosti na předchozí. Po jejím dokončení byla zahájena osobní doprava do Vratislavic (15. 2. 1954):

4,503 počátek III. etapy
5,090 stanice Proseč MNV
6,353 stanice dle potřeby Vratislavice – Kyselka
7,158 stanice Vratislavice – výhybna (střed výhybny)
7,909 stanice Vratislavice – MNV (Vratislavice kostel), směr Liberec
8,008 stanice Vratislavice – MNV, směr Jablonec
8,468 konec trati (III. etapy)

Až do km cca 5,7 sleduje trať místní komunikaci (U šamotky). Poté po vlastním tělese přijíždí k mostu přes Nisu (km 5,957), za kterým se zleva přimyká k silnici I/14 (Tanvaldská), kterou s krátkým přerušením u stanice Vratislavice – Kyselka sleduje až na svůj konec.

Nový úsek až k mostu přes Nisu většinou klesá, odtud stoupá až za vratislavický kostel. Poslední část trati opět poměrně prudce klesá. Maximální hodnotu stoupání udává dokumentace skutečného provedení v úseku těsně před dočasným koncem trati ve výši 50,8 ‰.

Do roku 1969 ležela na počátku III. etapy hranice mezi částmi tratě spravovanými z Jablonce, resp. z Liberce (km 5,200). Těsně před ní leželo nejnižší místo jablonecké kolejové sítě o nadmořské výšce 386,440 m.

Dokončení III. etapy umožnilo zkrácení autobusové linky Liberec – Jablonec pouze do Vratislavic. Na nové trati však stále jezdily pouze sólo motorové vozy (konečná ve Vratislavicích nebyla vybavena výhybnou), které byly ve špičkách zdvojovány (následy).

Plnému dokončení trati opět bránila neujasněnost dalšího trasování. Zvažovaly se možnosti přes Rochlici (s využitím původní tramvajové trati) či přes Novou Rudu (s podvariantami napojení na ostatní síť v prostoru Soukenného či Šaldova náměstí). Druhá možnost byla vybrána zřejmě z důvodu snahy o obsluhu liberecké Textilany MHD. Po dořešení otázky napojení na stávající tratě v oblasti Gottwaldova (Soukenného) náměstí byla naráz postavena IV. a V. etapa trati. TBZ byla provedena 13. 12. 1954, povolení k provozu vydáno 12 dní poté, slavnostní zahájení proběhlo 26. 12. 1954 a pravidelný provoz začal 1. 1. 1955. Trať měla následující staničení (všechny etapy: došlo k několika přesunům):

km
0,170 Jablonec Dukelské náměstí³
0,366 Jablonec Lázně
0,800 Jablonec Nemocnice (Liberecká)
1,531 výhybna Jablonec Plynárna (Dolní nádraží, Brandl)
2,410 Zelené údolí
3,719 Proseč Plastimat (Nový Svět)
4,432 výhybna Proseč
5,095 Proseč MNV (pošta)
6,353 Vratislavice Kyselka
7,153 výhybna Vratislavice
7,910 stanice Vratislavice kostel⁴
8,468 počátek IV. etapy
8,537 křížení s vlečkou pivovaru Vratislavice
8,543 stanice Vratislavice – lékárna
9,060 stanice Vratislavice – pivovar
9,900 stanice Nová Ruda – výhybna
10,560 bezpečnostní zastávka (směr Liberec)
11,335 Liberec Vlnářské závody (Textilana)
12,300 Liberec Gottwaldovo náměstí (Fügnerova)
12,36? rozvětvení spojovacích oblouků (1956)
12,410 konec trati (= 0,085 trati Soukenné náměstí – Rochlice)

Trať kříží silnici I/14 a pokračuje po levém okraji místní komunikace (U sila) vzhůru na výšinu Nová Ruda. Zde vlastním tělesem překračuje Tanvaldskou ulici a sjíždí několika oblouky do údolí přítoku Harcovského potoka. Za

³ Na soupisu jízdních dob a vzdáleností při zahájení provozu uvedena v obou směrech, při obrácení přes Sadovou sloužila pouze pro směr do Jablonce

⁴ Přesunuta a přejmenována proti III. etapě.

křížovatkou Jablonecká – Kunratická se k první jmenované ulici připojuje na zvláštním tělese a obchází bývalý areál Textilany. Za ním přechází po samostatném mostě Harcovský potok a po pravém okraji Mlýnské ulice vjíždí do centra města. V době výstavby tratě zakrytím potoka vznikla dnešní Fügnerova ulice, která měla mít podobu 40 m širokého bulváru, v jehož ose ležela původní koncová výhybna. Za ní trať končila odbočením vlevo a zaústěním do Náchodské ulice. V projektu navržený spojovací oblouk vpravo (směrem k Soukennému náměstí) byl postaven až roku 1956 pro obracení prototypu T II a okamžitě po skončení jeho zkoušek byl demontován.

Trať na své cestě překonává výrazný předěl Nové Rudy, na němž dosahuje nadmořské výšky 426 m. Odtud sjíždí na konečnou stanici, jejíž původní výška činila 352,42 m. Maximální sklon 65 ‰ leží před křížením s Jabloneckou ulicí (ve směru staničení klesání).

Tehdejší kolejové uspořádání významně komplikovalo manipulační jízdy mezi novou tratí a vozovnou. „Sólo“ vozy musely vyjet až do vyústění trati od Růžodolu I u radnice, soupravy s vleky couvaly z tehdejšího Gottwaldova náměstí do Pražské a odtud po „správné“ koleji odjížděly do vozovny (z Náchodské ulice bylo možno vjet na obě koleje trati k Lidovým sadům).

Původní stavební uspořádání umožňovalo provoz v intervalu 15 minut. V Jablonci se (zřejmě až po dokončení celé trati) k obracení používal objezd ulicemi Budovatelů, U zeleného stromu, Pražská, Sadová a Lenínova (Poštovní), v Liberci se „kuplovalo“ v koncové výhybně.

Brzy po zahájení provozu byly zavedeny zastávky Ústav sociální péče a U lomu.

Aby bylo možno posílit provoz v úseku Liberec – Vratislavice, byly na jaře roku 1966 zřízeny nové výhybny Liberec – Textilana a Vratislavice – Lékárna (km 8,573 – 8,669). Od září 1963 do zavedení linky 5 jezdily ve špičkách druhé díly v úseku Fügnerova – U lomu („taxíky“, zpravidla vozy typu L–D2).

Pro obracení souprav s vleky i stále častěji nasazovaných vozů řady T byl roku 1970 zřízen před původní koncovou výhybnou trojúhelník (slepé rameno bylo vysunuto směrem k jihu, končilo u bývalé továrny). O rok později byl zrušen původní spojovací oblouk na zbytek trati Soukenné náměstí – Rochlice a zřízena spojka do zastávky Gottwaldovo náměstí na trati Nádraží – Lidové sady. Provisorium, procházející přímo nástupním ostrůvkem zastávky, vydrželo více než dvě desítky let.

Trvale se zhoršující stav trati vyvolal nutnost její generální opravy. Ta začala zastavením provozu v úseku Jablonec n. N. – Proseč MNV. V blízkosti této zastávky byl zřízen pro otáčení souprav trojúhelník (směrem k Liberci, v km 5,2 – 5,3). Jeho slepá větev byla vysunutá k Nise, soupravy musely mezi ním a koncovou zastávkou před odjezdem i po příjezdu couvat (27. 3. 1972).

Zbýlý úsek trati byl uzavřen pro osobní dopravu s večerním zatažením dne 1. 4. 1973.

Rekonstrukce postupovala velmi zdlouhavě: první úsek (Liberec – Vratislavice) byl pro osobní dopravu otevřen 4. 1. 1976 (kolaudace 30. 12. 1975). Celá opravená trať byla v pravidelném provozu od 29. 12. 1976.

Rekonstrukce byla kromě zdlouhavosti provázena také řadou velmi diskutabilních „úsporných“ opatření. Prakticky se nedotkla úseku Fügnerova – most přes Harcovský potok u Textilany v Liberci a Dolní nádraží – Lenínova (Poštovní) v Jablonci. Zanikly úsek v km 0,000 – 0,398, zbytek stavební trati Jablonec – Rychnov v Pražské ulici, celá stavební trať v Sadové a většina ze zbývajících úseků stavební tratě Poštovní budova – Jablonec nádraží. Místo obratiště, tvořeného do roku 1972 těmito úseky, které zajišťovalo tramvaji přímé napojení na autobusové linky v Jablonci a příznivou docházkovou vzdálenost do centra města, byla zřízena smyčka v Pasířské ulici (či spíše na jejím bývalém místě: prakticky celá ulice byla demolována), která leží na samém okraji centra města a je velmi obtížně dostupná z linek MHD v Jablonci (Tyršovy sady). Trať rovněž nebyla i přes výrazné zvýšení jízdních rychlostí a zkrácení intervalu vybavena žádným zabezpečovacím zařízením, což se negativně projevilo řadou nehod se závažnými důsledky, které se na ní během 15 let po opětovném uvedení do provozu staly.

Nově byly zřízeny výhybny Proseč škola (km 5,762 – 5,860, odstavná kolej směrem k Liberci) a Zelené údolí (km 2,788 – 2,789). Na celé trati tak bylo možno vzhledem ke zkrácení jízdních dob zavést interval 6 minut. Této možnosti se však využívalo pouze v úseku Liberec – Vratislavice. Vznikly tři nové smyčky: Fügnerova (východně od původní výhybny, s využitím trojúhelníku z roku 1970), Vratislavice (u stanice Vratislavice výhybna, km odbočení 7,245) a výše zmíněná smyčka v Jablonci. Modernisováno bylo trakční napájení, mimoměstské úseky byly vybaveny trolejí s napínaným řetězovým závěsem.

Svršek byl proveden většinou jako otevřený, žlábkové kolejnice byly uloženy na příčných betonových pražcích, uložených do šterkového lože. Výjimku představovaly úseky v zástavbě a úsek Textilana – U lomu se zabetonovanými pražci. Toto řešení bylo od počátku kontroverzní vzhledem ke zvýšené hlukové expozici okrajových domů sídliště Králův Háj.

Provoz na obnovené trati postihovaly různé problémy. První dlouhodobé přerušení provozu v úseku Vratislavice – Jablonec si ve dnech 9. 7. – 30. 10. 1978 vynutila rekonstrukce inženýrských sítí v Liberecké ulici v Jablonci (ne-rekonstruovaný úsek). Další přerušení bylo způsobeno daleko spektakulárnější událostí: 24. 1. 1979 se během stavebních úprav zřítila budova Textilany, která přímo sousedila s tramvajovou tratí v ulici Na bídě. Úsek Liberec – Vratislavice byl mimo provoz do 26. 3. téhož roku, tramvaje „uvězněné“ na zbylém úseku udržovaly provoz navazující na náhradní autobusovou dopravu.

O prázdninách 1984 a 1988 se strojní podběječkou Plasser & Theurer, zapůjčenou od tehdejšího DP Bratislava prováděla údržba svršku. Provoz byl vždy na opravovaném úseku nahrazen autobusy.

Od 10. 10. 1988 byl dlouhodobě zastaven provoz v úseku Vratislavice – Jablonec. Začala totiž konečně oprava městského úseku v Jablonci a zpočátku nebylo u dolního nádraží zřízeno obratiště. Až v prosinci byl postaven trojúhelník východně od Tovární ulice, jehož slepé rameno vybíhalo směrem k Rýnovicím a náhradní dopravu bylo možno omezit pouze na úsek Dolní nádraží – Jablonec n. N. (Pasířská). Trať byla v celém úseku přesunuta na zvláštní těleso na levé straně ulic Liberecké a Budovatelů, za křižovatkou u lázní byla celá šíře Leninovy (Poštovní) ulice zabrána obloukem tramvaje a rozšířenými chodníky, což prakticky znemožnilo jakoukoli snahu o přiblížení jabloneckých autobusů k tramvajové smyčce. Svršek byl proveden z velkoplošných betonových panelů a blokových kolejnic („BKV“). Provoz tramvajů byl obnoven 17. 12. 1989.

V té době již několik let stav tratě neumožňoval dodržování traťových rychlostí z doby po rekonstrukci. Ke zpomalování přispěl i stálý tlak na snížení hluku v úseku Textilana – U lomu. Tento stav vedl k návratu k původnímu intervalu 15 minut (v úseku Liberec – Vratislavice 7,5 minuty). Bezpečnost provozu se výrazně zvýšila zřízením zabezpečovacího zařízení roku 1993.

Mezi 22. 4. a 14. 11. 1995 byla zcela přestavěna původní konečná ve Fügnerově ulici i smyčka, zřízená roku 1975. Tento úsek se stal ve své většině součástí rekonstruované „městské trati“ (byla sem přeložena část stavební tratě Nádraží – Lidové sady). Pro „městské“ linky byla zřízena přibližně ve východní části někdejší výhybny nová zastávka Fügnerova. Nová smyčka linek 5 a 11 byla zřízena v poloze původní, je však vybavena předjízdou kolejí a její severní část (v prodloužení „městské“ trati) podjíždí střed budovy terminálu MHD.

Další větší rekonstrukční akcí spojenou s výlukou provozu byla oprava mostů v Proseči a Zeleném údolí (12. 5. – 29. 6. 1997), během níž byly provedeny opravy v dalších úsecích tratě.

Od 26. 8. 1998 je stavební trať Jablonec – Liberec poslední výlučně úzkorozchodnou tramvajovou tratí v České republice.

V období 1. 7. – 18. 7. 1999 byl opraven a částečně přeložen úsek Fügnerova – most přes Harcovský potok (včetně výměny tohoto mostu) a prodloužena výhybna Textilana. Došlo i k výměně kolejí v části Tanvaldské ulice ve Vratislavicích a v Proseči. Ve stejném roce byla obnovena zastávka u měřírny v Zeleném údolí („Měřírna“).

Od 24. 6. do 21. 8. 2000 došlo k rekonstrukci úseku U lomu – Nová Ruda, při které byly provedeny úpravy, které v budoucnu umožní jeho zdvojkolejnění a změnu rozchodu: těleso bylo rozšířeno na dvojkolejný profil, svršek byl proveden z hlavových kolejnic s opornicemi (naplocho položené hlavové kolejnice). Výhybna Nová Ruda byla prodloužena přes přejezd se silnicí (proveden jako tříkolejnicový pro oba rozchody v obou kolejích). Byly vyrovnány i směrové oblouky.

Pro optimalisaci křižování byla na podzim 2001 zřízena nová výhybna Proseč pošta (dříve MNV), výhybny Proseč škola a Zelené údolí zůstaly zachovány, i když se pro pravidelné křižování nepoužívají.

Další výluka na trati byla způsobena výstavbou nadjezdu nad novou silnicí I/14 mezi zastávkami Ústav sociální péče a Pivovar. Proběhla 1. 7. – 26. 8. 2006 v úseku Ústav sociální péče – Jablonec s tím, že na krátkém provozovaném úseku jezdila linka P, na níž provoz zajišťovaly dvě dvojice vozů T 2R, spřažených záděmi k sobě. Na dvou místech tratě ve východní části Vratislavic byl přítom obnoven svršek s využitím ocelových pražců „Y“.

Do roku 2021 proběhly další úpravy, které směřovaly ke zdvojkolejnění úseku Vratislavice lékárna – Liberec a přechodu na rozchod 1435 mm. Provoz na rozchodu 1000 mm byl zastaven 18. 7. 2021 zahájením další rekonstrukce.

9. spojovací koleje Jánská – Švédská – Náchodská

zahájení provozu 30. 11. 1959
stavební délka 0,300 km (součet jednokolejných úseků a os dvojkolejných úseků)
provozní délka 0,300 km
původní provedení částečně dvoukolejné spojovací koleje
největší sklon 67,14 ‰ na vjezdu ze Švédské do Náchodské ulice

Pro lepší napojení tratě z Jablonce na vozovnu a sjednocení zastávek městských linek na Gottwaldově náměstí byl v letech 1957–59 zřízen spojovací úsek ve Švédské ulici s oboustranným napojením na Stalinovu (1. máje) a Náchodskou ulici. Společný projekt pro tuto stavební akci s úpravou křižovatky Rybníček bohužel trpí zásadní vadou – nelze určit přesná napojení nových úseků na okolní tratě. Spojovací koleje byly označeny písmeny:

kolej	směr	délka (m)	poloměr (m)	poznámka
E	Nádraží – Rochlice	163	30, 25	první oblouk Stalinova – Švédská, druhý oblouk Švédská – Náchodská, od Stalinovy po konec koleje „F“ jednosměrná, dále obousměrná
F	Švédská – Nádraží	87	35	z koleje „E“ odbočovala za odbočením kolejí „G“ a „H“ směrem k nádraží
G	Švédská – Náchodská (směr Fügnerova)	47	20	obousměrná kolej mezi tratí Gottwaldovo náměstí – Rochlice a spojkou ve Švédské

H	Švédská – Gottwaldovo náměstí	94	20	jednosměrná spojovací kolej, první oblouk z Náchodské ke Stalinově na spojku vzniklou demolicí domů, druhý ze spojky do Stalinovy
I	Gottwaldovo náměstí – Švédská	86	20, 25	jednosměrná spojovací kolej, první oblouk ze Stalinovy směrem na spojku vzniklou demolicí domů, druhý ze spojky do Náchodské

Koleje „H“, „I“ a koncový oblouk koleje „E“ sloužily v období 30. 11. 1959 – 31. 10. 1960 pravidelným vlakům linky 2, ostatní části kolejíště pro manipulační jízdy vozidel na linku 11, během dopoledního sedla kolej „F“ pro odstavování vleků. Po zastavení provozu linky 2 zanikla závěrečná část koleje „E“, ostatní části tratě se používaly pro manipulační jízdy a odstavování vozů do své likvidace v rámci stavby obchodního domu Ještěd (Tesco) roku 1971.

B. Nákladní vlečky

Na sklonku roku 1944 byla zřízena krátká vlečka k mlékárně v Žitavské ulici. Odbočovala z trati Nádraží – Žitavská třída levou zpětnou výhybkou. Od 12. 2. 1945 sem zajížděl upravený motorový vůz 20. Vlečka fungovala zřejmě do poloviny roku 1945, odbočná výhybka byla demontována 13. 8. 1946. Dosud se nepodařilo nalézt dokumentaci délky a podélného profilu vlečky.

V prosinci 1946 byl schválen projekt vlečky ke skladišti vrchní stavby na tehdejší Rochlické ulici (Dr. Milady Horákové). Měla odbočovat v km 0,930 trati Soukenné náměstí – Rochlice u domu organizačního čísla 37 pravou výhybkou, křížit ulici a vjíždět do areálu vrchní stavby. V km 0,041 měla být umístěna výhybka odbočné levé koleje délky 33 m. Hlavní kolej měla končit v km 0,077. Jako příprava na stavbu vlečky byla demontována výhybka z trojúhelníku u vozovny. Není pravděpodobné, že došlo k realizaci.

Napájení tramvajových tratí

Původně zajišťovala výrobu stejnosměrného proudu o napětí 550 V dvě soustrojí parní stroj – dynamo o výkonu po 170 PS/110 kW (vyráběné napětí 600 V) umístěná v elektrárně v Römheldově (Tatranské) ulici (dnes areál SČE). Pro vyrovnávání odběrových špiček sloužila akumulátorová baterie o kapacitě 290 Ah. Pro napájení rochlické trati bylo zřízeno vedení dnešní Kladenskou ulicí (nadzemní) a po svahu pod dnešní Náchodskou (podzemní). Záhy nato bylo instalováno třetí soustrojí o výkonu 275 kW.

Hanychovskou trať napájelo vedení, zaústěné v jejím km 3,170.

Trolej o průřezu 50 mm² se zavěšovala na ocelové sloupy či závěsy na zdích budov. Pro snížení napěťových ztrát byla od km 2,070 směrem na konečnou v Hanychově zdvojená.

Během I. světové války došlo k náhradě měděné troleje ve výhybnách, vozovně a na trati Soukenné náměstí – Rochlice ocelovou⁵.

Od zřízení přespolní elektrárny v Andělské Hoře se výroba proudu v městské elektrárně postupně omezovala. Roku 1920 došlo k prodeji kotlů, čímž se zřejmě původní areál definitivně změnil na transformovnu, měničnu a rozvodnu. V roce 1925 je doložena existence pěti rotačních usměrňovačů o celkovém výkonu 1 880 kW, které však kromě tramvajů zásobovaly také síť stejnosměrných domovních a osvětlovacích rozvodů. V průběhu tohoto roku zanikla nárazová baterie.

Dne 20. 2. 1926 v elektrárně spustili motorgenerátor o výkonu 800 kW z produkce BBC určený výhradně pro tramvaj, roku 1932 nahrazený rtuťovým agregátem. O čtyři roky později dodala AEG nový rozvaděč.

Od 5. 4. 1938 fungovala měnična Horní Hanychov (u výhybny Walhalla – Spáleníště). Další posilu pro napájení tratí znamenala měnična Rochlice, zprovozněná 19. 5. 1944.

Parametry „rtuťové“ generace měničren zachycuje pasport podniků místního hospodářství z roku 1954:

Tatranská: výkon 356 kW, rtuťový usměrňovač 995 A,

Hanychov: výkon 240 kW, rtuťový usměrňovač 400 A,

Rochlice: výkon 240 kW, rtuťový usměrňovač 400 A.

Všechny měničny byly vzájemně propojeny, celkem bylo v síti 14 napájecích bodů. K nesení vrchního vedení na „městských“ tratích tehdy sloužilo kromě ruzic ve zdech domů 572 sloupů, z toho 447 ocelových, 124 mřížových a jeden dřevěný.

Měnična Rochlice zanikla spolu s přílehlou tramvajovou tratí roku 1960. Vzhledem k vedení trati od Jablonce mimo Rochlici byla roku 1954 zřízena měnična Nová Ruda se rtuťovým usměrňovačem 500 A, roku 1959 opatřená záložním agregátem z Plzně.

Napájecí soustava se ukázala jako naprosto nedostačující pro provoz vozů řady „T“. Proto začala její postupná rekonstrukce (1961–63 ignitronové usměrňovače URA 652 v Tatranské), přerušena roku 1965 přípisem ministerstva

⁵ Roku 1916 bylo vyměněno celkem 2 460 m, záměna si vynutila úplný přechod na lyrové sběrače.

dopravy, které argumentovalo chystaným zastavením tramvajového provozu. I přesto bylo nutno napájení zesílit. Od konce roku 1966 do konce 80. let k tomu sloužila pojezdová provizorní měnična v Dolním Hanychově.

V 60. letech nahradila původní jabloneckou měničnu Brandl (viz díl **Jablonec nad Nisou**) a měničnu Vratislavice z roku 1954, které napájely i východní část meziměstské trati nová měnična Brandl (dnes Zelené údolí), poslední velká „tramvajová“ investice jabloneckého dopravního podniku (zkušební provoz od roku 1962) se rtuťovými usměrňovací výkonu 1 200 + 1 500 A. Při rekonstrukci trati získala polovodičovou technologii. V roce 1965 byla v souvislosti s přípravou provozu linky 5 novým ignitronovým usměrňovačem vybavena měnična Nová Ruda.

Konečně v 80. letech kontejnerové polovodičové měničny nahradily kapacity v Dolním Hanychově (v poloze původní pojezdové měničny z roku 1966) a na Nové Rudě (nová měnična Vratislavice Silo). Roku 1993 byla zprovozněna nová měnična Střed a centrální ovládání napájecí sítě v Tatranské ulici, což vedlo k opuštění původního objektu elektrárny.

Původní prosté vrchní vedení se od roku 1976 (rekonstrukce jablonecké trati) postupně změnilo na napínané s nosným lanem, Liberec má dnes nejvyšší podíl tohoto progresivního systému ze všech tramvajových provozů v ČR.

Od roku 1975 je liberecký dopravní podnik prvním provozovatelem MHD v tehdejším Československu, který disponuje dálkovým ovládáním všech trakčních měničren. Od téhož roku funguje i radiová komunikační síť mezi dispečery a jednotlivými vozidly, která nahradila původní traťové telefony. Ty existovaly od počátku provozu s tím, že roku 1957 proběhla obnova jejich sítě.

Vozovny

Původní vozovna

Jako technická základna sloužila od zahájení provozu hala, umístěná v areálu elektrárny v Römheldově (Tatranské) ulici (dnes areál SČE). Jednalo se o jednoduchou stavbu o rozměrech 32,85 × 14,70 m opatřenou čtyřmi vjezdy na západní straně (ve směru od ulice). Z celkové délky zabírala 23,30 m přední část pro odstavování vozů, zadní část byla rozdělena napůl mezi truhlárnu (kam pokračovala matečná kolej, opatřená zde montážním kanálem o délce 8,5 m) a zámečnickou dílnu.

Pohyb vozů z matečné koleje na tři zbývající umožňovala přesuvna, umístěná před vjezdovými vraty. Pod nejjižnější z nich byl umístěn další montážní kanál o délce cca 12 m.

Kapacita haly (nejvýše 16 vozů) brzy přestala stačit narůstajícímu parku. Roku 1899 byla proto prodloužena přesuvna jižním směrem (k dnešní Mrštíkově) až k hranici areálu a na jejím konci byly vyvedeny dvě protisměrné koleje. Jedna vedla východním směrem (ke dnešní Děvínské ulici) a ústila do jednokolejné haly dílen (dlouhých jako původní hala cca 33 m). Proti ní (tedy směrem k dnešní Tatranské) vycházela kolej do kolny na vlečné vozy, přisazené zřejmě roku 1901 rovněž k ohradní zdi. Rozměry polodřevěné stavby činily 23,75 × 3,15 m, volná výška 3,5 m. Je otázkou, zda byly tyto koleje vůbec opatřeny trolejí.

Nová vozovna

Situace s údržbou parku vyvolávala nutnost radikálního řešení. Areál elektrárny neumožňoval potřebné rozšíření kapacity, která byla již zcela využita (i po zřízení kolny nepřesahovala její celková kapacita 16 motorových a čtyři vlečné vozy, v roce 1906 činil stav 20 motorových a 7 vlečných vozů osobní dopravy). Přípravovaná stavba trati do Hanychova byla impulsem ke stavbě nové vozovny.

Její výstavba započala roku 1907, stavební práce byly podle dochovaného stavebního deníku dokončeny 4. 11. následujícího roku, úřední revisí prošla dne 28. 5. 1910 (užívala se již po ukončení stavby). Jako staveniště byl vybrán městský pozemek v sousedství plynárny v Bauerově (Nitranské) ulici. Byla sem prodloužena manipulační trať Römheldovou ulicí, která se za obloukem do Bauerovy dělila levou výhybkou. Přířímým směrem pokračovala matečná kolej dílenské části:

- první kolej procházela lakovnou do truhlárny (v hale přibližně 26 m)
- druhá kolej sloužila pro vstup do lakovny (v hale přibližně 10 m)
- třetí a čtvrtá kolej vedla do dílen (v hale cca po 30 m)

Odstavná hala se třemi kolejemi byla více než 100 m dlouhá (zadní čelo bylo skosené, proto každá kolej měla jinou délku).

Roku 1913 byla přistavěna východním směrem další tříkolejná hala o rozměrech 52 × 11 m pro odstavování vozů o délce kolejí přibližně 50 m.

Roku 1936 byl zřízen mezi kusou kolejí na konci harfy a 5. kolejí vozovny vratný trojúhelník pro obracení souprav, zlikvidovaný v průběhu roku 1946 (4. 3. – 17. 6)

V dubnu 1947 byla prodloužena normálně rozchodná vlečka ze žst. Liberec dolní nádraží (nákladní stanice bývalé RGTE u Nisy) od tehdejších Přádelen hedvábí (později Hedva, dnes zábavní centrum Babylon) k plynárně. Vznikla tak možnost přímé dopravy tramvají do areálu vozovny.

Dne 7. 11. 1965 byla zprovozněna smyčka ve vozovně (proti čtvrté hale směrem k Mrštíkově ulici). Rekonstrukce harfy a vrchního vedení na nádvoří vedla v létě 1969 k několikadenní úplné výluce vozovny. Počátkem 70. let byla prodloužena čtvrtá hala o část s montážními kanály a vznikla slepá kolej v ose Mrštíkovy ulice (od Tatranské, kolaudace 29. 1. 1973, sloužila zejména vozidlům pro rekonstrukci tratě Jablonec – Liberec). U vjezdu do vozovny byla postavena počátkem 80. let hala podúrovňového soustruhu obručí kol („BETA“), která se však ke svému účelu prakticky nepoužívala a po necelých 10 letech byla demolována v rámci uvolnění území pro stavbu silničního tunelu.

Na ploše bývalé plynárny byla po roce 1985 zahájena stavba nových hal vrchní stavby a těžké údržby, která se vlekla řadu let. V roce 1985 vznikl mezi nádvořím vozovny a parčíkem mezi Nitranskou a Mrštíkovou ulicí paneláček, ve kterém sídlí ředitelství podniku.

Rasantní přestavba vozovny začala roku 1994 v souvislosti s úpravami tratí na rozchod 1 435 mm. Nejprve smyčku nahradil trojúhelník u vjezdu z Tatranské ulice, poté bylo celé území mezi harfou vozovny a Mrštíkovou ulicí vyklizeno (demolicemi původně továrních a obytných budov, které dopravní podnik postupně získal po roce 1952) a do roku 1998 zde byla zřízena průjezdná hala denní údržby. Původní haly byly poté postupně rekonstruovány, část z nich už byla vybavena pouze kolejemi „normálního“ rozchodu.

Vozový park

Liberecké tramvaje byly původně číslovány postupně podle data dodání bez ohledu na kategorii vozu. Tato praxe však byla opuštěna dva roky po zahájení provozu převedením vleku 10 na nové číslo 30. Motorové vozy dále vzestupně obsazovaly sérii 1 – 29, vleků od 30 výše. Rozšiřování parku motorových vozů způsobilo roku 1914 duplicitní obsazení čísel 30 a 31, které odstranilo až přesunutí vleků na novou sérii od čísla 40 výše (1928). Likvidace nejstarších vleků uvolnila i pátou desítku pro motoráky, druhá generace vleků nesla čísla od 51 výše.

Od roku 1921 se začala obsazovat podruhé nejnižší čísla motorových vozů. Tento postup byl pak použit vícekrát, takže řada čísel v prvních desítkách nakonec obsadilo postupně až šest různých motorových vozů (občas opět souběžně).

Po II. světové válce (v 60. letech) proběhla dvě velká přečíslování, z nichž žádné nebylo zcela dokončeno. Některá čísla tak byla během jediného roku obsazena dvěma různými vozy (motorovým a vlečným), většina vozů byla přeznačena. Poměrně „nevázaný“ přístup k označování vozů se projevil opět v polovině 80. let, kdy bylo možno ve vozovně spatřit dva vozy téhož evidenčního čísla. Tento „systém“ nemá v jiném úzkorozchodném provozu na území dnešní ČR obdobu.

Motorové vozy osobní dopravy

Během let 1897 – 1970 přišlo do Liberce celkem 77 dvounápravových motorových vozů osobní dopravy. Z nich 60 bylo získáno nákupem od výrobců, 17 převzato z jiných měst severních Čech (Jablonec n. N., Ústí n. L.).

Kromě vozů, které se staly jakýmkoli způsobem vlastnictvím provozovatele tramvají v Liberci, jezdily zde roku 1906 na „výstavní“ lince jablonecké motoráky evidenčních čísel 2, 18 a 19 (viz podkapitulu **Popis stavebních tratí** a díl **Jablonec nad Nisou**).

První prototyp čtyřnápravového vozu T II na rozchodu 1 000 mm byl na lince do Jablonce nad Nisou dočasně nasazen roku 1957⁶.

Sériové dodávky „téček“ začaly na přelomu let 1959–60. Celkem na „úzký“ rozchod přišlo 102 vozů, z toho 74 nových a 28 použitých (z Ústí nad Labem, Ostravy, Prahy a Mostu). Část vozů byla od roku 1998 „přezouvána“ na podvozky rozchodu 1 435 mm pro provoz na přestavěné „městské trati“. Aktuální stav motorových vozů osobní dopravy pro rozchod 1 000 mm činí 24 tramvají (březen 2007).

Ve zkušebním provozu bez cestujících jezdil roku 1972 (TBZ 13. 1.) v Liberci prototyp kloubového vozu K1 z roku 1964, upravený na přelomu 60. a 70. let na čtyřnápravový s propojením podvozků (funkční vzorek pro pozdější typ KT4, dodávaný do tehdejšího Sovětského svazu, Německé demokratické republiky a Jugoslávie). S těmito vozy (se šířkou skříně 2 500 mm) se počítalo pro rekonstruovanou trať Jablonec – Liberec.

Pro odzkoušení vlivu nové elektrické výzbroje jezdil roku 1993 v Liberci pražský vůz T3M evidenční číslo 8106 s podvozky rozchodu 1 000 mm.

typová skupina „L–A“

Typová skupina zahrnuje tři dodávky motorových vozů z počátků provozu.

typ „L–A1“

Tramvajovou dopravu zahájilo osm malých motorových vozů, vyrobených ve Štýrském Hradci. Přišly na poslední chvíli: TPZ pěti z nich předcházela jen o 12 dní oficiálnímu zahájení provozu (1 – 4, 7), zbylé tři se jí podrobily až 9. 9. 1897. Vozy měly lehké podvozky systému Schuckert s rámy z ocelových profilů. Pojezd byl opatřen ochranou proti přejetí: z boku ho kryly ocelové profily tvaru I, směrem k čelům šípovité zábrany z prken.

Jednoduchá dřevěná skřín měla zcela otevřené plošiny. Vstup na ně umožňovaly dva schůdky, vchody kryla mřížová dvířka. Po obou stranách byly plechy kryjící boky plošin vybrány, čímž se vytvořil prostor pro svislé přídržné tyče. Čela byla plochá, pouze v rozích zaoblená. Do oddílu vedly jednokřídlé posuvné dveře v ose vozu, po obou stranách přepážky bylo umístěno obdélné okno. Na každém boku oddílu bylo nad podélnou dřevěnou lavicí pět spouštěcích oken v dřevěném rámu. Pod okny se bočnice směrem dolů zužovaly. Podélné lavice poskytovaly celkem 16 míst k sezení, na plošinách mohlo stát šest (vpředu) a sedm (vzadu) cestujících.

Střecha byla nad oddílem opatřena větracím nástřeškem se dvěma mřížovými ventilačkami na čelech a deseti výklopnými okénky na každém boku. Na nástřešku spočíval nosič tyčového sběrače proudu.

Skřín byla zevně oplechovaná, natřená vagonovou zelení se zlatými linkami. Pod lištou, kryjící projmutí bočnic, byl umístěn nápis „REICHENBERGER STRASSENBAHN“ (=Liberecká pouliční dráha), přerušovaný pod prostředním oknem městským znakem v ozdobném rámu a označením čísla vozu v tvaru N^o (před znakem) X (za znakem). Velká čísllice evidenčního čísla byla umístěna v podélné ose vozu na horní části poprsnice čela.

Nad prostředním oknem boku a nad čely větracího nástřešku byly umístěny tabule linkové orientace.

⁶ Vůz evidenční číslo 6002 z Prahy, předán do Bratislavy, odkud se vrátil do podnikového musea v Praze

Elektrickou výzbroj dodala norimberská firma Schuckert. Původní motory typu AB měly velmi malý výkon (2 × 8 kW). Odporníky ležely pod podlahou. Vozy byly kromě elektrodynamické brzdy vystrojeny brzdou ruční, vedle jejíž kliky byla umístěna i násypka pískovače. Kontroléry měly 3 + 3/5 stupňů. Prázdný vůz včetně elektrické výzbroje vážil 6 500 kg.

Osvětlení zpočátku zajišťovaly petrolejové lampy, oddíly nebyly vytápěny. Vnější reflektory se montovaly až po roce 1910.

Druhá dodávka téhož typu dorazila do Liberce před zahájením dopravy do Rochlice (vozy 10 – 13, TPZ dne 3. 8. 1899). Od prvních osmi se lišila pouze od počátku použitými motory o vyšším výkonu (2 × 12 kW).

typ „L–A2“

Na přelomu let 1898–99 přišel do Liberce těžší a výkonnější vůz, jehož skříň odpovídala předchozímu typu. Obdržel číslo 9, TPZ absolvoval 23. 2. 1899 (spolu s vlekem evidenční číslo 10). Celkovou výrazně vyšší hmotnost (8 360 kg) zřejmě způsobilo použití podvozku s masivnějším rámem. Vůz byl osazen elektrickým osvětlením před rokem 1906. Výkon jeho motorů činil 2 × 15,2 kW.

Výroční zpráva za rok 1900 se uvádí následující údaje o výkonech motorů:

- čtyři motoráky s motory AB 55 o výkonu po 8 kW
- čtyři motoráky s motory AB 55 o výkonu po 12 kW
- pět motoráků s motory AB 66 o výkonu po 16,7 kW

Roku 1901 byly na vozy typů „L–A1, 2“ dosazeny nové kontroléry RSP 102, které umožňovaly solenoidové brzdění vleků. Při jízdě na oba motory dovolovaly využití všech šesti jízdních stupňů oběma směry a elektrodynamické brzdy, při jízdě na jeden motor (pouze vpřed) bylo možno řadit jen tři sériové jízdní stupně, brzdit pak jen ručně. Dále pokračovala obměna nejslabších motorů⁷.

Roku 1903 byla povolena úprava ochranného zařízení proti přejetí na všech třinácti vozech.

Dne 4. 8. 1904 schválila generální inspekce dokumentaci částečného zakrytí plošin. Bylo provedeno podobně jako u vozu 14, čelní zasklení však přesahovalo přes původní linii čela (prostor pro kliku ruční brzdy) a lišil se tvar oken (ostré hrany). Úprava se fakticky uskutečnila v několika následujících letech.

Všech 13 vozů typů „L–A1“ a „L–A2“ bylo roku 1907 vybaveno elektrickým topením. Podle návrhu, schváleného dne 7. 9. 1912, měly na ně být dosazeny pískovače podle patentu Tobisch.

V roce 1914 byly místo tyčových sběračů namontovány lyry. Vozy 10 – 13 dostaly motory AB o výkonu 2 × 25 kW. Přitom došlo k opravě elektrické výzbroje a přemístění odporů na střechu (vozy 12 a 13 roku 1914, vůz 11 roku 1915, vůz 10 roku 1921).

Od roku 1913 se vozy 1 – 10, 12 a 13 postupně měnily na vlečné. Jako první byl takto upraven vůz 9 s těžším podvozkem.

Jediným vozem typu „L–A1“, který tento osud nepostihl, byl motorák 11. Roku 1924 byl upraven na brus (jako služební nenesl žádné číslo): kromě osazení brusným zařízením bylo odstraněno zasklení plošin, nátěr změněn na celošedý a jako první v Liberci byl osazen pantografem. Zanikl po požáru vozovny roku 1939 (viz též vozy 9/II, 9/III).

typ „L–A3“

Poslední vůz typové skupiny „L–A“ přišel s polouzavřenými plošinami (v rovné části čela tři úzká okna, na zešikmených po jednom širším) a výrazně delším rozvorem náprav. Obdržel číslo 14 a do provozu byl zařazen po TPZ dne 19. 4. 1901. Proti předchozím vozům byl mírně delší. Nápravy byly odpruženy pouze listovými pružinami. Dodavatelé, vnitřní uspořádání oddílů a počet míst byl shodný s předchozími typy, lišil se výkon motorů, volnoosý pojezd a provedení ochranného rámu proti přejetí tvořený po celém obvodu prkny.

Osvětlení vozu bylo elektrické (zřejmě však ne od počátku), do roku 1907 byl vytápěn kamny na pevné palivo. V tomto roce bylo zavedeno elektrické topení. Dne 7. 9. 1912 byl schválen návrh na dosazení pískovačů podle patentu Tobisch.

Roku 1914 dostal lyrový sběrač proudu. V roce 1924 prošel výměnou motorů, odpory byly přemístěny na střechu a vozová skříň celkově opravena. V osobní dopravě sloužil nejdéle ze své typové skupiny: roku 1938 se změnil na tahač pluhu, o rok později do něj bylo namontováno brusné zařízení z požárem poškozeného vozu (původně 11/I). Tomuto účelu sloužil až do svého vyřazení roku 1946.

Původní celozelený nátěr se zlatými linkami vozů typové skupiny „L–A“ se od roku 1904 postupně měnil na červeno – bílý (červená podokenní část bočnic a čel, bílé meziokenní sloupky). Vůz 14 byl snad v červeno – bílém nátěru již dodán.

typová skupina „L–B“

⁷ S původními motory zůstaly pouze dva vozy, zřejmě jen do následujícího roku.

Typová skupina zahrnuje dodávky vozů z let 1904 – 13. Všechny měly stejné rozměry skříně a rozvor náprav. Mechanickou část vyrobila vagónka ve Štýrském Hradci, elektrickou závody Siemens – Schuckert. Vozy byly proti předchozí typové skupině výrazně delší, s volnoosým pojezdem, opatřeným pevným ochranným rámem. Oddíl pro cestující měl na každém boku pět nestejně širokých oken, nad ním byl osazen větrací nástřešek. Jednotlivé dodávky („typy“) se lišily provedením plošin, vnitřním uspořádáním oddílu a elektrickou výzbrojí. Postupně přišly v letech:

- 1904 vozy 15 – 17 (typ „L–B1“),
- 1907 vozy 18 – 20 (typ „L–B2“),
- 1912 vozy 9 (druhé obsazení), 21 – 29 a
- 1913 vozy 30 a 31 (typ „L–B3“).

typ „L–B1“

Zakrytí čel provedl výrobce obdobně jako u vozu 14. Plošiny z boku částečně kryly prodloužené bočnice (na šíři jednoho okna).

Uspořádání oken oddílu vycházelo z polohy příčných sedadel: u přepážek mezi oddílem a plošinami byly umístěny lavice s pevnými opěradly, uvnitř oddílu stály další čtyři řady lavic s překlopnými opěradly s menšími vzájemnými odstupy (2 + 1), celkem 18 míst k sezení. Vzhledem k použití příčných sedadel byly vstupní dveře do oddílu umístěny asymetricky. Osvětlení a vytápění oddílu bylo od počátku elektrické.

Pro ovládání motorů AB 82L sloužily kontroléry typu RSP 102 s 4 + 3/6 stupni. Kromě elektrodynamické brzdy měly vozy osmišpalíkovou ruční brzdu. Jejich celková hmotnost činila 9 tun.

Vozy podstoupily TPZ 4. 11. 1904. Jezdily zpočátku především na trati Nádraží – Lidová zahrada.

Původní nátěr vozů byl zřejmě červeno – bílý (červená podokenní část, bílé meziokenní sloupky).

typ „L–B2“

Druhá dodávka typové skupiny se od předchozí lišila použitím podélných lavic (opět s 18 místy k sezení) a z toho plynoucím umístěním vchodů do oddílu v podélné ose vozu. Provedení čel i použité tyčové sběrače odpovídaly předchozímu typu. Rozdílné byly použité kontroléry typu K, které nabízely:

- stupně 1 – 4 se sériovým řazením motorů
- stupně a – c pro přechod k paralelnímu řazení
- stupně 5 – 7 s paralelním řazením motorů
- stupně I – VI elektrodynamické brzdy

Vozy se používaly od TPZ dne 10. 8. 1907. Nasazovány byly zprvu opět především na trati Nádraží – Lidová zahrada. Přišly zřejmě již v červeno – bílém nátěru. Od roku 1922 sloužil vůz 18 několik zim podle potřeby jako sněhový pluh (doloženo až do roku 1931).

typ „L–B3“

První liberecké vozy se zcela uzavřenou skříní přišly v rámci dodávky typu „L–B3“. Od předchozího typu se lišily provedením zakrytí plošin: na čelech měly jen tři okna (střední široké, na zešikmených částech po jednom užším), vstupy byly posunuty k oddílu a uzavřeny jednokřídlými dveřmi, zasouvány směrem k čelům vozu podle krátkých bočnic s jedním obdélným oknem. Vnitřní uspořádání oddílu odpovídalo předchozímu typu.

Ochranné zařízení proti přejetí se skládalo z narážecích mřížek a spouštěcích košů. Vozy byly poprvé v Liberci vystrojeny elektromagnetickými kolejnicovými brzdami Westinghouse na brzdny proud. Ty však získaly až po TPZ (do 5. 6. 1913): při zahájení provozu do Hanychova byl proto zpočátku zakázán provoz s vleky. Kvůli nasazení na hanychovskou trať měly lyrové sběrače (dvojitá trolej). Vzhledem k uvedeným rozdílům vzrostla celková hmotnost vozů na 10,23 t.

Do provozu na tratích Nádraží – Lidová zahrada a Soukenné náměstí – Horní Hanychov zasahovaly po provedených TPZ:

- Vozy 9/II, 21 – 26, 28 a 29 od 11. 10. 1912
- Vůz 27 od 4. 7. 1913 (dodán s ostatními ze své série)
- Vozy 30 a 31 dodané v závěru roku 1913 jezdily již při dopravě na sáňkařské mistrovství Evropy 1. a 2. února 1914, TPZ vykonaly až 17. 2. téhož roku.

Dokončení dodávek typové skupiny „L–B“ umožnilo úplné odsunutí původních motoráků na linku Rochlice – Růžodol I a zahájení jejich přestaveb na vleky. Vozy 15 – 31 postupně prošly následujícími úpravami:

- náhrada „kladky“ lyrou (2. 9. 1914, vozy 15 – 20),
- dosazení motorů typu D58Wg o vyšším výkonu 2 × 33 kW (v letech 1914–20 vozy 15, 16, 18, 19),

- úprava elektrické výzbroje: přemístění odporníků na střechu (1919 typ „L-B3“, do roku 1924 ostatní),
- dosazení pohyblivého ochranného zařízení proti přejetí (1924, vozy 15 – 20),
- výměna kluzných ložisek kotev motorů za valivá (po roce 1925),
- montáž okenních rámu z lehké slitiny (od roku 1927, pouze u některých vozů),
- přestavba skříně na zcela uzavřenou podle vzoru typu „L-B3“ (1934 vůz 16, 1935 vůz 15, 1937 vůz 18, 1938 vůz 19, u vozů 15 a 16 zřejmě tehdy došlo k náhradě příčných lavic podélnými),
- úprava pro dopravu mléka (1944, vůz 20),
- úprava bočnic na rovné a hladké (1949 vůz 28, 1951 vůz 18, 1952 vozy 16, 19 a 31),
- přestavba skříně podle typu „L-C“ (1938, vůz 9/III – přestavba po požáru z 26/I),
- přestavba skříně podle aktuálního stavu typu „L-D2“ (1951 vůz 26/II, 1952 vůz 24, 1953 vůz 29),

Po dodávkách nových vozů ve 20. letech typová skupina „L-B“ přešla na linky 2 a 4, od roku 1932 také 1. Od konce II. světové války odcházely vozy do služebního parku (zpočátku ty s nejméně upravovanými skříněmi a původními motory). Konec jejich používání v osobní dopravě znamenal zrušení linky 2 v roce 1960.

Od roku 1959 sloužil jako pracovní v Jablonci vůz 30, který tam zůstal i po rozdělení podniku. V letech 1955–60 se v Jablonci krátkodobě používaly v osobní dopravě vozy 16, 18, 26/II a 30.

typ „L-C“

Jako náhrada za původní motorové vozy bylo na linku Nádraží – Lidová zahrada zakoupeno po skončení I. světové války 10 nových motoráků. Vzhledem ke komplikacím s případným dovozem z nyní již „cizího“ Štýrského Hradce byla jako výrobce vozové části vybrána vagónka ve Studénce – Butovicích. Celková cena za jeden vůz činila 403 123,- Kč.

Vozy měly téměř shodné rozměry s předchozí typovou skupinou. Skříň se lišila tím, že všechna boční okna oddílu byla stejně široká a nad každým z nich se vyklápěla jedna ventilačka. V souladu s módním trendem doby tak nástřešek nahradila prakticky plochá střecha. Provedení čel, plošin, lyrového sběrače s hliníkovou vložkou smykadla a pojezdu se shodovalo s typem „L-B3“. Kostra skříně byla zhotovena z jasanového dřeva a vyztužena ocelovými prvky. Okna měla poprvé v Liberci kovové rámy.

Vnitřní obložení vozu bylo dřevěné, na bocích oddílu se nacházely dvě podélné lavice (každá pro 9 sedících). Celkový počet míst k stání činil 21 (po válečných zkušenostech se počítalo se stáním i v oddíle). Vstup do oddílu zajišťovaly jednokřídlé posuvné dveře, umístěné v podélné ose vozu.

Pojezd byl opět volnoosý, opatřený pohyblivým zařízením proti přejetí.

Elektrická výzbroj nebyla jednotná. Motory do prvních šesti vozů (evidenční čísla 1/II – 6/II) vyrobila rakouská filiálka koncernu Brown – Boveri, do zbylých čtyř (7/II, 8/II, 10/II, 11/II) pak zdejší „tradiční“ závody Siemens – Schuckert. Poprvé v Liberci měly osazena valivá ložiska na kotvách. Kontroléry typu K měly 4 + 3/6 stupňů s omezeným použitím při jízdě na jeden motor. Kompletaci vozů zajišťovaly liberecké dílny. Vzhledem k tomu, že se původně nepočítalo s jejich nasazením na ještědské trati, neměly osazeny kolejnicové brzdy. Osvětlení a vytápění vozů bylo elektrické, spojení s vleky zajišťoval (od roku 1916 pro Liberec schválený) společný kabel. Kromě elektrodynamické brzdy sloužila k zastavení a zajištění vozu vřetenová osmišpalíková ruční brzda se stavidlem systému Chaumont.

Většina vozů prošla během své existence jen minimálními úpravami. Všem byly roku 1930 demontovány plechové kryty ventilaček, na vozy 1 a 3 – 6 byly o dva roky později dosazeny kolejnicové elektromagnetické brzdy⁸ a motory o výkonu 45 kW. Další úpravy u jednotlivých vozů:

- Vozu 1 byly roku 1949 upraveny bočnice na rovné a hladké.
- Vůz 2 obdržel po havárii v roce 1929 (u dnešní zastávky České mládeže) prakticky zcela novou skříň, vyrobenou po vzoru původní ve vlastních dílnách.
- Vozy 3, 4, 7 a 11 dojezdily v původní podobě.
- Vůz 5 byl roku 1952 silně poškozen při nehodě v podjezdu pod železnicí v Janově Dole. O tři roky později znovu vyjel se skříní, vzhledově odpovídající typu „L-D3“, což vedlo k tomu, že vytrval v osobní dopravě nejdéle ze „studéneckých“ motoráků.
- Vozům 6, 8 a 10 byly v letech 1951–52 upraveny bočnice na rovné a hladké.

Od roku 1932 byly vozy typu „L-C“ nasazovány kromě linky 1 i na linku 3 (později i 4). Na hanychovskou trať se dostávaly sporadicky již dříve⁹, ale pravidelný provoz byl legální až po dosazení kolejnicových brzd.

Jakýmsi „prototypem“ úprav vozů typu „L-C“ byl vůz 9/III, postavený roku 1938 na pojezdu a rámu původního vozu 26/I, jehož skříň byla zničena při požáru vozovny (17. 9. téhož roku). Rozdílem proti tehdejšímu stavu vozů typu „L-C“ byly hladké a rovné bočnice, na voze byly rovněž osazeny střešní linkové orientace „Brose“ podobné jako

⁸ Vůz 2/II je získal na zkoušku již roku 1930.

⁹ Viz nehoda vozu 2/II, podle tvrzení vedení podniku řidič použil tento vůz na lince svévolně: pozoruhodná ukázka disciplíny personálu !

u později dodaného typu „L-D3“. Přecíslování bylo provedeno proto, aby se vytvořila souvislá řada vzhledově blízkých tramvají. Tento vůz byl rovněž první, na kterém byly osazeny směrové svítilny (v srpnu 1942). Ostatní motoráky je získaly roku 1943.

Poslední léta provozu strávily vozy typu „L-C“ většinou na lince 2, po jejímž zrušení byly rychle staženy z osobní dopravy (s výjimkou „nového“ vozu 5/II).

Vůz 9/III byl jako kompenzace za motoráky typu 6 MT v letech 1957–60 nasazen v jablonecké provozovně tehdejšího společného DP. Po jeho rozdělení se vrátil do Liberce, kde byl neprodleně vyřazen. Podobný osud měly také vozy 8/II a 11/II.

typová skupina „L-D“

Pro rozšíření a obměnu parku bylo v letech 1928–40 nakoupeno celkem 11 vozů. Jejich mechanické části vyrobila strojírna v České Lípě (Bohemia, WAGOMA), elektrickou výzbroj dodala firma Siemens. Liberecký provoz tak opět potvrdil zásadní orientaci na výrobce mimo českou jazykovou oblast, která se projevovala po celé období do roku 1945.

Vozy byly v porovnání se soudobými dodávkami do jiných velkých provozů malé a technicky konservativní. O jejich dodávky svedly tuhý boj zejména vagonky v České Lípě a Studénce. I když první dva vozy vyrobila „Nordböhmisches Waggon- und Maschinenbaufabrik“ (Severočeská vozovka a strojírna), jak se tehdy jmenovala československá továrna, její konkurentka se nevzdávala a bombardovala městskou radu nabídkami na další vozy.

Při úvahách o nákupu prvních dvou vozů této typové skupiny se uváděly následující skutečnosti:

- vypravenost motorových vozů v pracovních dnech činila 9 kusů na lince 1, 7 na lince 2 a 9 na lince 3, celkem 25 kusů
- o nedělích se vypravovalo 30 motoráků
- podnik disponoval 29 „velkými“ a třemi „malými“ motorovými vozy
- vzhledem k nezbytným opravám a údržbě byl počet motorových vozů nedostatečný

typ „L-D1“

V letech 1928–29 přišly tři motorové vozy, označené čísly 32 – 34.

Jednalo se o další variantu obvyklé liberecké konstrukce motoráků: na hlavním rámu z ocelových prvků, který vedl volnoosý pojezd (posun náprav v podélném směru 15, v příčném 10 mm), spočívala zcela uzavřená skříň s plošinami uzavřenými jednokřídlými posuvnými dveřmi. Od předchozího typu se lišil počtem bočních oken oddílu, mezi která byly vloženy masivní sloupky. Nad všemi okny byly umístěny ventilačky s plechovými kryty. Oddíl měl poprvé rovné a hladké bočnice.

Elektrická výzbroj se montovala v libereckých dílnách. Pro pohon vozu sloužily motory Dd 651 o výkonu 2 × 44 kW, kontroléry poskytovaly při jízdě na oba motory 5 + 4/7 stupňů (pro přechod ze sériových na paralelní stupně sloužily tři další stupně), při jízdě na jeden motor pět odporových jízdních stupňů a sedm stupňů brzdy. Kromě elektrodynamické a ruční brzdy byla instalována jedna kolejnicová brzda na brzdový proud (viz dále). Sběrač proudu byl zpočátku lyrový. Odporníková skříň byla poprvé přímo od výrobce umístěna na střeše.

První dva vozy přišly do Liberce v březnu 1928, do provozu však byly schváleny až v srpnu téhož roku po montáži kolejnicové brzdy (23. 8. proběhly zkoušky).

Vůz 34 měl na rozdíl od svých o rok starších „kolegů“ valivá nápravová ložiska a kolejnicovou brzdou instalovanou z výroby. Úřední zkouškou prošel 22. 11. 1929 na trati v Römheldově ulici (Tatranská). Jeho vlastní hmotnost činila 11 t, při plném obsazení 44 cestujícími a dvoučlennou osádkou 14,3 t.

Během provozu byly vozy upravovány:

- Skříň vozu 32 byla roku 1957 přestavěna na tříkenní bez ventilaček (dle typu „L-D3“). Svislé hrany čela plošiny byly přitom mírně zaobleny.
- Vůz 33 dostal po vážné nehodě roku 21. 10. 1945 zcela novou skříň vyrobenou v České Lípě podle původní dokumentace. Kvůli chybějícím částem elektrické výzbroje vyjel do provozu znovu v září 1948.
- Vůz 34 byl roku 1956 upraven zrušením všech nadokenních ventilaček. Těsně před vyřazením z osobní dopravy byl přecíslován na 45/II (1966). Jako poslední svého typu byl zlikvidován roku 1970.

typ „L-D2“

Druhá dodávka „bohemek“ proběhla roku 1930. Čtyři vozy obdržely čísla 12/II, 13/II, 35 a 36. Úřední zkoušku vykonaly 19. 12. 1930. Vzhledově se od předchozích lišily vypuštěním nadokenních ventilaček na plošinách. Rozdíl v elektrické výzbroji spočíval v použití výkonnějších motorů UK 523a (2 × 48 kW). Kontroléry s 5 + 4/7 stupni a osazení jedné kolejnicové brzdy na brzdový proud se shodovaly s předchozím typem. Nápravová ložiska byla valivá. Podrobnější popis uvádí:

„Technická zpráva

o dvouosých motorových vozech dle výkresu č. St.218
Severočeské vozovky a strojírny sp.s.r.o., v České Lípě

Spodek má stejnou konstrukci a velikost jako u motorových vozů již schválených.

Dvojkolí jsou co do rozměru tak i do materiálu téhož provedení jako u motorových vozů již schválených.

Ložiskové těleso náprav je z lité oceli, čepy náprav běží ve válečkových ložiskách S.K.F.

Nosné pružnice jsou vyrobeny a vyzkoušeny podle předpisů.

Kostra vozu jest z jesenového dříví, vystužená železnými úhelníky a vzpěrami a z venčí obložená 2 mm silným plechem, jako u motorových vozů již schválených.

Okenní rámy vozů jsou vyrobeny z mosazi. Nad okny jsou větrací klapky, dovnitř k otvírání.

Konstrukce samočinně pusobícího zařízení souhlasí úplně s konstrukcí motorových vozů posledně schválených.

Vůz má, jako u dřívějších vozů, mechanické sypače písku; na každé plošině je písečník, kterým lze sypati písek ručně.

Brzdění vozu se provádí jako u posledního vozu č. 34. 8 špalíkovou ruční brzdou s Akleyovým pohonem, dále proudovou brzdou na 7 kontaktů stupňovanou a kolejnicovou brzdou, která od 5. brzdového kontaktu účinkuje.

Elektrická výzbroj byla dodaná firmou A.E.G. el.spol.s.r.o.¹⁰.

Motory v podélné ose vozu zavěšeny pružně pojistným závěsem na spodku vozu, jsou o výkonu 48 kW. Kotvy věží ve válečkových ložiskách.

Kontroléry jsou zřízeny s 9^{ti} kontakty pro jízdu (5 pro seriové, 4 pro paralelní zapínání) a se 7^{mi} kontakty pro proudovou brzdu jako motorových vozů již schválených. Spouštěcí a brzdící odpory jsou z odporového drátu Cekasu a umístěny na střeše jako u všech dřívějších vozů.

Na obou plošinách jsou maximální vypínače typu TE 2. Fy. Siemens-Schuckert. Oba vypínače jsou spojeny za sebou, takže při selhání jednoho automatu druhý ihned se uvede v činnost.

Ochranou proti přepětí jsou zhasínací růžky s uhlíkovým odporem a tlumivkami, jako motorových vozů již schválených.

Proud se přivádí, jako u všech vozů, smýčovým sběračem s trojhraným uhlíkovým smýkacím kontaktem.

Brzdné vedení od motorového k přivěsnému vozu jest spojené kombinovanou krabicí pro brzdné a osvětlovací vedení. S brzdnými vedením jest pojistný odpor paralelně zapnut, jako u dřívějších vozů.

Osvětlování vozů sestává z 12^{ti} žárovek, které jsou spojené ve dvou sériích. Uvnitř vozu jsou umístěny 4 lampy z opálového skla, takže se docílí hladkou a bílou plochou stropu rozptýleného osvětlení. Obě plošinové lampy jsou střídavě přepínatelné. Plošinové čelní svítidla mají p o dvou žárovkách a jsou tak spojené, že ve směru jízdy k osvětlení trati vždy obě žárovky svítí, kdežto vzadu pouze jedna žárovka svítí jako návěstní světlo. K označení trati jsou dvě svítidla s vyměnitelnými průsvítnými číslicemi na střeše umístěné.

Vytápí se elektrickým topným tělesem, jako u vozů dřívějšího provedení.

Místo stírače oken jest provedena stavěcí šikma skleněná tabule podobně co u aut.“

Vozy poskytovaly 18 míst k sezení, na přední plošině mohlo stát 10, na zadní 11 osob, v oddíle výjimečně 5. Prázdný vůz vážil 11 000 kg, plně obsazený 14 450 kg.

Jednotlivé vozy prošly následujícími úpravami:

- Na vozech 12/II (roku 1955) a 35 (roku 1956) byly odstraněny nadokenní ventilačky. U druhého z nich byly zaobleny hrany plošin.
- Vozům 13/II (1957) a 36 (1958) byly skříňové upraveny na tříkenné bez ventilaček (dle typu „L-D3“). Svislé hrany čela plošiny byly přitom mírně zaobleny.

Vůz číslo 35 dostal jako první osobní motorák ve městě roku 1936 pantografový sběrač.

typ „L-D3“

V roce 1940 se uskutečnila dodávka posledních čtyř vozů typové skupiny „L-D“, které obdržely čísla 37 – 40. Od předchozích sérií se lišily použitím tří větších bočních oken mírně obdélného tvaru bez ventilaček. Nad čely byly umístěny velké prosvětlené transparenty linkové orientace. Od počátku obstarávaly přívod proudu pantografové sběrače. Pro pohon sloužily motory typu Wd 641 o výkonu 2 x 54 kW, kontroléry byly na liberecké poměry mnohastupňové: 11 + 8/14, pro nouzové brzdění sloužily dvě kolejnicové brzdy.

Vozy 37 a 40 nebyly během své služby nijak upravovány. Svislé čelní hrany vozu 38 byly roku 1957 mírně zaobleny.

¹⁰ V Liberci.

Vůz 39 dostal po nehodě roku 1953 prakticky novou skříň původního vzhledu (bez čelního transparentu Brose, který se u ostatních vozů po roce 1945 nepoužíval), elektrickou výzbroj typu **6 MT** včetně atypicky umístěných kontrolérů a uzavřené kabiny řidiče, které však byly vzhledem k menším rozměrům plošin roku 1956 demontovány. Díky tomuto zásahu ze všech „bohemek“ nejdéle sloužil v osobní dopravě.

Provozní nasazení:

Vozy všech tří sérií sloužily především na lince 3 do Horního Hanychova. Jejich dodávky umožnily zcela dokončit přestavby původních motorových vozů na vleky a převést typovou skupinu „**L–B**“ na linku číslo 2 a jiné méně významné výkony.

Po zahájení dodávek čtyřnápravových vozů přecházely na „posilové“ linky 1 a 4, odkud vytlačily prakticky všechny motoráky, vyrobené před rokem 1928. Roku 1966 ukončily provoz dvounápravových vozů na „městské trati“, vzápětí nato byly z osobní dopravy vyřazeny. Výjimku tvořil důkladně přestavěný vůz 39, který dosloužil na „jablonecké“ trati (zejména na lince 5).

Dne 3. 3. 1919 bylo zakázáno kouření na plošinách motorových vozů (v oddílech od počátku provozu). Ve vlecích se smělo kouřit až do přelomu let 1938/39, vzhledem k jejich minimálnímu provozu po většinu 30. let si však kuřáci svého zlovyku v libereckých tramvajích příliš neužili.

Roku 1943 dostaly všechny motorové vozy směrová světla, demontovaná zřejmě bezprostředně po skončení války. Podle vyjádření z 20. 1. 1948 již nebyla na žádném motorovém voze v Liberci osazena.

Od 19. 9. 1944 do konce války tahaly kvůli úspoře pohonných hmot tramvaje po městě nákladní automobily. Dne 16. 11. téhož roku se za tramvajemi vozily dvounápravové silniční přívesy Říšské pošty.

Pozoruhodným dokumentem o poválečném stavu vozového parku je zpráva z roku 1947. V období květen – srpen byly provedeny brzdové zkoušky u vozů 1, 5 – 10, 13, 15, 16, 18, 19, 21 – 32, 35 – 40. Vozy 2, 3 a 12 nejezdily kvůli spáleným motorům, vozu 4 chyběl rotor, vůz 11 byl v lakovně, vůz 33 v rekonstrukci po nehodě a vůz 34 měl spálenou pomocnou cívku. Vůz 14 sloužil jako pluh, 17 jako brus a 20 pro potřebu vrchní stavby.

Ke zlepšení podmínek řidičů bylo 30. 11. 1949 povoleno vybavit motoráky přenosnými sedátky.

typ 6 MT

Posledními nově do Liberce dodanými dvounápravovými motoráky bylo šest vozů typu **6 MT**, které po příchodu v roce 1953 obdržely čísla 41 – 46. Provedení vozů vycházelo z předválečných zkušeností konstruktérů vozovky Ringhoffer, která se v období 1935–48 stala centrem českého vagonářského průmyslu. Byla zvolena opět varianta samostatného podvozku z masivních ocelových profilů, na kterém spočívala jednoduchá, ale elegantní skříň s kovovou kostrou.

Plošiny vozů byly zcela uzavřené, vchody zakrývaly dvoukřídlé teleskopické dveře. Prostor řidiče vybavený sedátkem oddělovala skládací kabina. Nad čelními okny byly umístěny schránky se sklopnými tabulemi transparentu. Nad bočními okénky čela se nacházely tabulky s čísly linky. Transparent i čísla linek byly osvětleny. V oddíle pro cestující byly osazeny podélné dřevěné lavice. Osvětlovaly je dvě čtveřice velkých bezrámových oken, z nichž vždy dvě krajní byla spouštěcí.

Elektrická výzbroj sestávala poprvé v historii libereckých tramvají z vysoko- a nízkonapětového okruhu. Motory GBM 430 o výkonu 60 kW dávaly vozům relativně dobré dynamické parametry, kontroléry byly vybaveny 22 stupni jízdními a 10 brzdovými. Umožňovaly volbu směru a režimu jízdy (vpřed – vzad, jeden či dva motory). Jízdní stupně 1 – 7 byly odporové, stupeň 8 bezodporový, stupně a, b shuntovací při sériovém řazení motorů. Přejít na paralelní zapojení motorů zajišťovaly stupně c – e. Stupně 9 – 13 byly odporové, 14 bezodporový, stupeň f a g shuntovací při paralelním zapojení motorů.

Vozy byly vybaveny elektrodynamickou brzdou (stupně 1 – 8), ruční a elektromagnetickou kolejnicovou brzdou. Tu napájelo buď trakční napětí (zapojovala se po polovinách vinutí na brzdových stupních 9 a 10 jako provozní brzda, což umožňovalo stanicování bez manipulace s ruční brzdou), nebo baterie nízkonapětového okruhu (24 V), dobíjená přes srážecí odpor: tehdy sloužila pro nouzové zastavení a ovládala se pedálem. Rozjezdové a letní brzdové odporníky byly umístěny na střeše, která nesla i pantografový sběrač proudu.

Kontroléry Škoda neměly přepínací válec jízda – brzda poháněný od hlavního hřídele. Proto nebylo možno při jízdě na jeden motor používat elektrodynamickou brzdu: její stupně byly blokovány – a bylo nutno brzdit ruční brzdou.

Nízkonapětový okruh dále obstarával vnější osvětlení, směrová světla, vnitřní nouzové osvětlení a pohon stěračů. Vnitřní osvětlení bylo řešeno sériovým zapojením samozkratovacích žárovek napájených trakčním napětím. Vůz se vytápěl odporovými tělesy pod lavicemi (pět napájeno brzdovým, tři „čerstvým“ proudem) a na stanovištích řidiče za kontrolérem. Rozdílem proti vozům téhož typu v jiných městech bylo zesílení čelníků ochranných rámců nad spřáhly, zaváděné i u starších vozů již v letech II. světové války pro ochranu zaměstnanců i vozidel při spojování.

Šest vozů bylo pro výraznější modernisaci parku málo. Proto byly v roce 1957 převedeny do Liberce čtyři vozy téhož typu z Jablonce. Ty zde zpočátku jezdily pod původními čísly (117 – 120), o tři roky později byly první tři z nich přecíslovány na 47 – 49, poslední se nového čísla dočkal až roku 1968 (38/II).

Po tragikomické nehodě u pekáren¹¹ byl roku 1963 zrušen vůz 41 jako první „emtěčko“ v Československu. Následujícího roku jeho číslo obsadil původní mostecký vůz 36/II, který prošel opravou v Jablonci, aniž tam byl nově označen. Z téhož města přišel roku 1964 i vůz 121/II, označený v Liberci číslem 50.

Roku 1965 vyměnil liberecký dopravní podnik za pět „té–dvojek“ do Ústí vůz 41/II. V následujícím roce došlo k přečíslování všech vozů typu **6 MT** v Liberci na sérii 1 – 9 (v pořadí původních čísel 50, 42 – 49).

Velký zásah do parku typu **6 MT** byl proveden roku 1970. Z Jablonce a Ústí přišlo při zrušení tamních tramvajových provozů celkem 11 vozů. Byla pro ně připravena série 51 – 59 s tím, že některé jablonecké vozy zanikly krátce po převzetí novým majitelem s původními čísly a ve druhé polovině roku je nahradili ústečtí „kolegové“ v lepším technickém stavu. Rovněž část vozů, které v Liberci jezdily již dříve, byla v tomto či následujícím roce vyražena.

Všechny vozy dojezdily v osobní dopravě do roku 1973, některé z nich pak sloužily jako služební.

Provozní nasazení:

Po dodání a TBZ (14. 5. 1953) jezdily první liberecké vozy na linkách 2 a 4. Důvodem bylo především neosazení kolejnicových brzd, v menší míře i „pražská“ spráhla (řešila se používáním redukci) a problémy s kapacitou brzdových odporů. Po odstranění počátečních obtíží přešly na linku 3, kde vozily soupravy s vleky (TBZ s kolejnicovými brzdami proběhla 1. 10. 1953). Od 1. 1. 1955 zajišťovaly tři z nich liberecký podíl na lince 11 do Jablonce. Na trať Lidové sady – Horní Hanychov se vrátily ve větší míře od roku 1957, o tři roky později je odtud začaly vytlačovat nové čtyřnápravové vozy T II.

Od roku 1966 jezdily již výhradně na jablonecké trati (linka 11, od roku 1967 i linka 5). Jejich technický stav se valem zhoršoval, takže linku 5 musely v letech 1969–70 zajišťovat autobusy. Převzetí ústeckých vozů umožnilo prodloužit jejich provoz až do zahájení rekonstrukce trati v letech 1972–73, i když v posledních měsících za ně musely „zaskakovat“ i vozy řady T.

typ T II (T 2)

Zcela novou konstrukci tramvajových motorových vozů představovaly čtyřnápravové vozy typu T II (později označované i jako T 2). Do Liberci přišel jako první na zkušební jízdy jeden ze dvou prototypů (pražské evidenční číslo 6002, v roce 1957 jezdil na trati do Jablonce, v období 28. 3. – 3. 6. s cestujícími). Sériových vozů dodal výrobce 14 (evidenční čísla 10/III – 13/III a 14/II – 23/II), v roce 1965 získal zdejší dopravní podnik pět vozů téhož typu z Ústí nad Labem (čísla 24 – 28, druhé až třetí obsazení). Po dokončení likvidace tamního tramvajového provozu přišly ještě čtyři vozy (roku 1970, čísla 6/III – 8/III a 9/IV).

Vozy řady T představovaly v československých podmínkách zcela nové konstrukční řešení skříně i elektrické výzbroje, odvozené od vozů PCC, vyráběných v USA od poloviny 30. let. Typ T II byl vyvíjen od roku 1952 tak, aby se obešla licenční povinnost některých komponentů vozů T I. První dva prototypy vznikly roku 1955, v roce 1957 se jeden z nich zkoušel v Liberci s podvozky na rozchod 1 000 mm, zcela zkonstruovanými českými technikami.

Vozová skříň spočívala na dvou otočných podvozcích. Ty měly v případě rozchodu 1 000 mm vnější rám sestavený ze dvou hlavních nosníků ve tvaru T, spojených klouby. V každém podvozku byly osazeny dva trakční motory typu TM 22 (každý s trvalým výkonem 40 kW), které poháněly nápravy pomocí hřídele s kardanovými klouby. Přenos výkonu z kardanového hřídele na nápravu zajišťovala dvoustupňová převodovka s kuželovými koly a celkovým převodem 1: 9,36 (tzv. horský převod). Kola byla vypružena pryžovou vložkou. Konstrukce podvozku umožňovala maximálně kopírovat tvar svršku při zajištění hladkého pohybu celého vozu.

Skříň vozu byla celokovová, uzavřená a jednosměrná. Na pravém boku byly troje elektricky ovládané dveře rozdílné šíře (přední a zadní 1 600 mm, prostřední 1 300 mm), mezi předními a prostředními dveřmi byla tři, mezi prostředními a zadními dvě okna s výklopnými horními ventilačkami. Na levém boku bylo osm stejných oken. Přední čelo bylo řešeno velmi robustně se silně skloněným dvojdílným čelním sklem, stíněným mohutným střešním nástavcem s linkovou orientací. Čelní reflektor zdobil typický „fous“. Zadní čelo bylo jednodušší, linková orientace na něm umístěná se užívala velmi krátce, brzy ji nahradilo číslo linky v rámečku za prostředním oknem.

Interiér byl řešen v jedné úrovni. Mezi předními a prostředními dveřmi byl rozsáhlý (tzv. neplacený) prostor, v němž se po nástupu zdržovali cestující čekající na odbavení průvodcím. Ten seděl ve vyvýšené pokladně u pravého boku vozu před prostředními dveřmi. Za nimi byly umístěny příčné koženkové sedačky v uspořádání 2 + 1 ve směru jízdy. Tři místa k sezení byla pod oknem zadního čela. Vůz byl vybaven třemi podélnými a několika svislými přídržnými tyčemi. Opěradla a sedáky sedaček byly umístěny na kostrách z ohýbaného válcového profilu, jejichž horní část sloužila jako přídržná madla.

Stanoviště řidiče oddělovala stěna kabiny. Vzhledem k přechodu rozhodujících činností na nožní ovládání bylo vybaveno pohodlným sedadlem.

Bočnice vozu sahaly původně i přes podvozky. Celkově elegantní vzhled skříně odpovídající době jejího vzniku a částečně i původnímu vzoru vozů PCC byl dílem architekta Kardause.

¹¹ Řidička stíhala nákladní automobil, který „jejímu“ vozu rozbil směrové světlo, tak urputně, že zezadu najela do před ní jedoucího vozu na konci dvojkolejky a kromě poškození obou tramvajů si přivodila doživotní zdravotní následky

Elektrická výzbroj byla řešena zcela odlišně od dosavadních vozů československé produkce. Klasické kontroly a odporníky řazené ručně nahrazoval takzvaný zrychlovač, uložený pod podlahou vozu s 99 jízdními i brzdovými stupni ovládanými pedálem jízdy přes tzv. pilotmotor nízkonapěťovým okruhem (24 V, napájen motorgenerátorem). Vůz byl brzděn elektrodynamickou provozní brzdou, dobrždění obstarávaly čelistové brzdy ovládané solenoidem, pro nouzové brždění sloužily na každém podvozku dvě elektromagnetické kolejnicové brzdy napájené z baterie.

Osvětlení vozu bylo žárovkové, vytápění obstarávaly (nedostatečně) klapky od zrychlovače a topnice na stanovištích řidiče a průvodčího. Čelní okna měla rozmrazování. Vůz měl jeden pantografový sběrač proudu, umístěný nad předním podvozkem.

Několik prvních týdnů po dodání jezdily na trati do Jablonce, od 1. 5. 1960 na lince 3 (později i na linkách 1 a 4). „Městskou trať“ v období 1965–82 téměř ovládaly. Počátkem 70. let podstoupily první generální opravou (GO), při které se změnilo uspořádání interiéru (zrušení pokladny, nové uspořádání koženkových sedadel v celé délce vozu 1 + 1) a byly odstraněny zásuvky pro dvoučlenný provoz. Od roku 1976 procházely vozy druhými GO v DP Brno. Vnější vzhled vozu se po nich změnil především instalací dvou čelních světlometů (v podobné poloze jako u typu T 3), elektrická výzbroj byla přestavěna po vzoru typu T 3. Vozy byly znovu upraveny pro dvoučlenný provoz.

Vzhledově nejvýraznější změnou prošel první sériový vůz typu T II v Liberci: 10/III. Po nehodě roku 1968 (vykolejení za obloukem pod kostelem a následný vjezd do sousedního objektu neotevřenou zdí) dostal přední laminátové čelo typu T 3.

Provoz typu T II v osobní dopravě v Liberci skončil po dodávkách tramvají T 3 SUCS poslední jízdou vozu 8/III dne 23. 4. 1988. Několik vozů sloužilo po vyřazení z osobní dopravy jako služební.

typ T 3

Pokračováním vývoje čtyřnápravových vozů řady T byl typ T 3. První dodávka do Liberce přišla roku 1965. Šest vozů obdrželo evidenční čísla 29/II, 30/III, 31/III a 32/II – 34/II.

Proti předchozímu typu zůstal beze změn pojezd a koncepční řešení elektrické výzbroje. Vzhledově se lišila především skříň jednoduchých elegantních tvarů, typických pro počátek 60. let. Díky použití skelných laminátů (čela, vnitřek, sedadla) klesla hmotnost vozu.

Vozy dodané roku 1965 byly nasazeny na „městské trať“ (linky 1, 3 a 4), kde o rok později umožnily úplně vytlačení dvounápravových vozů. V průběhu své životnosti prošly pouze jednou generální opravou a jejich stav se na počátku 80. let dostal na mez únosnosti. Okamžitě po dodávce vozů typu T 3 SUCS byly vyřazeny. Část jejich evidenčních čísel zaplnily starší vozy typu T II (přečíslování sloužilo jako „alibi“ vyřazení mladších vozů, které ještě nebyly účetně odepsány).

Druhá dodávka vozů T 3 dorazila do Liberce koncem roku 1973. Vozy označené čísla 35 – 48 (druhé až třetí obsazení) byly určeny na právě rekonstruovanou trať do Jablonce. Za první tři roky svého působení proto najezdily minimum kilometrů, což spolu s „povinnými“ záběhovými poruchami výrazně zkracovalo hodnoty proběhu na jednu opravu vozu, užívané často pro zdůvodňování vyšší náročnosti úzkorozchodných vozů na údržbu.

Jako poslední vozy v tehdejším Československu byly vyrobeny s pokladnami průvodčích, pro meziměstskou linku nezbytnými. Po ukončení rekonstrukce „jablonecké“ trati vyjely na linky 5 a 11, jejichž provoz prakticky výlučně zajišťovaly až do poloviny 80. let. Díky tomu se staly aktéry řady nehod, které měly zásadní vliv na technický stav jejich skříní. Ve druhé polovině 90. let byla většina z nich nahrazena repasovanými vozy téhož typu z Prahy, Mostu a Ostravy. V té době procházely některé původní liberecké a většina odjinud pořízených vozů rekonstrukcemi elektrické výzbroje a skříně. Od roku 1998 byly některé z nich „přezouvány“ na normální rozchod.

typ T 3 SUCS a T3 CS

Vzhledem k energetickým problémům v druhé polovině 70. let zakázala československá vláda zařazovat tramvaje s odporovou výzbrojí do I. stupně jakosti. Dodávky vozů T 3 do tuzemska se tak pro dodavatele staly finančně neúnosnými. Od roku 1976 prakticky 100 % své výroby vyvážel do jiných zemí RVHP. Tuzemský park neúměrně stárnul. Řešení bylo vskutku koncepční: udělení vládní výjimky a dodávka technicky dávno překonaných vozů typu T 3 v upraveném exportním provedení do SSSR: proto SUCS (je pozoruhodné, že v typovém označení vozů pro „přátele nejbližší“ nepřekážela anglická zkratka názvu jejich státu).

Rozdílly proti typu T 3 jsou spíše „kosmetické“ (řešení výstupu na střechu, tvar větrací mřížky zrychlovače). První dodávka označovaná T3 SUCS měla v oddíle uspořádání sedadel 2+1 s trojicí sedaček pod oknem zadního čela, velké střešní větrací klapky, celou kabinu řidiče s plexisklovými tónovanými okénky a původní zaoblená směrová a obrysová světla, další dodávky označené již jako T3 CS měla již sedáky 1+1 s prostorem pro kočárek na zadní plošině, malé větrací klapky, menší počet plexisklových oken stanoviště a hranatá směrová, obrysová a koncová světla. V oddíle byl též instalován větší počet svislých zádržných tyčí.

Do Liberce jich dorazilo v letech 1983, 1986 a 1988 celkem 33. Byly označeny čísla 49 – 81 (do čísla 59 II. – III. obsazení). Umožnily vyřazení všech vozů T II a první dodávky typu T 3. Od roku 1995 prošly postupně rekon-

strukcemi skříní, částečně i elektrických výzbrojí¹². Od roku 1998 byly některé z nich „přezouvány“ na normální rozchod.

typ T 2R

V letech 1995–96 byly získány z Ostravy tramvaje typu T 2R (evidenční čísla 20/IV, 21/III – 25/III, 26/IV a 27/IV) jako dočasná náhrada za novější vozy odeslané na rekonstrukce. Tramvaje získané z původního typu T II (T 2) prošly v tamním dopravním podniku zásadními úpravami. Jednalo se především o dosazení nové elektrické výzbroje TR 37, která umožňuje sériové a sérioparalelní řazení trakčních motorů a jízdu záděmi k sobě. Takto upravené vozy byly určeny především pro provoz na rekonstruované trati Poruba smyčka – Budišovice. Jejich robustní skříně a zánovní elektrické zařízení umožnily využití na novém působišti ještě v prvních letech nového tisíciletí. Dva z nich byly po ukončení provozu na rozchodu 1 000 mm na „městské trati“ opatřeny znovu podvozky o rozchodu 1 435 mm, ostatní jezdily na trati do Jablonce. Ještě v roce 2007 zbývá jedno provozní „dvojče“, které v letech 2001 – 2006 prošlo rozsáhlou velkou prohlídkou a bude tak pravděpodobně jezdit ještě řadu let (vozy 26 a 27)

Jedním z „přezutých“ vozů byla tramvaj evidenční číslo 21/III, která tuto operaci prodělala již potřetí za svůj „život“. Původně totiž jezdila pod číslem 152 na „metroovém“ rozchodu v Ústí n. L. V březnu 2007 byla převezena do svého prvního působiště, kde by se z ní měl stát pomník tamního tramvajového provozu.

typ T 3R.PV

Pro obnovu vozového parku zvolila řada provozovatelů tramvajové dopravy v ČR i po přelomu tisíciletí v zásadě pokračování dodávek osvědčených tramvají T 3 s moderní elektrickou výzbrojí. Rovněž do Liberce jsou od roku 2004 dodávány vozy, vzniklé kooperací firmy KOS Krnov (skřín) a DP města Ostravy (finální montáž) často s využitím starších podvozků. Vzhledově se dodávky pro Liberec prakticky neliší od modernisovaných vozů T 3, resp. T 3 SUCS a T3 CS.

typ T 3R.PLF

Kvalitativně vyšší formou obměny „té-trojky“ je částečně nízkopodlažní typ, dodávaný stejnými výrobci do Liberce na oba rozchody od konce roku 2005. První dva vozy na rozchod 1 000 mm přišly ve druhé polovině srpna 2006. Po překonání počátečních problémů byly od 16. 12. 2006 spřaženy s vozy T 3R.PV a umožnily tak i na úzkém rozchodu nabídnout kvalitnější dopravu nejen pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Vlečné vozy osobní dopravy

Z celkového počtu 31 osobních vleků, které kdy jezdily po libereckých tratích, byly jen čtyři prokazatelně nakoupeny přímo od výrobce. Dvanáct vzniklo přestavbou z motorových vozů ve vlastních dílnách, 11 přišlo od jiných dopravců (dva z Bratislavy, zbylé v letech 1951–70 z Jablonce nad Nisou). Původ čtyř vleků je dosud nejasný¹³.

Kromě vozů, které se staly jakýmkoli způsobem vlastnictvím provozovatele tramvají v Liberci, jezdily zde v roce 1906 na „výstavní“ lince čtyři jablonecké vleký (viz podkapitulu **Popis stavebních tratí** a díl **Jablonec nad Nisou**).

typ „l-a“

První uzavřený vlek přišel do Liberce zřejmě roku 1898, 23. února následujícího roku vykonal pod číslem 10 TPZ. Jeho nasazování omezoval počet motorových vozů, které byly schopny jej tahat. Původní číslo nesl zřejmě velmi krátkou dobu, po zprovoznění druhé dodávky vozů typu „L-A1“ byl přeznačen na 30.

Jednalo se o malý volnoosý vůz s otevřenými plošinami, na které se vystupovalo jedním schůdkem. Poprsnice plošin byly užší než oddíl, na stranách zaoblené. Jejich zakončení tvořily sloupky, nesoucí téměř plochou, v půdoryse zaoblenou střechu. Na přední plošině se mohlo přepravovat šest, na zadní pět cestujících (+ brzdař do roku 1901, později průvodčí).

Do oddílu se vcházelo jednokřídlými posuvnými dveřmi, provázenými po stranách dvěma stejnými obdélnými okny s ochrannými vodorovnými tyčemi ve spodní části. Oddíl poskytoval na podélných lavicích 14 míst k sezení. Na každém boku jej osvětlovala čtyři shodná lehce obdélná okna. Dolní třetiny bočnic byly projmuté. Nad oddílem ležel velmi nízký nástřešek s ventilačkami.

Skřín byla zevně oplechovaná, opatřená zeleným nátěrem se zlatými linkami (městský znak, vlastnický nápis a provedení evidenčního čísla viz typ „L-A1“).

¹² Po rekonstrukcích vozů T3 a T3 SUCS v devadesátých letech byly tyto dle rozsahu nové označovány jako T3m a T3M, přičemž velikost písma oznamovala rozsah modernizace. Při malé modernizaci byla ponechávána původní odporová výzbroj TR37, při velkých modernizacích byla dosazena nová elektrická výzbroj ŠKODA s IGBT tranzistory (s výjimkou vozu 54, který byl rekonstruován u výrobce za použití tyristorové výzbroje TV8).

¹³ Viz typ „l-b“

Pojezd byl volnoosý, nápravy obestavěny pevným ochranným rámem z prken, směrem k čelům šípovitě zesíleným.

V letech 1899–1900 přišly další tři vozy téhož typu (evidenční čísla 31, 32 a 37). Od roku 1901 dostávaly postupně solenoidové brzdy (23. 8. t. r. doložena TPZ vleků 37), o několik let později bylo původní petrolejové osvětlení nahrazeno elektrickým.

Výroční zpráva za rok 1907 uvádí nový nátěr všech zavřených vleků (červeno – bílý).

Roku 1928 byly vozy přečíslovány v původním pořadí na sérii 40 – 43, aby se odstranila od roku 1914 trvající duplicita označení prvních dvou s motoráky. Všechny byly vyřazeny po dočasném ukončení provozu vleků v září 1933 (do následujícího roku).

typ „l–b“

Pro rozšíření provozu s vleků byly roku 1900 nakoupeny otevřené vozy, které obdržely čísla 33 – 36. Podle neověřených informací měly být původně nasazeny v Kolíně nad Rýnem (Köln, SRN), kde se chystala elektrifikace parní tramvaje rozchodu 1 000 mm. Při změně trakce však kolínští změnili i rozchod. Liberec tak údajně zakoupil výhodně vozy, pro které nebylo využití. O výhodnosti koupě lze však pochybovat, neboť z výkazu vozidel za rok 1905 plyne, že jejich cena (4 050,- K) byla jen mírně nižší, než u předchozího typu.

Jednalo se o vozy netradiční konstrukce. Nápravy odpružené vinutými pružinami vedl vnější hlavní vozový rám. Na bocích byly na podélnicích rámu umístěny dřevěné lávky, které po celé délce vozu usnadňovaly pohyb průvodčího i cestujících.

Talířová spráhla byla původně provedena jako odpružená, nikoli otočná a velmi krátká (nepřesahovala maximální vytočení kliky ruční brzdy ven z vozu a obrys střechy). To nasvědčuje tomu, že původně jezdily na „koňce“ („spráhla“ by tedy sloužila pro připojení oje), která však na rozchodu 1 000 mm není v Kolíně doložena (jezdila na rozchodu 1 435 mm).

Na obou koncích měl vůz otevřené plošiny s rovnými oplechovanými poprsnicemi, jejichž konce pokračovaly jako opěrné sloupky hladké oblé střechy s pravoúhlým zakončením, která na každé straně přecházela o 125 mm spodní obrys vozu. Od „oddílu“ plošiny dělily neprůchozí přepážky se třemi obdélnými okny, opatřenými v dolní části vodorovnými ochrannými tyčemi. Místa k sezení nabízely dvě příčné oboustranné lavice, postavené napříč přes celou šířku vozu nad nápravami, jejichž kola, opatřená plechovými kryty, pod nimi vystupovala. Podél okrajů lavic stoupaly sloupky, nesoucí střechu (celkem čtyři na každém boku). Boky lavic bylo možno zakrýt plachtami z režného plátna, spouštěnými z obšívky střechy a napínanými s pomocí zmíněných svislých sloupků.

Celková hmotnost prázdného vozu činila pouhých 1 743 kg.

Provoz vozů povolila generální inspekce 17. 3. 1900. Do roku 1901 byly bržděny pouze ručně, postupně byly vybavovány solenoidovými brzdami (23. 8. t. r. doložena TPZ vleků 35 a 36).

V roce 1907 byly všechny opatřeny novým nátěrem v původních odstínech.

V provozu se používaly na linkách Nádraží – Lidová zahrada a Soukenné náměstí – Horní Hanychov. Vyřazeny byly všechny roku 1928, od poloviny 20. let se využívaly spíše výjimečně.

typ „l–c“

Vleky vznikly v letech 1913 – 30 přestavbou motorových vozů 1 – 10, 12 a 13 (první obsazení). Zaujaly číselnou sérii 51 – 61. Jako první byl na vlek změněn vůz 9. Úprava spočívala v odstranění kontrolérů, motorů, odkrytí čel a instalaci solenoidových brzd. Celková hmotnost vleků, označeného číslem 51, činila pak 5 360 kg. Nové brzdové schéma bylo schváleno v únoru 1914, přestavba se uskutečnila zřejmě na konci předchozího roku¹⁴. Vyšší hmotnost vleků omezovala jeho využití a vedla nakonec k jeho poměrně brzkému zrušení (1927).

Motorové vozy s lehčími Schuckertovými podvozky se přestavovaly na vleky od roku 1915. Úprava byla shodná jako u vleků 51/I: odebrání elektrického pohonu, instalace solenoidových brzd, velká oprava skříňe spojená s otevřením čel a zpravidla s novým nátěrem. Přestavby a následné osudy jednotlivých vozů zachycuje následující přehled:

- Vůz 52 vznikl roku 1915 z motorového vozu 7/I. Neprošel žádnými dalšími úpravami ani přečíslováním.
- Vůz 53 vznikl roku 1920 přestavbou motorového vozu 1/I. V letech 1955–56 byly uzavřeny plošiny (zasklení čel, dvojkřídlé skládací dveře) a zarovnaný bočnice. Po dvojnásobném přečíslování (1963 na 2, 1966 na 46) byl vyřazen v souvislosti se zastavením provozu dvounápravových vozů na „městské trati“.
- Vůz 54 vznikl roku 1920 z motorového vozu 3/I. Neprošel žádnými dalšími úpravami ani přečíslováním.
- Vůz 55 vznikl roku 1920 přestavbou motorového vozu 4/I. Roku 1941 získal jako první vlek nápravová valivá ložiska. O 11 let později byla skříň upravena zarovnáním bočnic, okna vsazena do kovových rámců.
- Vůz 56 vznikl roku 1920 přestavbou motorového vozu 6/I. Úpravy viz vůz 53. Přečíslován byl roku 1963 na 3, roku 1966 na 47.

¹⁴ Po zprovoznění nových motorových vozů – typ „L–B3“.

- Vůz 57 vznikl roku 1921 přestavbou motorového vozu 8/I. Roku 1946 byla znovu zasklena čela, plošiny zůstaly bez dveří. Roku 1951 byly zarovnaný bočnice.
- Vůz 58 vznikl roku 1921 z motorového vozu 5/I. Neprošel žádnými dalšími úpravami ani přečíslováním.
- Vůz 59 vznikl roku 1921 přestavbou motorového vozu 2/I. V roce 1956 byl přestavěn jako vlek 53 a 56. Roku 1963 byl přečíslován na 4, tři roky nato na 48.
- Vůz 51/II vznikl roku 1928 z motorového vozu 10/I (přestavba zřejmě probíhala již roku 1927, kdy není vykazován jako motorový). Roku 1950 byl upraven jako vlek 57 (včetně zarovnání bočnic). O 13 let později byl přečíslován na 1.
- Vůz 60 vznikl v letech 1929–30 přestavbou motorového vozu 13/I. V období 15. 10. 1937 – 4. 10. 1938 sloužil jako čekárna na konečné v Rochlici. Další úpravy viz vlek 57. Roku 1963 byl přečíslován na 6, roku 1966 na 49.
- Vůz číslo 61 vznikl roku 1930 přestavbou motorového vozu 12/I. Roku 1949 byla znovu zasklena čela, další úpravy nebyly prováděny.

Data přestaveb na vlek 1 na počátku 20. let vycházejí z oficiálně vykazovaných počtů motorových a vlečných vozů. Nelze vyloučit, že skutečný termín některých realizací byl pozdější.

Vozy typu „I-c“ tvořily v letech 1934–51 celý park osobních vleků v Liberci. Od září 1933 do října 1938 byly prakticky mimo provoz (s výjimkou období červen 1934 – květen 1936, kdy však jezdily zcela minimálně).

Od podzimu 1938 jezdily na lince 3, za války i na lince 2. Po plném zprovoznění linky 11 do Jablonce byly nasazovány i na ní, po příchodu vozů T II začal jejich přechod z „trojky“ na linku 4 a postupné vyřazování. Jejich úplnou náhradu umožnila dodávka vozů T 3 pro „městskou trať“ (1965), resp. převzetí vleků z Jablonce a Bratislavy (1967). Pojezdy čtyř z nich sloužily do poloviny 80. let jako jalové podvozky pro přepravu skříní vozů řady T po areálu vozovny.

typ „j-a“

Roku 1951 byly z Jablonce převzaty dva vlek 1 původně uzavřeného provedení (čísla 33 a 31), které v Liberci obdržely čísla 62 a 64. Popis viz díl **Jablonce nad Nisou**. Měly sloužit pro rozšíření provozu s vlek 1 na linkách 2 a 4. Vůz 62 byl vyřazen roku 1953 (po nehodě?), vůz 64 se pod číslem 182/I vrátil „domů“ již po tramvajových kolejkách roku 1956.

typ „j-b“

Ve stejném roce a z téhož důvodu převzala liberecká provozovna společného DP i původně otevřený vlek 36 (popis aktuálního stavu viz díl **Jablonce nad Nisou**). V novém působišti byl označen 63. Roku 1956 se vrátil do Jablonce, kde obdržel číslo 180/I.

typ „j-c“

Původně jablonecké vlek 1 čísel 41 – 44 („plecháče“) se do Liberce přesouvaly jak během existence společného dopravního podniku, tak po úplném zrušení „svého“ provozu. Jeden z nich tak nesl dvě různá liberecká čísla. Popis vozů viz díl **Jablonce nad Nisou**. V Liberci se užívaly výhradně na lince 11.

Roku 1957 byl převzat vůz 42, který nebyl přeznačován (v Liberci tedy V 42/II) ani upravován. O dva roky později se vrátil do Jablonce, kde nadále jezdil s tímž číslem. Roku 1962 byl přečíslován na 190/II a po zrušení tramvajového provozu přešel ke dni 1. 1. 1970 do majetku libereckého DP s číslem 46/II.

Roku 1967 byl z Jablonce převzat vůz téhož typu, nesoucí tam naposledy číslo 188. V novém působišti byl označen 47/II. Po ukončení provozu dvounápravových vozů na lince 11 byl roku 1975 opatřen modrým nátěrem a číslem 127. V soupravě s motorovým vozem 100 měl sloužit pro příležitostné jízdy. Roku 1979 byl předán do TMB, po roce 2007 převezen zpět do Liberce a následně opraven a zařazen do historické soupravy s vozem **6 MT 117**.

Zbylé dva vozy tohoto typu přešly do majetku DP Liberec rovněž k 1. 1. 1970. Pod novými čísly 43/II a 44/I sloužily až do dubna 1973 na lince 11. Po zahájení její rekonstrukce byly zrušeny.

typ „j-d“

Největšími vlek 1 libereckého tramvajového provozu byly „donbasy“, vyráběné podle původní dokumentace konsorcia SGP v tramvajových dílnách v Bratislavě (popis viz díl **Jablonce nad Nisou**). Do Liberce přišly postupně čtyři vozy:

- Vůz 190 (od roku 1964 číslo 7, od roku 1966 pak 50) byl roku 1957 převzat z Jablonce. Dlouholetý pobyt v Liberci mu zřejmě nesvědčil, takže byl vyřazen jako první svého typu již roku 1971.
- Vozy 48 a 49 byly roku 1967 zakoupeny v Bratislavě (tam 123 a 124). Po zastavení dopravy na lince 11 byl vůz 48 přestavěn na plošinový (viz kapitola **Přípojné služební a nákladní vozy**), vůz 49 byl vyřazen.
- Vůz 45 byl roku 1970 převzat z Jablonce (tam 189) a roku 1973 vyřazen.

Motorové služební vozy

Během existence úzkorozchodného provozu v Liberci byly získány jen tři motorové vozy přímo pro služební účely. Prvním byl sněžný pluh, druhým kolejový brus pořízený z Ústí a třetí upravený vůz typu **6 MT** z Bratislavy, který však nebyl na novém působišti nijak využíván a brzy byl vyřazen. Ostatní služební vozy vznikly z osobních motorů, většinou s minimálními úpravami (uvedeny v tabulkovém přehledu).

Kromě klasických tramvajových služebních vozů sloužila na libereckých kolejích během rekonstrukce trati Jablonec – Liberec v letech 1973–76 také motorová lokomotiva řady T 211 v majetku podniku Elektrisace železnic s rozchodem změněným na 1 000 mm.

V letech 1992 a 1994 byl z Bratislavy zapůjčen kolejový brus Schörling evidenční číslo 8431.

typ „L–P“

Pro odklizení sněhu z tramvajových tratí byl roku 1926 postaven ve vlastních dílnách motorový pluh. Zprvu neměl žádné evidenční číslo, brzy se pro něj začalo používat pojmenování „Krasin“ podle sovětského ledoborce, který roku 1928 zachránil výpravu ze ztroskotané vzducholodě „Italia“. Je nutné říci, že ze všech „Krasinů“ na českém území nesl toto jméno s největším oprávněním.

Vůz měl masivní ocelový rám, na kterém byla zavěšena dvě dvojkolí (jediná mechanická část, zakoupená od externího dodavatele – Vítkovických železáren). Pojezd byl opatřen pevným ochranným rámem se šípovými zakončeními pod čely.

Na rámu spočívala dřevěná zcela uzavřená skříň, zevně obložená vodorovnými palubkami. Čela byla trojboká, mírně skosená. V každé části čela bylo vloženo jedno rámové okno (střední širší, opatření stínítkem a stěračem). Pod okny ve skosených částech čel byly umístěny čelní reflektory. Do vozu se vstupovalo z každé strany jednokřídlými otočnými dveřmi, umístěnými v podélné ose, k nimž vedly dva schůdky. Na každém boku byla dále dvakrát dvě rámová okna obdélného tvaru. Pod okny obíhala celou skříň ozdobná lišta.

Velmi mírně vyklenutá střecha bez nástřešku nesla masivní dvojlištový pantograf Siemens a pochozí lávky, nad každým čelem pak hlavní automat.

Před každé čelo byla zavěšena ocelová radlice s naklápěcími bočními částmi, kterou v ose prostupovalo spřáhlo. Celý vůz měl šedý nátěr.

Elektrická výzbroj se skládala ze dvou motorů typu GTM 4 o výkonu 45 kW (dodala BBC, snad se jednalo o náhradní motory k vozům 1 – 6/II z roku 1921), kontrolérů s 4 + 3/6 stupni, automatických vypínačů, pantografového sběrače, drátěných odporů a dalšího příslušenství od firmy Siemens. Interiér vozu osvětlovala tři žárovková tělesa. Prázdný vůz vážil 11,8 t, s osádkou (řidič, průvodčí a jeden muž obsluhy pluhu) a zařízením (lopaty, krumpáče, písek apod.) 12,4 t. V protokole z technické zkoušky ze dne 28. 1. 1927 se uvádí nouzová možnost přepravy dalších pěti stojících osob.

Vůz jezdil zřejmě již koncem roku 1926, uvedená zkouška byla značně formální: svědčí o tom skutečnost, že ji podstoupil v Römheldově ulici na úseku mezi km 0,170 – 0,420 v rovině a bez sněhu.

V roce 1946 získal evidenční číslo 14 (v parku služebních vozů druhé označení). Roku 1952 byl natřen v kombinaci červená – bílá. Pravděpodobně o několik let později byl opatřen i novými radlicemi a odporníky byly přemístěny na střechu. Nejpozději tehdy obdržel běžný jednolištový pantograf, jaký sloužil u ostatních motorových vozů. V roce 1966 byl přetřen na oranžovo a přečíslován na 121. O čtyři roky později získal nové číslo 101 a ztratil jednu radlici. Roku 1976 jej do svých sbírek převzalo TMB, které ho však místo záchrany zničilo. Zanikl tak v rámci ČR naprosto unikátní motorový tramvajový pluh na úzkém rozchodu.

typ „L–V“

Jediným původně osobním motorovým vozem, který při přechodu na služební prodělal zásadnější změnu vzhledu, byla trolejová věžka, zřízená z motoráku 15/I. Roku 1954 byl pantografový sběrač posunut k jednomu z čel, na zbylé části nástřešku byla zřízena izolovaná montážní plošina se skládacím zábradlím, přístupná žebříkem, vedeným přes jedny vstupní dveře. V interiéru byla sedadla částečně nahrazena prostory pro náradí a materiál.

Roku 1962 se věžka vynětím elektrické výzbroje změnila na vlečnou. O 15 let později byla přeznačena číslem 126, brzy na to byla vytažena mimo koleje za vozovnu, kde chátrala několik dalších let. Zanikla v první polovině 80. let 20. století.

typ „Ú–D“

Roku 1969 byl z Ústí n. L. převzat vůz tamního čísla 88 (původně 78, do roku 1965 osobní motorový vůz), který byl již ve svém původním působišti přestavěn na kolejový brus. Přestavba spočívala v demontáži většiny zařízení oddílu a jeho náhradě hydraulickým zařízením na přitlačování brusných kamenů, umístěných mezi nápravami vozů. Vůz dostal oranžovým zevní nátěr s černo – žlutými šikmými pruhy v rozích skříňe a na spodní části bočnic. V Liberci byl označen číslem 122 (druhé obsazení), roku 1973 byl přečíslován na 107. Od poloviny 70. let bylo jeho využití spíše sporadické, často místo broušení odstraňoval spadané listy na trati do Lidových sadů. Od roku 1987 je postupně rekon-

struován pod číslem 88 (v roce 2001 byl v souvislosti s udělením průkazu způsobilosti přečíslován na 78) do provozní podoby z období po II. světové válce jako historický vůz dopravního podniku.

typ „L-6MTS“

Od počátku 70. let přecházely do služebního parku některé vozy 6MT. Z nich zaslouží podrobnější zmínku vozy 100 (poslední číslo v osobní dopravě 53) a 104 (poslední číslo v osobní dopravě 56). První z nich měl sloužit pro příležitostné jízdy mateřských škol, obdržel proto modro – bílý nátěr, druhý tahal rotační odmetač sněhu. Obdržel proto odporníky a vypínače pro jeho ovládání a oranžový nátěr s černo – žlutými pruhy na rozích čel. Oba vozy zanikly v polovině 80. let, když od roku 1982 stály mimo koleje v zadní části vozovny.

typ „L-TS“

Všechny služební vozy vzniklé z typů T II a T 3 byly pouze minimálně upravovány (nejvýše demontáž části sedadel, úprava nátěru), část z nich byla vyřazena prakticky beze změn (především služební vozy, získané z první dávky „té-trojek“ z roku 1965).

Nejrozsáhlejší změnu prodělal vůz 10 (T II s čelem T 3: viz kapitola „**Motorové vozy osobní dopravy**“, který byl 1. 1. 1979 přeřazen pro provozní neschopnost služebních 6MT a svou neoblíbenost u provozního personálu (odlišné rozmístění ovládacích prvků a netěsná montáž čela s nedostatečným topením stanoviště). Demontovány byly sedačky v první polovině vozu a před prostředními dveřmi byla vybudována přepážka. Vůz obdržel oranžový nátěr se žlutými plentami a oranžovo-černými výstražnými pruhy. Na střechu byl instalován majáček. Krátce po těchto úpravách vůz obdržel číslo 103.

Roku 2004 se park služebních motorových vozů rozšířil o dva pozoruhodné přírůstky. Z Gery (SRN, Svobodný stát Durynsko) byl převezen tamní kolejový brus (původně osobní vůz T 4D z Drážďan), který bude sloužit střídavě na obou rozchodech, a především první tramvaj typu KT 4D v majetku českého dopravce, která se bude pravděpodobně využívat pro objednané jízdy.

Přípojné služební a nákladní vozy

typ „l-p“

Prvním doloženým služebním vlečným vozem byl sněžný pluh z roku 1897. V provozu byl do roku 1921, kdy sjel ze svahu pod zatačkou před Lidovými sady. Na jaře byl koňmi vytažen, odvečen do vozovny a následně zrušen. Ve výroční zprávě za rok 1901 jsou uváděny dva pluhy (druhým mohla být myšlena odnímatelná radlice na motorový vůz).

Na jednoduchém pojezdu krátkého rozvoru byla postavena dřevěná skříň s jednokřídlými posuvnými dveřmi na bocích a okny na čelech. Zakryta byla oblou střechou. Skříň sloužila pro obsluhu pluhu a umístění zátěže. Přístup usnadňovaly lávky podél celého pojezdu.

Na obou koncích pluhu byly umístěny šípové radlice, s tažným (popř. tlačným) motorákem se propojoval tyčí. Elektrina pro osvětlení vozu byla původně přiváděna vlastním tyčovým sběračem, od roku 1914 propojovacím kabelem.

typ „l-k“

Roku 1901 byl patrně ve vlastních dílnách postaven kropící vůz. Na volnoosém pojezdu spočíval rám, který na obou koncích vytvářel brzdářské plošiny. Mezi nimi ležel válcový kotel na vodu o průměru 1 200 mm, plněný shora. Kropení zajišťoval trubkový rozvod vlastní hmotností vody. Po skončení I. světové války byly kotel a kropící zařízení demontovány a vůz se dosazením plechových bočnic změnil na přepravník písku. Roku 1941 byl znovu přestavěn na solící (korba byla nahrazena dřevěnou uzavřenou nástavbou). Zanikl roku 1960.

typ „l-v“

Pravděpodobně od zahájení provozu byla v majetku podniku vlečná trolejová věžka. Měla jednoduchý pojezd (ocelový rám s přímo zavěšenými nápravami) a dřevěnou nástavbu. Zanikla roku 1934, kdy ji nahradil přestavěný autobus 3 s výsuvnou plošinou

sněžné pluhy

Pravděpodobně roku 1922 byl do Liberce převeden jeden z jabloneckých přípojných sněžných pluhů (viz díl **Jablonec nad Nisou**). V letech 1965–69 převzal DP Liberec z likvidujícího jabloneckého provozu zbylá tři vozidla téhož typu. Po přečíslování byly postupně vyřazovány. Roku 1996 byl poslední z nich nahrazen novým předvěsným šípovým pluhem bez označení, zřízeným na podvozku vozu řady T.

V letech 1966–82 sloužil pro odklizení sněhu i rotační odmetač („čert“) vyrobený v DP Ostrava. Sestával ze dvou podvozků, mezi kterými bylo umístěno vlastní odmetací zařízení (nekonečný pás s kovovými štetinami, poháněný starým tramvajovým motorem). Regulace otáček se prováděla samostatným kontrolérem tažného (či tlačného) motorového vozu.

typ „j-br“

Pro broušení kolejnic byl v letech 1921–24 zapůjčován jablonecký vlečný brus. Roku 1965 se stal majetkem DP Liberec, v provozu byl zřejmě do roku 1969 (získání motorového brusu z Ústí nad Labem).

typ „l-n“

Jediný doložený nákladní vlečný vůz vznikl přímo pro Liberec na přelomu let 1944–45 (v provozu doložen 22. 1. 1945). Na pojezdu původního motorového vozu 11/I byla zřízena korba s vysokými postranicemi (se střední sklopnou částí). V lednu 1945 zahájená stavba obdobného vozu už nebyla vzhledem ke konci války dokončena.

Vůz sloužící pro vnitropodnikovou přepravu byl opatřen číslem 101. V provozu byl do svého vyřazení počátkem 50. let.

typ „l-sv“

Pro sváření kolejnic byl snad roku 1953 zřízen dvounápravový vozík s motorgenerátorovým agregátem, který bylo možno napájet z troleje napětím 600 V. Vyřazen byl po roce 1960.

typ „j-n“

Do tohoto typu byly zahrnuty oba původně nákladní skříňové vozy, získané z Jablonce. Vůz původního čísla 105 (od roku 1975 označený 125) slouží dosud (2007) jako vlečná věžka, vůz čísla 161 se využíval jako služební pro vrchní stavbu (zřejmě do roku 1973).

typ „l-s“

Pro rekonstrukci jablonecké trati byly roku 1973 zřízeny dva služební vlečné vozy: na pojezdu zrušeného osobního vleků 48/II („Donbas“) vznikl plošinový vůz s nízkými postranicemi.

Pro rozvíjení troleje z přepravního bubnu byly na podvozek bývalého motorového vozu 2/III (typ **6 MT**) navařeny dva páry stojek, zavětrovaných šikmými vzpěrami směrem ke koncům vozu, do jejichž horních vidlic bylo možno po jednom bubnu osadit. Roku 1977 měly být oba vozy označeny čísly 128 a 129.

Vozový park tramvají
Motorové vozy osobní dopravy I

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zarazení	výřazení (změny)	
1	1	L-A1	1	I	1897	1897	1920	na V 53/I
2	2	L-A1	2	I	1897	1897	1921	na V 59/I
3	3	L-A1	3	I	1897	1897	1920	na V 54/I
4	4	L-A1	4	I	1897	1897	1920	na V 55/I
5	5	L-A1	5	I	1897	1897	1921	na V 58/I
6	6	L-A1	6	I	1897	1897	1921	na V 56/I
7	7	L-A1	7	I	1897	1897	1915	na V 52/I
8	8	L-A1	8	I	1897	1897	1921	na V 57/I
9	9	L-A2	9	I	1898	1899	1913	na V 51/I
11	10	L-A1	10	I	1899	1899	1928	na V 51/II
12	11	L-A1	11	I	1899	1899	1924	na SM bez označení
13	12	L-A1	12	I	1899	1899	1930	na V 61/I
14	13	L-A1	13	I	1899	1899	1930	na V 60/I
22	14	L-A3	14	I	1901	1901	1938	na SM 14/I
23	15	L-B1	15	I	1904	1904	1954	na SM 15/I
24	16	L-B1	16	I	1904	1904	1960	1957?-60 v Jablonci
25	17	L-B2	17	I	1904	1904	1946	na SM 17/I
26	18	L-B2	18	I	1907	1907	1957	na SM 31/I, v letech 1921 – 1931 krátkodobě používán jako sněžný pluh
27	19	L-B2	19	I	1907	1907	1960	
28	20	L-B2	20	I	1907	1907	1945	na SM 20/I
29	21	L-B3	9	II	1912	1912	1938	na M 26/II
			26	II	1912	1938	1960	z M 9/II, 1957?-60 v Jablonci
30	22	L-B3	21	I	1912	1912	1953	na SM 21/I
31	23	L-B3	22	I	1912	1912	1951	
32	24	L-B3	23	I	1912	1912	1957	
33	25	L-B3	24	I	1912	1912	1960	
34	26	L-B3	25	I	1912	1912	1952	
35	27	L-B3	26	I	1912	1912	1938	pojezd a elektrická výzbroj na M 9/III
36	28	L-B3	27	I	1912	1913	1954	na SM 27/I
37	29	L-B3	28	I	1912	1912	1960	
38	30	L-B3	29	I	1912	1912	1960	
39	31	L-B3	30	I	1914	1914	1957	na SM 30/I
40	32	L-B3	31	I	1914	1914	1957	
41	33	L-C	1	II	1921	1921	1961	na SM 26/I
42	34	L-C	2	II	1921	1921	1962	
43	35	L-C	3	II	1921	1921	1961	na SM 29/I
44	36	L-C	4	II	1921	1921	1961	
45	37	L-C	5	II	1921	1921	1966	1952 po nehodě zásadně rekonstruována skříně po vzoru L-D3
46	38	L-C	6	II	1921	1921	1962	na SM 6/I
47	39	L-C	7	II	1921	1921	1960	
48	40	L-C	8	II	1921	1921	1960	
49	41	L-C	10	II	1921	1921	1960	
50	42	L-C	11	II	1921	1921	1960	
52	43	L-D1	32	I	1928	1928	1965	1957 rekonstrukce skříně po vzoru L-D3
53	44	L-D1	33	I	1928	1928	1966	21. 10. 1945-1. 4. 1948 mimo provoz (novostavba po nehodě)
54	45	L-D1	34	I	1929	1929	1966	na M 45/II
			45	II	1929	1966	1966	z M 34/I, na SM 45/I

Motorové vozy osobní dopravy II

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
55	46	L-D2	12	II	1930	1930	1960	na M 30/II
			30	II	1930	1960	1966	z M 12/II, na M 44/II
			44	II	1930	1966	1966	z M 30/II, na SM 44/I
56	47	L-D2	13	II	1930	1930	1961	1957 rekonstrukce skříně po vzoru L-D3, na M 31/II
			31	II	1930	1961	1965	z M 13/II
57	48	L-D2	35	I	1930	1930	1965	
58	49	L-D2	36	I	1930	1930	1966	1958 rekonstrukce skříně po vzoru L-D3, na SM 123/II
59	50	L-C	9	III	1938	1938	1960	pojezd a elektrická výzbroj z M 26/I, 1957-60 v Jablonci
60	51	L-D3	37	I	1940	1940	1966	
61	52	L-D3	38	I	1940	1940	1966	
62	53	L-D3	39	I	1940	1940	1968	1953 nová skříň s kabinami řidiče a výzbroj 6 MT
63	54	L-D3	40	I	1940	1940	1966	
67	55	6 MT	41	I	1953	1953	1963	
68	56	6 MT	42	I	1953	1953	1966	na M 2/III
			2	III	1953	1966	1973	z M 42/I
69	57	6 MT	43	I	1953	1953	1966	na M 3/III
			3	III	1953	1966	1973	z M 43/I, na SM 123/II
70	58	6 MT	44	I	1953	1953	1966	na M 4/III
			4	III	1953	1966	1973	z M 44/I
71	59	6 MT	45	I	1953	1953	1966	na M 5/III
			5	III	1953	1966	1972	z M 45/I
72	60	6 MT	46	I	1953	1953	1966	na M 6/III
			6	III	1953	1966	1971	
73	61	6 MT	117	I	1953	1957	1960	z Jablonce M 117/I (1953-57), na M 47/I
			47	I	1953	1960	1966	z M 117/I, na M 7/III
			7	III	1953	1966	1971	z M 47/I, na SM 128/I
74	62	6 MT	118	I	1953	1957	1960	z Jablonce M 118/I (1953-57), na M 48/I
			48	I	1953	1960	1966	z M 118/I, na M 8/III
			8	III	1953	1966	1970	z M 48/I, na M 58/I
			58	I	1953	1970	1973	z M 8/III
75	63	6 MT	119	I	1953	1957	1960	z Jablonce M 119/I (1953-57), na M 49/I
			49	I	1953	1960	1966	z M 119/I, na M 9/IV
			9	IV	1953	1966	1970	z M 49/I, na M 59/I
			59	I	1953	1970	1970	z M 9/IV
76	64	6 MT	120	I	1953	1957	1968	z Jablonce M 120/I (1953-57), na M 38/II
			38	II	1953	1968	1972	z M 120/I
78	65	TII	10	III	1959	1960	1978	na SM 10/I
79	66	TII	11	III	1959	1960	1983	na M 29/III
			29	III	1959	1983	1986	z M 11/III, na M 18/III
			18	III	1959	1986	1988	z M 29/III
80	67	TII	12	III	1959	1960	1976	na M 27/III
			27	III	1959	1976	1986	na SM 106/II
81	68	TII	13	III	1960	1960	1983	na M 33/III
			33	III	1960	1983	1986	z M 13/III
82	69	TII	14	II	1960	1960	1986	na SM 104/IV
83	70	TII	15	II	1960	1960	1986	
84	71	TII	16	II	1960	1960	1983	na M 34/III
			34	III	1960	1983	1989	z M 16/II
85	72	TII	17	II	1960	1960	1986	na M 15/III
			15	III	1960	1986	1988	z M 17/II

Motorové vozy osobní dopravy III

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
87	73	TII	18	II	1961	1961	1986	
88	74	TII	19	II	1961	1961	1988	na SM 19/I
89	75	TII	20	II	1961	1961	1983	na M 31/IV
			31	IV	1961	1983	1988	z M 20/II
90	76	TII	21	II	1961	1961	1988	
91	77	TII	22	II	1961	1961	1986	
92	78	TII	23	II	1961	1961	1988	
93	79	6 MT	41	II	1952	1964	1965	z Mostu M 36/II (1952–61), SM 36/I (1961–62), Jablonce bez označení (1962–64), do Ústí M 130/I (1965–68), SM 130/I (1968–70)
94	80	6 MT	50	I	1953	1964	1966	z Teplic M 54/I (1953–59), Mostu M 42/I (1959–61), Jablonce M 121/II (1961–64), na M 1/III
			1	III	1953	1966	1971	z M 50/I
95	81	TII	24	II	1961	1965	1988	z Ústí M 161/I (1961–65)
96	82	TII	25	II	1961	1965	1988	z Ústí M 155/I (1961–65)
97	83	TII	26	III	1961	1965	1988	z Ústí M 158/I (1961–65)
98	84	TII	27	II	1961	1965	1976	z Ústí M 159/I (1961–65), na M 12/IV (omylem při GO v Brně)
			12	IV	1961	1976	1983	z M 27/II
99	85	TII	28	II	1961	1965	1983	z Ústí M 167/I (1961–65)
100	86	T 3	29	II	1965	1965	1982	
101	87	T 3	30	III	1965	1965	1983	na SM 30/I
102	88	T 3	31	III	1965	1965	1983	na M 20/III
			20	III	1965	1983	1983	z M 31/III, na SM 105/II
103	89	T 3	32	II	1965	1965	1983	na SM bez označení
104	90	T 3	33	II	1965	1965	1983	
105	91	T 3	34	II	1965	1965	1983	
110	92	6 MT	51	I	1953	1970	1972	z Jablonce M 112/I (1953–70)
111	93	6 MT	52	I	1953	1970	1974	z Jablonce M 113/I (1953–70)
112	94	6 MT	53	I	1953	1970	1970	z Jablonce M 114/I (1953–70), vůz vyřazen s původním číslem
113	95	6 MT	54	I	1953	1970	1971	z Jablonce M 115/I (1953–70)
114	96	6 MT	55	I	1953	1970	1970	z Jablonce M 116/I (1953–70), vůz vyřazen s původním číslem
115	97	6 MT	56	I	1952	1970	1970	z Mostu M 31/II (1952–61), Jablonce M 122/II (1961–70)
116	98	6 MT	57	I	1952	1970	1970	z Mostu M 33/II (1952–61), Jablonce M 124/II (1961–70)
117	99	6 MT	53	II	1952	1970	1973	z Mostu M 38/I (1952–61), Jablonce M 125/II (1961–65), Ústí M 125/I (1965–70), na SM 100/I
118	100	6 MT	56	II	1953	1970	1973	z Ústí M 115/I (1953–70), na SM 104/I
119	101	6 MT	57	II	1952	1970	1973	z Mostu M 34/II (1952–61), Jablonce M 117/II (1961–65), Ústí M 123/I (1965–70), na SM 103/I
120	102	6 MT	59	II	1953	1970	1973	z Teplic M 55/I (1953–59), Mostu M 43/I (1959–61), Jablonce M 118/II (1961–64), Ústí M 128/I (1965–70), na SM 101/I
121	103	TII	8	IV	1961	1970	1988	z Ústí M 164/I (1961–70), na SM 104/IV
122	104	TII	9	V	1961	1970	1986	z Ústí M 168/I (1961–70)
126	105	TII	6	IV	1961	1971	1986	z Ústí M 154/I (1961–70), na SM 105/III
127	106	TII	7	IV	1961	1971	1983	z Ústí M 162/I (1961–70), na SM 104/II
			32	III	1961	1984	1988	z SM 104/II, na SM 32/I
128	107	T 3	35	II	1973	1973	1997	
129	108	T 3	36	II	1973	1973	1993	
130	109	T 3	37	II	1973	1973	2005	
131	110	T 3	38	III	1973	1973		1998 – 2001 na rozchodu 1 435 mm, T3m

Motorové vozy osobní dopravy IV

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
132	111	T 3	39	II	1973	1973	1997	
133	112	T 3	40	II	1973	1973	1996	na SM 133/I
134	113	T 3	41	III	1973	1973	1997	
135	114	T 3	42	II	1973	1973	1997	
136	115	T 3	43	II	1973	1973		1998 – 2001 na rozchodu 1 435 mm, T3m
137	116	T 3	44	III	1973	1973		na SM 132/I (1997–98), SM 213/I (1998–99), zpět do osobní dopravy
138	117	T 3	45	III	1973	1973	1999	na SM 214/I (1999-2000)
139	118	T 3	46	II	1973	1973	2001	na SM 213/II
140	119	T 3	47	II	1973	1973	2005	
141	120	T 3	48	II	1973	1973	1993	
143	121	T 3	49	II	1983	1983		modernisace 1997, 1998–2001 na rozchod 1 435 mm, modernisace 2005–2006 T3m
144	122	T 3	50	II	1983	1983	2003	modernisace 1995–96 T3M, na rozchod 1 435 mm
145	123	T 3	51	II	1983	1983	2004	modernisace 1995–96 T3M, na rozchod 1 435 mm
146	124	T 3	52	II	1983	1983		modernisace 1997 T3m, 1998 na rozchod 1 435 mm, zpět na rozchod 1 000 mm
147	125	T 3	53	III	1983	1983	2003	modernisace 1996 T3M, na rozchod 1 435 mm
148	126	T 3	54	II	1983	1983	2005	modernisace 1994 T3G, od 2002 mimo provoz
149	127	T 3	55	II	1983	1983		modernisace 1997, 1998–2000 na rozchod 1 435 mm, modernisace 2004–2005 T3m
150	128	T 3	56	III	1983	1983	2004	modernisace 1995–96 a 2003–04 T3M, na rozchod 1 435 mm
151	129	T 3	57	III	1983	1983		modernisace 1997, 1998 na rozchod 1 435 mm, zpět na rozchod 1 000 mm, od 2005 modernisace T3m
152	130	T 3	58	II	1983	1983		modernisace 1997 T3m, 1998–2000 na rozchod 1 435 mm, modernisace 2004 T3m
153	131	T 3	59	III	1986	1986	2002	modernisace 1996 T3M, na rozchod 1 435 mm
154	132	T 3	60	I	1986	1986	2002	modernisace 1996 T3M, na rozchod 1 435 mm
155	133	T 3	61	I	1986	1986		modernisace 1997 T3m, 1998–2004 na rozchod 1 435 mm
156	134	T 3	62	I	1986	1986		modernisace 1997, 1998–2004 na rozchod 1 435 mm, modernisace 2004 T3m
157	135	T 3	63	I	1986	1986	2003	modernisace 1996 a 2002 T3M, na rozchod 1 435 mm
158	136	T 3	64	I	1986	1986	2003	modernisace 1996 a 2002 T3M, na rozchod 1 435 mm
159	137	T 3	65	I	1986	1986	1998	modernisace 1997 T3m, na rozchod 1 435 mm
160	138	T 3	66	I	1986	1986	1998	modernisace 1997 T3m, na rozchod 1 435 mm
161	139	T 3	67	I	1986	1986	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
162	140	T 3	68	I	1986	1986	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
163	141	T 3	69	I	1986	1986		modernisace 1998 T3m, 1998–2001 na rozchod 1 435 mm
164	142	T 3	70	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
165	143	T 3	71	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
166	144	T 3	72	I	1988	1988		modernisace 1999 T3m, 1998–2001 na rozchod 1 435 mm
167	145	T 3	73	I	1988	1988		modernisace 1999 T3m, 1998–2001 na rozchod 1 435 mm
168	146	T 3	74	I	1988	1988		modernisace 1999 T3m, 1998–2003 na rozchod 1 435 mm
169	147	T 3	75	I	1988	1988		modernisace 1999 T3m, 1998–2003 na rozchod 1 435 mm
170	148	T 3	76	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
171	149	T 3	77	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
172	150	T 3	78	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
173	151	T 3	79	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
174	152	T 3	80	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
175	153	T 3	81	I	1988	1988	1998	modernisace 1998 T3M, na rozchod 1 435 mm
176	154	T 3	36	III	1966	1993	2000	z Prahy M 6521/I (1966–93)
177	155	T 3	48	III	1966	1993	1999	z Prahy M 6582/I (1966–93), na SM 213

Motorové vozy osobní dopravy V

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	výroby	rok		poznámky
						zařazení	výřazení (změny)	
178	156	T2R	21	III	1959	1995	1999	z Ústí M 152/I (1959–70), Ostravy M 594/I (1970–95), na rozchod 1 435 mm
179	157	T2R	22	III	1959	1995		z Ostravy M 611/I (1959–95), 2005 na rozchod 1 435 mm, 2006 zpět na 1 000 mm, od 27. 8. 2006 odstaven
180	158	T2R	23	III	1959	1995		z Ostravy M 612/I (1959–95), 2005 na rozchod 1 435 mm, 2006 zpět na 1 000 mm, od 27. 8. 2006 odstaven
181	159	T2R	20	IV	1962	1996	1998	z Ostravy M 600/I (1962–96), na rozchod 1 435 mm
182	160	T2R	24	III	1961	1996	2004	z Ostravy M 636/I (1961–96)
184	162	T2R	25	III	1961	1996	2004	z Ústí M 153/I (1961–70), Ostravy M 598/I (1970–96)
185	163	T2R	26	IV	1959	1996		z Ostravy M 613/I (1959–96), 2001–2006 mimo provoz (rekonstrukce)
186	164	T2R	27	IV	1962	1996		z Ostravy M 694/I (1962–96) , 2001–2006 mimo provoz (rekonstrukce)
187	165	T 3	82	I	1963	1997	2001	z Prahy M 6238/I (1963–97), na rozchod 1 435 mm
188	166	T 3	83	I	1963	1997	2001	z Prahy M 6241/I (1963–97), na rozchod 1 435 mm
189	167	T 3	45	IV	1976	1997	2004	z Mostu M 221/III (1976–97), na rozchod 1 435 mm
191	168	T 3	48	IV	1976	1999	2004	z Mostu M 226/II (1976–99) , na rozchod 1 435 mm
192	169	T 3	42	III	1976	1999		z Mostu M 258/II (1976–99), 2003–2004 na rozchod 1 435 mm
193	170	T 3m	31	IV	1966	2002	2006	z Ostravy M 725/I (1966–2002), modernisace 2002, na rozchod 1 435 mm
194	171	T 3m	32	IV	1966	2002	2006	z Ostravy M 733/I (1966–2002), modernisace 2002, na rozchod 1 435 mm
197	172	T 3m	36	IV	1966	2002		z Ostravy M 722/I (1966–2002), modernisace 2002 T3m
198	173	T 3	35	III	2004			z Mostu M 256/II (1976–98), 1998–2004 rozchod 1 435 mm
199	174	T3R.	39	III	2004	2004		
200	175	PV	40	III	2004	2004		
201	176		20	V	2005	2005		podvozky z M 20/IV a M 21/III, skříně VarCB3 z KOS Krnov, kompletace DP
202	177		21	IV	2005	2005		Ostrava
203	178	T3R.	22	IV	2006	2006		
204	179	PLF	23	IV	2006	2006		

Přehled uvádí jen motorové vozy, které byly či jsou provozovány na rozchodu 1 000 mm. Stav k 15. 3. 2007.

Vlečné vozy osobní dopravy I

poř. č. skříňe	poř. č. V	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
10	1	l-a	10	I	1898	1899	1899	na V 30/I
			30	I	1898	1899	1928	z V 10/I, na V 40/I
			40	I	1898	1928	1934	z V 30/I
15	2	l-a	31	I	1899	1899	1928	na V 41/I
			41	I	1899	1928	1934	z V 31/I
16	3	l-a	32	I	1899	1899	1928	na V 42/I
			42	I	1899	1928	1934	z V 32/I
17	4	l-b	33	I	1899	1899	1928	
18	5	l-b	34	I	1900	1900	1928	
19	6	l-b	35	I	1900	1900	1928	
20	7	l-b	36	I	1900	1900	1928	
21	8	l-a	37	I	1900	1900	1928	na V 43/I
			43	I	1900	1928	1934	
9	9	l-c	51	I	1913	1913	1927	z M 9/I
7	10	l-c	52	I	1915	1915	1955	
1	11	l-c	53	I	1920	1920	1963	z M 1/I, na V 2/I
			2	I	1920	1963	1966	z V 53/I, na V 46/I
			46	I	1920	1966	1966	z V 2/I
3	12	l-c	54	I	1920	1920	1961	z M 3/I
4	13	l-c	55	I	1920	1920	1961	z M 4/I
6	14	l-c	56	I	1920	1920	1963	z M 6/I, na V 3/I
			3	I	1920	1963	1966	z V 56/I, na V 47/I
			47	I	1920	1966	1967	z V 3/I
8	15	l-c	57	I	1921	1921	1962	z M 8/I
5	16	l-c	58	I	1921	1921	1955	z M 5/I
2	17	l-c	59	I	1921	1921	1963	z M 2/I
			4	I	1921	1963	1966	z V 59/I, na V 48/I
			48	I	1921	1966	1966	z V 4/I
15	19	l-c	60	I	1930	1930	1963	z M 13/I, na V 6/I
			6	I	1930	1963	1966	z V 60/I, na V 49/I
			49	I	1930	1966	1967	z V 6/I
14	20	l-c	61	I	1930	1930	1961	z M 12/I
64	21	j-a	62	I	1900	1951	1953	z Jablonce V 33/I (1900–51)
65	22	j-b	63	I	1900	1951	1955	z Jablonce V 36/I (1900–51), do Jablonce V 180/I (1955–56)
66	23	j-a	64	I	1900	1951	1956	z Jablonce V 31/I (1900–51), do Jablonce V 182/I (1956–61)
77	24	j-c	42	II	1929	1957	1959	z Jablonce V 42/I (1932–57), do Jablonce V 42/I (1959–62), V 190/II (1962–70), viz dále V 46/II
86	25	j-d	190	I	1953	1960	1964	z Jablonce V 190/I, na V 7/I
			7	I	1953	1964	1966	z V 190/I, na V 50/I
			50	I	1953	1966	1971	z V 7/I
106	26	j-c	47	II	1932	1967	1975	z Jablonce V 44/I (1932–57), V 188/I (1957–67), na SV 127/I
107	27	j-d	48	II	1952	1967	1973	z Bratislavy V 123/I (1952–67), na SV 128/I
108	28	j-d	49	II	1952	1967	1973	z Bratislavy V 124/I (1952–67)
77	24	j-c	43	II	1929	1970	1973	z Jablonce V 41/I (1932–57), V 185/I (1957–70)
123	29	j-c	44	I	1932	1970	1973	z Jablonce V 43/I (1932–55), V 187/I (1955–70)
124	30	j-d	45	I	1953	1970	1973	z Jablonce V 189/I (1953–70)
125	31	j-c	46	II	1929	1970	1973	z Jablonce V 190/II (viz výše V 42/II)

Služební motorové vozy I

poř. č. skříně	poř. č. SM	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
12	1	L-A1	(11)		1899	1924	1938	kolejový brus, z M 11/I (jako služební neoznačen číslem)
51	2	L-P	- 14 121 101	II I I	1926 1926 1926 1926	1927 1946 1966 1970 1976	1946 1966 1970 1976	sněžný pluh („Krasin“), na SM 14/II z SM bez označení, na SM 121/I z SM 14/II, na SM 101/I z SM 121/I, po vyřazení předán do TM Brno, tam zničen
22	3	L-A3	14	I	1901	1938	1946	sněžový pluh, 1939 kolejový brus, z M 14/I
28	4	L-B2	20	I	1907	1945	1954	přeprava konví s mlékem, po 1945 dílenský pracovní vůz, z M 20/I
25	5	L-B1	17	I	1904	1946	1954	kolejový brus, z M 17/I
30	6	L-B3	21	I	1912	1953	1954	pracovní vůz vrchní stavby, z M 21/I
23	7	L-B1	15	I	1904	1954	1962	kolejový brus, 1955 motorová věžka, z M 15/I, na SV 15/I
36	8	L-B3	27	I	1912	1954	1958	pracovní vůz, z M 27/I
39	9	L-B3	30	I	1914	1958	1959	od 1. 1. 1958 účetně veden jako SM jablonecké provozovny, skutečně předání do Jablonce v polovině roku 1959
26	10	L-B2	31	I	1907	1957	1960	pracovní vůz, z M 18/I
41	11	L-C	26 123	I I	1921 1921	1961 1963	1963 1966	pracovní vůz, z M 1/II, na SM 123/I z SM 26/I
43	12	L-C	29	I	1921	1961	1964	pracovní vůz, z M 3/II
46	13	L-C	6	I	1921	1962	1966	pracovní vůz, z M 6/II
54	14	L-D1	45	I	1929	1966	1970	sněžový pluh, z M 45/II
55	15	L-D1	44	I	1930	1966	1973	kolejový brus, tahač odmetače sněhu, z M 44/II
58	16	L-D2	123	II	1930	1966	1968	pracovní vůz, z M 36/I
109	17	Ú-D	122 107 88 78	II I I I	1929 1929 1929 1929	1969 1973 1987 2001	1973 1987 2001	z Ústí SM 88/I, na SM 107/I z SM 122/II, na SM 88/I z SM 107/I, na historický vůz DPmL 78 z SM 88/I, historický vůz DPmL
73	18	6 MT	128 106	I I	1953 1953	1971 1973	1973 1979	služební vůz, z M 7/III, na SM 106/I z SM 128/I, po vyřazení předán do TM Brno, 2000 do Liberce, v opravě
69	19	6 MT	123 105	III I	1953 1953	1973 1976 1978	1976 1978	služební vůz, z M 3/III, na SM 105/I z SM 123/III
117	20	6 MT	100	I	1952	1973	1982	reklamní vůz, z M 53/II
118	21	6 MT	104	I	1953	1973	1982	služební vůz, tahač odmetače sněhu, z M 56/II
119	22	6 MT	103	I	1952	1973	1978	služební vůz, z M 57/II
120	23	6 MT	101	II	1953	1973	1980	pracovní vůz, z M 59/II
142	24	6 MT	67	I	1953	1978	1979	z Bratislavy SM 67/I, pracovní vůz, nepoužíván
78	25	TII	10 103	I II	1959 1959	1978 1979	1979 1985	pracovní vůz, z M 10/III, na SM 103/II z SM 10/I
102	26	T3	105	II	1965	1983	1987	z M 20/III
103	27	T3	- 104	III III	1965 1965	1983 1984	1984 1987	z M 32/II, na SM 104/III z SM bez označení
127	28	TII	104	II	1961	1983	1984	z M 7/IV, na M 32/III
80	29	TII	106	II	1959	1986	1987	z M 27/III
82	30	TII	104	IV	1960	1986	1987	z M 14/II
126	31	TII	105	III	1961	1986	1987	z M 6/IV
88	32	TII	19 105 135	I IV I	1961 1961 1961	1988 1988 1993	1988 1993 1996	z M 19/II z SM 19/I, na SM 135/I z SM 105/III
121	33	TII	104 134	V I	1961 1961	1988 1993	1993 1996	z M 8/IV, na SM 134/I z SM 104/IV

Služební motorové vozy II

poř. č. skříně	poř. č. SM	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
127	34	TII	32	I	1961	1988	1998	z Ústí M 162/I (1961–70), Liberec M 7/IV (1970–83), SM 104/II (1983–84), M 32/III (1984–88)
133	35	T3	133	I	1973	1996	1999	z M 40/II (1973–96)
137	36	T3	132	I	1973	1997	1998	z M 44/III, na SM 213/I
190	37	T2R	213	I	1973	1998	1999	z SM 213/I, na M 44/III
			640	I		1998	2005	z Ostravy M 640/I (195–98), na SM 213/IV, odstaven ve vozovně
			213	IV		2005		z SM 640/I, určen pro tlačení sněžného pluhu, provozní nasazení výjimečné
138	38	T3	214	I	1973	1999	2000	z M 45/III
177	39	T3	213	II	1966	1999	2001	z M 48/III
139	40	T 3	213	III	1973	2001	2005	z M 46/II
195	41	T 4D	214	II	1977	2004		z Dresden M 222 715 (1977–90), Gera SM 104/I (1990–2004), brus
196	42	KT 4D	105	IV	1982	2004		z Gera M 311/I (1982–88), SM 105/I (1988–2004)

Přehled uvádí jen motorové vozy, které byly či jsou provozovány na rozchodu 1 000 mm. Stav k 15. 3. 2007.

Služební a nákladní vlečné vozy

určení	ev. číslo		pořadí	rok			poznámky
				výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
sněžný pluh	bez označení			1897	1897	1921	
vlečná věžka	bez označení			1897	1897	1934	vůz se silničními koly
kropící vůz	bez označení			1901	1901	1960	po 1918 vůz na přepravu písku, 1941 solící vůz
sněžný pluh	4?		I	1922	1922	1954?	snad původně jablonecký pluh 4 (označení nejisté)
nákladní vysokostěnný vůz	101		I	1945	1945	1950?	
vozik se svářecím agregátem	bez označení			1953?	1953?	1960–63	
vlečná věžka	15		I	1962	1962	1977	ze SM 15/I, na SV 126/I
	126		I	1962	1977	1983	ze SV 15/I
sněžný pluh	125		I	1900?	1965	1974?	z Jablonce SV 1/I (1900?–65)
odmetač sněhu	bez označení			1966	1966	1982	
sněžný pluh	2		I	1900?	1970	1977	z Jablonce SV 2/I (1900?–69), na SV 124/I
	124		I	1900?	1977	1984	ze SV 2/I
sněžný pluh	122		I	1900?	1970	1977	z Jablonce SV 3/I (1900?–69), na SV 123/I
	123		I	1900?	1977	1996	ze SV 122/I
vlečný brus	bez označení			1914?	1965	1969?	z Jablonce, SV bez ozn. (1914? – 65, typ "j-br")
vlečná věžka	105		I	1899	1970	1975	z Jablonce SV 105/I (1899–1970)
	125		II	1899	1975		ze SV 105/I
služební vůz vrch. stavby	161		I	1906–18	1970	1973?	z Jablonce SV 161/I (1906/18–1970)
vůz pro příležitostné jízdy	127		I	1932	1975	1979	z Jablonce V 44/I (1932–57), V 188/I (1957–67), Liberce V 47/II (1967–75), po vyřazení do TMB
nákladní vůz	bez označení			1973	1973	1977	na pojezdu V 48/II, na SV 128/I
	128		I	1973	1977		z SV bez označení, označení na voze neprovedeno
rozvinovací vůz	bez označení			1973	1973	1977	z podvozku M 2/III, na SV 129/I
	129		I	1973	1977		z SV bez označení, označení na voze neprovedeno?
sněžný pluh	bez označení			1996	1996		

Jediným libereckým přívěsným služebním vozem, jehož základní technické parametry jsou známy, je původně kropící vůz z roku 1901. Parametry vozů převzatých z Jablonce uvádí (jsou-li známy) díl **Jablonec nad Nisou**.

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	vlastní hmotnost (kg)	ložná hmotnost (kg)	druh brzdy
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška				
l-k	1901	–	Liberec	4 500	1 600	2 000	1 500	?	?	R

Technické parametry tramvajových vozidel

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce elektrické výstroje	motory		druh brzdy	původní sběrač proudu	poznámka
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			typ	výkon (kW)			
Motorové vozy osobní dopravy (pouze rozchod 1 000 mm)													
L-A1	1897–99	Graz	Graz	7 410	2 100	3 110	1 600	Schuckert	AB 55	2 × 8	E, R	tyčový	
L-A2	1899	Graz	Graz	7 320	2 100	3 110	1 700	Schuckert	AB 66	2 × 16,7	E, R, K	tyčový	
L-A3	1901	–	Graz	7 930	2 100	3 308	2 700	Schuckert	AB 66	2 × 16,7	E, R, K	tyčový	
L-B	1904–07	–	Graz	9 290	2 000	3 178	2 700	SSW	AB 82	2 × 25	E, R	tyčový	typ L-B1 a L-B2
	1912–14	–	Graz	9 290	2 000	3 178	2 700	SSW	D58Wg	2 × 33	E, R, K	lyrový	typ L-B3
L-C	1921	–	Studénka	9 290	2 070	3 225	2 700	BBC SSW	GTM 4 D58Wg	2 × 33 2 × 33	E, R E, R	lyrový lyrový	vozy 1/II – 6/II vozy 7/II, 8/II, 10/II, 11/II
L-D1	1928–29	–	Česká Lípa	9 300	2 000	3 225	2 800	Siemens	Dd 651	2 × 44	E, R, K	lyrový	
L-D2	1930	–	Česká Lípa	9 300	2 000	3 225	2 800	AEG	Uk 523a	2 × 48	E, R, K	lyrový	
L-D3	1940	–	Česká Lípa	9 540	2 080	3 385	2 850	Siemens	Wd 641	2 × 54	E, R, K	pantograf	
6 MT	1953	Česká Lípa	Česká Lípa	11 200	2 200	3 150	3 200	ZVIL, BEZ	GBM 430	2 × 60	E, R, K	pantograf	
T II	1959–61	Tatra Smíchov	Tatra Smíchov	15 200	2 500	3 050	6 400/1 900	ČKD	TM 22	4 × 40	E, So, K	pantograf	rozměry platí i pro typ T2R
T3	1965–87	Tatra Smíchov	Tatra Smíchov	15 104	2 500	3 034	6 400/1 900	ČKD	TE 22	4 × 40		pantograf	
T3R. PV	2004–05	Tatra Smíchov	KOS Krnov	15 104	2 500	3 034	6 400/1 900	Cegelec	TE 22	4 × 40	E, So, K	polopantograf	
T3R. PLF	2006	Tatra Smíchov	KOS Krnov	16 204	2 460	3 010	7 500/1 900	Cegelec	TE 22	4 × 40			
Motorové vozy služební (pouze rozchod 1 000 mm)													
L-P	1926	–	Liberec	10 300	2 000	3 300	2 700	Siemens, BBC	GTM 4	2 × 45	E, R	pantograf	sněhový pluh „Krasin“
U-D	1929	Ringhoffer	Ringhoffer	10 700	2 200	3 280	3 200	BBC	GTM 4	2 × 45	E, R	pantograf	brus, historický vůz

Vlečné vozy osobní dopravy

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámka
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			
l-a	1898–99	–	Graz	5 750	1 950		1 580	So, R	uzavřené vozy
l-b	1898?	–	Köln ?	4 800*	2 050	2 770	1 300	So, R	otevřené vozy, * délka střechy
l-c	1913–28	–	Graz	7 320 – 7 410	2 100	3 110	1 600 – 1 700	So, R	přestavěny z M typů L-A1, L-A2
j-d	1953	–	Bratislava					So, R	
j-a	1900	Graz	Graz	7 800	2 000	3 260	1 700	So, R	
j-b	1900	Graz	Graz	7 700	1 900	3 000	1 700	So, R	
j-c	1929–32	–	Ringhoffer					So, R	

Brzdy: E = elektrodynamická, R = ruční, k = kolejnicová elektromagnetická, So = solenoidová. Zlomek v kolonce rozvor = vzdálenost otočných čepů/rozvor jednotlivého podvozku (čtyřnápravové vozy). Základní technické parametry ostatních motorových služebních vozů odpovídají příslušnému typu osobních motorových vozů.

Linkové vedení

Původní linkové vedení se v zásadě přidržovalo stavebních tratí. Linky byly označeny pouze svými konečnými stanicemi. Číslování linek bylo zavedeno 13. 12. 1924. Dále uváděný vývoj se týká pouze linek, provozovaných vozidly rozchodu 1 000 mm.

linka Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí – Městský lesík – [Lidová zahrada]

- 25. 8. 1897 Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí (Benešovo) – Městský lesík (U jezírka), interval 7,5 minuty
- 11. 11. 1897 prodloužení: ... – Městský lesík – Lidová zahrada, interval beze změny
- 1. 5. – 30. 7. pokusný noční provoz v období 22.00 – 5.00 za dvojnásobné jízdné 1900
- 8. 7. 1904 zkrácení intervalu na 5 minut
- 10? 1904 prodloužení intervalu na 7,5 minuty
- 10. 1. 1905 zkrácení intervalu na 5 minut
- 17. 5. 1906 prodloužení intervalu na 7,5 minuty
- 15. 10. 1906 zkrácení intervalu na 5 minut
- 12. 12. 1924 zastaven provoz

linka [Růžodol I – Staroměstské náměstí] – Soukenné náměstí – Rochlice

- 14. 9. 1899 Soukenné náměstí – Rochlice, interval 9,5 minuty
- 1. 12. 1904 prodloužení: Růžodol I – Staroměstské náměstí – Soukenné náměstí – ..., interval 9,5 minuty
- 17. 5. 1906 prodloužení intervalu na 10 minut
- 1913? změna intervalu: Růžodol I – Soukenné náměstí 10 minut, Soukenné náměstí – Rochlice 5 minut
- 1. 7. 1914 dočasné zastavení provozu v úseku Růžodol I – Soukenné náměstí, v úseku Soukenné náměstí – Rochlice interval 10 minut
- 1915? obnova provozu v úseku Růžodol I – Soukenné náměstí v intervalu 20 minut
- 1919? v celé délce linky interval 10 minut
- 20. 10. 1924 v úseku Soukenné náměstí – Rochlice poprvé nasazeny vlečné vozy
- 12. 12. 1924 zastaven provoz

linka Staroměstské náměstí – Růžodol I

- 9. 11. 1904 Staroměstské náměstí – Růžodol I (most přes Nisu v Chrastavské), interval 13 minut
- 30. 11. 1904 zastaven provoz

linka Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí – Výstaviště

- 17. 5. 1906 Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí – Výstaviště, v úseku Staroměstské – Jablonecké (Šaldovo) náměstí obousměrný provoz ulicí (5. května), interval 7,5 minuty (5 – 6 souprav)
- 12. 10. 1906 zastaven provoz (ukončení výstavy)

linka Soukenné náměstí – Horní Hanychov

- 16. 10. 1912 Soukenné náměstí – Horní Hanychov, interval 12 minut
- 12. 12. 1924 zastaven provoz

linka 1

- 13. 12. 1924 Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí – Lidová zahrada
- 6. 9. 1933 prodloužení: Pekárny – Nádraží – ...
- 24. 11. 1934 zkrácení: Nádraží – ...
- 7. 2. 1936 interval 12 minut
- 1945 Nádraží – Benešovo náměstí – Lázně, provoz pouze podle potřeby (a možností)
- 9. 1. 1961 Pekárny – Nádraží – Gottwaldovo náměstí – Náměstí Bojovníků za mír – Lázně
- 1. 5. 1962? prodloužení: ... – Lázně – Lidové sady
- 3. 11. 1965 prodloužení: Vápenka – Pekárny – ...
- 30. 5. 1966 interval 9 minut, provoz výhradně vozy řady T
- 2. polovina provoz podle možností vozového parku a řidičů, koncem desetiletí spíše výjimečný 70. let
- 4. 8. 1980 oficiální zastavení provozu
- 1. 9. 1990 Vápenka – Nádraží – Soukenné náměstí – Lidové sady, provoz v sedlech pracovních dnů, v sobotu dopoledne, neděli odpoledne
- 5. 12. 1996 zkrácení: Viadukt – Nádraží – ..., provoz pouze v odpolední špičce

26. 8. 1998 zastaven provoz

1. 7. 2005 Viadukt – Nádraží – Fügnerova – Lidové sady, historická linka, v provozu o státních svátcích (od roku 2001 jako linka X)

linka 2

13. 12. 1924 Růžodol I – Staroměstské náměstí – Soukenné náměstí – Rochlice, interval 10 minut, pět vozů

22. 12. 1929 prodloužení: Růžodol I (Ostašovská silnice) – Růžodol I – ..., interval beze změny, šest vozů

1. 11. 1958 o nedělích a svátcích prodloužen interval z 10 na 15 minut

16. 11. 1958 v úseku Náchodská – Gottwaldovo náměstí převedena do Švédské a Jánské ulice, společná zastávka s linkami 1, 3 a 4

29. 2. 1960 po 20. hodině zkušební autobusový provoz

31. 10. 1960 zastaven provoz (plná náhrada autobusu)

1. 9. 1990 Dolní Hanychov – Vápenka – Nádraží – Soukenné náměstí – Lidové sady, provoz ve špičkách pracovních dnů

31. 8. 1996 zastaven provoz

30. 8. 1998 Lidové sady – Fügnerova – Viadukt – Kubelíkova (provoz na rozchodu 1 435 mm)

linka 3

13. 12. 1924 Soukenné náměstí – Horní Hanychov, interval 12 minut

3. 9. 1926 změna intervalu na 10 minut, v úseku Soukenné náměstí – Vápenka přes den (cca 7.00 – 19.00) interval 5 minut

1. 11. 1932 změna trasy a prodloužení: Horní Hanychov – Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí – Lidová zahrada, interval 10 minut

7. 2. 1936 interval 12 minut

15. 5. 1945 poválečná obnova provozu, trasa a interval beze změny, provoz v období 5.30 – 20.00

zima 1945–46 dopoledne zkrácení spojů: Spáleniště – Nádraží – ..., vleky pouze v úseku Vápenka – Lidové sady

30. 5. 1966 interval 9 minut, provoz výhradně vozy řady T

30. 5. 1982 první nasazení souprav vozů řady T (každý druhý vlak, spolu se „sólý“ podle možností linka 4), po roce 1990 výhradní provoz „dvojčat“ (mimo večerní období)

26. 8. 1998 zastaven provoz

1. 8. 2005 Lidové sady – Fügnerova – Viadukt – Dolní Hanychov – Horní Hanychov (provoz na rozchodu 1 435 mm)

linka 4

24. 11. 1934 Pekárny – Nádraží – Soukenné náměstí – Staroměstské náměstí – Lidová zahrada

7. 2. 1936 prodloužení: Vápenka – Pekárny – ...

1945 zkrácení: Nádraží – ...

15. 5. 1945 prodloužení: [Vápenka] – Nádražní lávka – Nádraží – Soukenné náměstí – Lidové sady, interval 10 minut, provoz od 7.00 do 20.00, [7.00 – 8.00, 12.00 – 14.00, 17.00 – 20.00], pět vozů

zima 1945–46 provoz v trase Nádražní lávka (Pekárny) – Nádraží – Lázně v období 8.00 – 16.30

1956? prodloužení: Pekárny – Nádraží – ...

9. 1. 1961 prodloužení: Vápenka – Pekárny – ...

17. 5. 1962 provoz s vlečnými vozy

2. 1. 1964 prodloužení: Dolní Hanychov – Vápenka – ...

30. 5. 1966 interval 9 minut, provoz výhradně vozy řady T

2. polovina provoz v úseku Dolní Hanychov – Vápenka pouze ve špičkách pracovních dnů, od konce desetiletí pou-

70. let ze podle možností vozového parku a řidičů

1976 první nasazení souprav vozů řady T

1982 ukončení provozu souprav vozů řady T

kolem roku občasně nahrazování autobusy (nedostatek řidičů tramvajů, problémy s vozovým parkem)

1985

31. 8. 1990 zastaven provoz

linka 5

27. 6. 1966 Fügnerova – Vratislavice kostel, provoz pouze ve špičkách pracovních dnů, sólo vozy, interval 15 minut

1969 občasně nahrazování autobusy

2. 4. 1973 náhradní autobusová doprava

4. 1. 1976 Fügnerova – Vratislavice výhybna, provoz pouze ve špičkách pracovních dnů, interval 12 minut

08. 1994 prodloužení: Viadukt – Nádraží – Fügnerova – ...

2000? omezení provozu, zkrácení většiny spojů: Fügnerova – ...

1. 10. 2004 provoz v sedlech a volných dnech v intervalu 30 minut

3. 1. 2005 zkrácení všech spojů: Fügnerova – ...

linka 11

1. 1. 1955 Fügnerova – Vratislavice – Proseč – Jablonec n. N. Pražská, interval 15 minut (prodloužení linky dosud zajišťované pouze z Jablonce)
1. 1. 1970 převzetí celé obsluhy linky
27. 3. 1972 zkrácení: ... – Proseč MNV (do Jablonce náhradní autobusová doprava)
2. 4. 1973 náhradní autobusová doprava
5. 4. 1976 Fügnerova – Vratislavice výhybna, provoz celodenně a celotýdenně, interval 12 minut, na zbytku linky náhradní autobusová doprava
29. 12. 1976 Fügnerova – Vratislavice – Proseč – Jablonec n. N. Pražská, interval 12 minut
- září 1990 interval 15 minut
08. 1994 – 14. dočasné prodloužení Viadukt – Fügnerova – ... (přestavba terminálu Fügnerova)
11. 1995
23. – 24. 8. dočasné prodloužení Horní Hanychov – Viadukt – Fügnerova – ... (výluka na lince 3)
- 1998
1. 1. 2002 prodloužení části spojů [Viadukt] – Fügnerova – ...
1. 10. 2004 prodloužení intervalu v sedlech a volných dnech na 30 minut
3. 1. 2005 zkrácení trasy: Fügnerova – ...
14. 5. 2007 prodloužení části spojů [Viadukt] – Fügnerova – ...

linka P

1. 7. – 26. 8. Fügnerova – Ústav sociální péče, interval 40 – 60 minut, jedna souprava T 2R záděmi k sobě: částečná 2006 náhrada vyloučené linky 11

V rámci celostátní akce k úspoře elektřiny na přelomu let 1945/46 byly kromě výše uvedených omezení jako posily k vlakům místo čtyř vozů vypravovány jen dva a v motorových i vlečných vozech bylo vyřazeno topení.

Pasport 1954:

linka	trasa	délka (km)	počet spojů	špička		sedlo		interval	
				M	V	M	V	špička	sedlo
2	Růžodol – Rochlice	4,85	248	5	–	5	–	10	10
3	Lidové sady – Horní Hanychov	8,42	208	12	6	8	5	10	10
4	Lidové sady – Vápenka	5,30	184	5	–	5	–	10	10

Výkaz k 15. 7. 1959:

linka	trasa	interval	délka (km)
1	Nádraží – Lázně	dle potřeby	2,329
2	Rochlice – Růžodol I	10	5,006
3	Lidové sady – Horní Hanychov	10	8,400
4	Lidové sady – Vápenka	10	5,221

V březnu 1970 postihla provoz zřejmě největší zimní kalamita. Od 9.00 dne 3. 3. se jezdilo jen v úseku Gottwaldovo náměstí – Vápenka, obnova provozu trvala téměř měsíc:

- 9. 3. obnoven provoz v úseku Gottwaldovo náměstí – Lidové sady,
- 15. 3. v úseku Vápenka – Dolní Hanychov,
- 20. 3. v úseku Fügnerova – Proseč,
- 24. 3. v úseku Proseč – Jablonec,
- 25. 3. v úseku Dolní Hanychov – Horní Hanychov

Provoz tramvajů zajišťovali od počátku kromě řidičů také průvodčí. V případě, že se vlak skládal ze dvou vozů, měl svého průvodčího každý z nich. Na „městských“ linkách 1, 3 a 4 tato služba zanikla v letech 1965–66 s plným přechodem na vozy řady T. Na lince 11 se průvodčí udrželi až do roku 1987, kdy sem bylo rozšířeno tzv. mechanisované odstavování cestujících. Dočasně se sem vrátili v období 1. 7. 1992 – 1. 1. 1996, kdy pro ně byly znovu zabudovány i pokladny.

Použité zkratky a zvláštní termíny

DP	dopravní podnik
kuplovat, kuplování	objíždění vleků motorovým vozem na konečných
nadmořská výška	není-li uvedeno jinak, jedná se o výšku nad hladinou Jaderského moře
vlastní těleso	trať vede nezávisle na silnicích či ulicích
zvláštní těleso	trať vede podél silnice (ulice) bez možnosti použití jejího tělesa pro silniční dopravu
zpětná výhybka	jízda do odbočky (proti hrotu) možná pouze proti směru staničení
počet stupňů kontroléru	např. $5 + 4/7$ = devět jízdnicích stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením sloužily zpravidla tři stupně
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
TBZ	technicko – bezpečnostní zkouška (1945 – 90, funkčně odpovídá TPZ)
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft = Společnost Německých státních drah (1920–45)
ÚTD	Ústecko – teplická dráha
RGTE	Liberecko – jablonecko – tanvaldská dráha (Reichenberger – Gablonzer – Tannwalder Eisenbahn)
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci = hospodářské koordinační seskupení středo- a východoevropských „socialistických“ zemí
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho

Výrobci

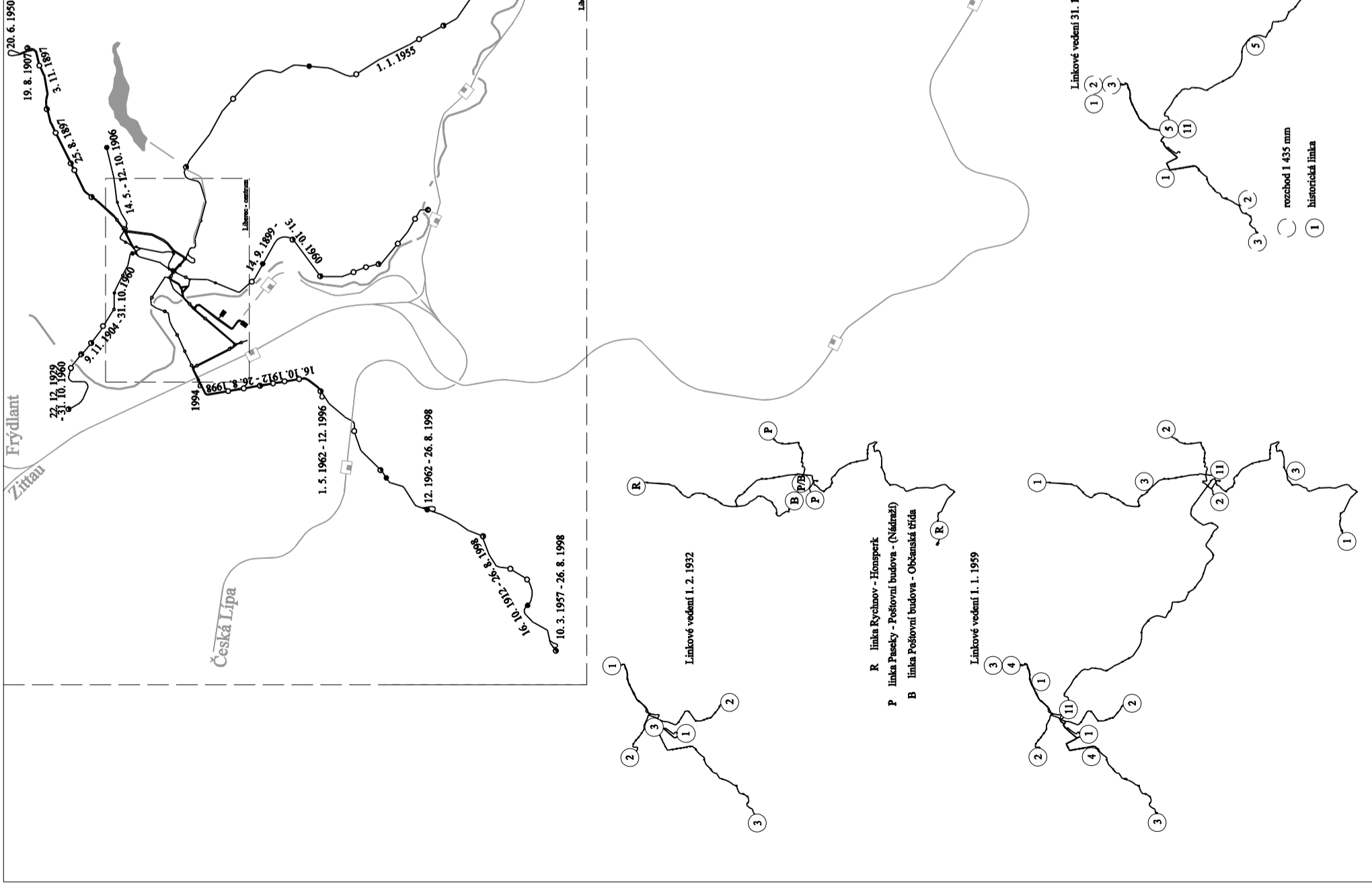
AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
BBC	Brown, Boveri & Cie.
BEZ	Bratislavské elektrotechnické závody, Bratislava
Bratislava	Dopravný závod Bratislava (dílny dopravního podniku)
Česká Lípa	Nordböhmisches Waggonfabrik (Severočeská vozovka), Bohemia, WAGOMA, Tatra Česká Lípa
ČKD	ČKD Trakce, Praha Vysočany
Graz	Waggonfabrik Graz, vormalis Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Jablonec	tramvajové dílny v Jablonci nad Nisou
Köln	Van der Zypen – Charlier (Köln – Deutz)
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smíchov (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)
Schuckert	Elektrizitäts–AG, vormalis Schuckert & Co., Nürnberg
SSW	Siemens–Halske, Siemens–Schuckert Werke, Siemens akciová společnost na výrobu elektrotechnických zařízení
Studénka	Staudinger Waggonfabrik, Studénská továrna na vozy, Tatra Studénka
Tatra Smíchov	Vagónka Tatra Smíchov, národní podnik (později ČKD Tatra Smíchov)
UEG	Union–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
ZVIL	Závody Vladimira Iljiče Lenina, Plzeň

Prameny

- (1) Atlas tramvají, autoři Ludvík Losos a kolektiv, vydal NADAS v roce 1981
- (2) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic Vídeň
- (3) Národní archiv Praha, archivní fond Generální inspekce železnic Vídeň
- (4) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic 1918–45
- (5) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo dopravy 1945–51
- (6) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo místního hospodářství 1952–58
- (7) Sto let městské dopravy v Liberci, autoři Roman Karpaš a kolektiv, vydal DP města Liberce a. s., 1997
- (8) Státní oblastní archiv Litoměřice, pracoviště Most, archivní fond KNV Liberec 1949–60
- (9) Státní okresní archiv Liberec, archivní fond Archiv města Liberce 1537–1945
- (10) Osobní vzpomínky a archivy pánů Ing. Vladimíra Palečka, Gisberta Jäckla, Ing. Tomáše Krebse a Petra Dvorského

číslo tratě (viz text)	stavební délka provozovaných tratí (km) k 31. 12. daného roku (1897 - 1970)																			
	1897-98	1899-1904	1904-06	1907-09	1910-11	1912	1913-28	1929-31	1932-39	1940-43	1944-45	1946-49	1950-54	1955	1956	1957-59	1960-64	1965-69	1970	
1 Nádrazí - Lidové sady	3,300	3,300	3,341	3,474	3,474	3,474	3,474	3,474	3,474	3,474	3,474	3,528	3,674	3,674	3,674	3,674	3,674	3,674	3,674	3,674
2. kolej	1,498	1,498	1,627	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,391	3,391	3,391	3,391	3,391	3,456	3,456	3,456
2 Na rybníčku - Vozovna	0,327	0,327	0,327	0,327	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424	0,424
2. kolej																		0,115	0,115	0,115
3 Soukenné náměstí - Rochlice		2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	2,907	0,180	0,180	0,180
4 Staroměstské náměstí - Růžodol I			1,070	1,070	1,070	1,070	1,070	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	0,050	0,050	0,050
5 Střelecká - Výstava																				
6 Soukenné náměstí/Nádrazí - Horní Hanychov						5,622	5,622	5,622	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540	4,540
2. kolej										0,085	0,085	0,085	0,085	0,085	0,958	0,958	0,958	0,958	0,958	0,958
7 Nádrazí - Žitavská									0,507	0,507	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453
2. kolej									0,094	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453
8 Jablonec - Liberec (do 1969 bez jablonecké části)														7,210	7,210	7,210	7,210	7,210	7,210	12,410
9 spojovací oblouky Rybníček - Švédská - Náchodská																0,477	0,477	0,477	0,477	0,477
2. kolej																0,173	0,173	0,173	0,173	0,173
tratě pro veřejnou dopravu + manipulační	3,627	6,534	7,645	7,778	7,875	13,497	13,497	14,227	13,145	13,145	13,145	13,199	13,345	20,555	20,555	21,032	16,555	16,555	21,755	21,755
z toho dvojkolejně	1,498	1,498	1,627	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,435	3,879	3,879	3,879	3,929	3,929	4,802	4,975	5,155	5,155	5,155	5,155
Mlékárna											0,050									
vozovna	0,120	0,120	0,120	0,120	0,600	0,600	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	1,000	1,000	1,000
celkem Liberec	3,747	6,654	7,765	7,898	8,475	14,097	14,297	15,027	13,945	13,945	13,995	13,999	14,145	21,355	21,355	21,832	17,355	17,555	22,755	22,755
z toho dvojkolejně	1,498	1,498	1,627	3,341	3,341	3,341	3,341	3,341	3,435	3,879	3,879	3,879	3,929	3,929	4,802	4,975	5,155	5,155	5,155	5,155

Liberec a Jablonec nad Nisou 1897 - 2007 pouze tratě s jízdné vozidly rozchodu 1000 mm



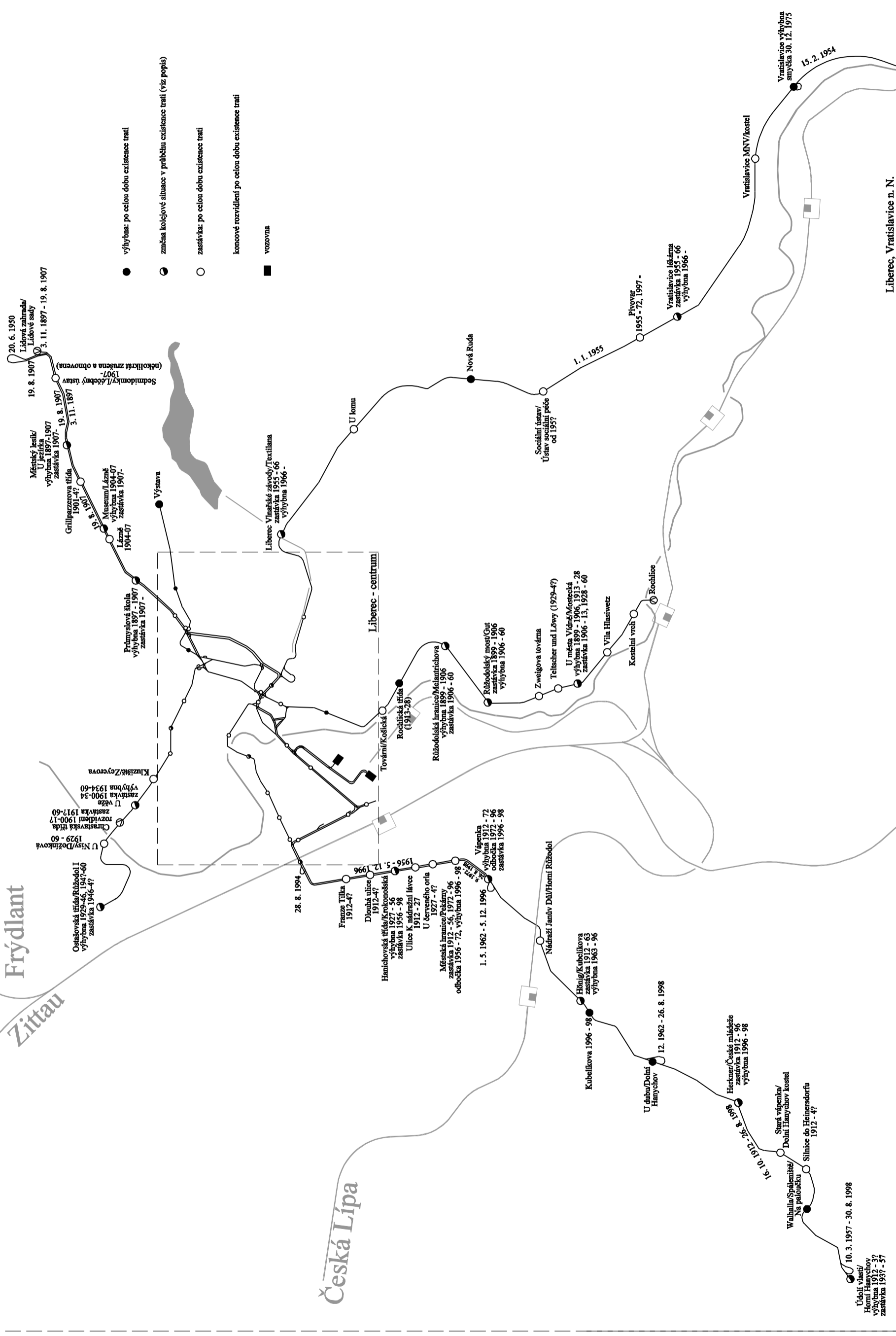
Frydlant

Zittau

Česká Lípa

Liberec - centrum

Liberec, Vratislavice n. N.



- výhybna: po celou dobu existence trati
- změna kolejevé situace v průběhu existence trati (viz popis)
- zastávka: po celou dobu existence trati
- vozovna
- ▬ koncové rozvidlení po celou dobu existence trati

10. 3. 1957 - 30. 8. 1998
Údolí vlásky/
Horní Hanýchoy
výhybna 1912 - 37
zastávka 1937 - 57

16. 10. 1972 - 26. 8. 1998
Stará věpenka/
Dolní Hanýchoy kostel

12. 1962 - 26. 8. 1998
U dubu/Dolní
Hanýchoy

Kubelkova 1996 - 98

Hömig/Kubelkova
zastávka 1912 - 63
výhybna 1963 - 96

1. 5. 1962 - 5. 12. 1996
Vápenka
výhybna 1912 - 72
odbočka 1972 - 96
zastávka 1996 - 98

1927 - 47
U červeného orla

1912 - 27
Ulice K nádražní lávce

1956 - 5. 12. 1996
Ulice K nádražní lávce

1927 - 56
Haničovská třída/Krokonošská

1912 - 47
Dlouhá ulice

1912 - 47
Franze Tílka

1929 - 60
U Nisy/Dožínková

1917 - 60
rozvidlení 1900 - 17
zastávka 1917 - 60

1900 - 34
U věže
zastávka 1900 - 34
výhybna 1934 - 60

1907 -
Průmyslová škola
výhybna 1897 - 1907
zastávka 1907 -

1904 - 07
Lázeň
zastávka 1907 -

1901 - 47
Cyrilparzerova třída
19. 8. 1907
3. 11. 1897

1904 - 07
Museum/Lázeň
výhybna 1904 - 07
zastávka 1907 -

1907 -
Sedmídomky/Lázeňský ústav
(několikrát zrušena a obnovena)
19. 8. 1907
3. 11. 1897

19. 8. 1907
Lidová zahrada/
Lidové sady
20. 6. 1950

1955 - 72, 1997 -
Pivovar

1955 - 66
Vratislavice lékárna
zastávka 1955 - 66
výhybna 1966 -

15. 2. 1954
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

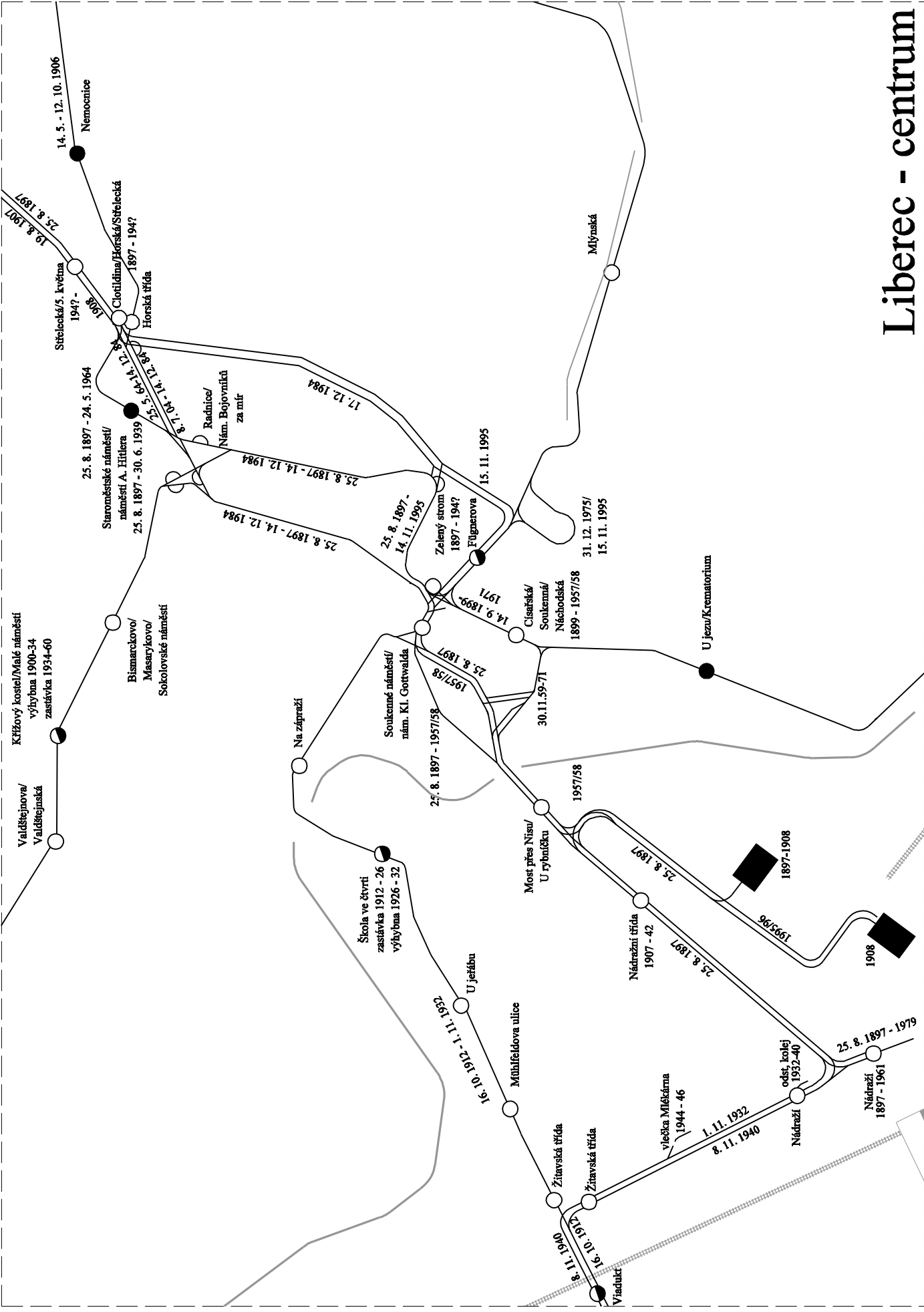
1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

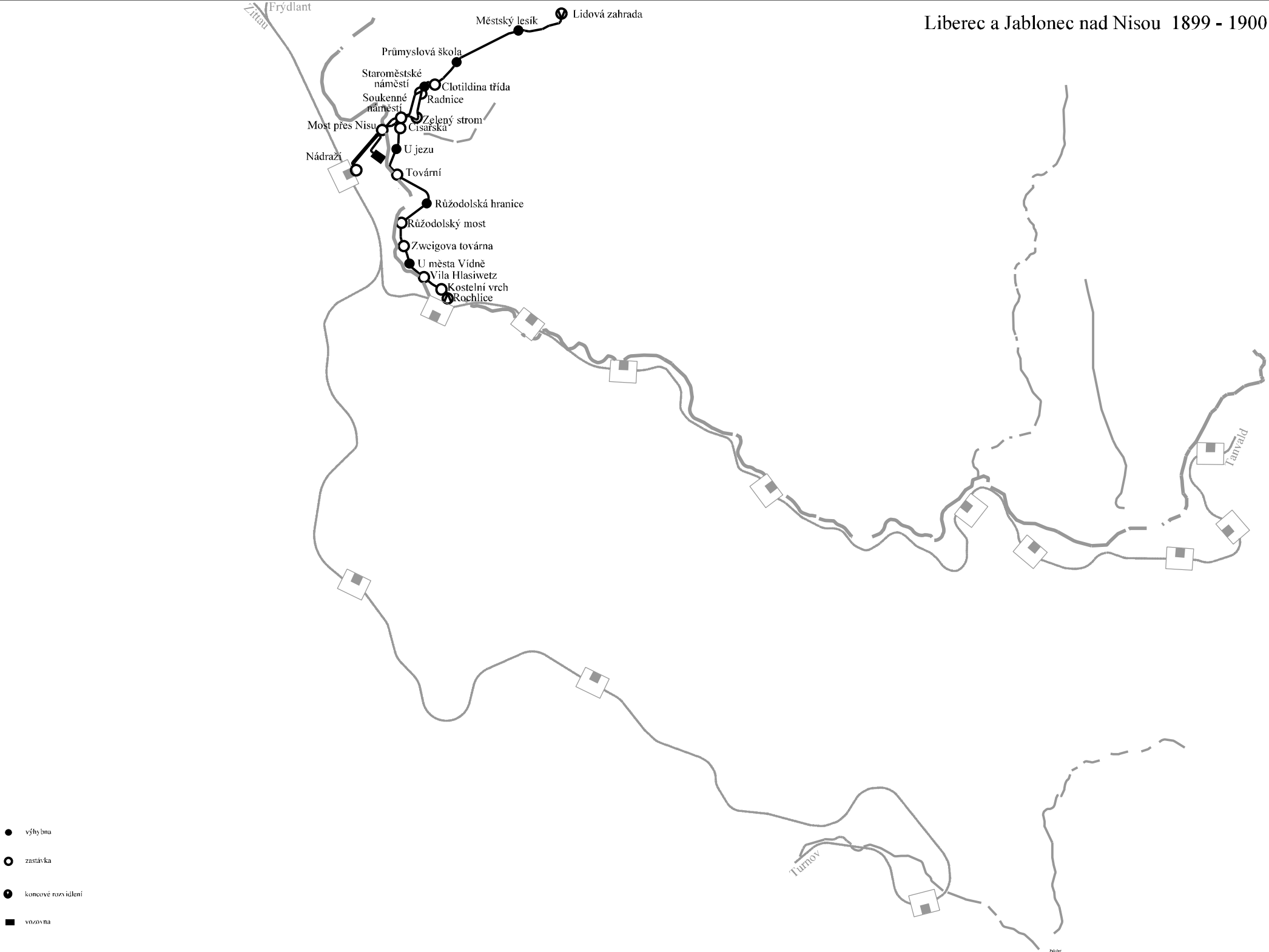
1955 - 66
Vratislavice výhybna
smyčka 30. 12. 1975

Liberec - centrum

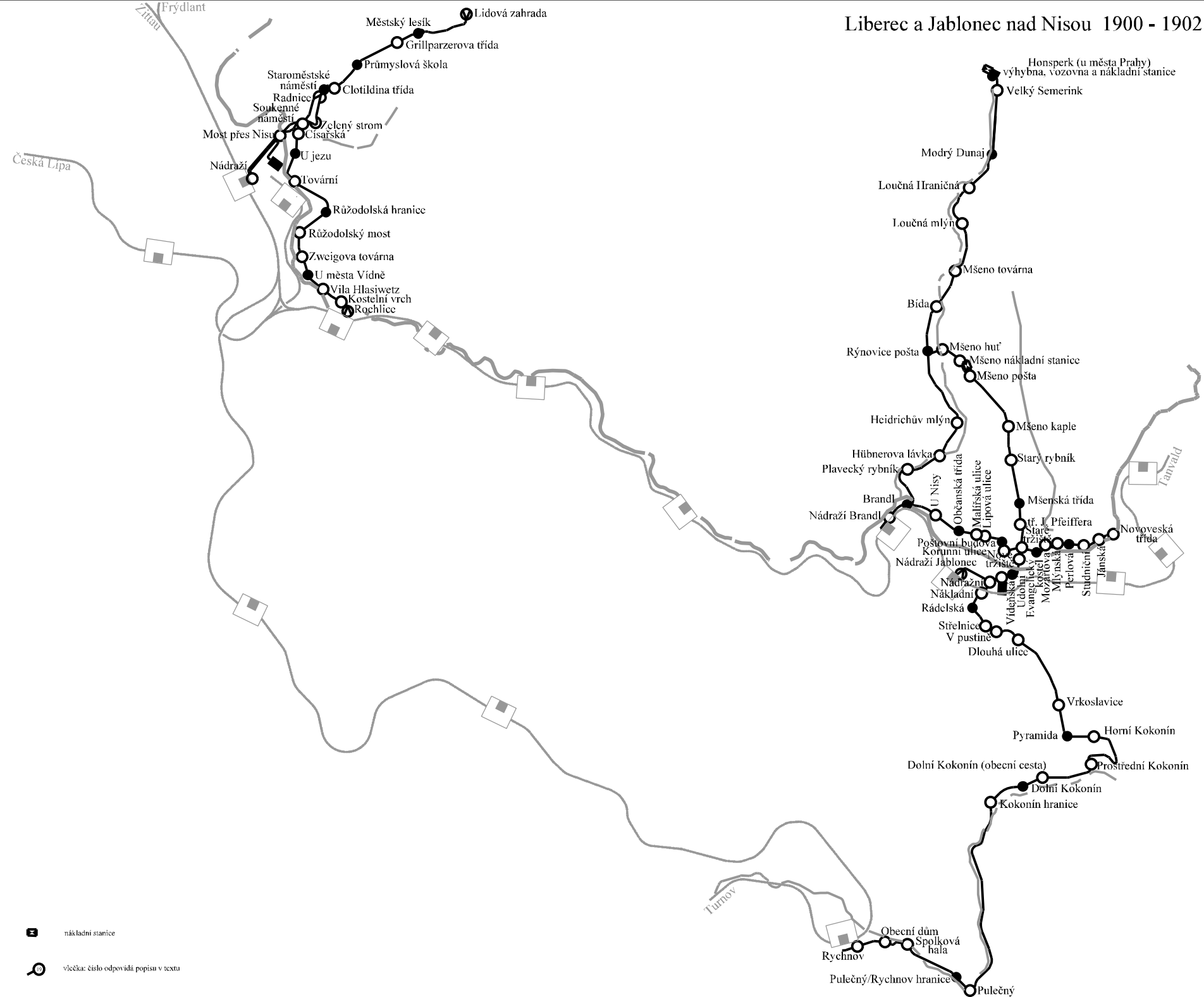




- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna

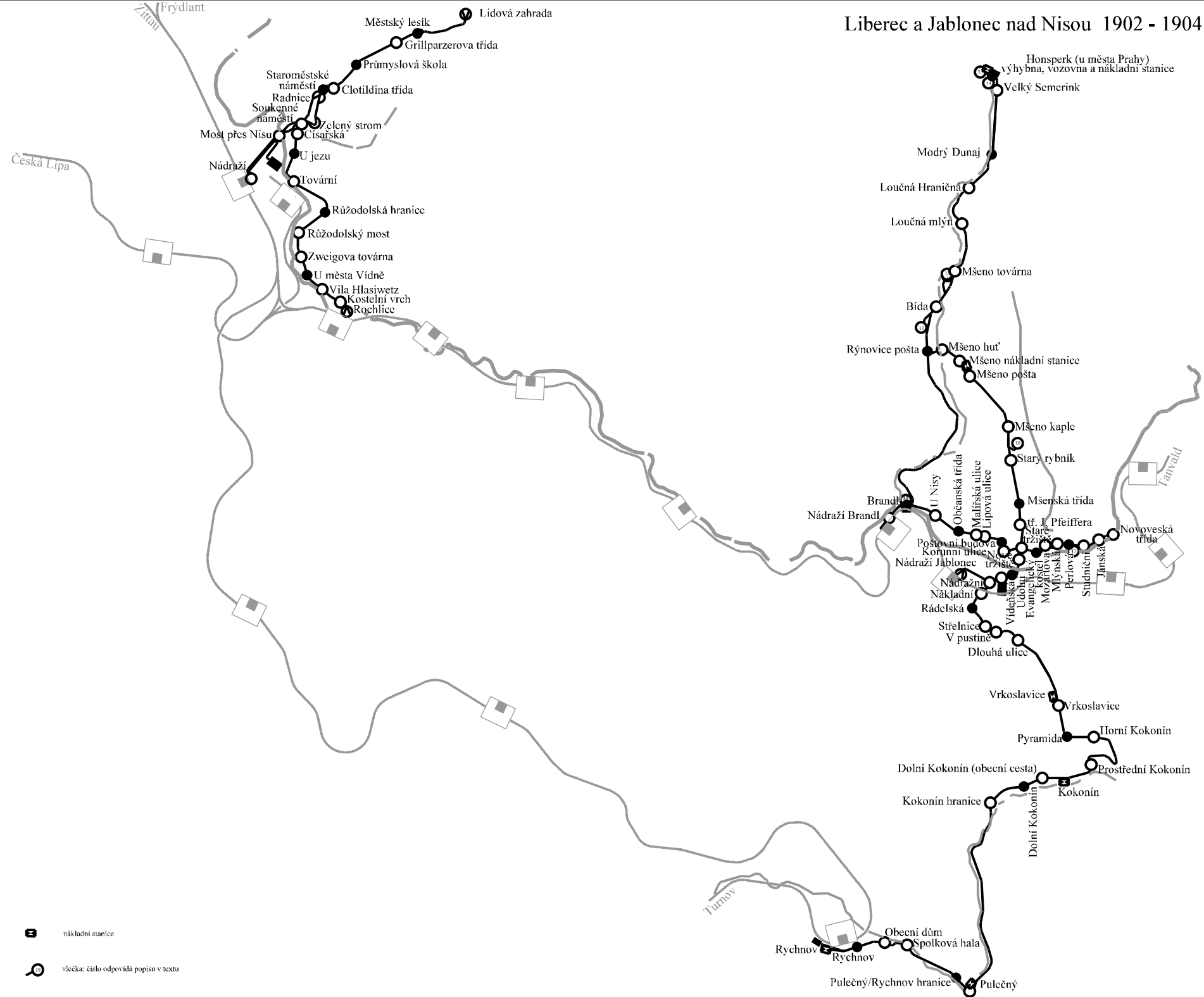


Liberec a Jablonec nad Nisou 1900 - 1902



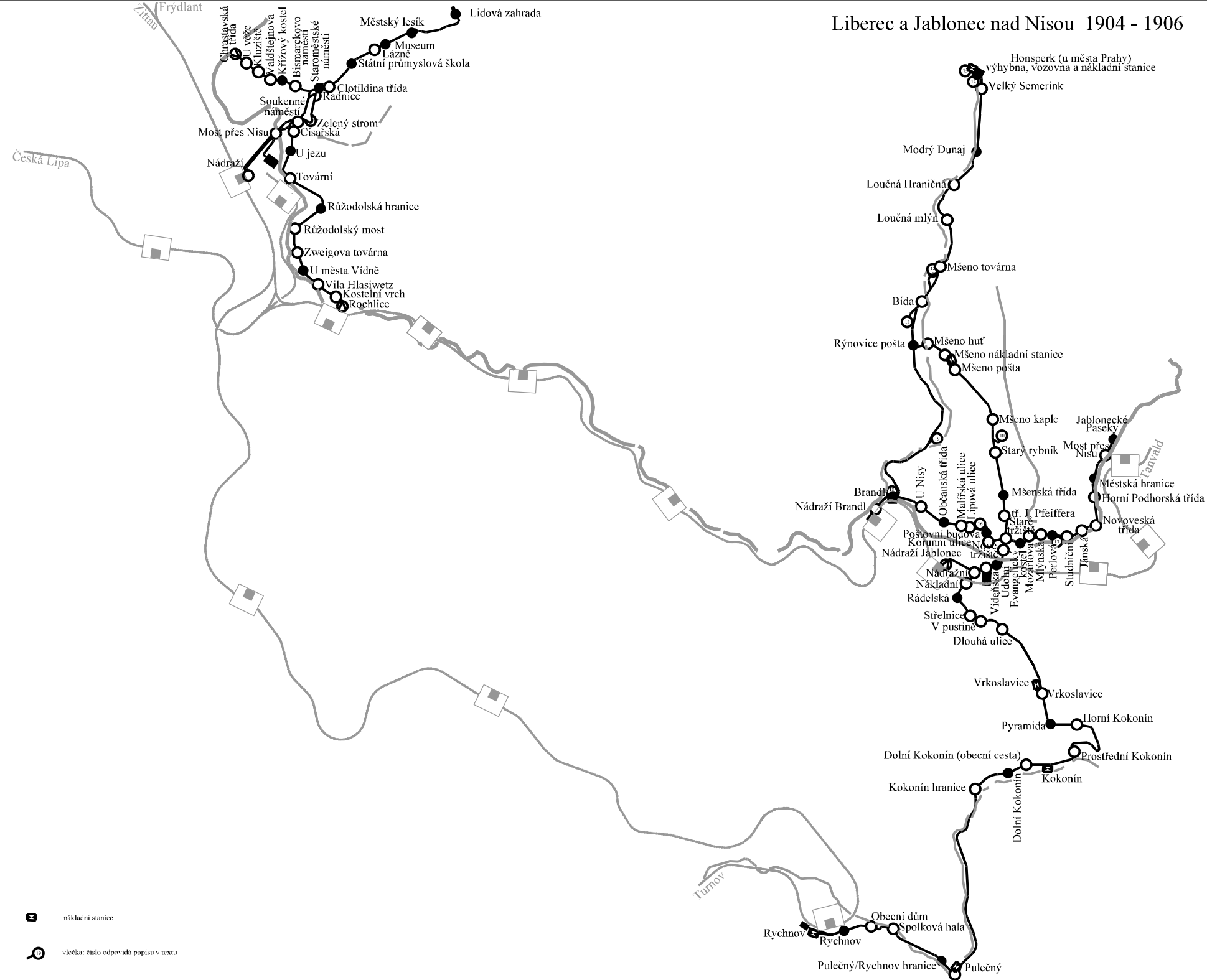
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvážení
- vozovna
- 🚪 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1902 - 1904

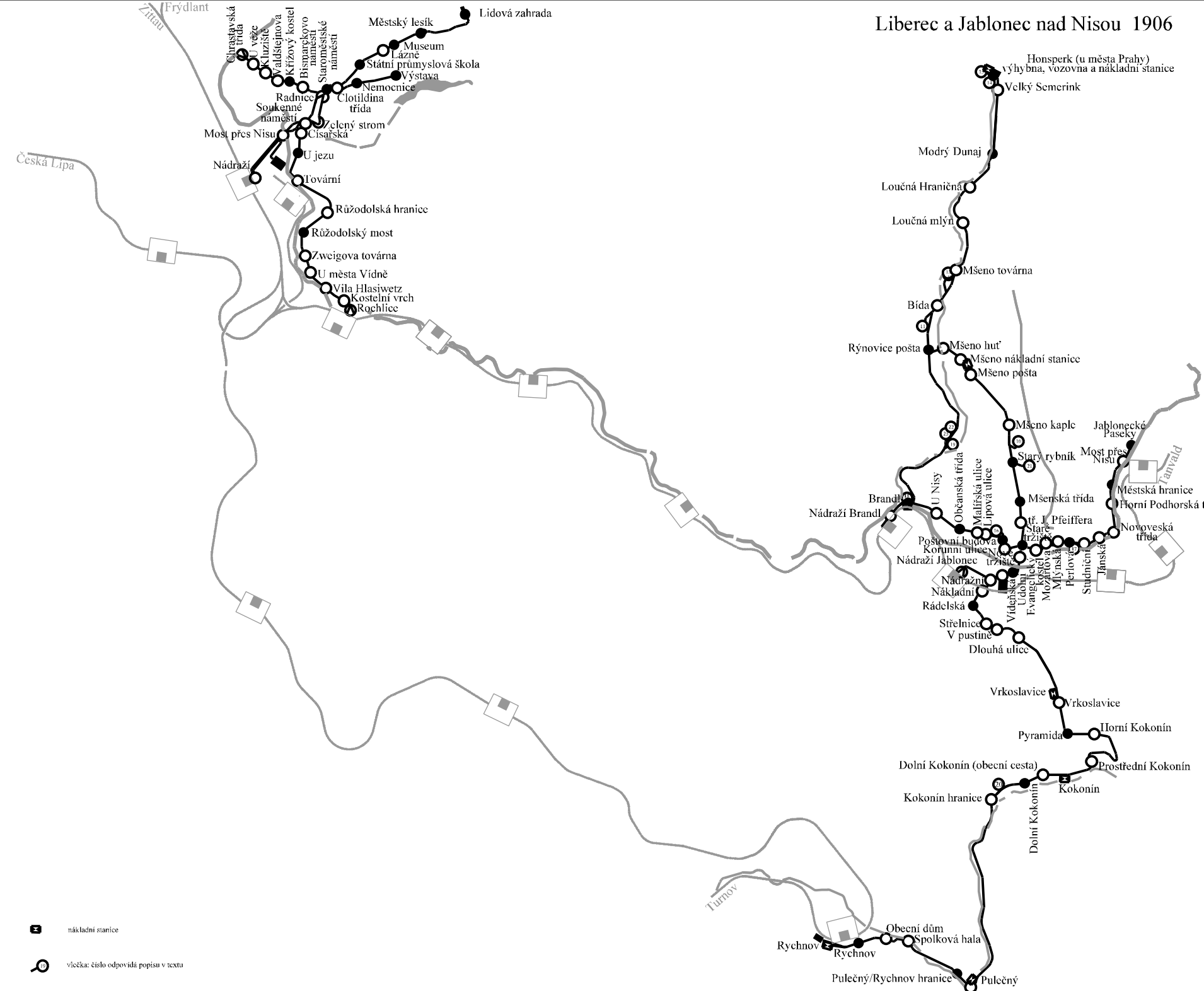


- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- 🚉 nákladní stanice
- 🔍 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1904 - 1906



Liberec a Jablonec nad Nisou 1906



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- 🚂 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Honsperk (u města Prahy)
výhybna, vozovna a nákladní stanice

Modrý Dunaj

Loučná Hranická

Loučná mlýn

Mšeno továrna

Bída

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nákladní stanice

Mšeno pošta

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Starý rybník

Most přes Nisu

Mšenská třída

Městská hranice

Brandl

U Nisy

Horní Podhorská třída

Nádraží Brandl

Občanská třída

Novoveská třída

Malířská ulice

Lipová ulice

tr. J. Pfeiffera

Stará třída

Postovní budova

Nádraží Jablonec

Nákladní

Rádcelská

Vrchoslavice

V pustině

Dlouhá ulice

Vrchoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín hranice

Dolní Kokonín

Kokonín

Prostřední Kokonín

Rychnov

Obecní dům

Spolková hala

Pulečny/Rychnov hranice

Pulčeny

Česká Lipa

Frydlant

Zitau

Městský lesík

Lidová zahrada

Chrástavská třída

U věže

Kluzište

Waldstejnova

Křížový kostel

Biarméhoovo náměstí

Staroměstské náměstí

Nádraží

Tovární

U města Vídně

Vila Hlasiwetz

Kostelní vrch

Rochlice

U jezů

Cisarfská

Most přes Nisu

Soukenné náměstí

Radnice

Clouidina třída

Čelplný strom

Nemocnice

Výstava

Státní průmyslová škola

Lázně

Museum

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

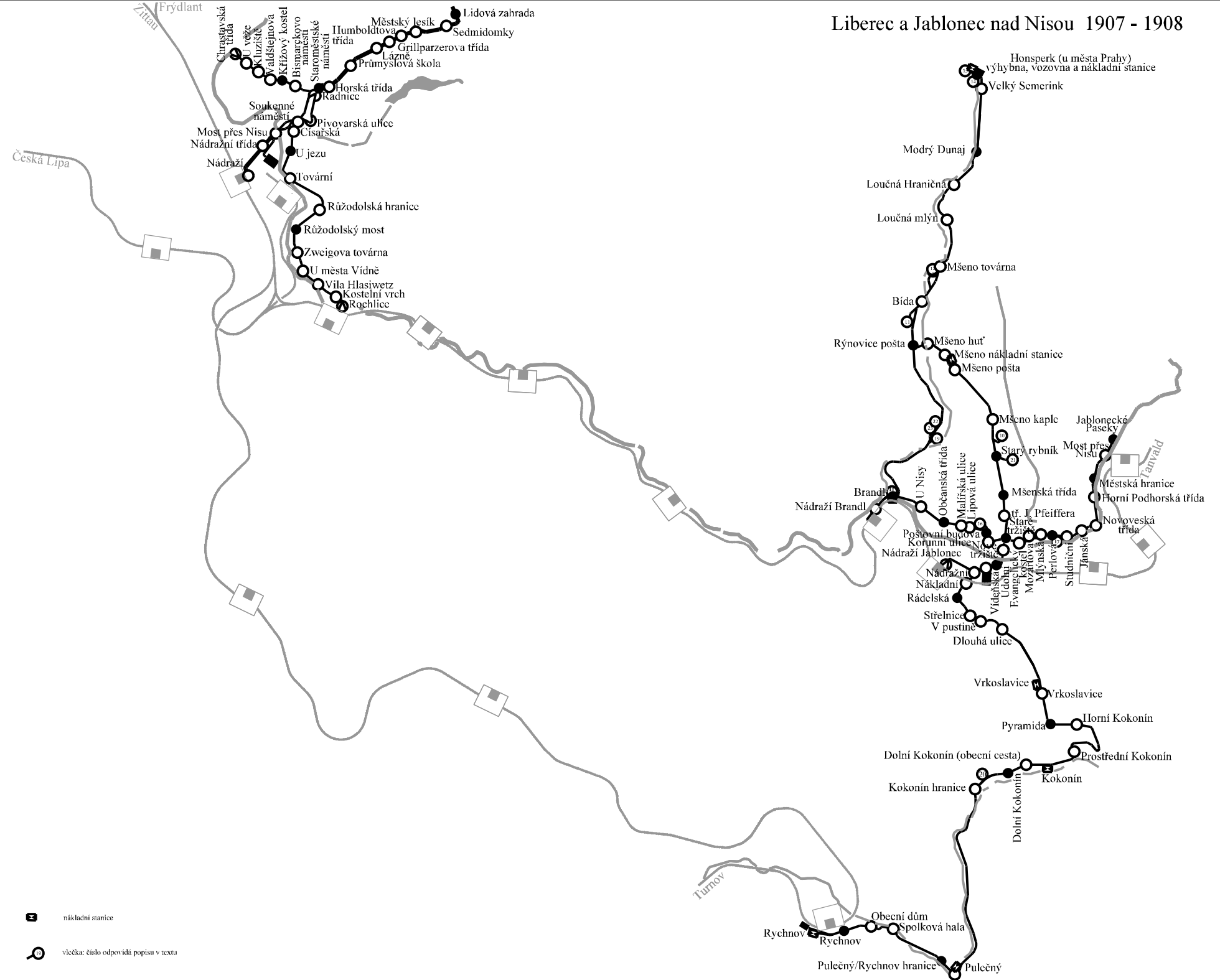
Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

Staroměstské náměstí

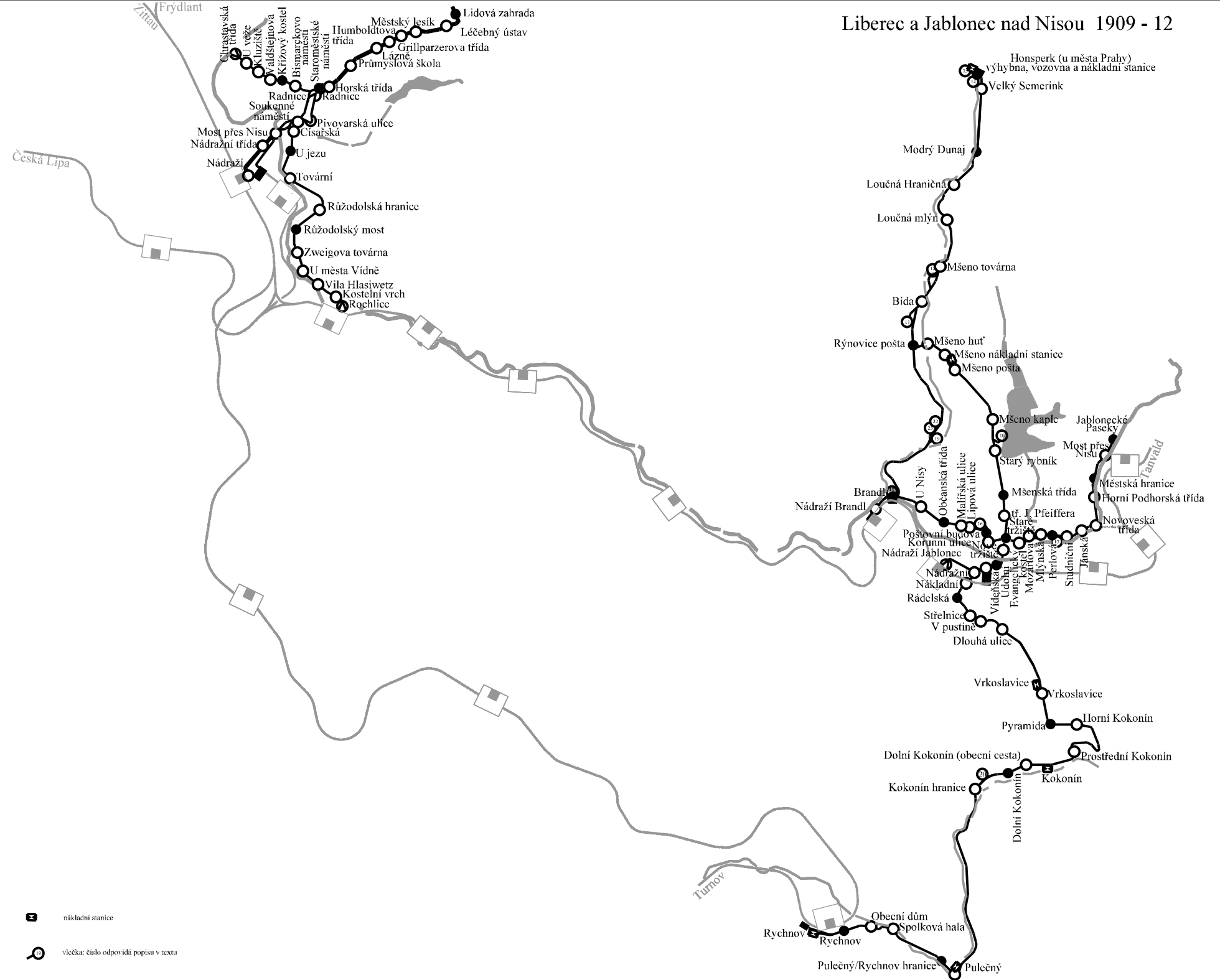
Staroměstské náměstí

Liberec a Jablonec nad Nisou 1907 - 1908



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

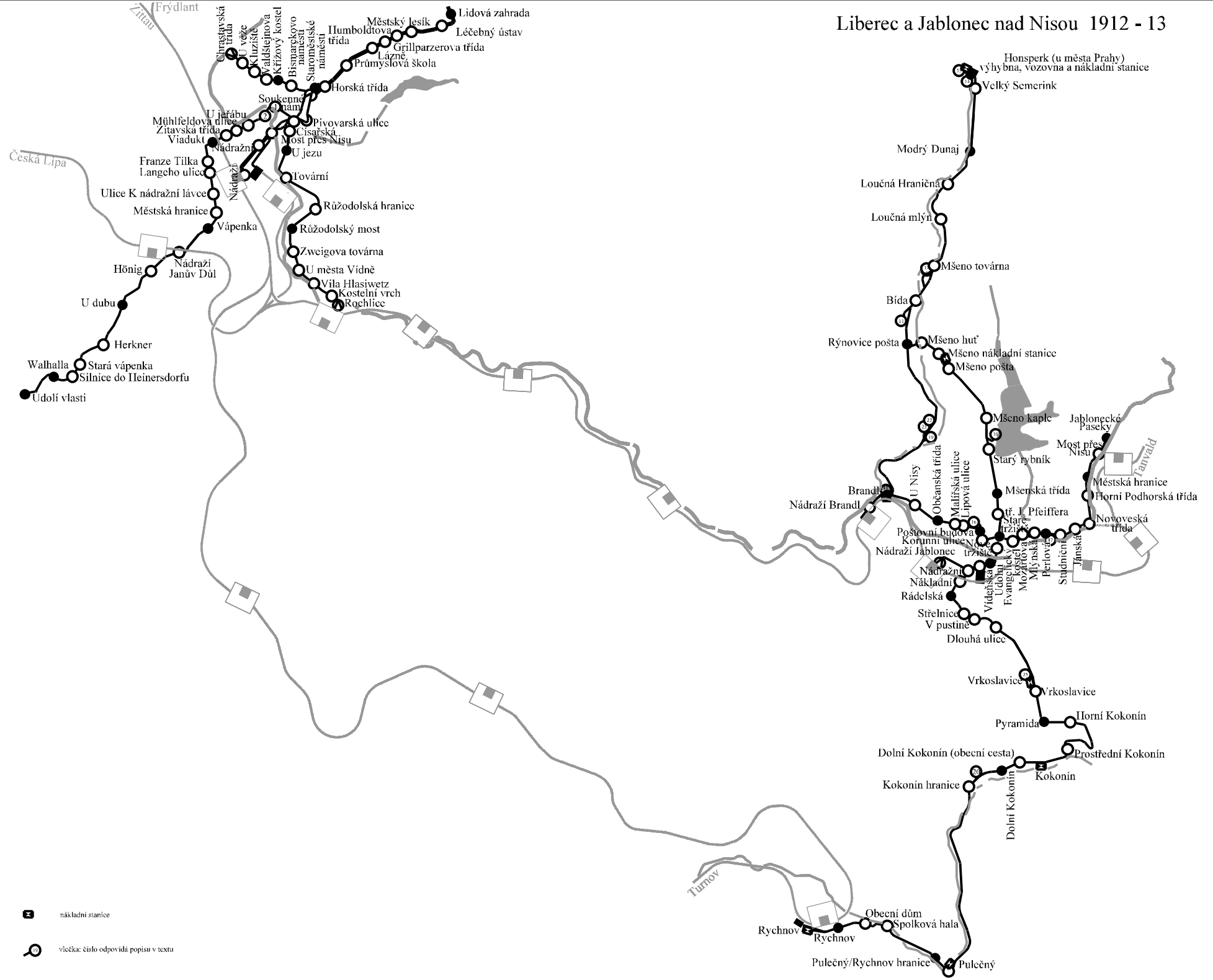
Liberec a Jablonec nad Nisou 1909 - 12



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídění
- vozovna
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1912 - 13

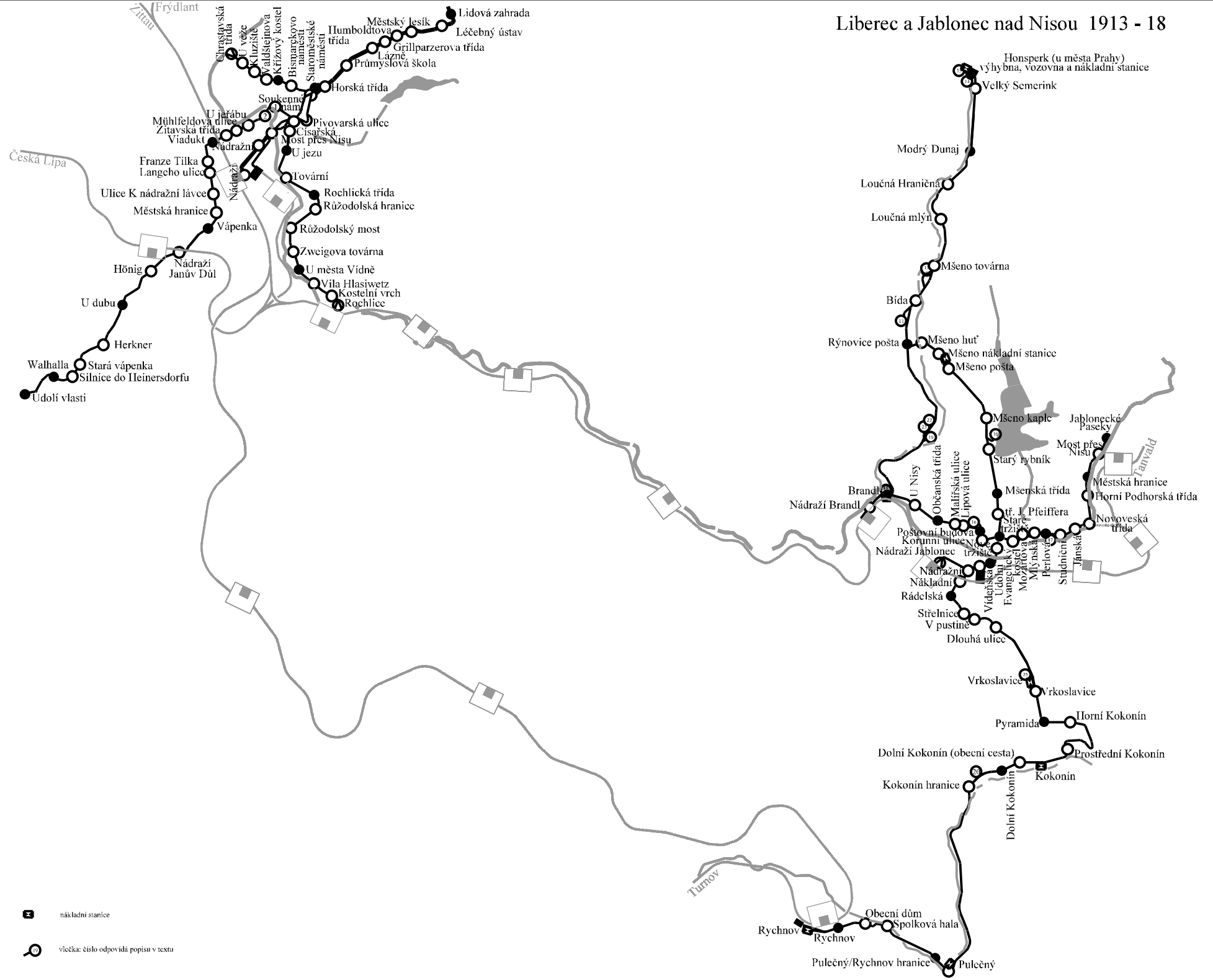
- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- 🚪 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1913 - 18

- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- 🚚 nákladní stanice
- 🏫 školka: číslo odpovídá popisu v textu

Rychnov
 Rychnov
 Spolková hala
 Pulečň/Rychnov hranice
 Pulečň

Honsperk (u města Prahy)
 výhybna, vozovna a nákladní stanice
 Velký Semerink

Modrý Dunaj
 Loučná Hranická
 Loučná mlýn

Rýnovice pošta
 Mšeno huť
 Mšeno nákladní stanice
 Mšeno pošta

Brandl
 Nádraží Brandl
 U Nisy
 Občanská třída
 Malířská ulice
 Lipová ulice
 Mšenská třída
 tr. J. Pfeiffera
 Stará třída
 Mlýnská
 Penlová
 Studniční
 Janská
 Novoveská třída
 Horní Podhorská třída
 Městská hranice
 Jablonecké Paseky
 Most přes Nisu
 Starý rybník
 Mšeno kaple

Vrkoslavice
 Vrkoslavice
 Pyramida
 Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)
 Prostřední Kokonín
 Kokonín hranice
 Kokonín
 Dolní Kokonín

Česká Lipa
 Franze Tilka
 Langeho ulice
 Ulice K nádražní lávce
 Městská hranice
 Vápenka
 Hönig
 Nádraží Janův Důl
 U dubu
 Herkner
 Walhalla
 Stará vápenka
 Silnice do Heinersdorfu
 Udolí vlasti

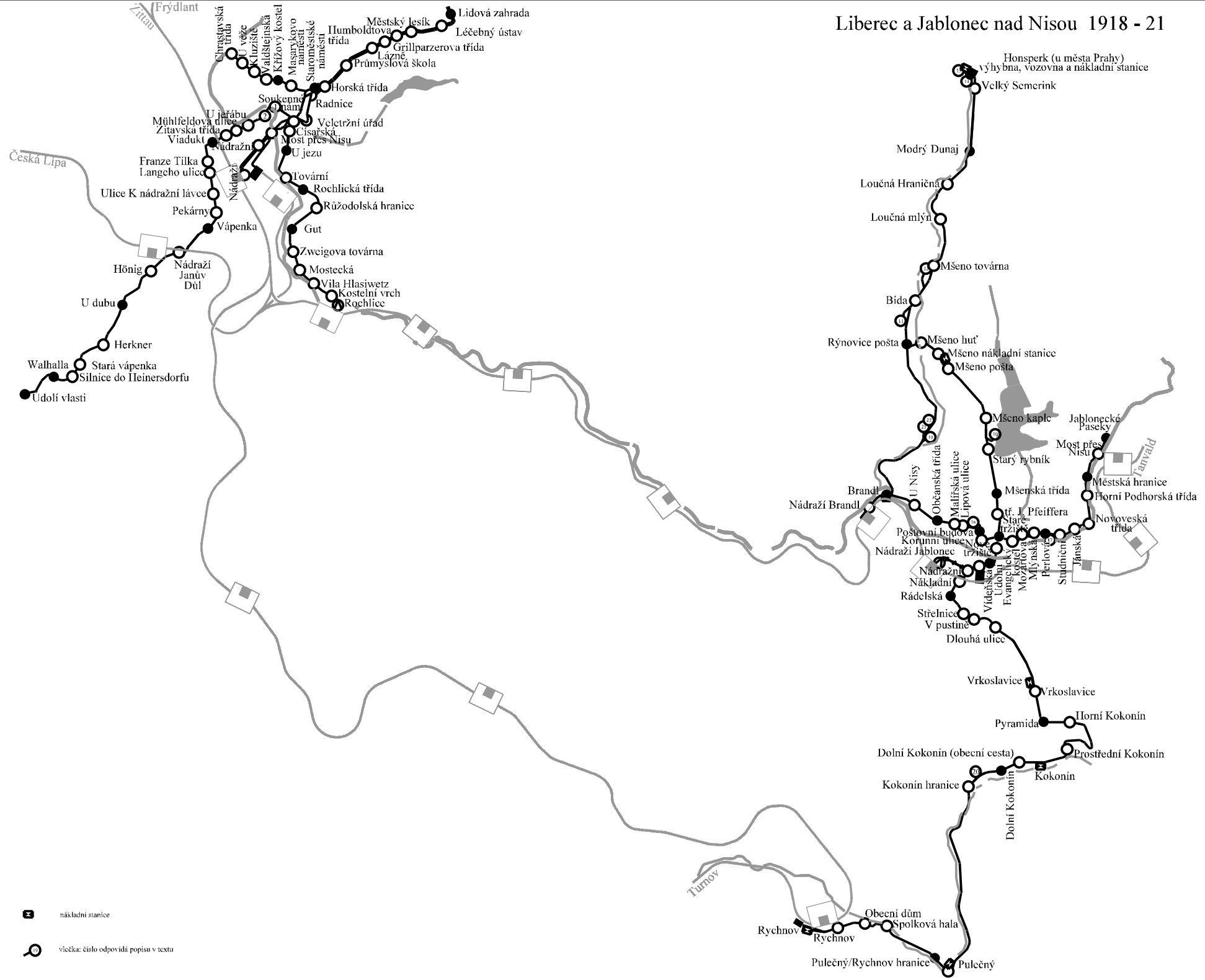
Chrástavská třída
 U věže
 Kluzište
 Waldstejnova
 Křížový kostel
 Biarmého vo nádraží
 Staroměstské náměstí
 Průmyslová škola
 Lázne
 Grillparzerova třída
 Léčebný ústav
 Lidová zahrada
 Městský lesík
 Humboldtova třída
 Horská třída

Mühlfeldova dlece
 Zitavská třída
 Viaduktu
 Nádraží
 U jeřábu
 Soukenné námí
 Pivovarská ulice
 Cisařská
 Most přes Nisu
 U jezu
 Tovární
 Rochlická třída
 Růžodolská hranice
 Růžodolský most
 Zweigova továrna
 U města Vidně
 Vila Hlasiwetz
 Kostelní vrch
 Rochlice

Postovní budova
 Korunní ulice
 Nádraží Jablonec
 Nádraží
 Rádelská
 Vřetenská
 Udobná
 V pustině
 Dlouhá ulice

Liberec a Jablonec nad Nisou 1918 - 21

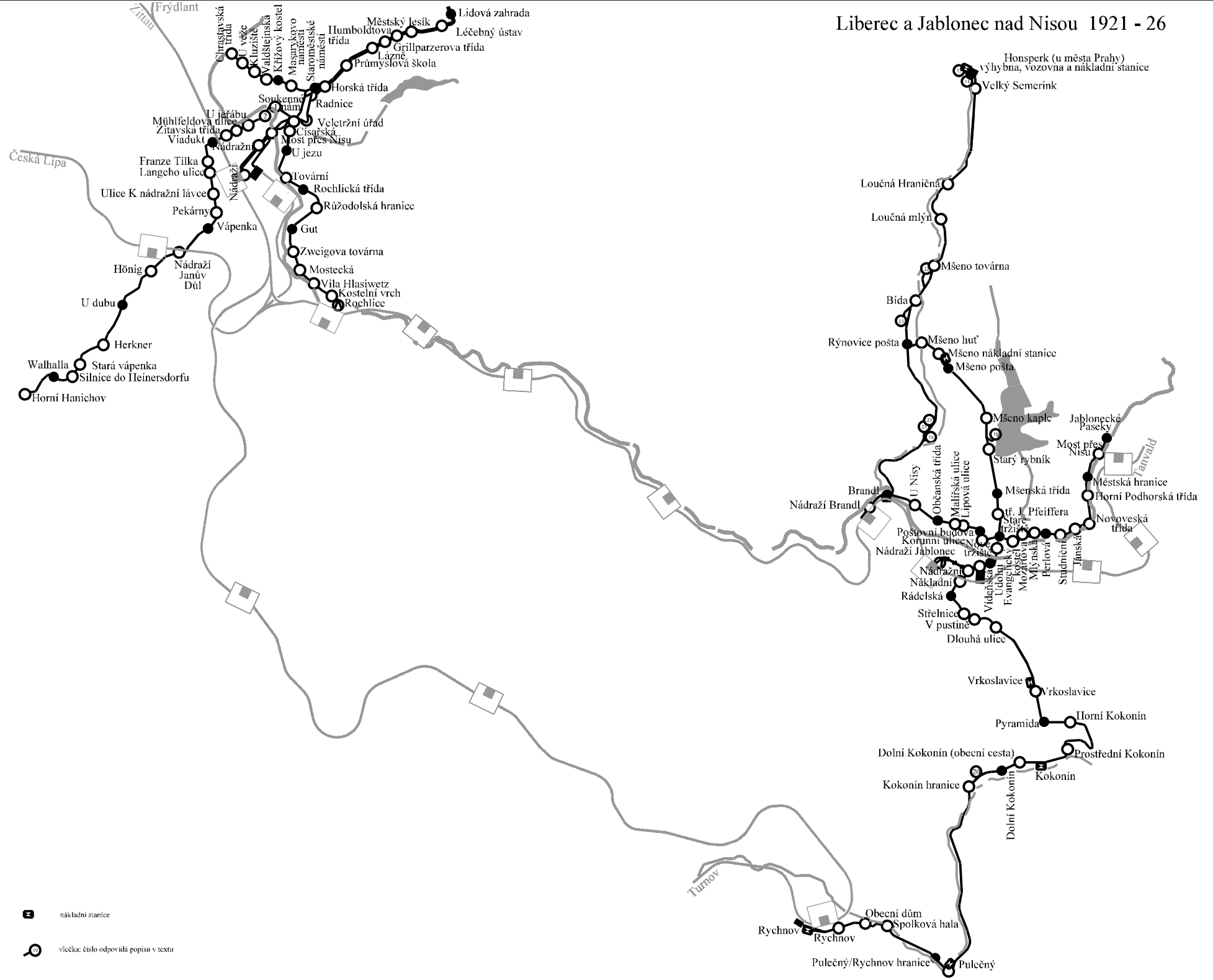
- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídání
- vozovna
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1921 - 26

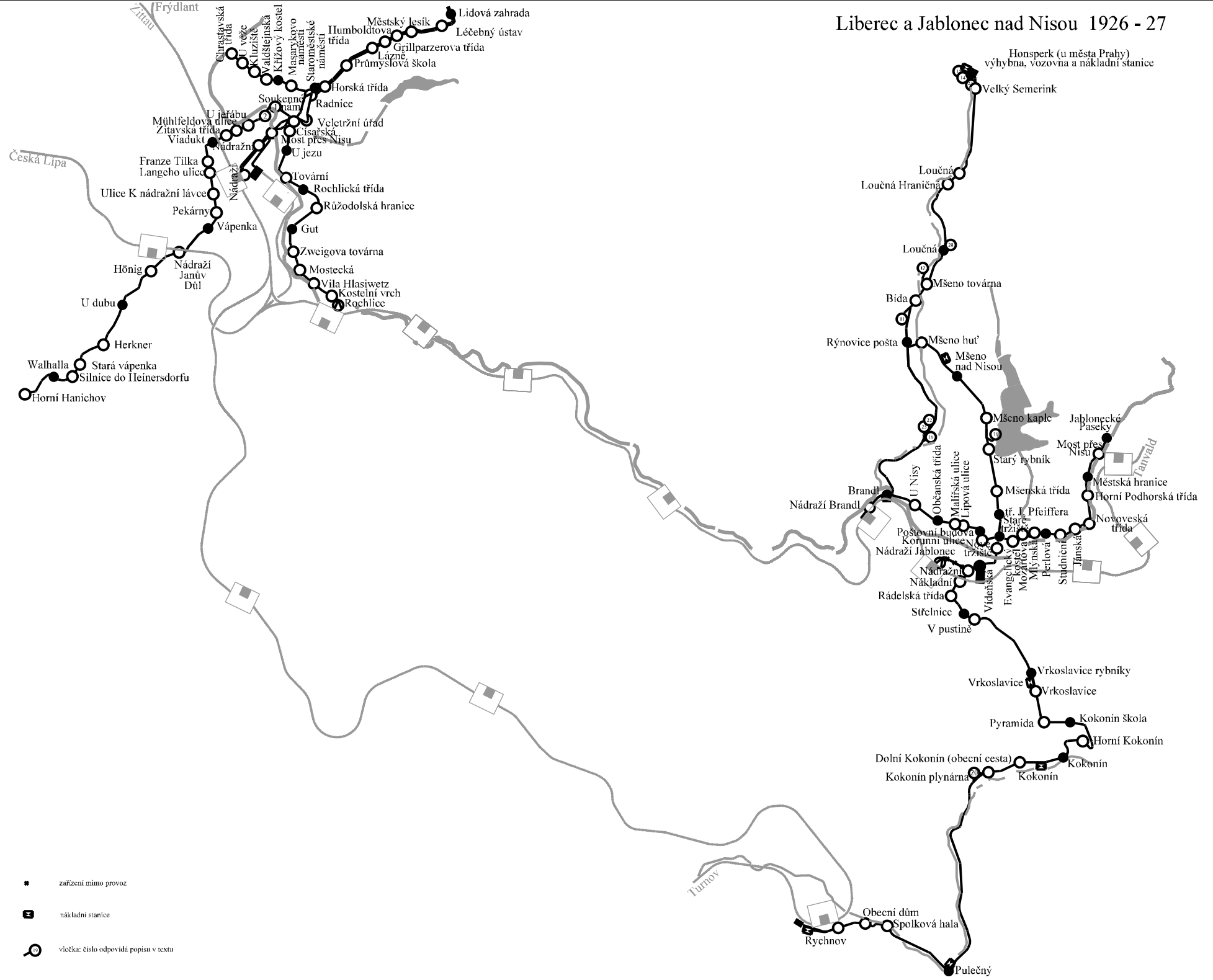
- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



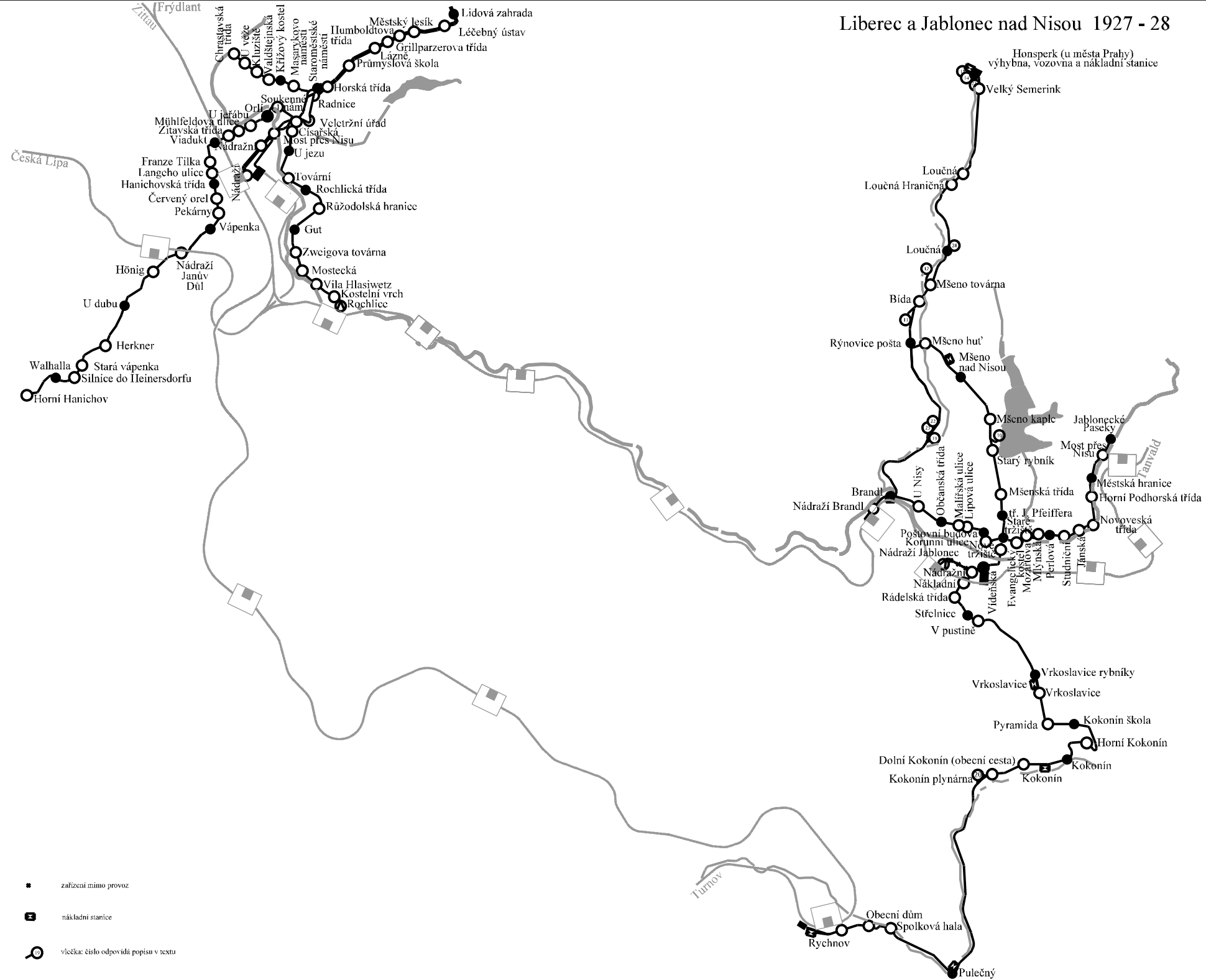
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídání
- vozovna
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1926 - 27

- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvětvení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- 🚂 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu



Honsperk (u města Prahy)
výhybna, vozovna a nákladní stanice

Velký Semerink

Loučná

Loučná Hraničná

Loučná

Bída

Rýnovice pošta

Mšeno továrna

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Starý rybník

Mšenská trída

Městská hranice

Horní Podhorská trída

Brandl

Nádraží Brandl

U Nisy

Občanská trída

Malířská ulice

Lipová ulice

tr. J. Pfeiffera

Stará trída

Novoveská trída

Postovní budova

Nádraží Jablonec

Nákladní

Rádelská trída

Střelnice

V pustine

Vrchoslavice rybniky

Vrchoslavice

Pyramida

Kokonín škola

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

Obecní dům

Rychnov

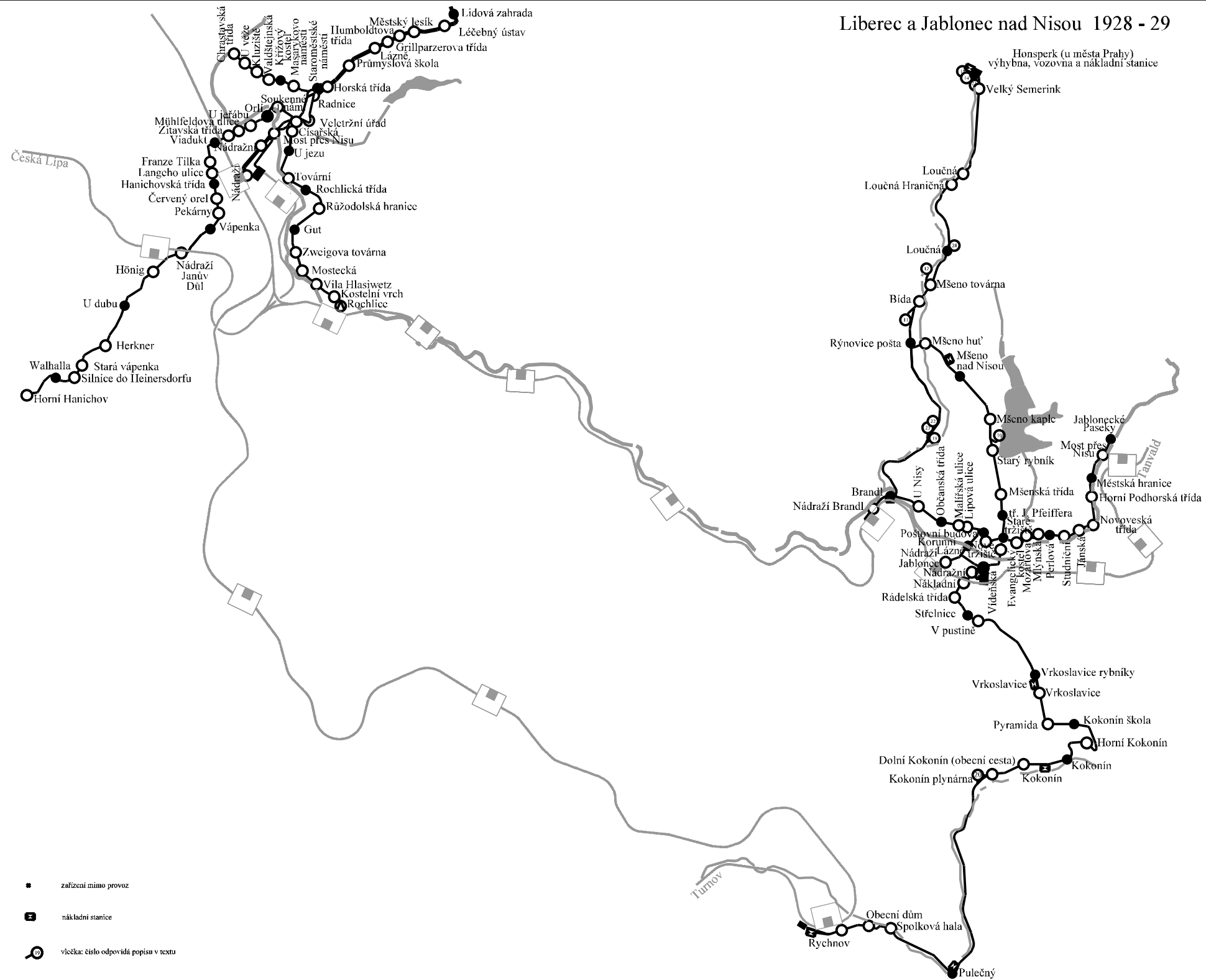
Spolková hala

Pulečný

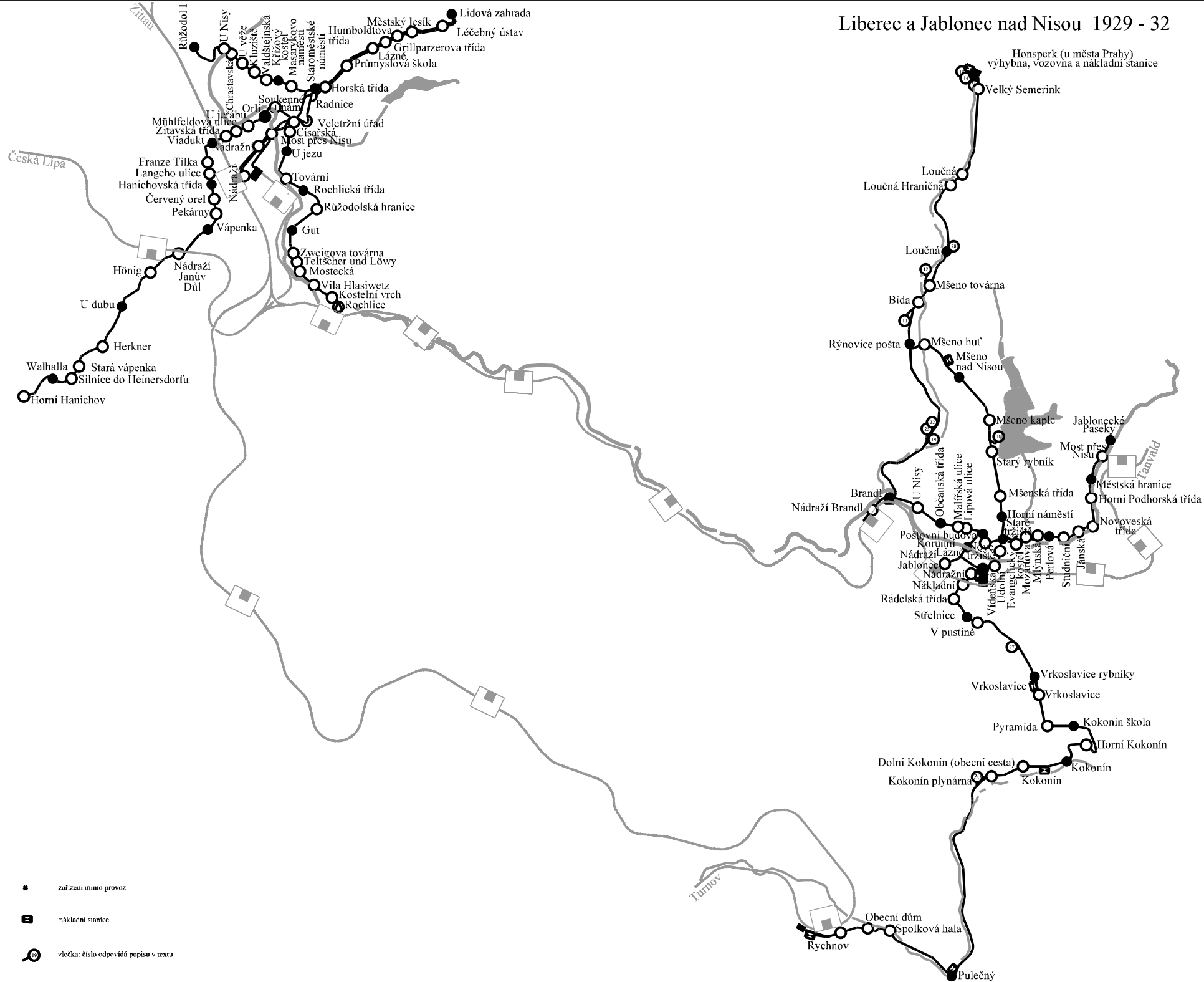
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- 🚪 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

⑩ Na zápraží

Liberec a Jablonec nad Nisou 1928 - 29

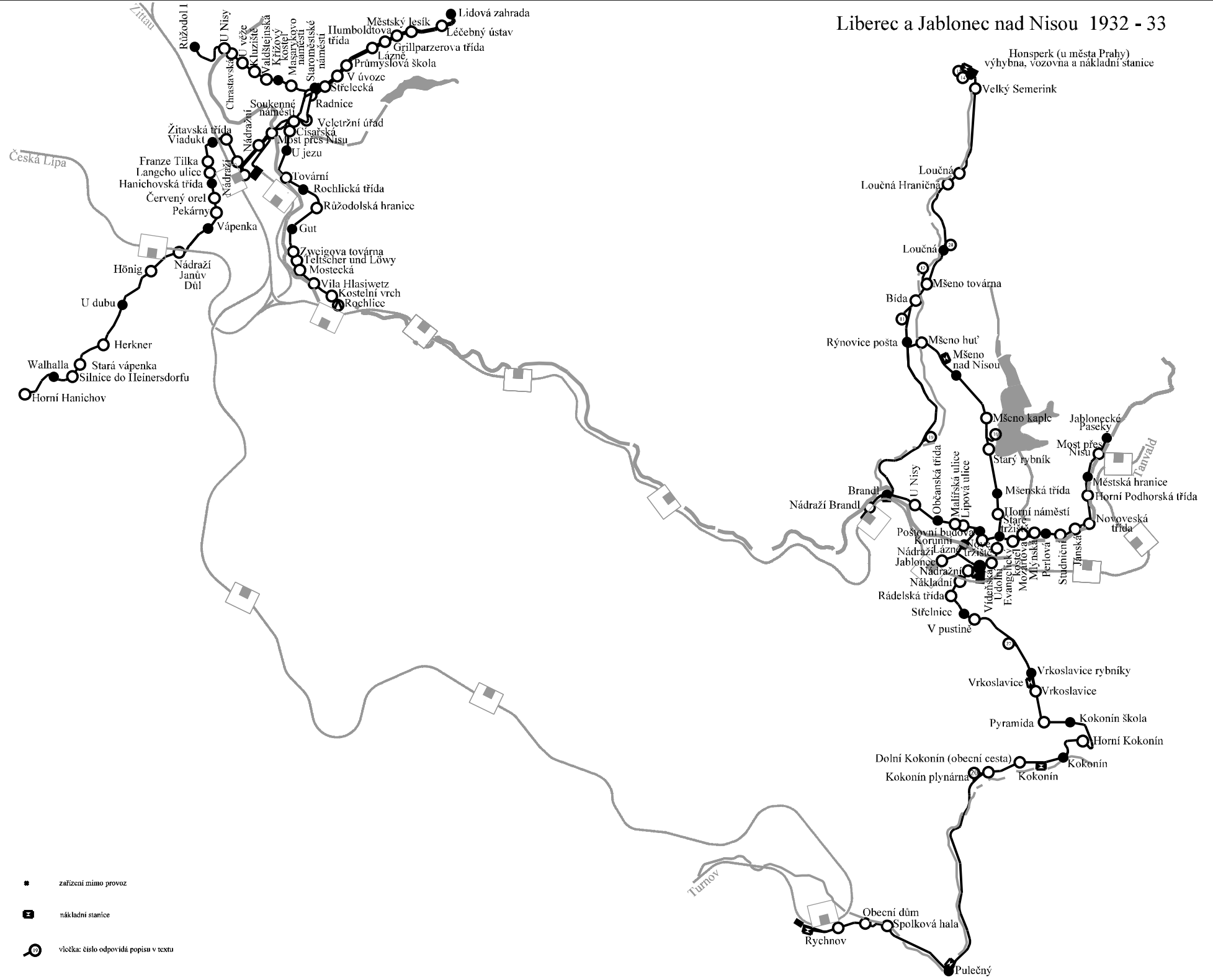


- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚉 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu



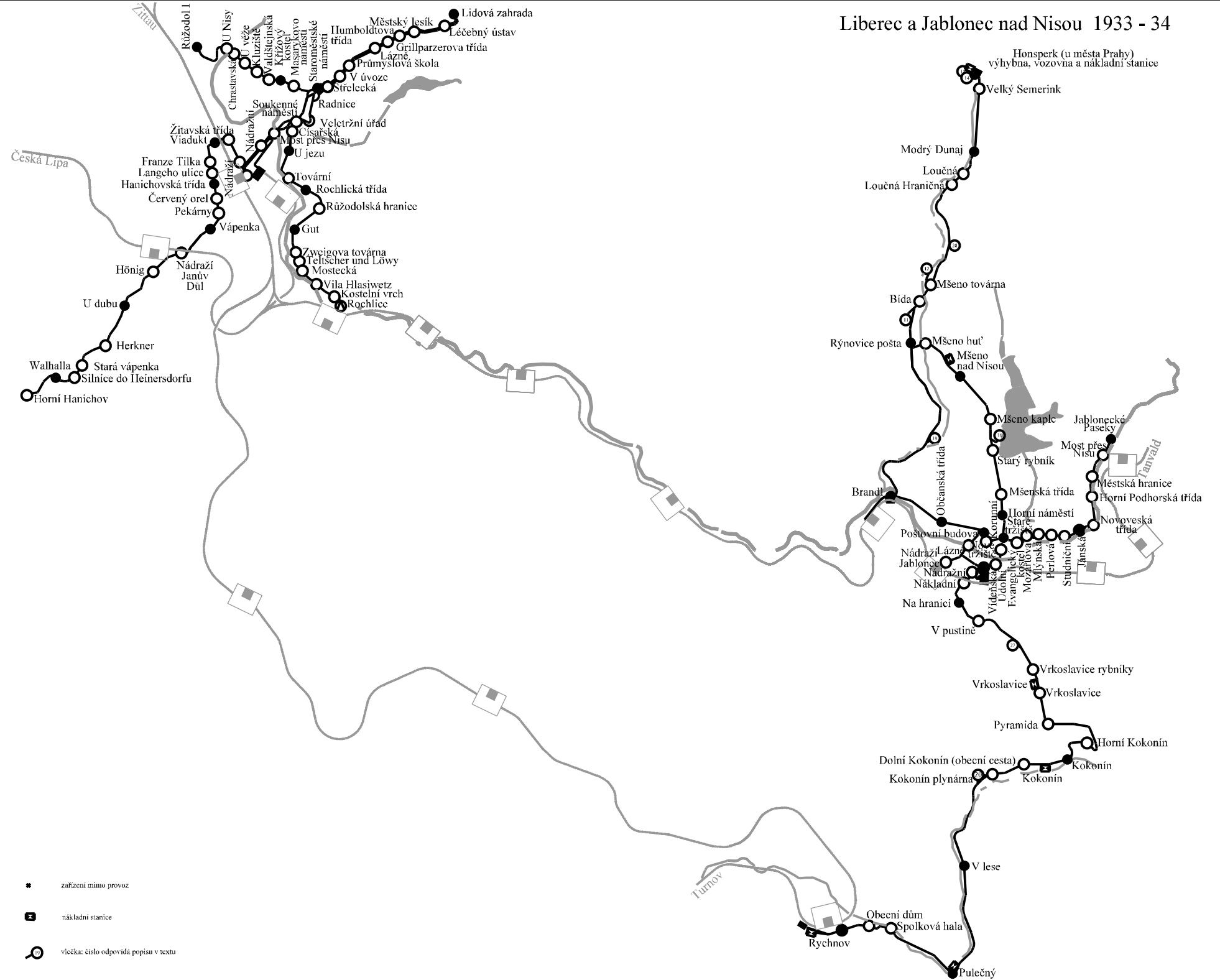
- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1932 - 33



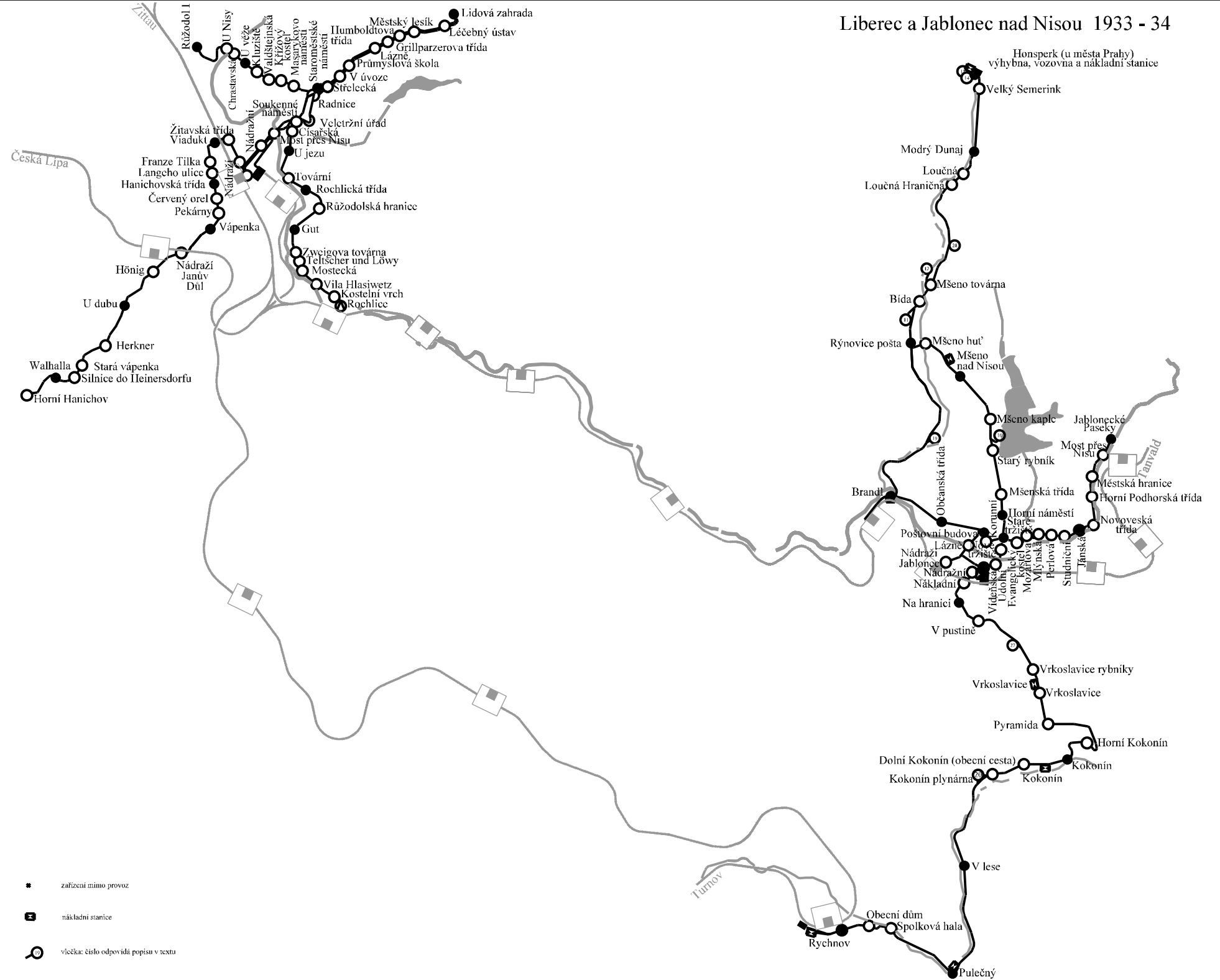
- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídání
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1933 - 34



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídání
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1933 - 34



- višhybna
- zastávka
- koncové rozvážení
- vozovna
- ★ zařízení mimo provoz
- 🚂 nákladní stanice
- Ⓜ vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Honsperk (u města Prahy)
výhybna, vozovna a nákladní stanice

Velký Semerink

Modrý Dunaj

Loučná

Loučná Hraničná

Bída

Mšeno továrna

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Starý rybník

Občanská třída

Městská hranice

Horní Podhorská třída

Brandl

Občanská třída

Horní náměstí

Novoveská třída

Postovní budova

Nádraží Jablonec

Nákladní

Na hranici

V pustine

Vrkoslavice rybníky

Vrkoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

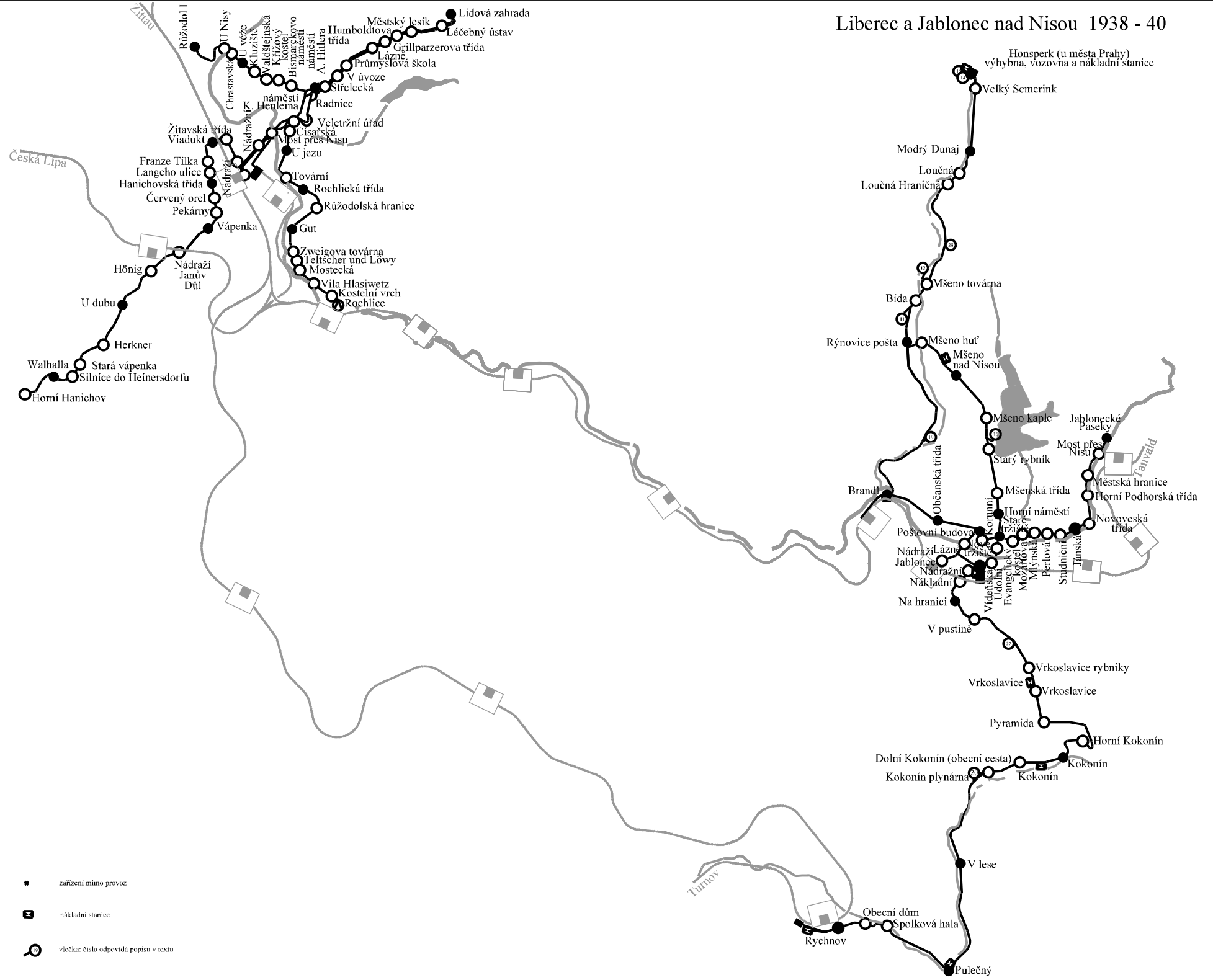
Rychnov

Obecní dům

Spolková hala

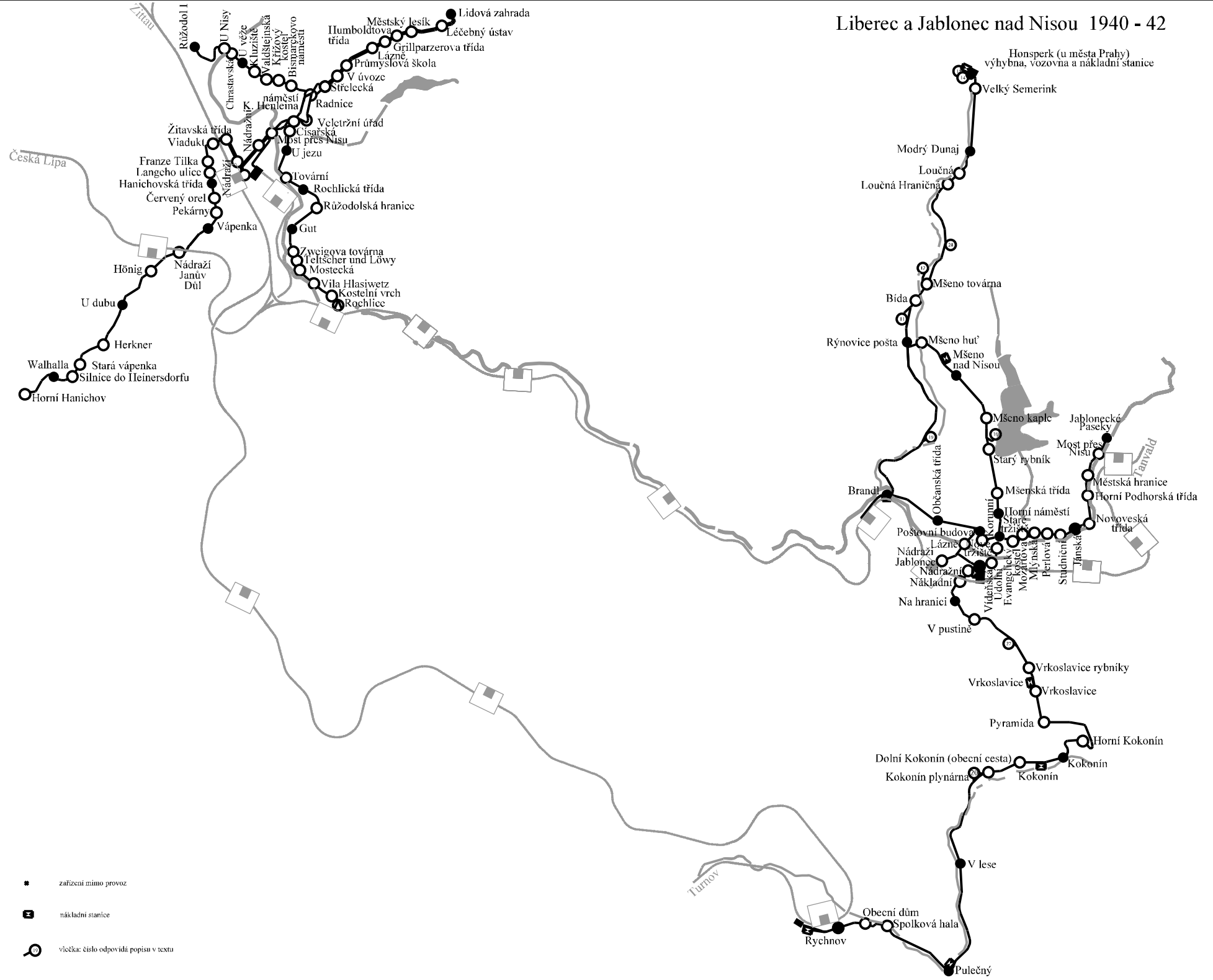
Pulečný

Liberec a Jablonec nad Nisou 1938 - 40



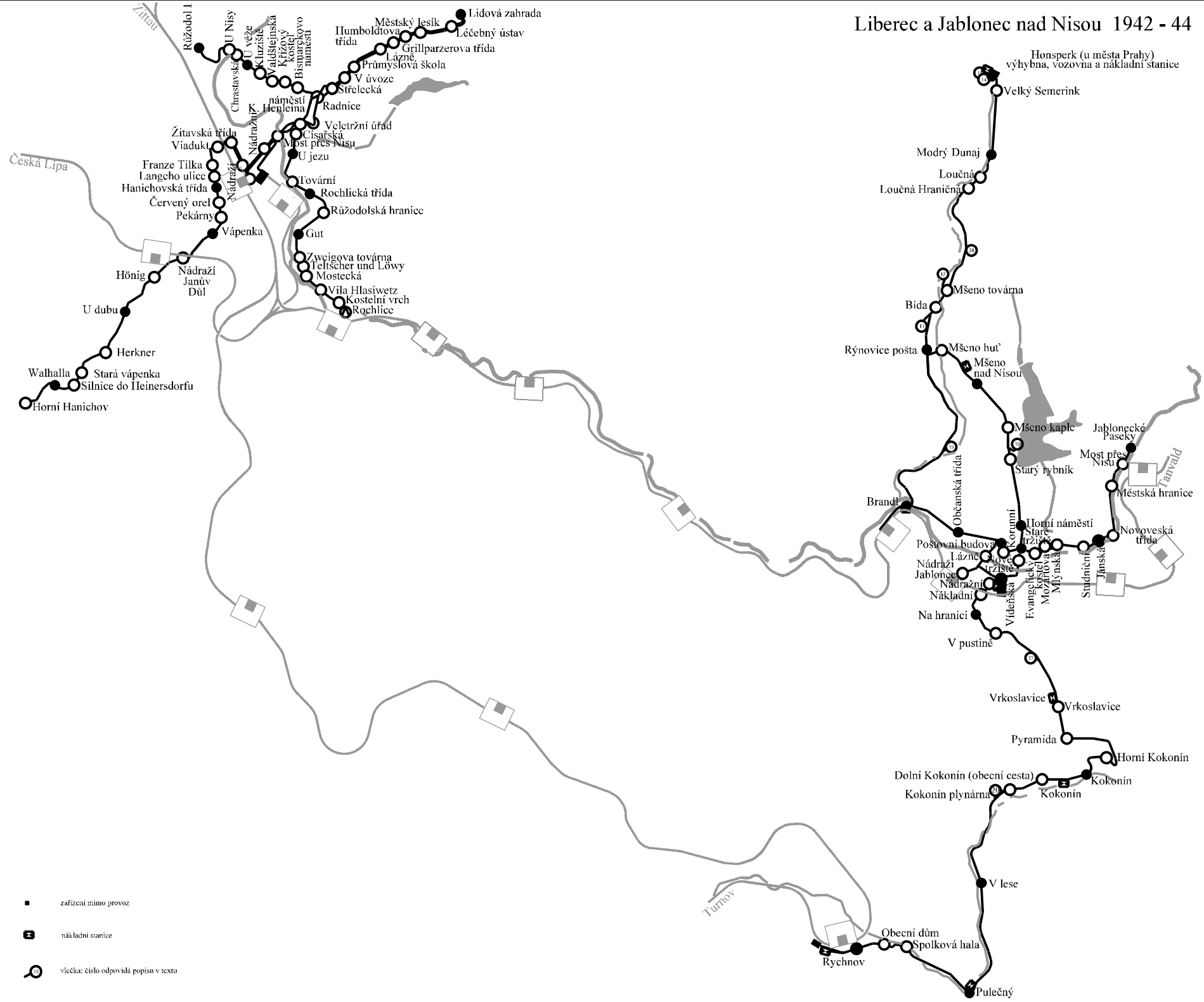
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚂 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1940 - 42



- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- 🚞 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1942 - 44

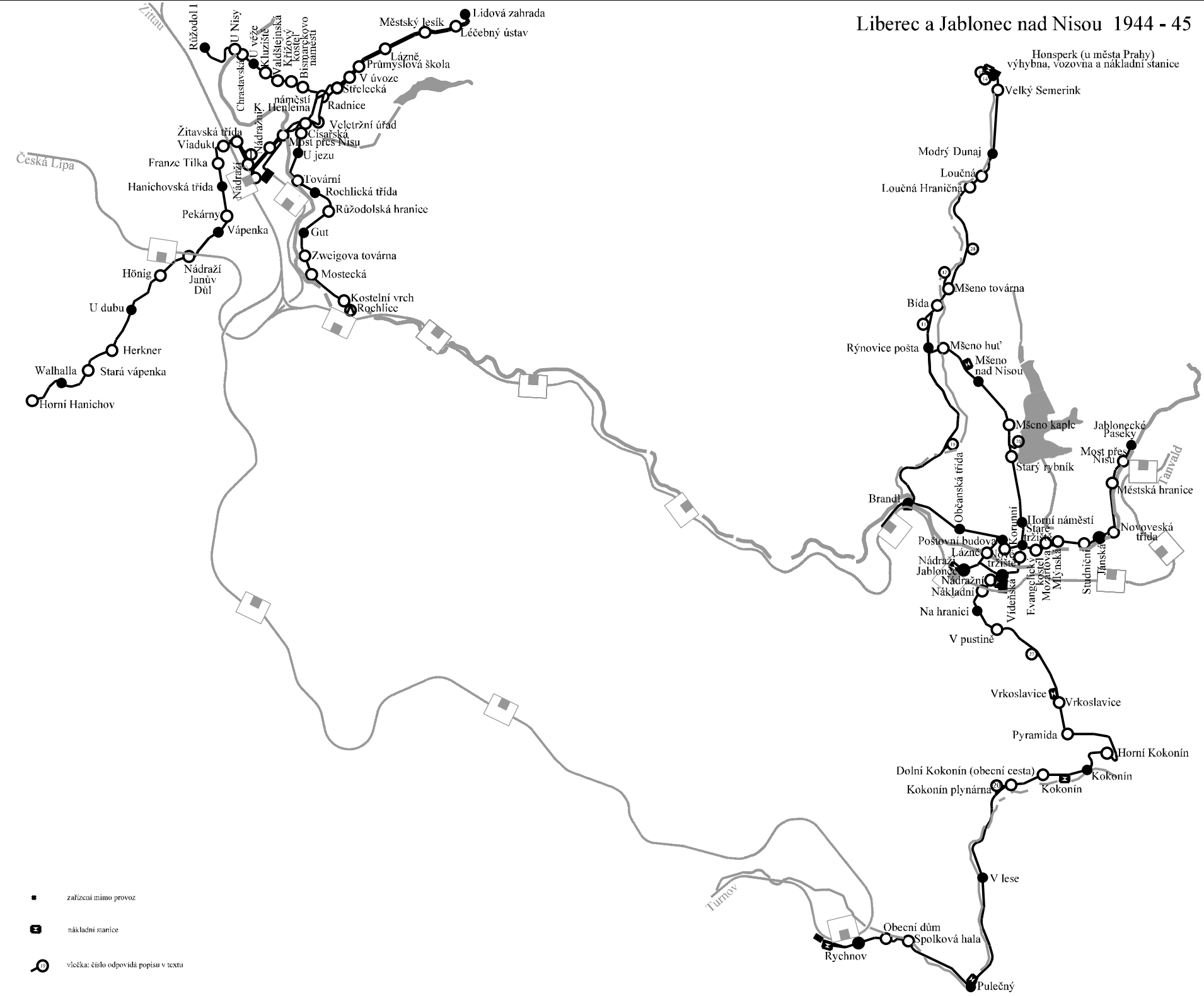


- výhybna
- zastávka
- ◐ koncové rozdělení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚞 nákladní stanice
- 📍 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1944 - 45

● vlečka
○ Mlékárna

- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vlečka: číslo odpovídá popisu v textu



Honsperk (u města Prahy)
výhybna, vozovna a nákladní stanice

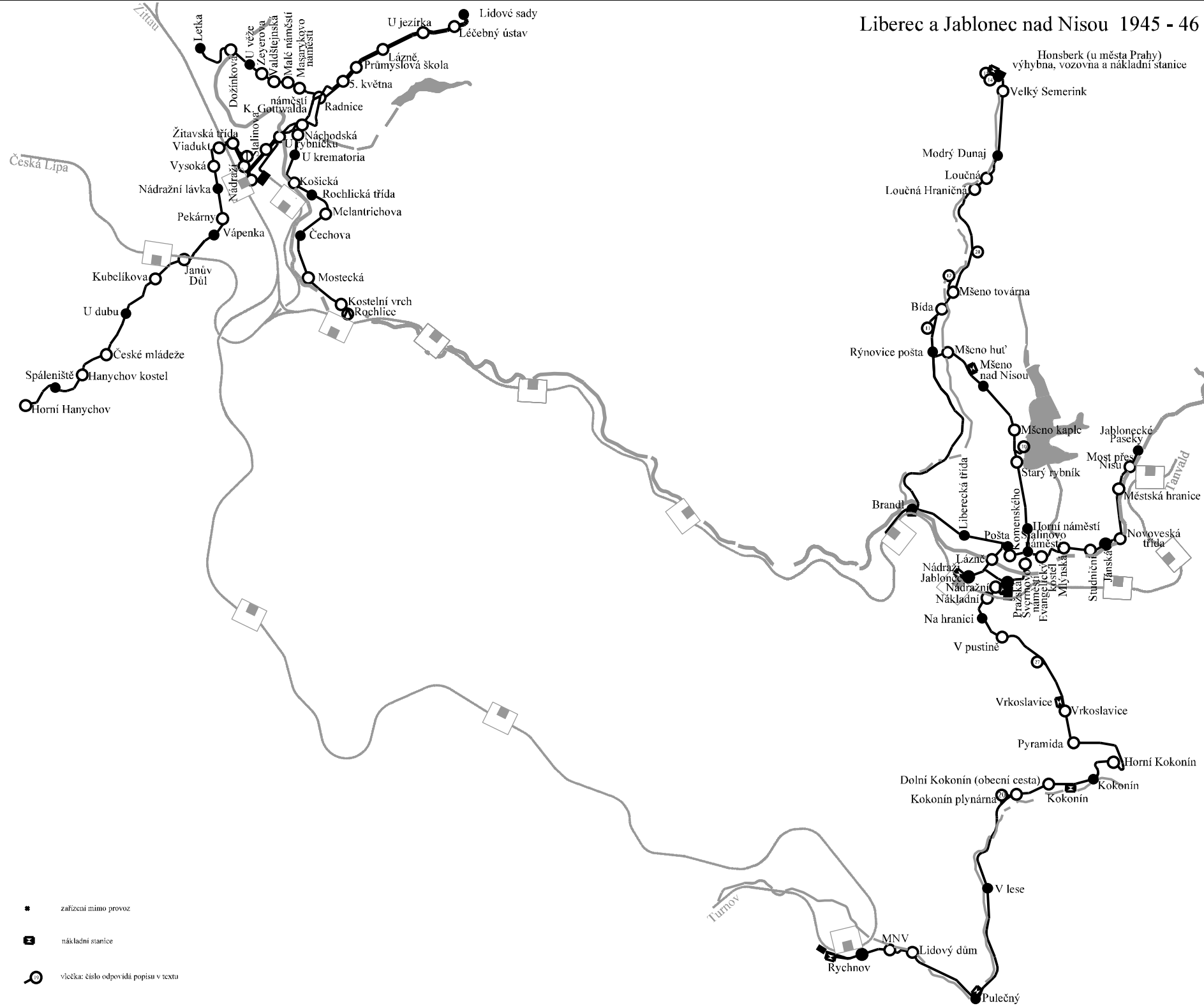
Česká Lipa

Turnov

Harwald

Rychnov

Pulečný



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvětvení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🔍 vlečka: číslo odpovídá popisu v textu

Honsberk (u města Prahy)
výhybna, vozovna a nákladní stanice

Velký Semerink

Modrý Dunaj

Loučná

Loučná Hranická

Bída

Mšeno továrna

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Starý rybník

Brandl

Liberecká třída

Starý rybník

Městská hranice

Novoveská třída

Horní náměstí

Pošta

Novoveská třída

Novoveská třída

Nádraží Jablonec

Nádraží

Nákladní

Na hranici

V pustine

Prázkal

Křemže

Evangelický kostel

Mlýnská

Studniční

Janská

Pyramida

Vrkoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

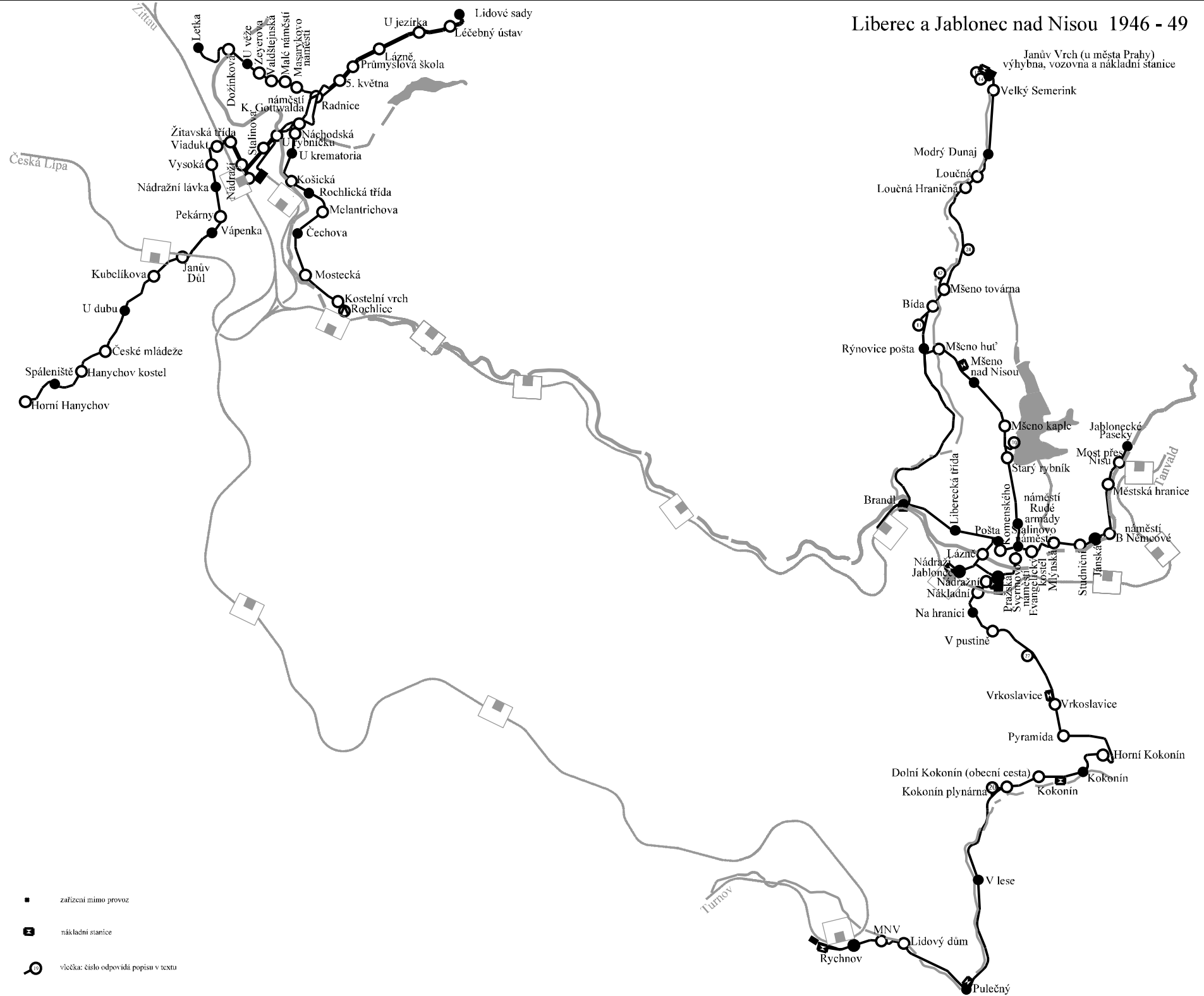
Rychnov

MNV

Lidový dům

Pulečný

Liberec a Jablonec nad Nisou 1946 - 49



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvětvení
- vozovna
- ★ zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Janův Vrch (u města Prahy)
výhybna, vozovna a nákladní stanice

Velký Semerink

Modrý Dunaj

Loučná
Loučná Hradičná

Mšeno továrna

Bída

Rýnovice pošta

Mšeno huť
Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Starý rybník

Brandl

Liberecká třída

náměstí Rudé armády

Pošta

Náměstí K. G. Mlýnská

Náměstí B. Němcové

Na hranici

V pustine

Vrkoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

Rychnov

MNV
Lidový dům

Pulečný

Česká Lipa

Nádražní lávka

Pekárny

Vápenka

Kubelíkova

Janův Důl

U dubu

České mládeže

Hanychov kostel

Horní Hanychov

Vysoká

Žitavská třída

Viadukti

Náměstí K. Gottwalda

Dožínková

U věže

Zeyerova

Waldštejnská

Malé náměstí

Masarykovo náměstí

5. května

Průmyslová škola

Lázně

U jezírka

Lidové sady

Léčebný ústav

Radnice

Náchodská

U rybníčku

U krematoria

Košická

Rochlická třída

Melantrichova

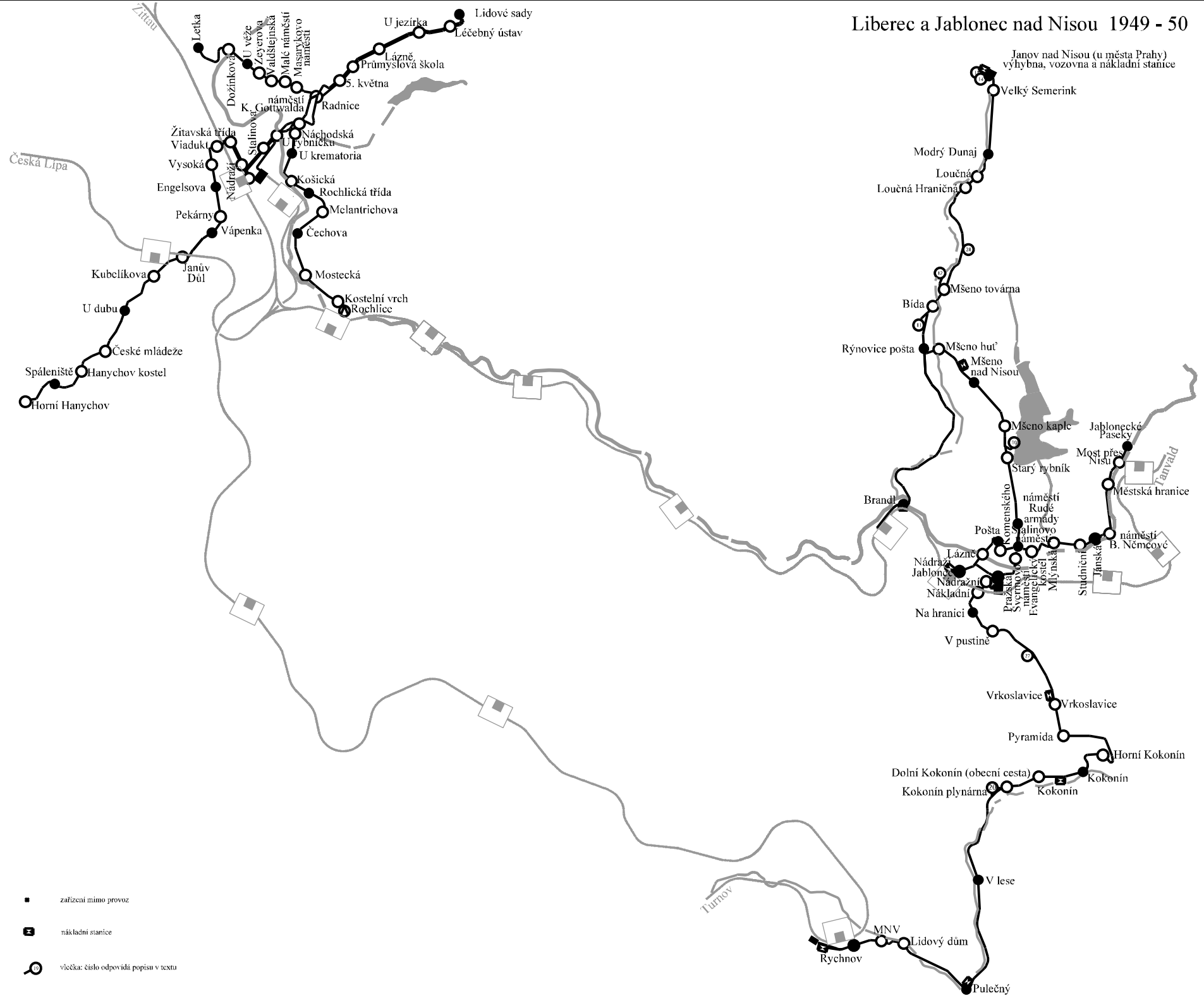
Čechova

Mostecká

Kostelní vrch

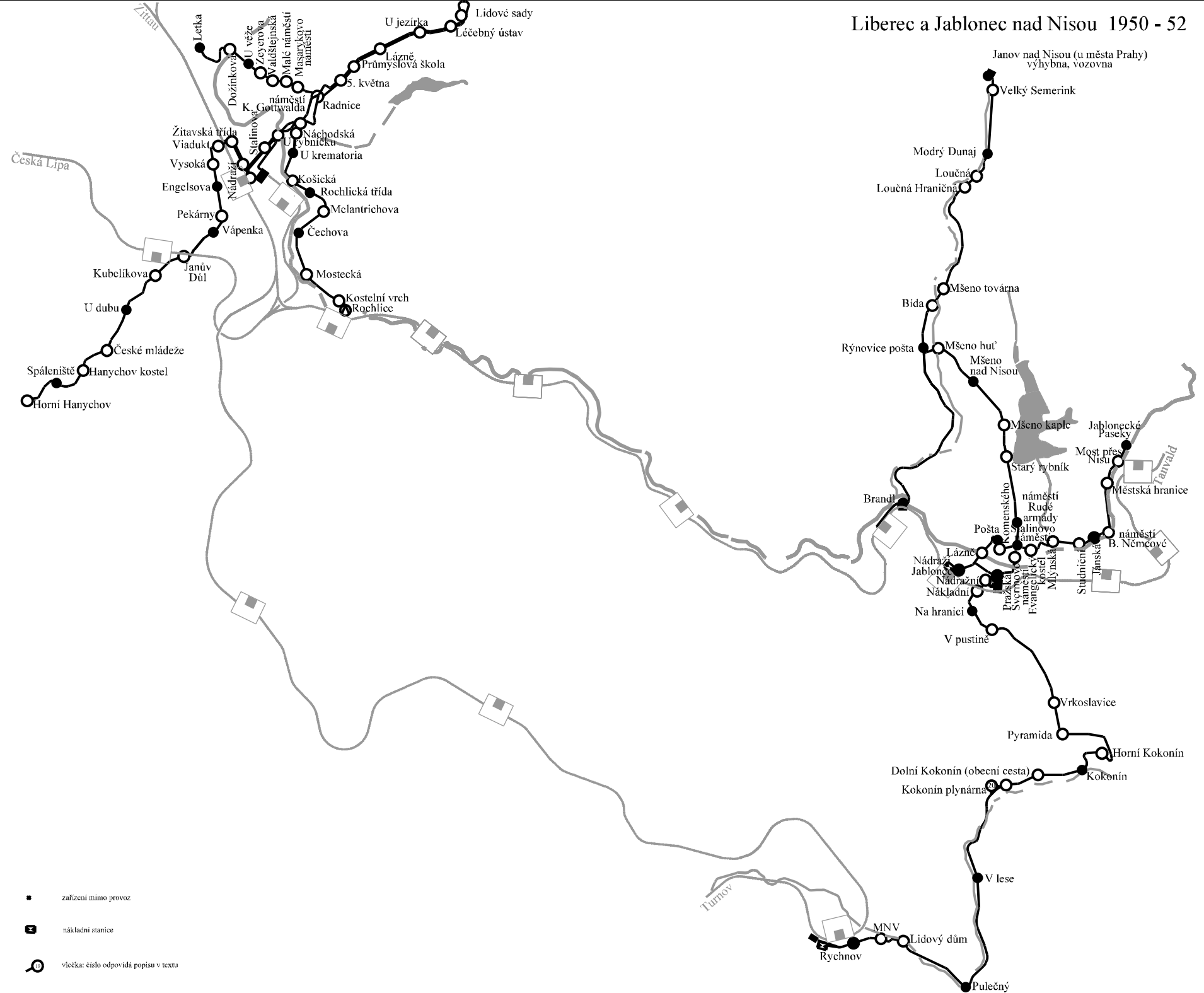
Rochlice

Liberec a Jablonec nad Nisou 1949 - 50



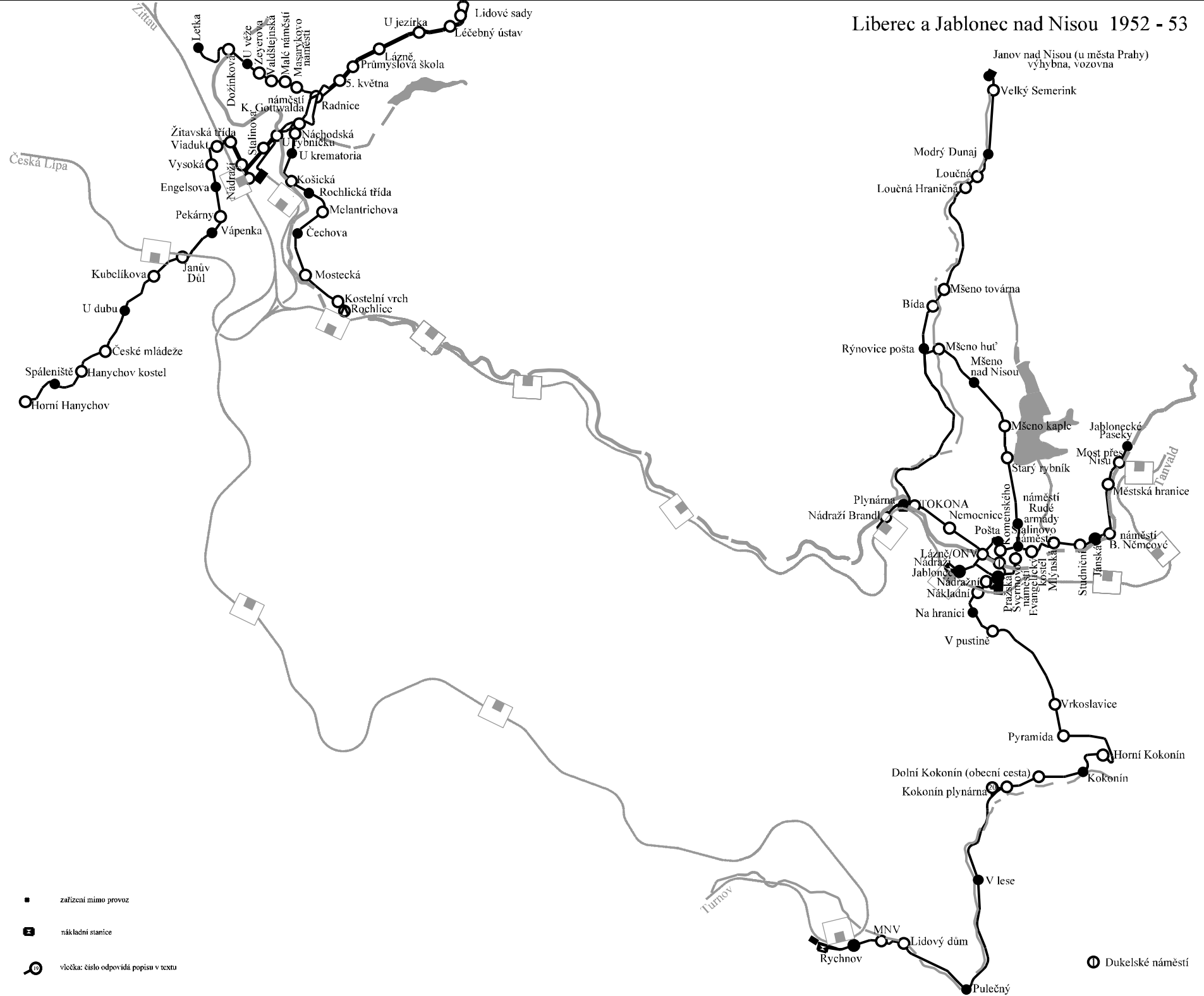
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvětvení
- vozovna
- ★ zařízení mimo provoz
- ⊠ nákladní stanice
- ⊙ vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Liberec a Jablonec nad Nisou 1950 - 52



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚪 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

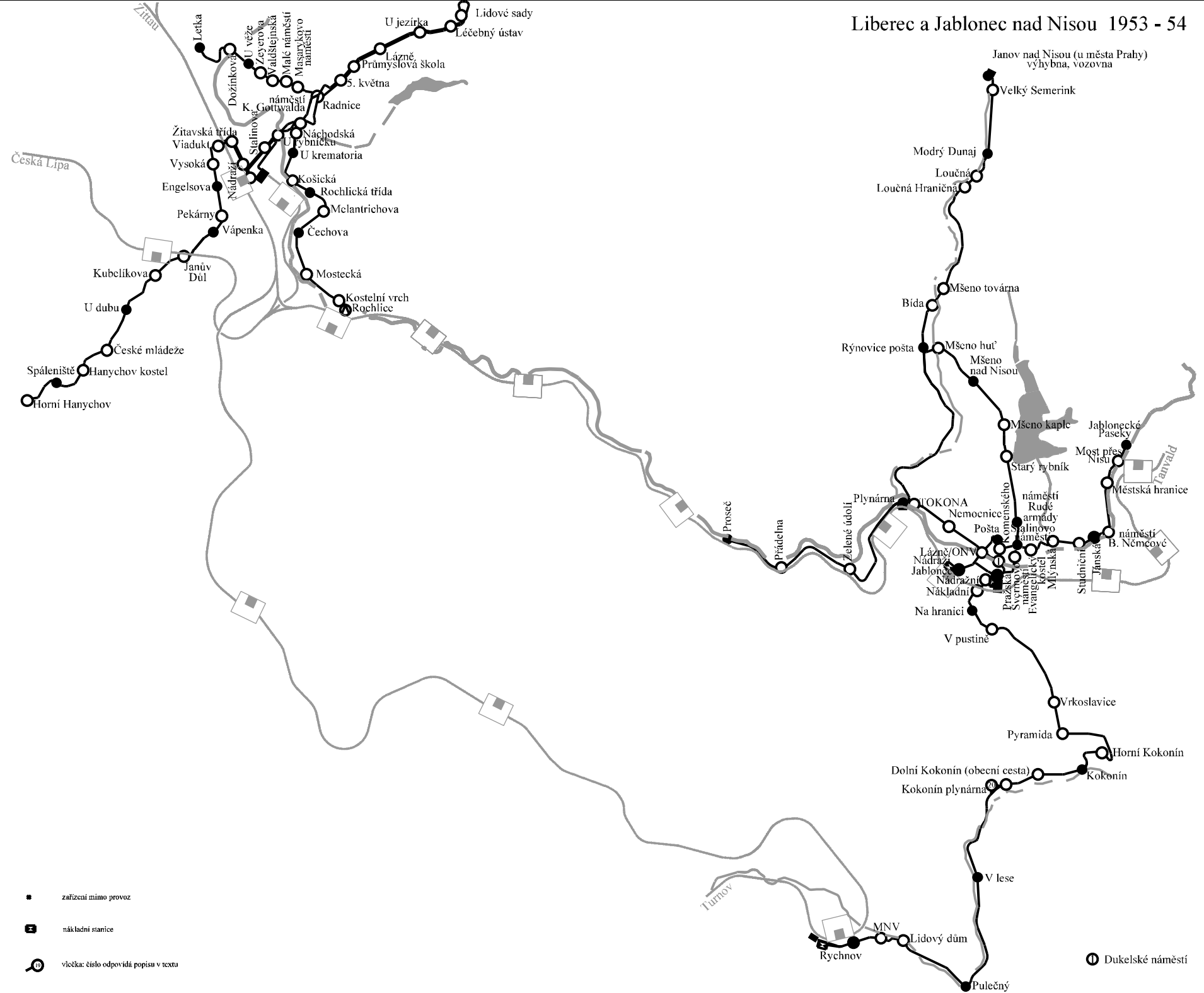
Liberec a Jablonec nad Nisou 1952 - 53



- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídání
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

🕒 Dukelské náměstí

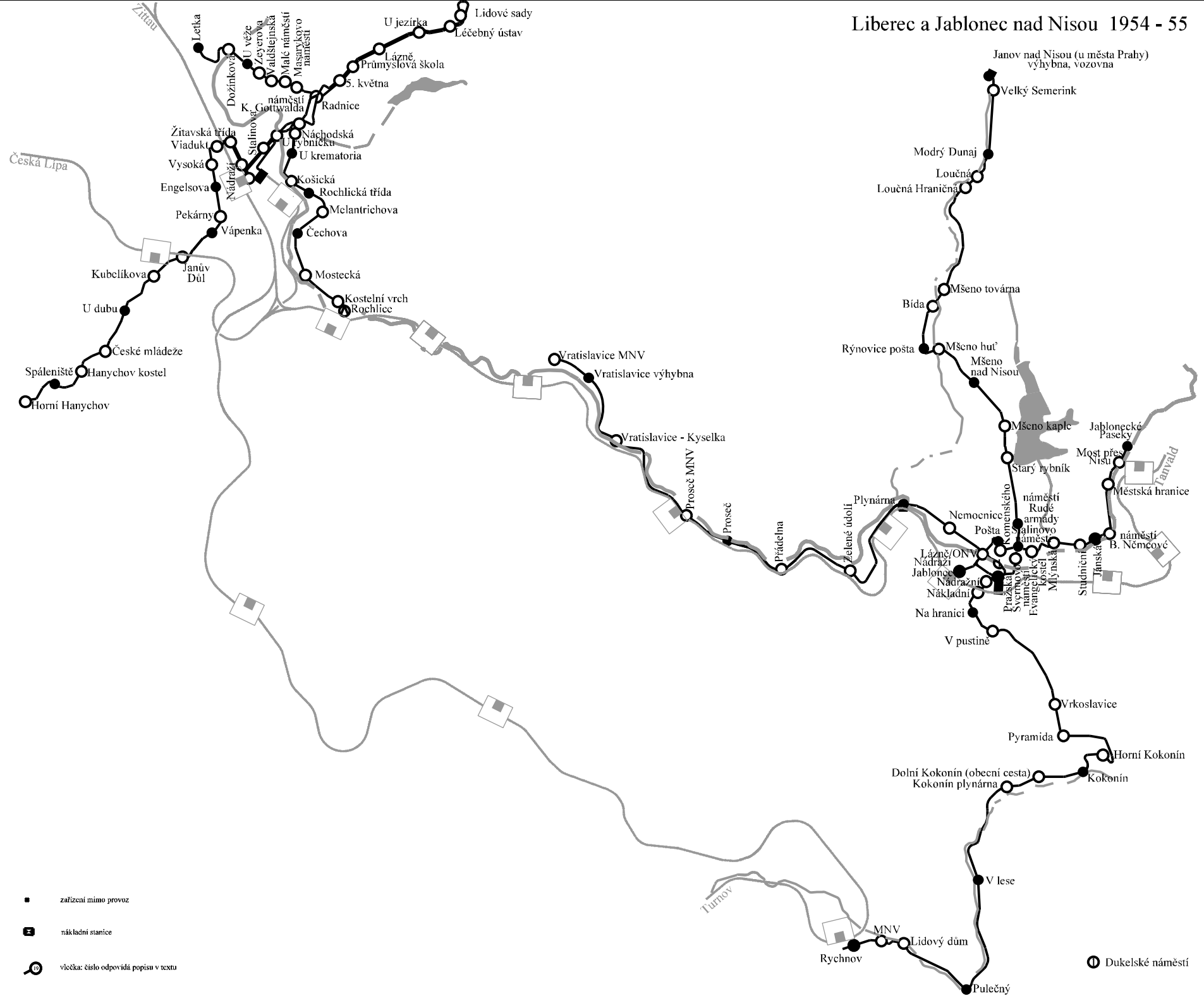
Liberec a Jablonec nad Nisou 1953 - 54



- výhybna
- zastávka
- konečné rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

🕒 Dukelské náměstí

Liberec a Jablonec nad Nisou 1954 - 55



- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídání
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vlčečka: číslo odpovídá popisu v textu

Janov nad Nisou (u města Prahy)
výhybna, vozovna

Velký Semerink

Modrý Dunaj

Loučná

Loučná Hranická

Bída

Mšeno továrna

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Most přes Nisu

Městská hranice

náměstí Rudé armády

Stary rybník

Jablonec nad Nisou

Prácheň

Proseč MNV

Proseč

Vratislavice MNV

Vratislavice výhybna

Vratislavice - Kyselka

Prácheň

Zelené údolí

Plynárna

Nemoenice

Pošta

Lázně/ONV

Nádraží Jablonec

Nákladní

Na hranici

V pustine

Virkoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

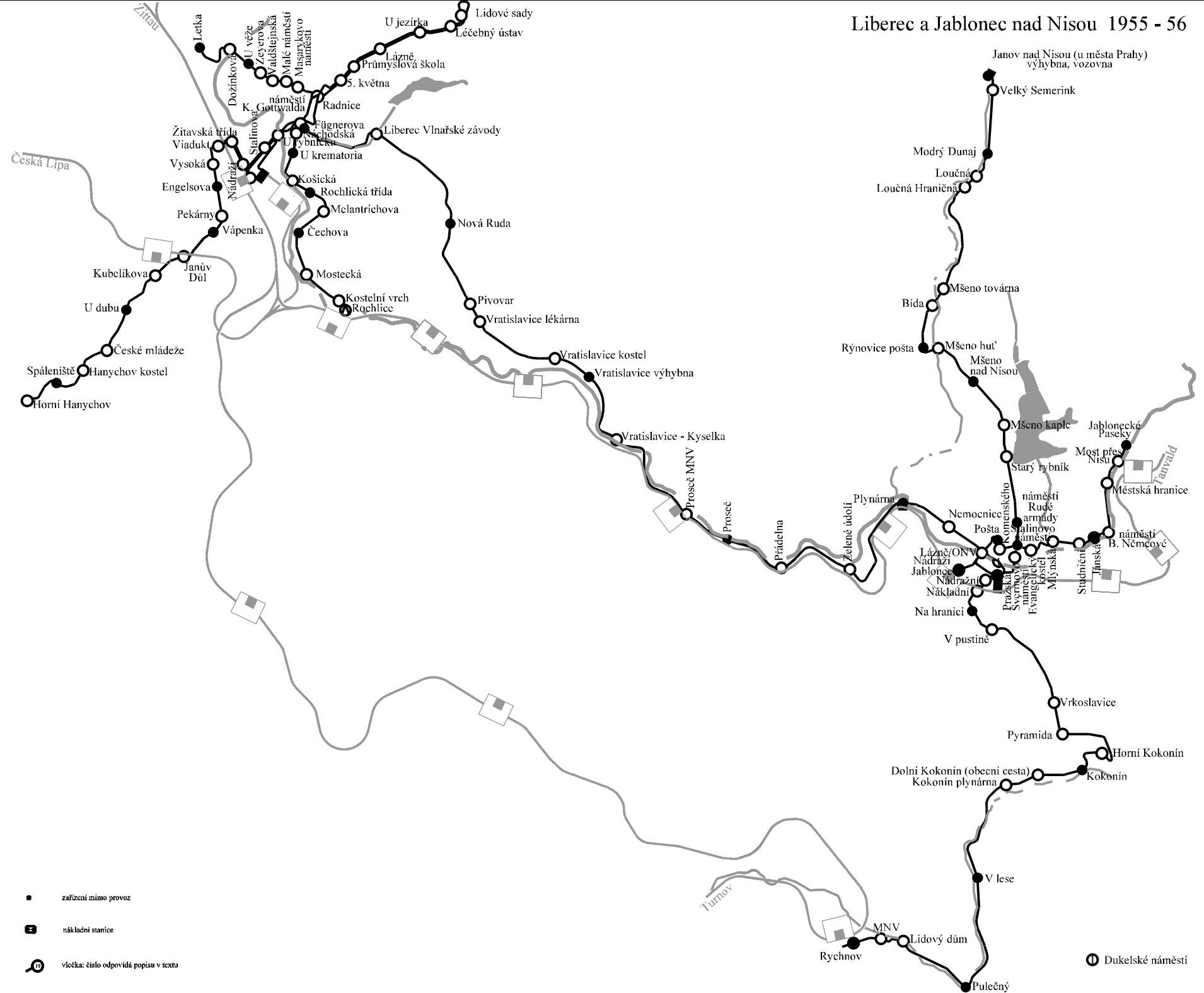
Rychnov

Lidový dům

Pulečný

Dukelské náměstí

Liberec a Jablonec nad Nisou 1955 - 56



- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídání
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vlčečka: číslo odpovídá popisu v textu

Janov nad Nisou (u města Prahy)
výhybna, vozovna

Velký Semerink

Modrý Dunaj

Loučná

Loučná Hranická

Bída

Mšeno továrna

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Most přes Nisou

Městská hranice

náměstí Rudé armády

Salinovo náměstí

náměstí B. Němcovic

Janská

Studniční

Mlýnská

Na hranici

V pustine

Virkoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

Pulečný

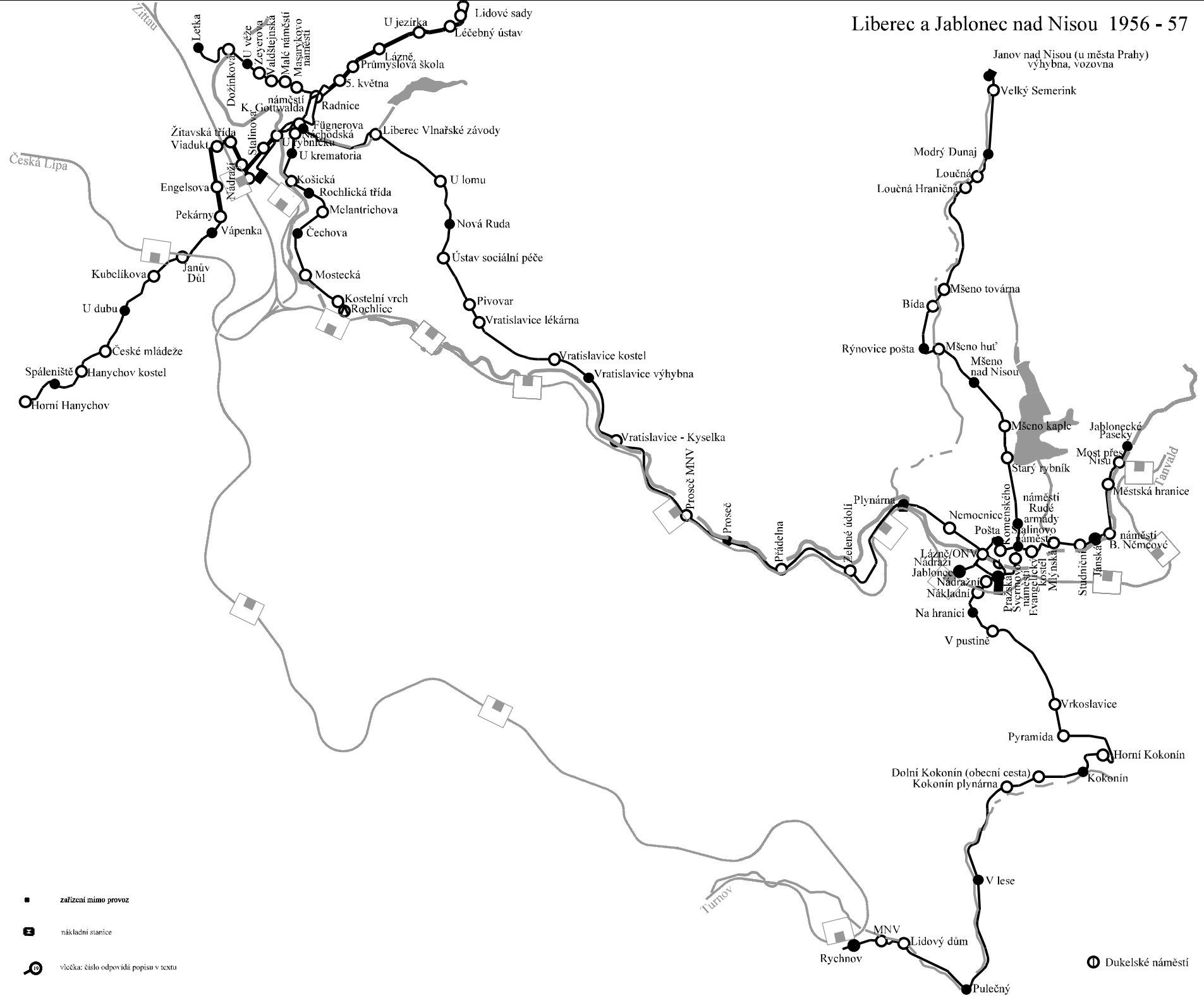
Rychnov

Lidový dům

MNV

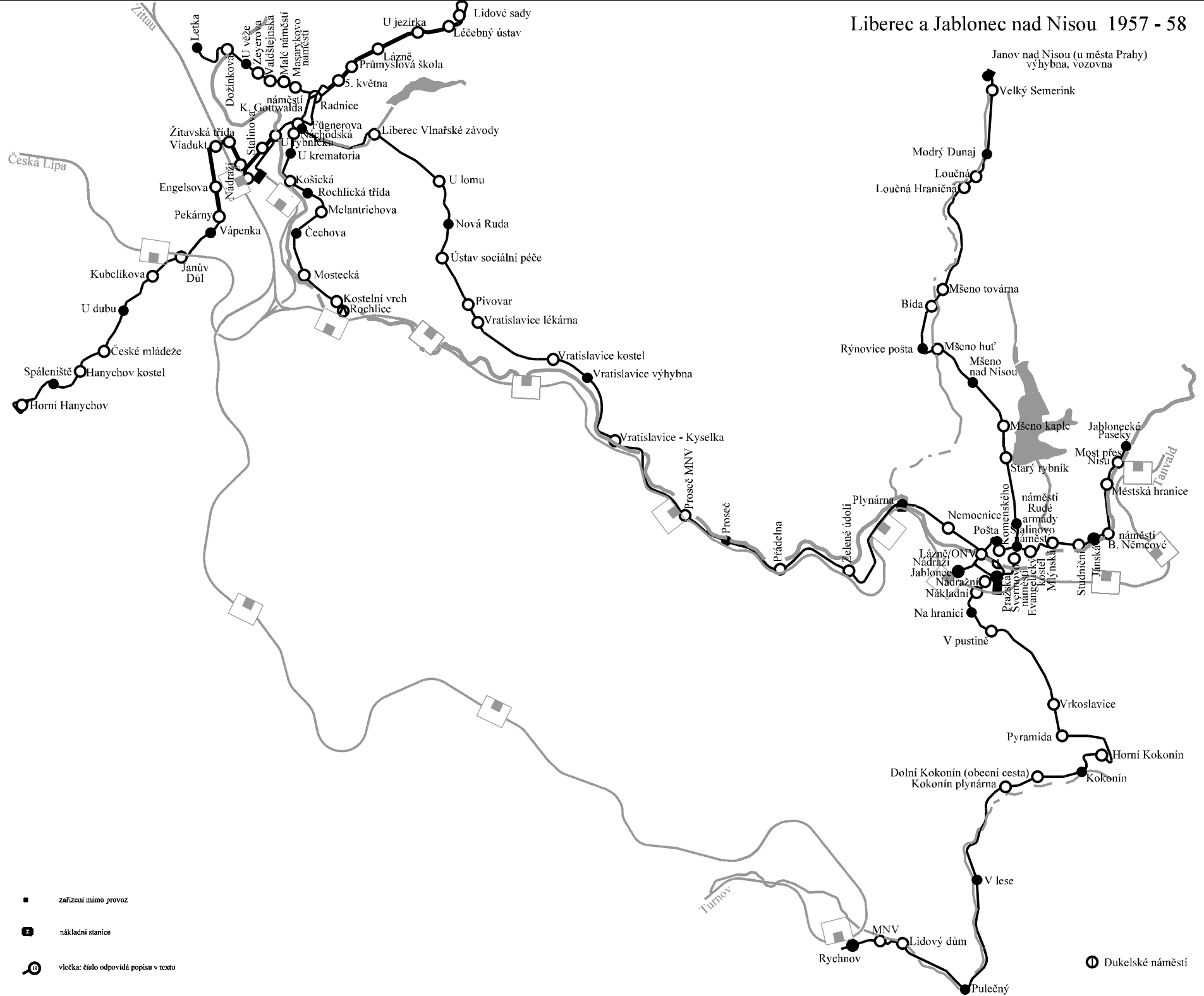
Dukelské náměstí

Liberec a Jablonec nad Nisou 1956 - 57



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídání
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 📍 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

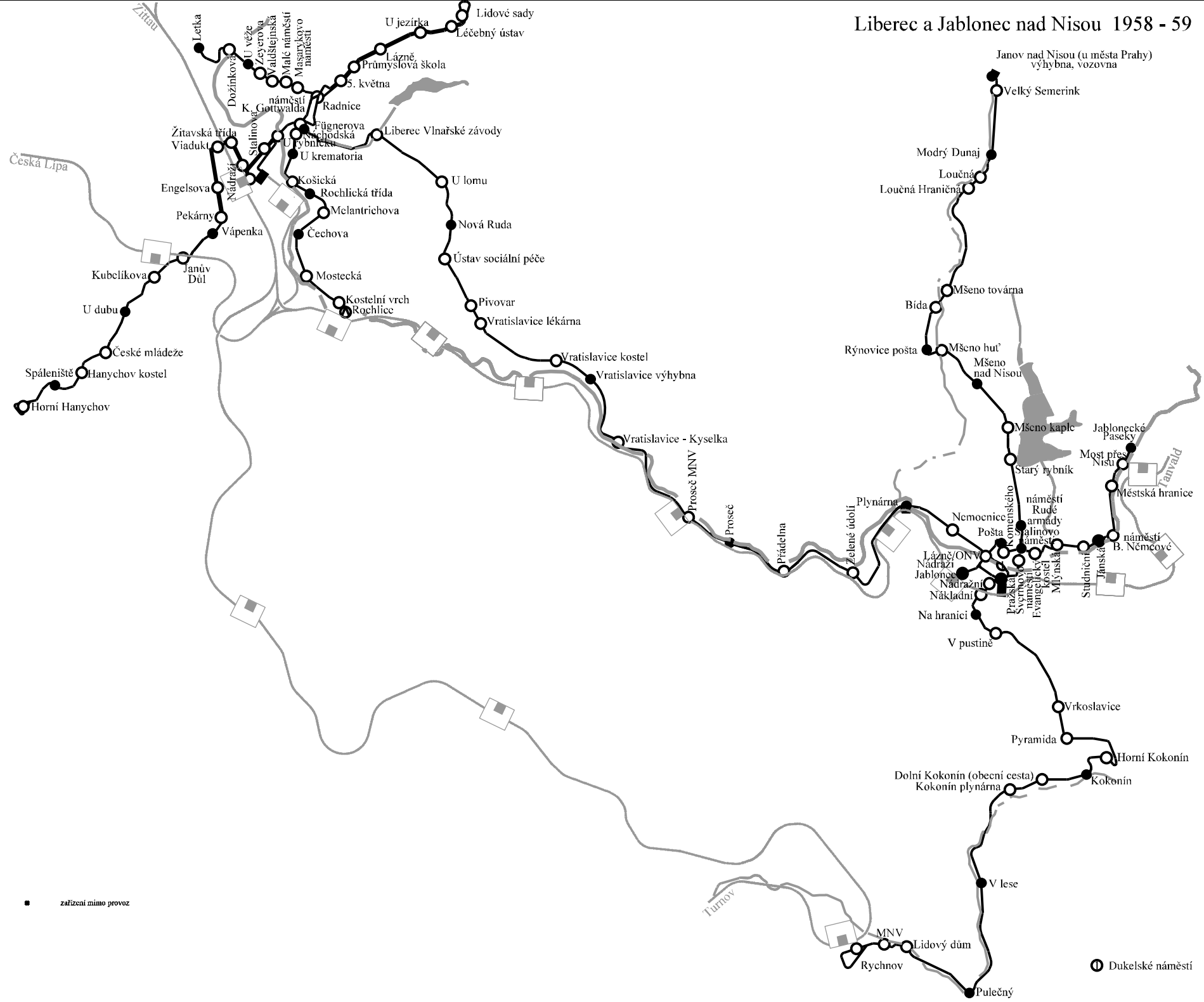
Liberec a Jablonec nad Nisou 1957 - 58



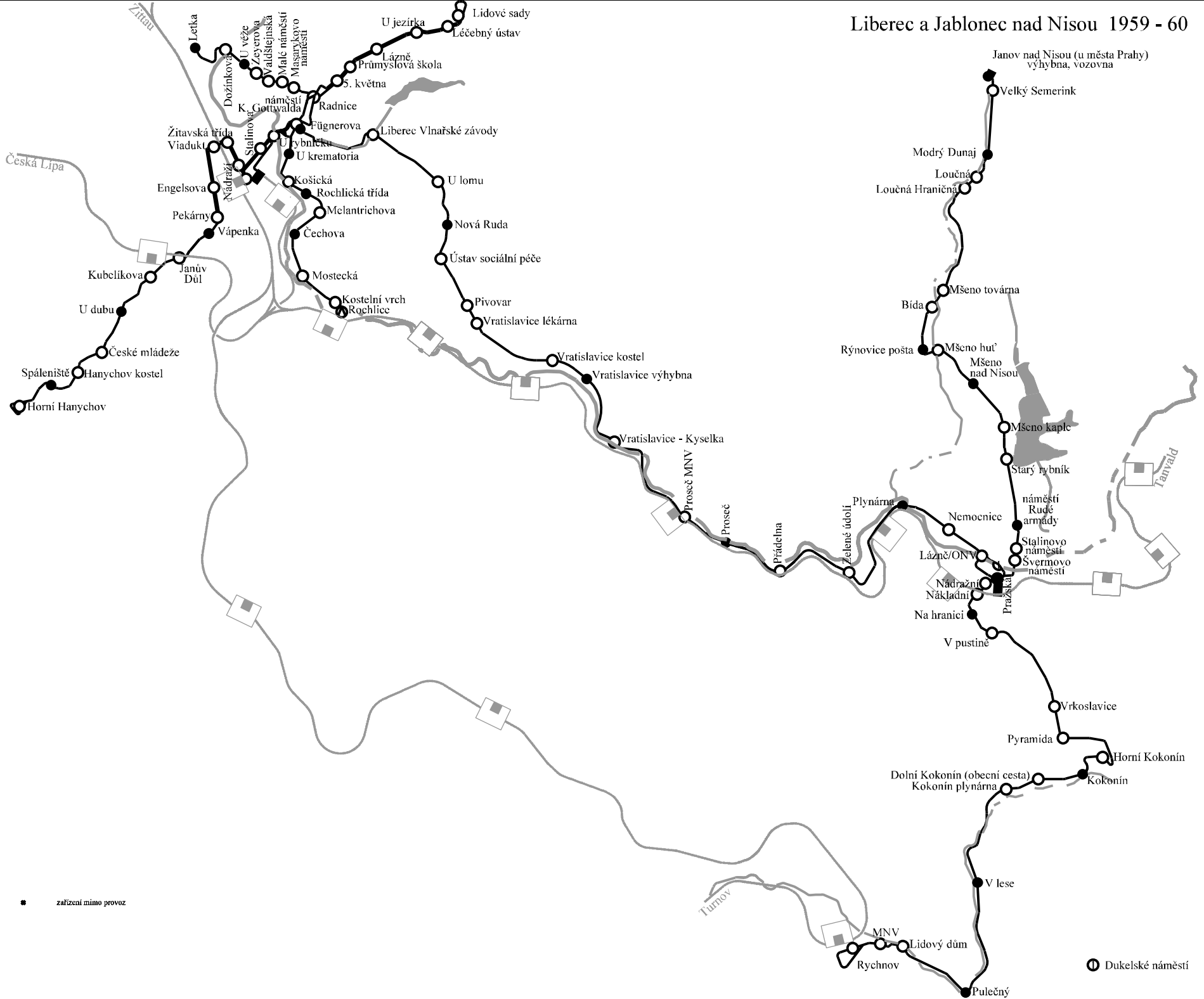
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vlčečka: číslo odpovídá popisu v textu

🕒 Dukelské náměstí

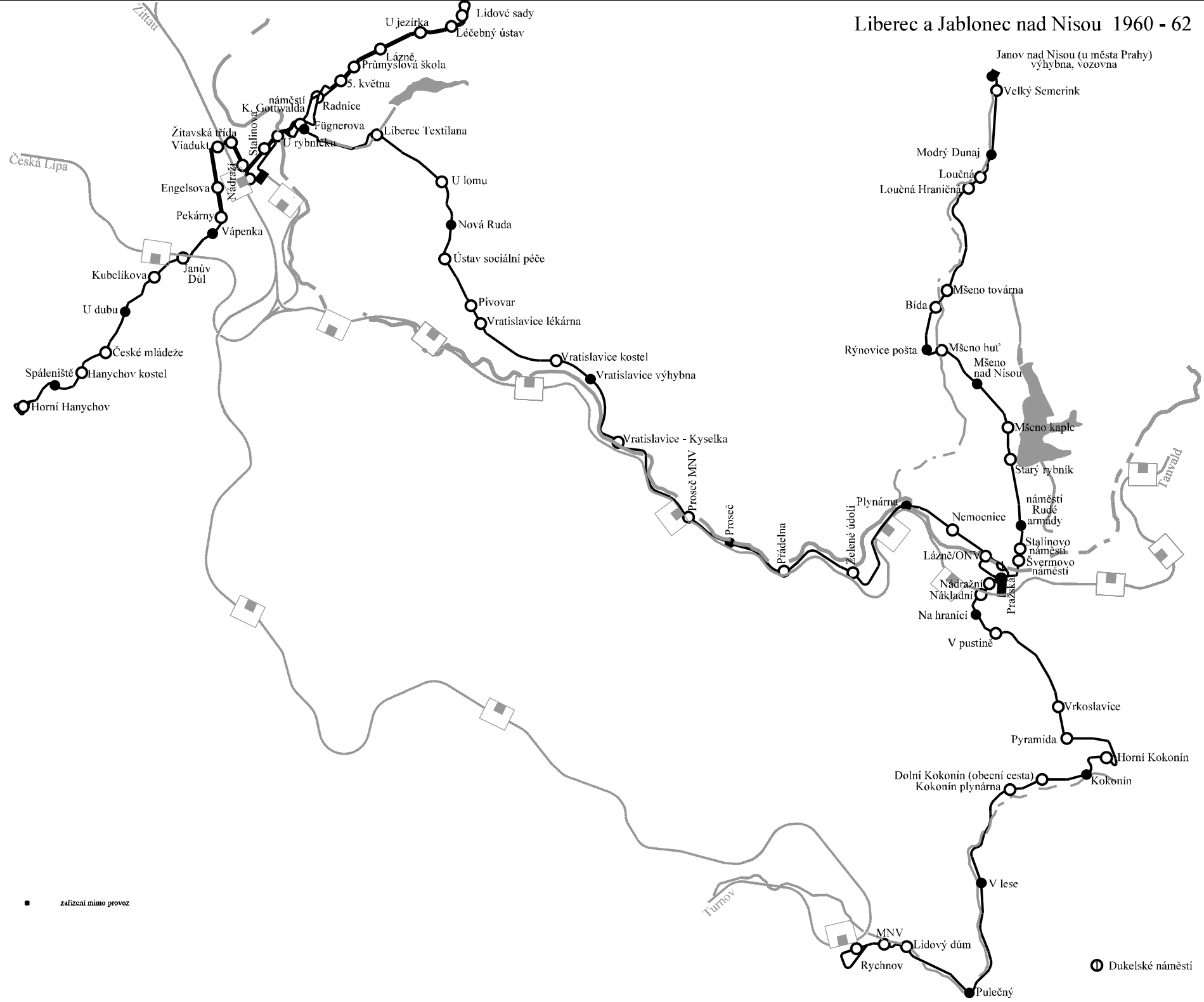
Liberec a Jablonec nad Nisou 1958 - 59



Liberec a Jablonec nad Nisou 1959 - 60



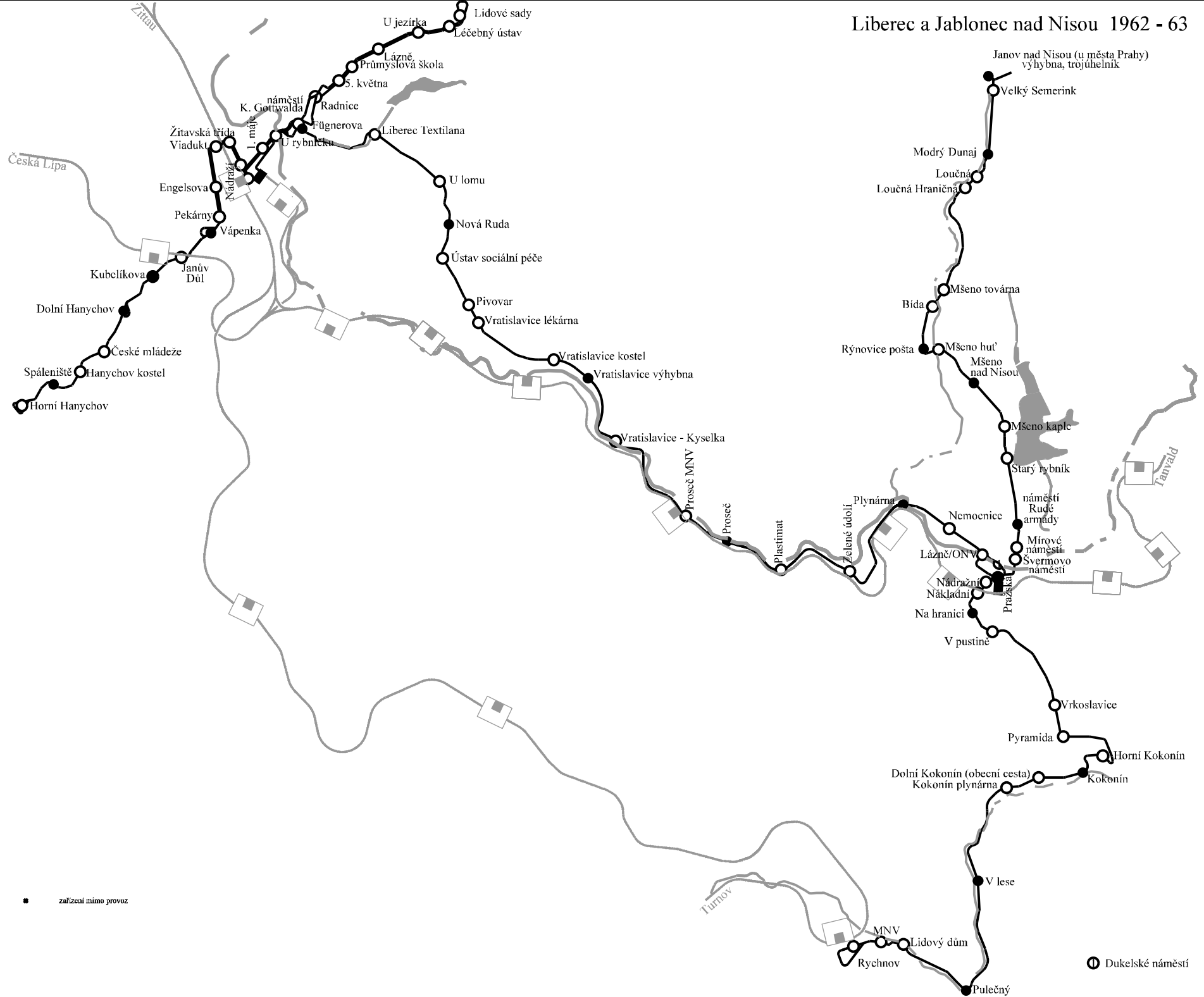
Liberec a Jablonec nad Nisou 1960 - 62



- výhybna
- zastávka
- konečné rozřídění
- vozovna
- zařízení mimo provoz

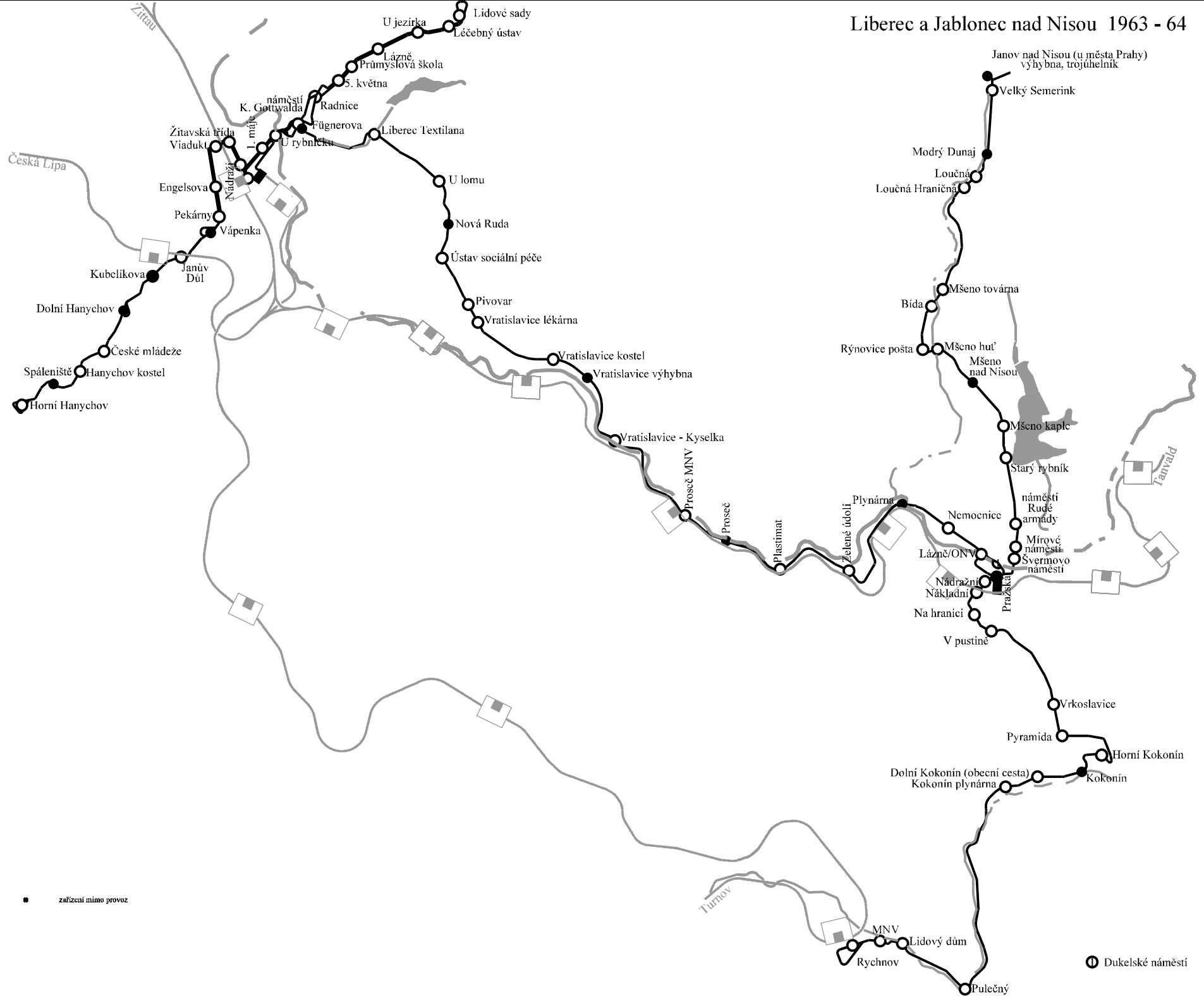
ⓘ Dukelské náměstí

Liberec a Jablonec nad Nisou 1962 - 63



ⓘ Dukelské náměstí

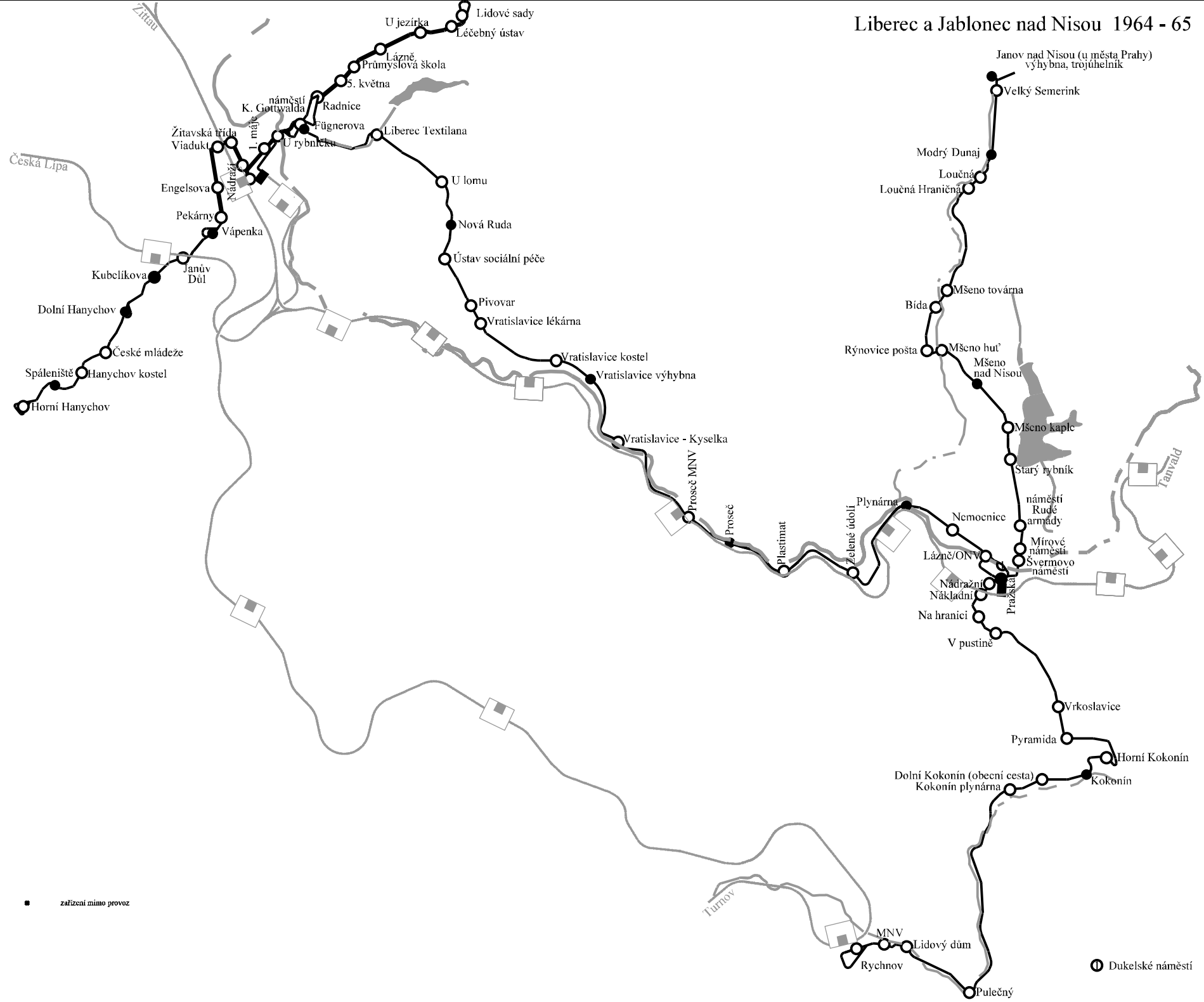
Liberec a Jablonec nad Nisou 1963 - 64



- výhybna
- zastávka
- konečné rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz

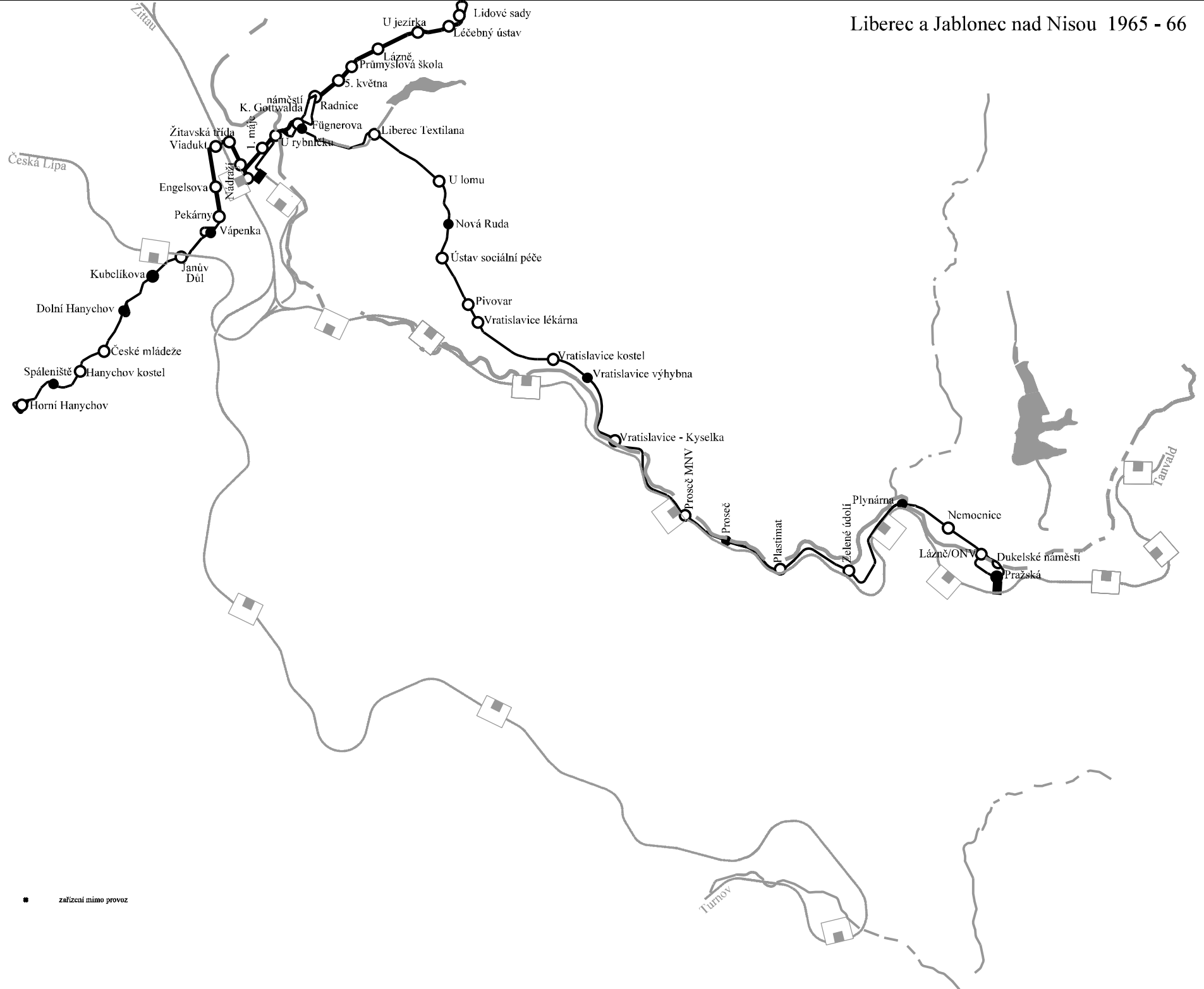
Ⓜ Dukelské náměstí

Liberec a Jablonec nad Nisou 1964 - 65

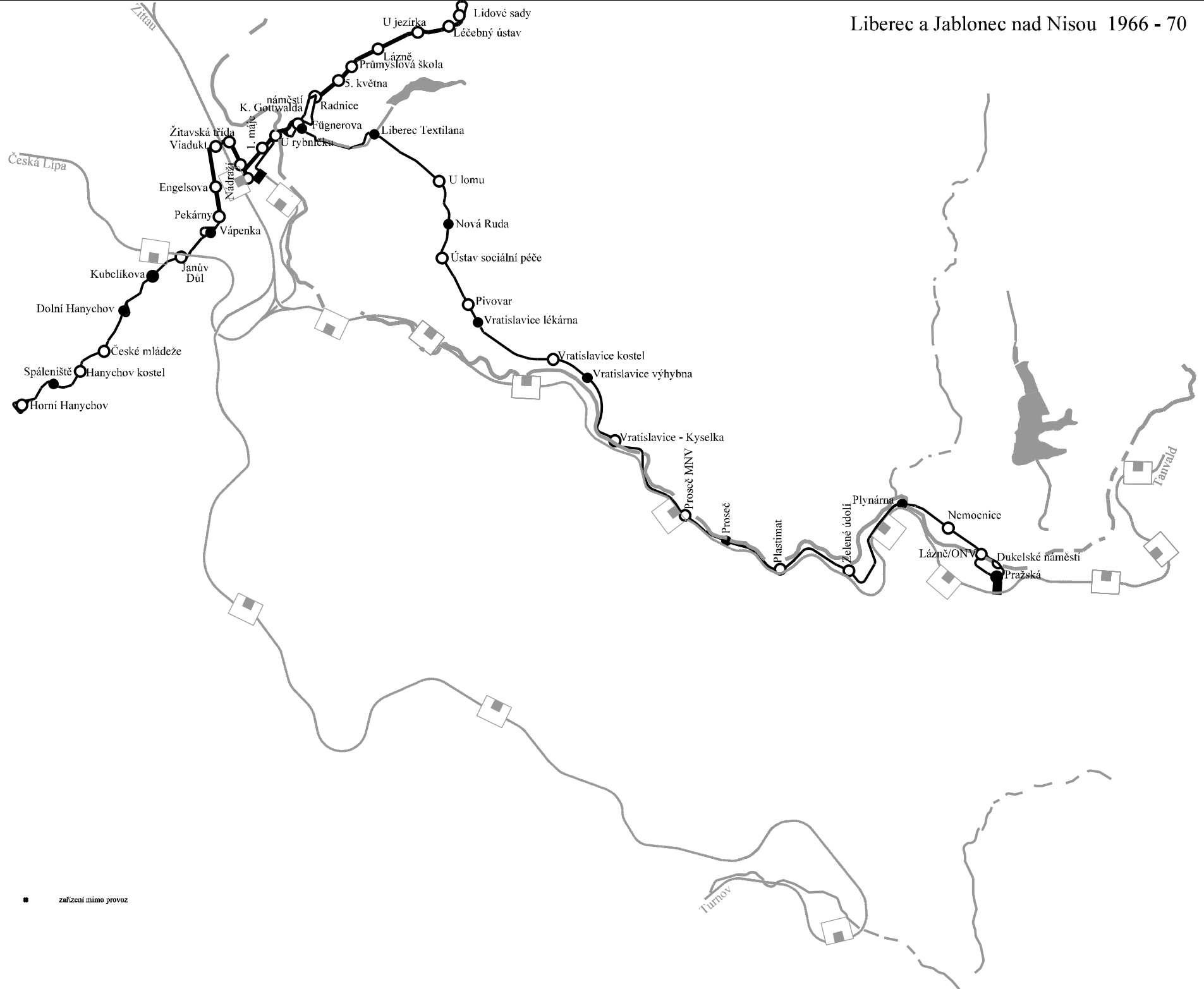


- výhybna
- zastávka
- konečné rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz

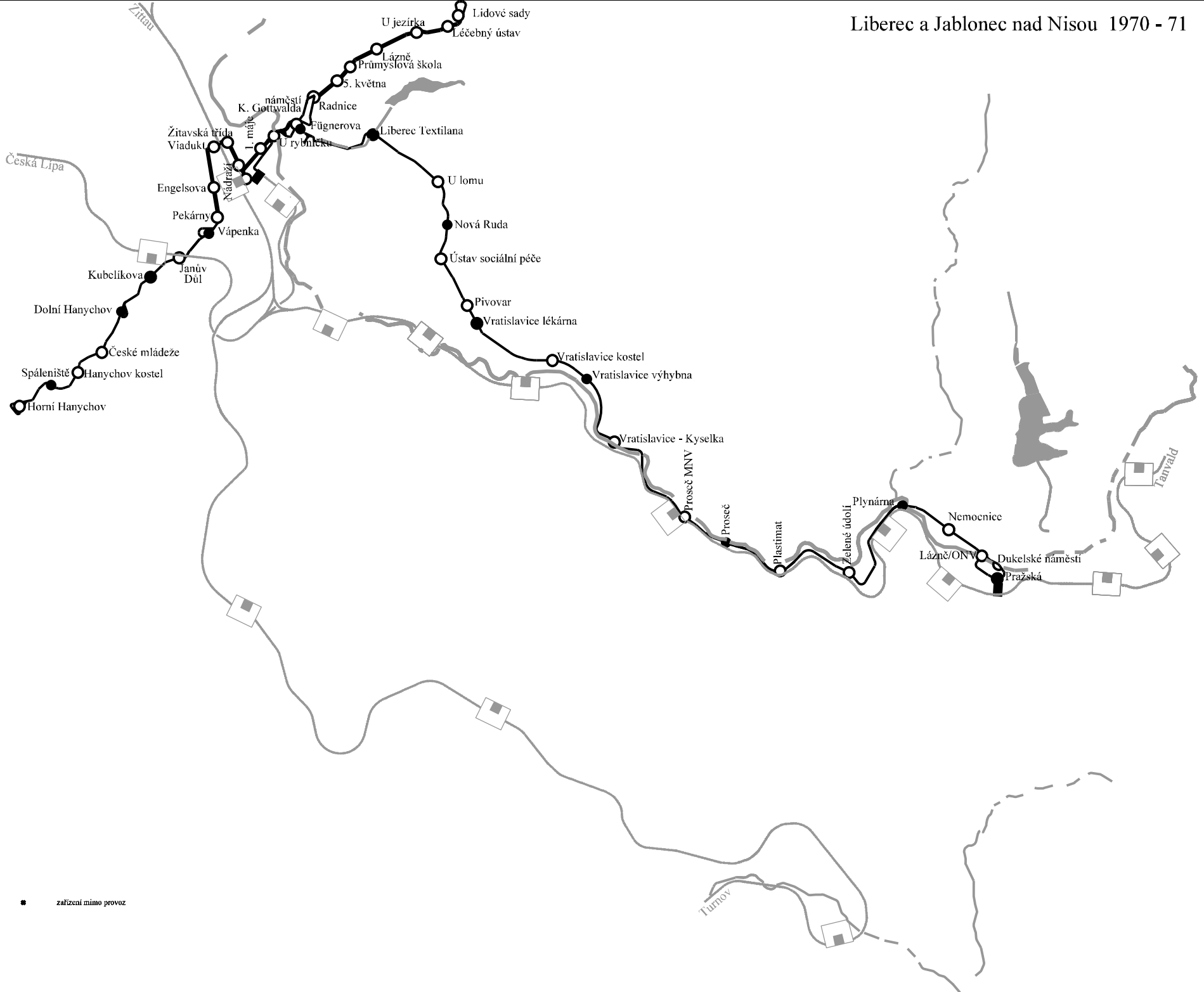
Ⓛ Dukelské náměstí

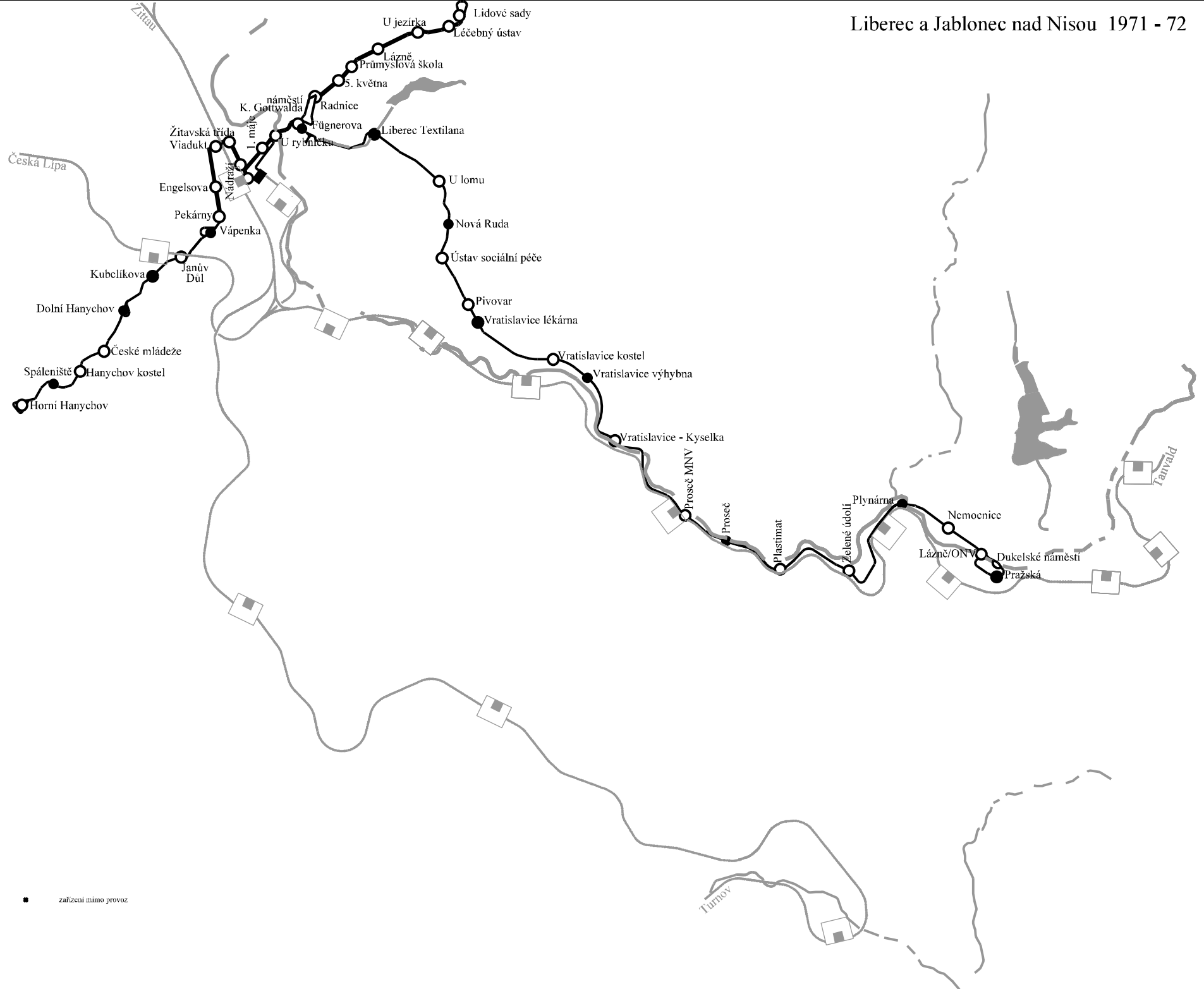


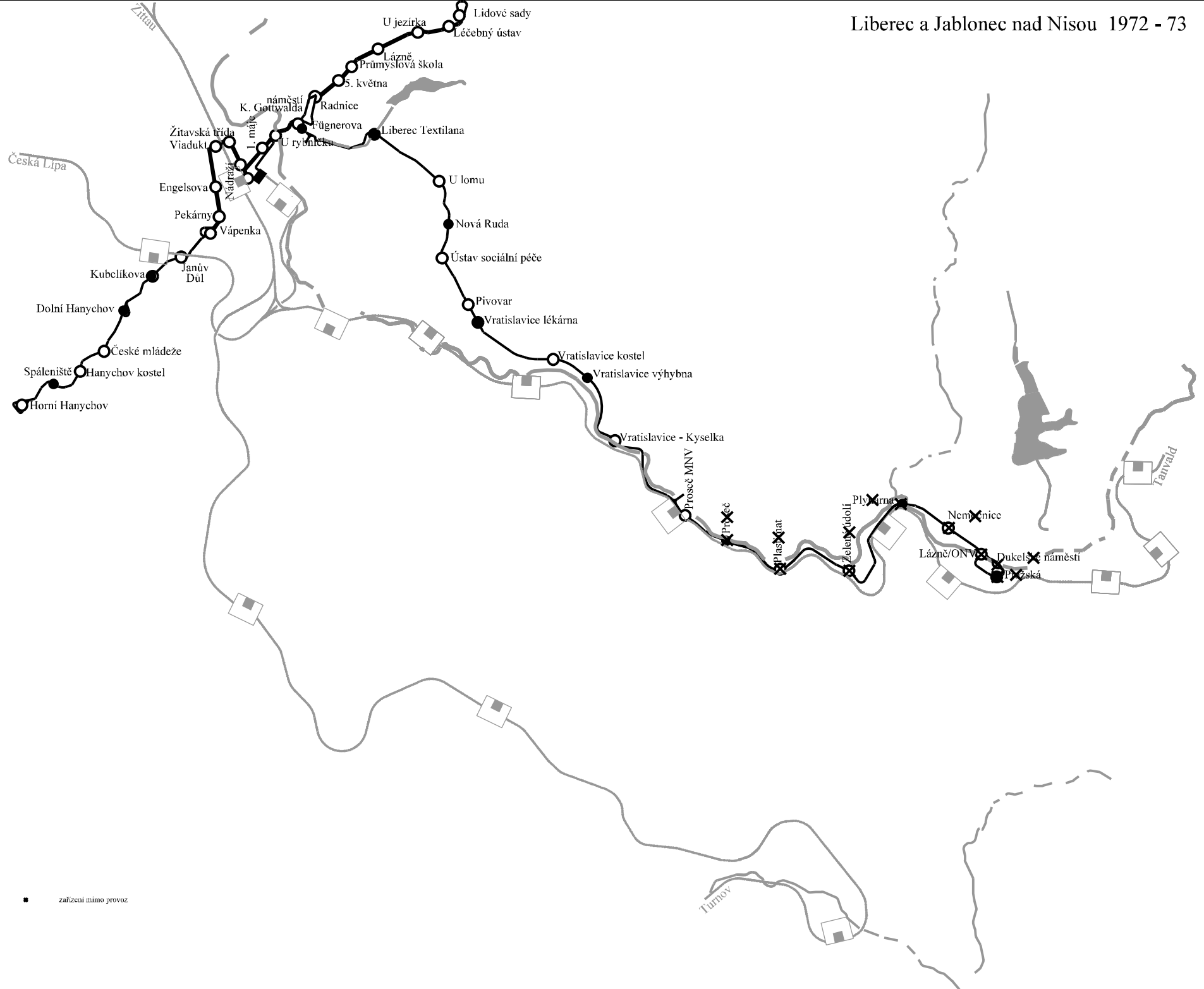
- výhybna
- zastávka
- konečné rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz

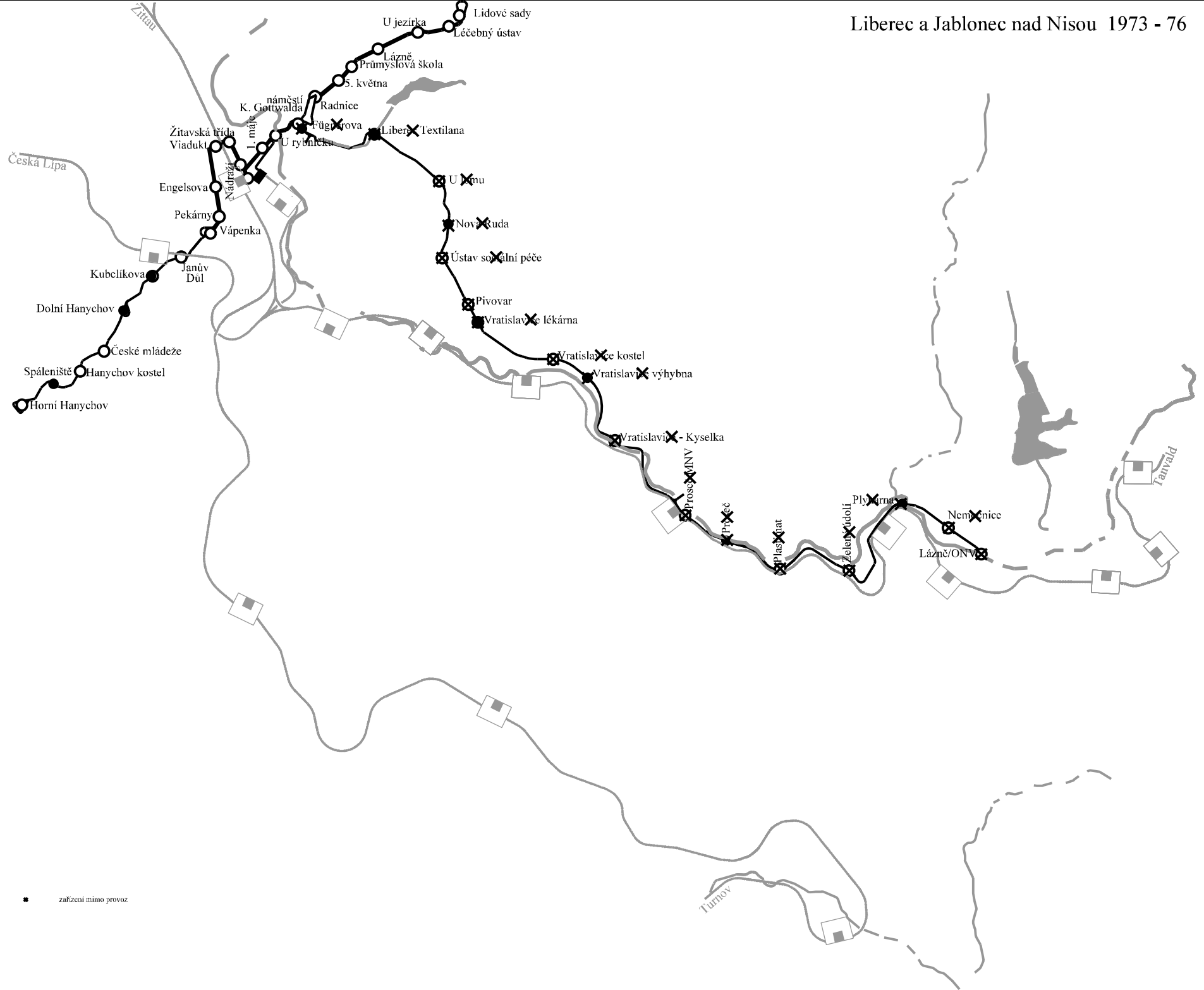


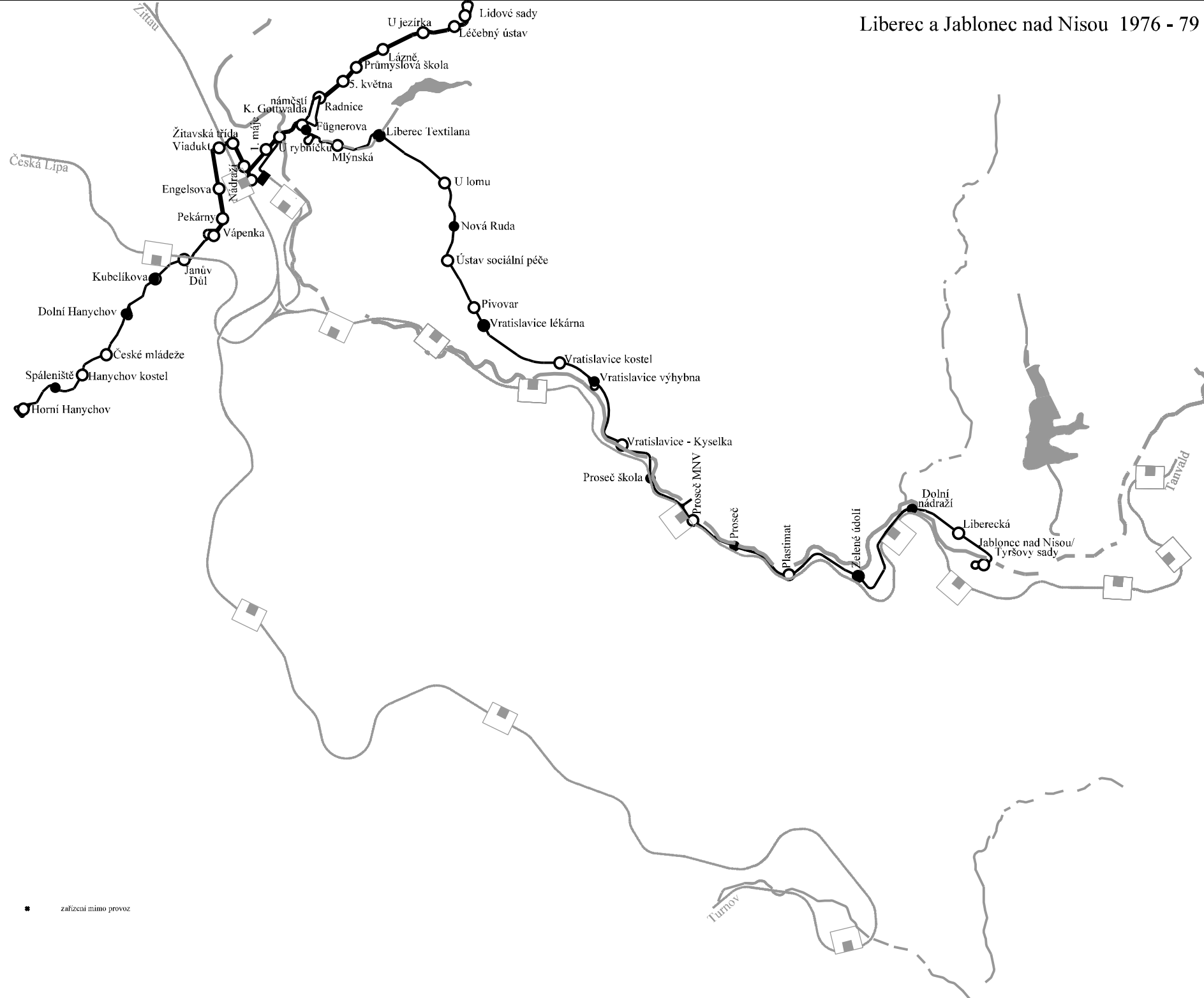
- výhybna
- zastávka
- konečné rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz



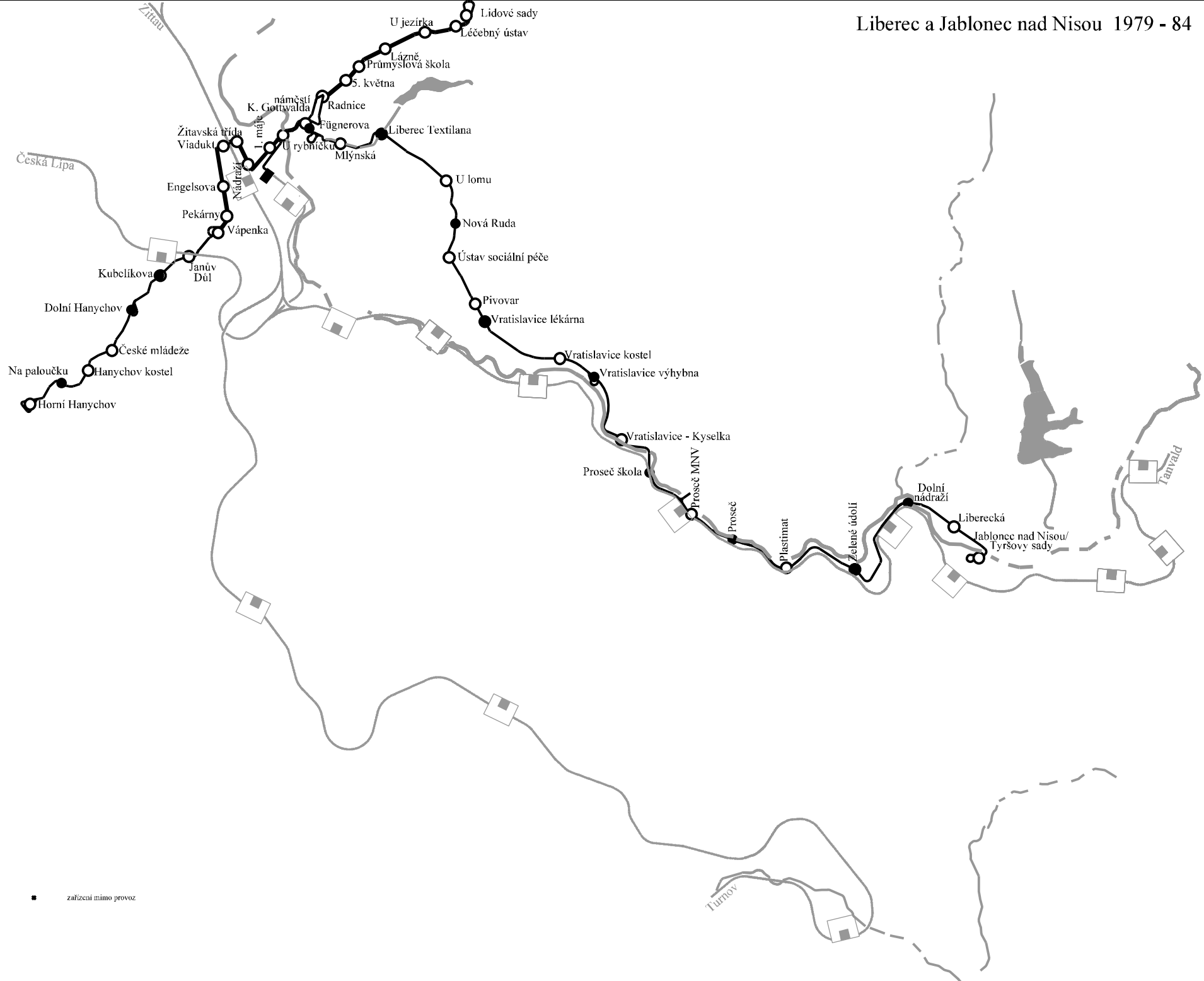




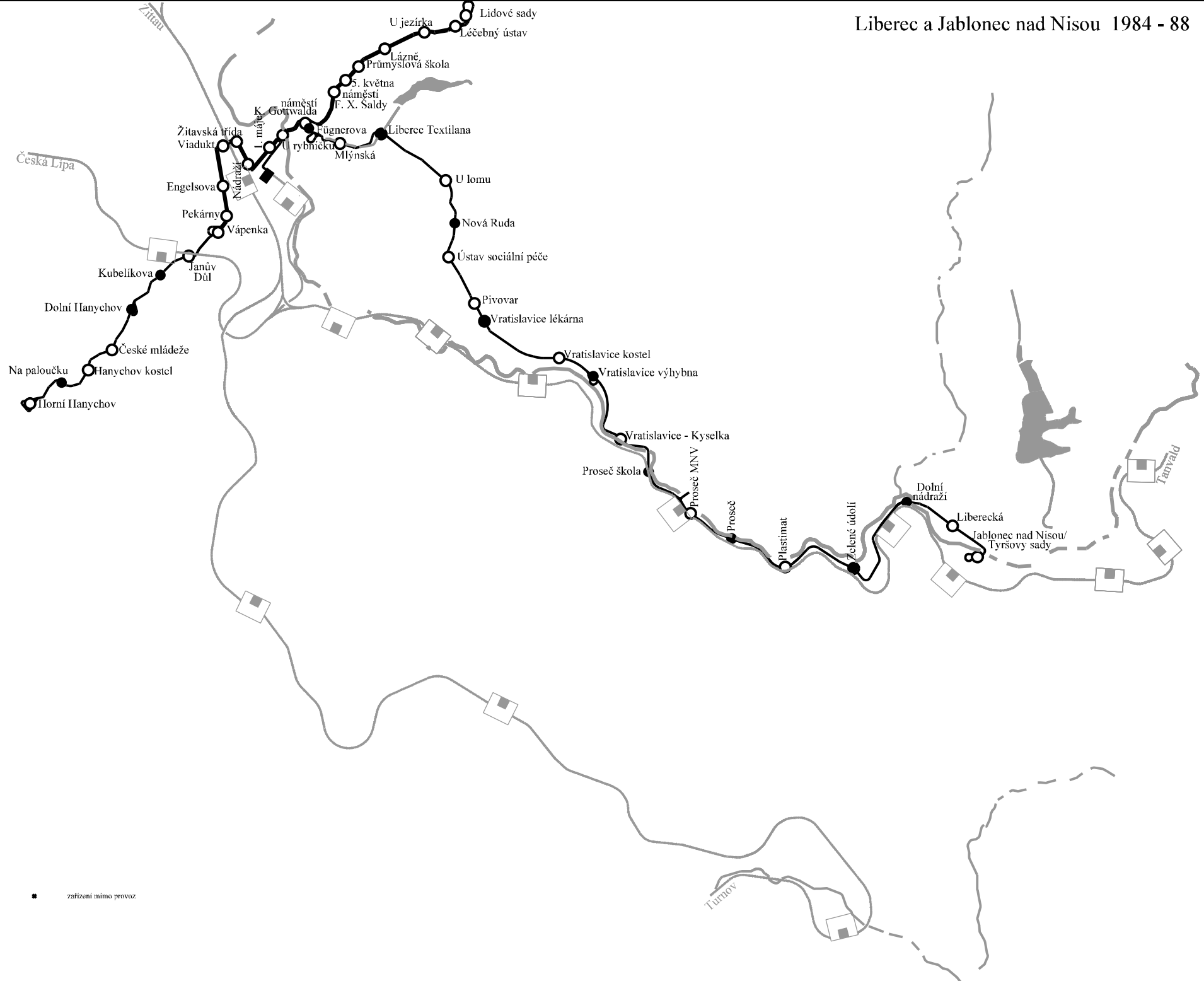




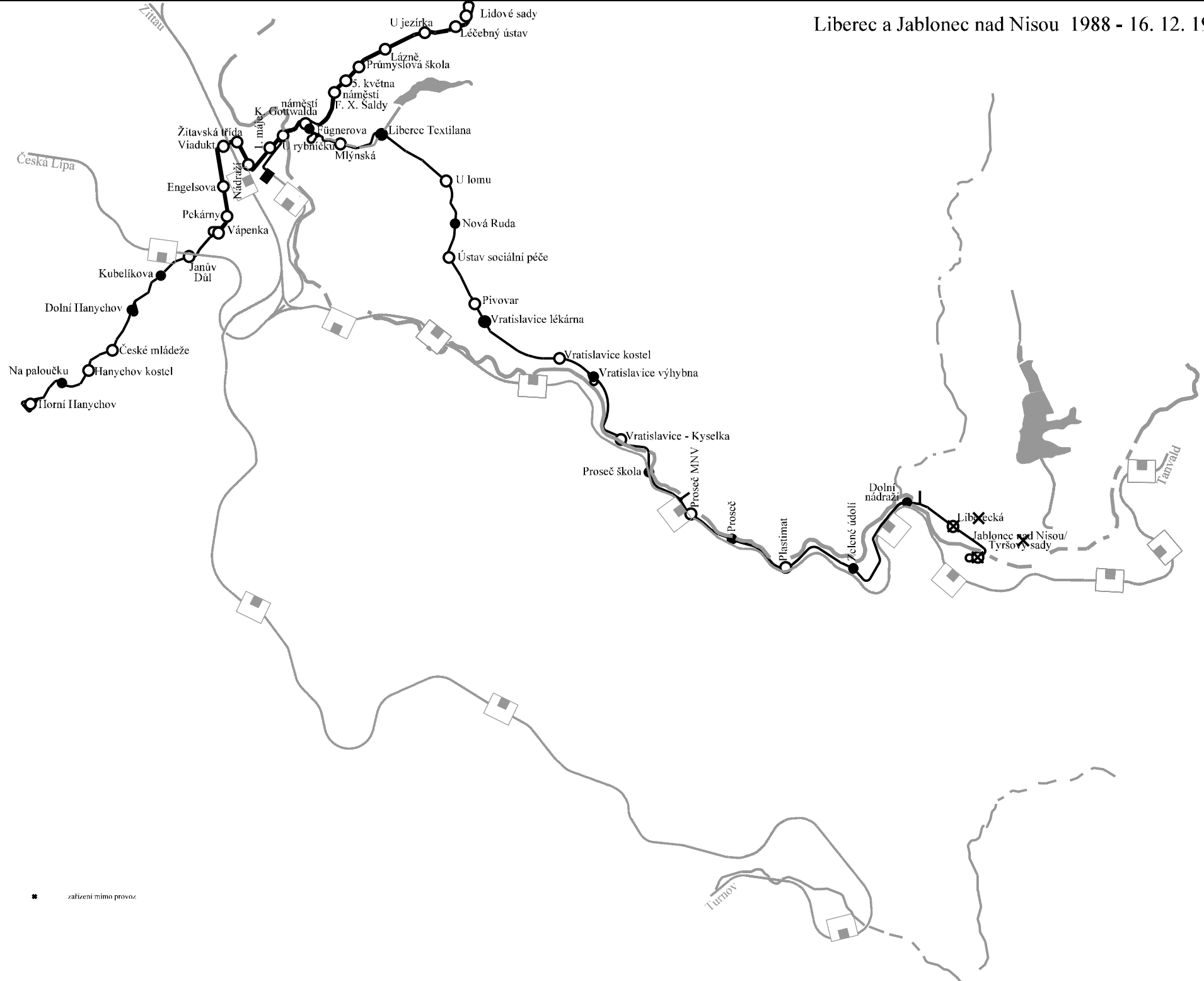
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz



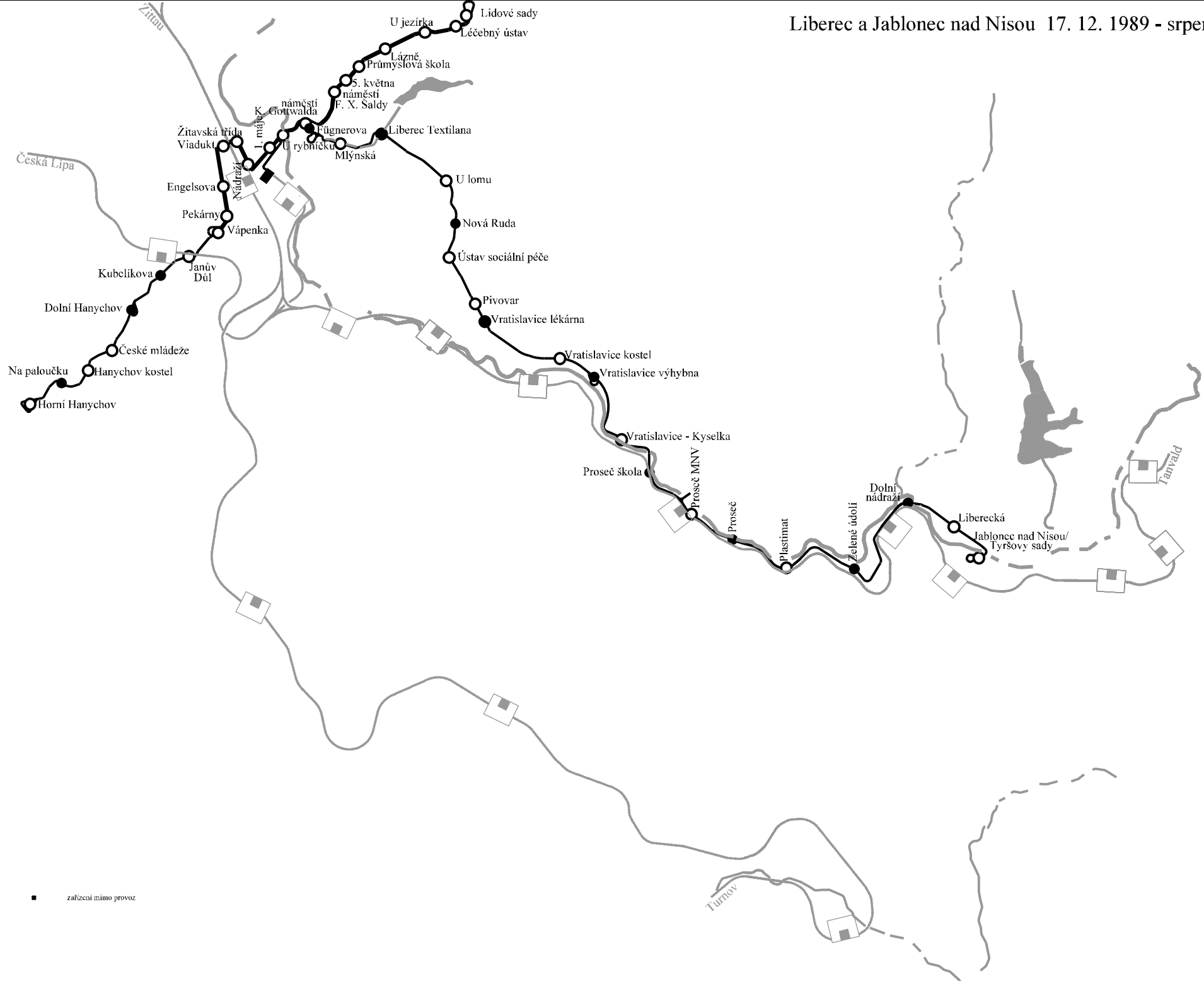
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz



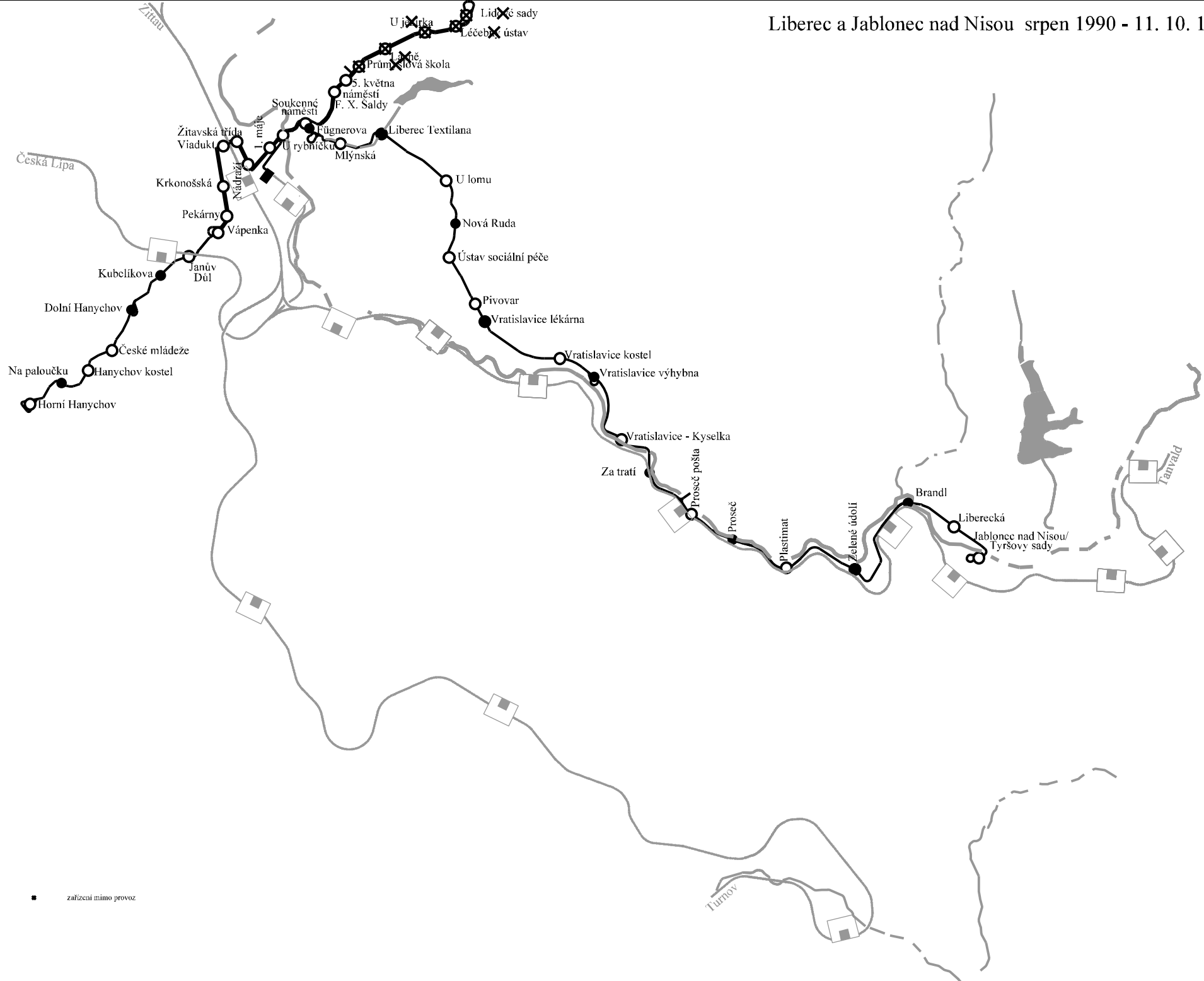
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz



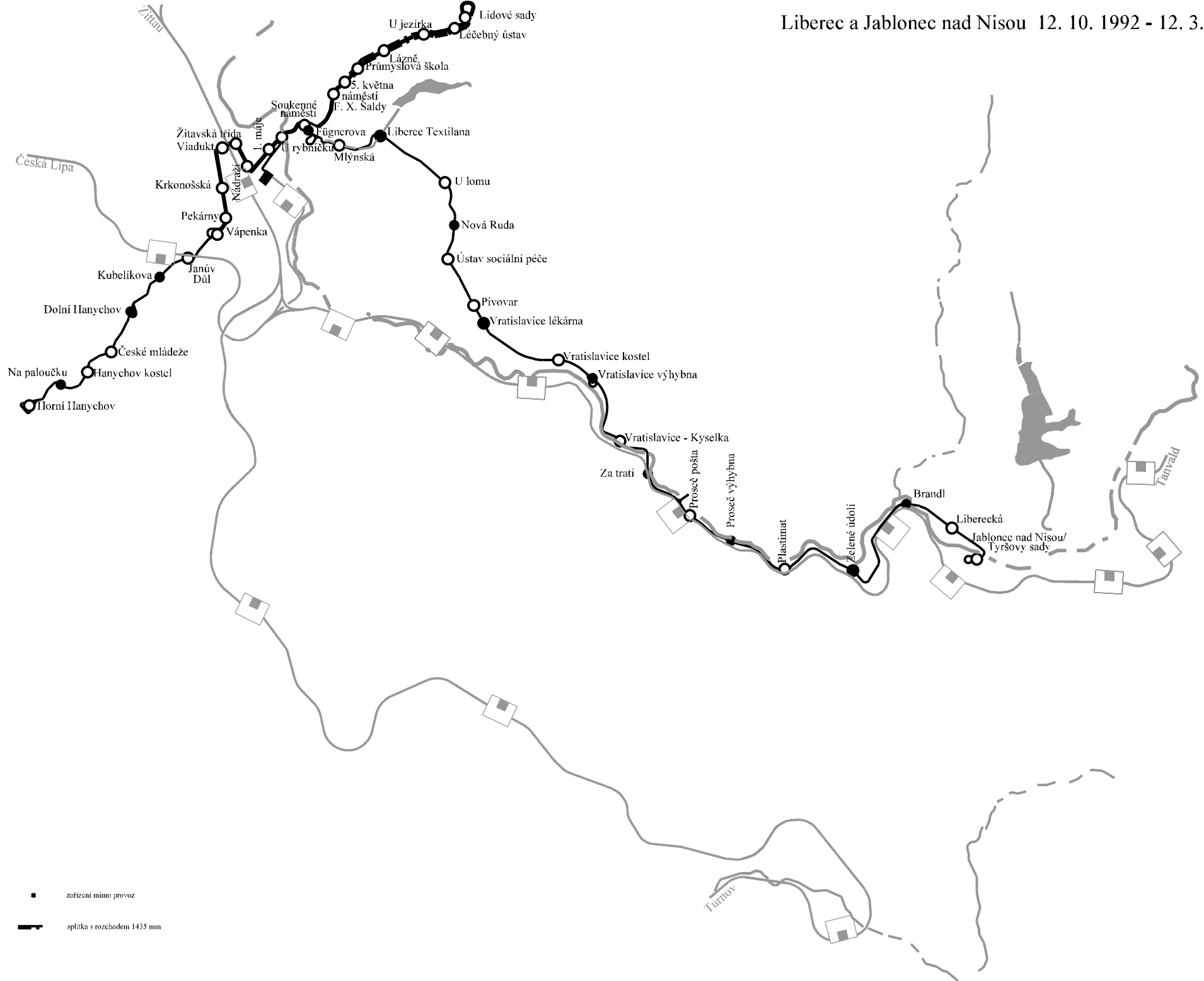
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz



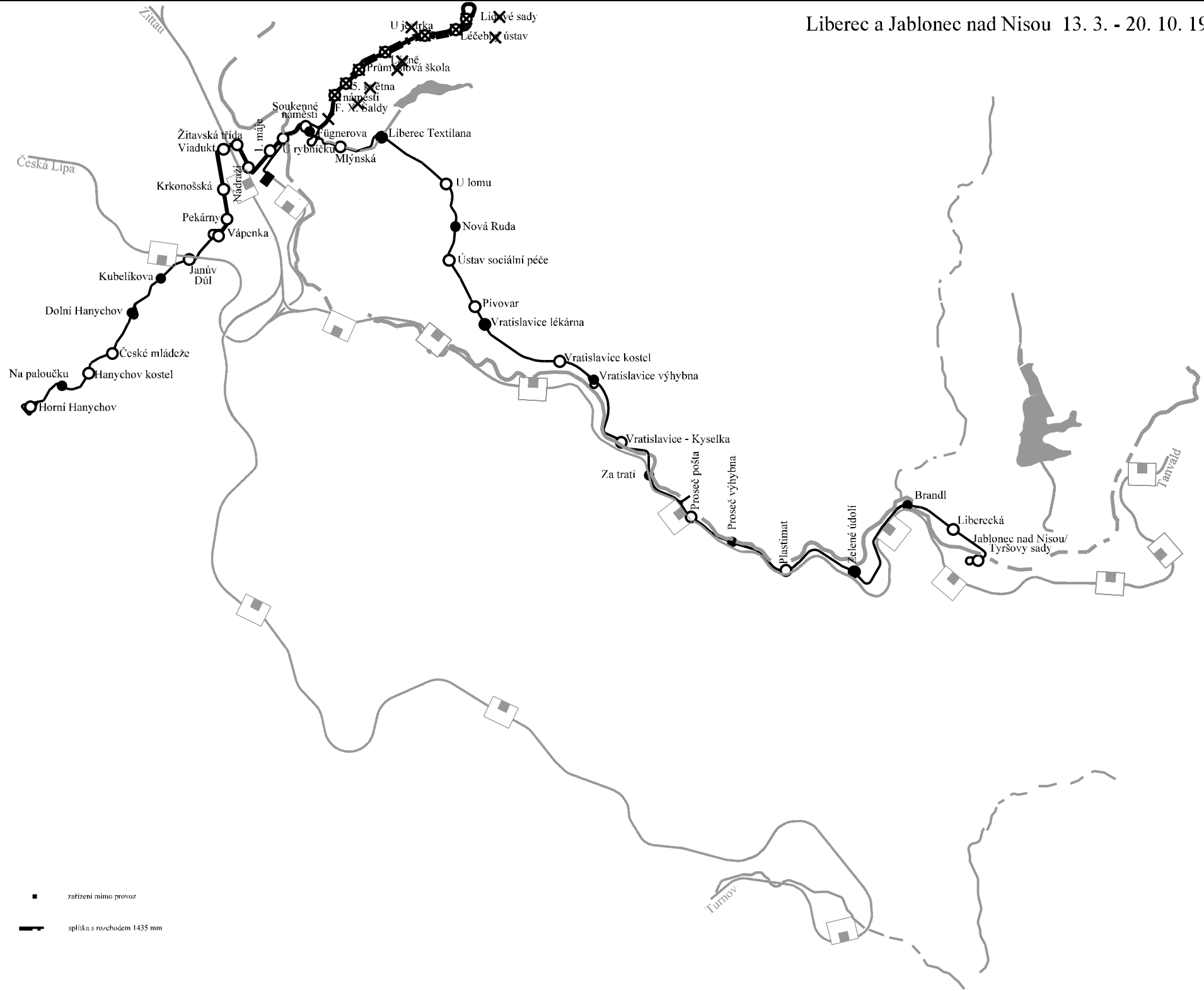
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz



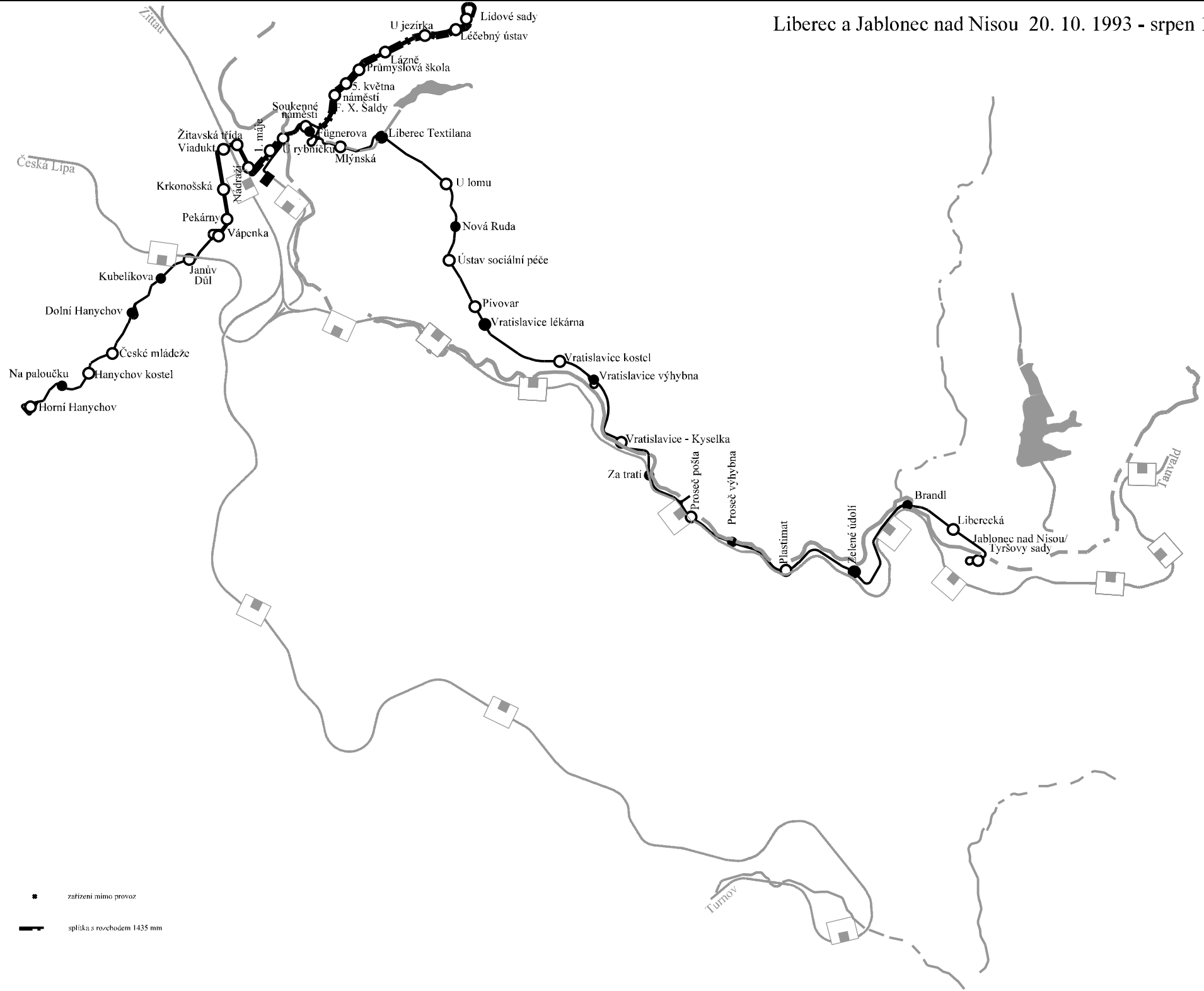
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz



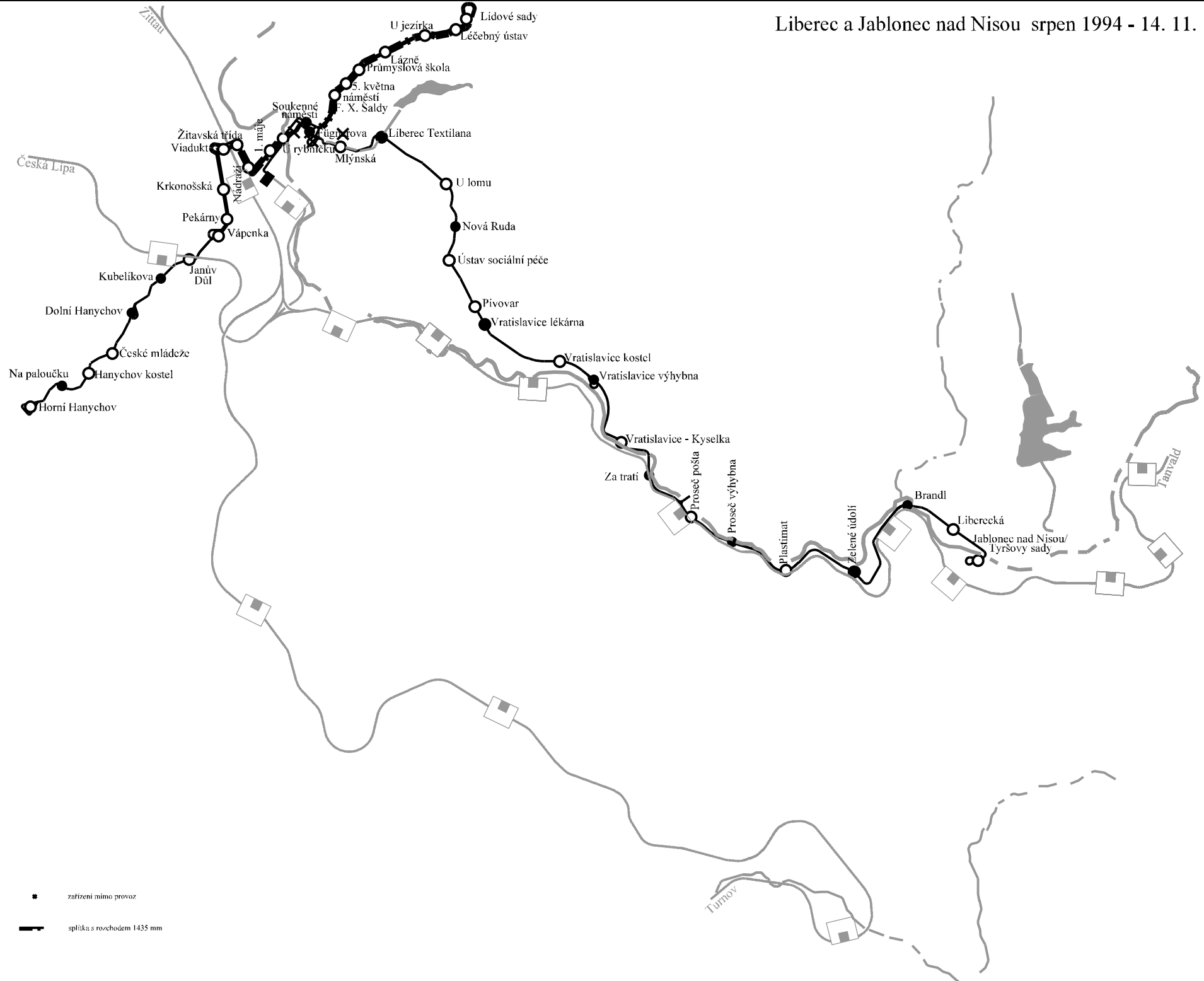
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- splítka s rozchodem 1435 mm



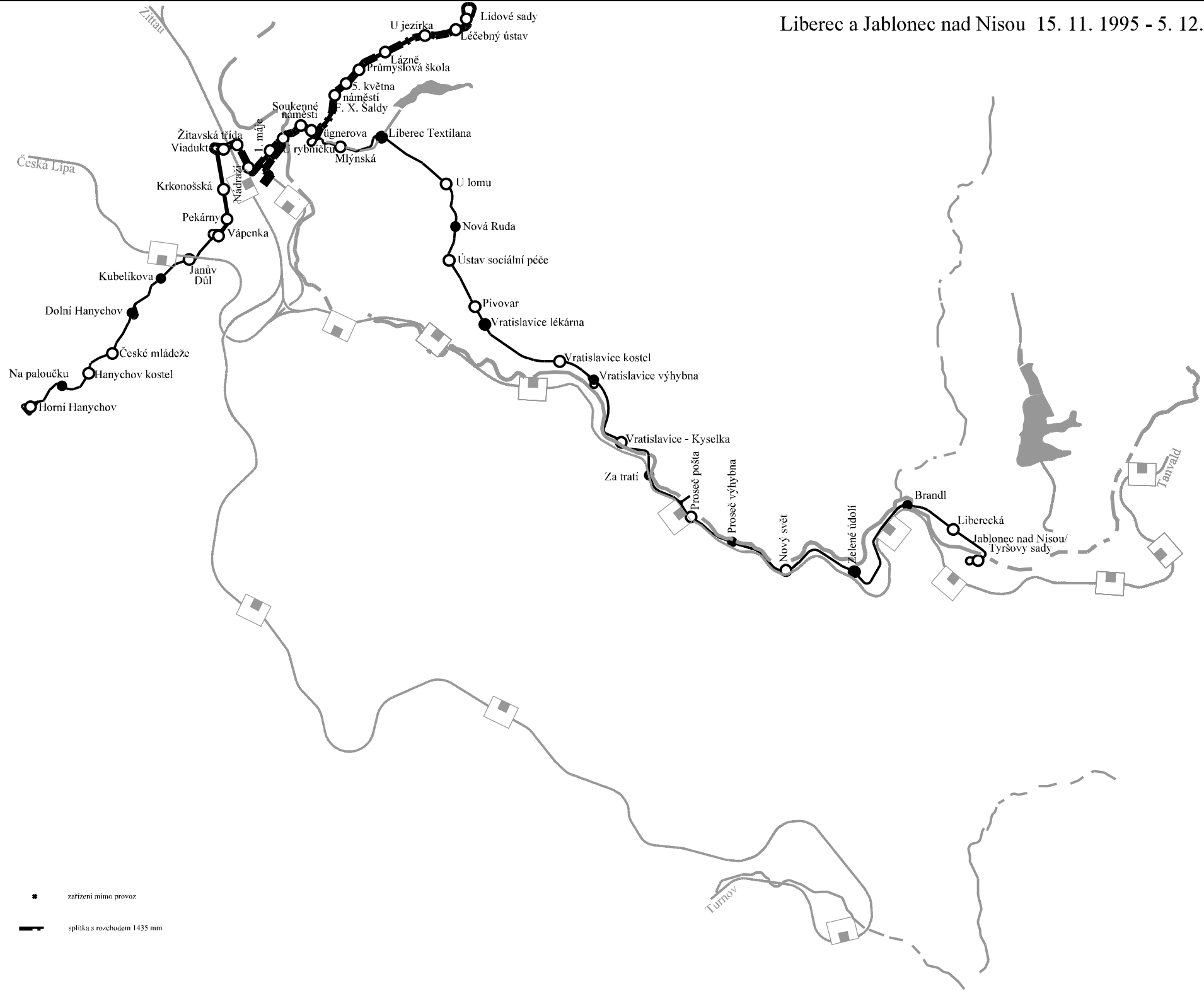
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- ▬ splňka s rozchodem 1435 mm



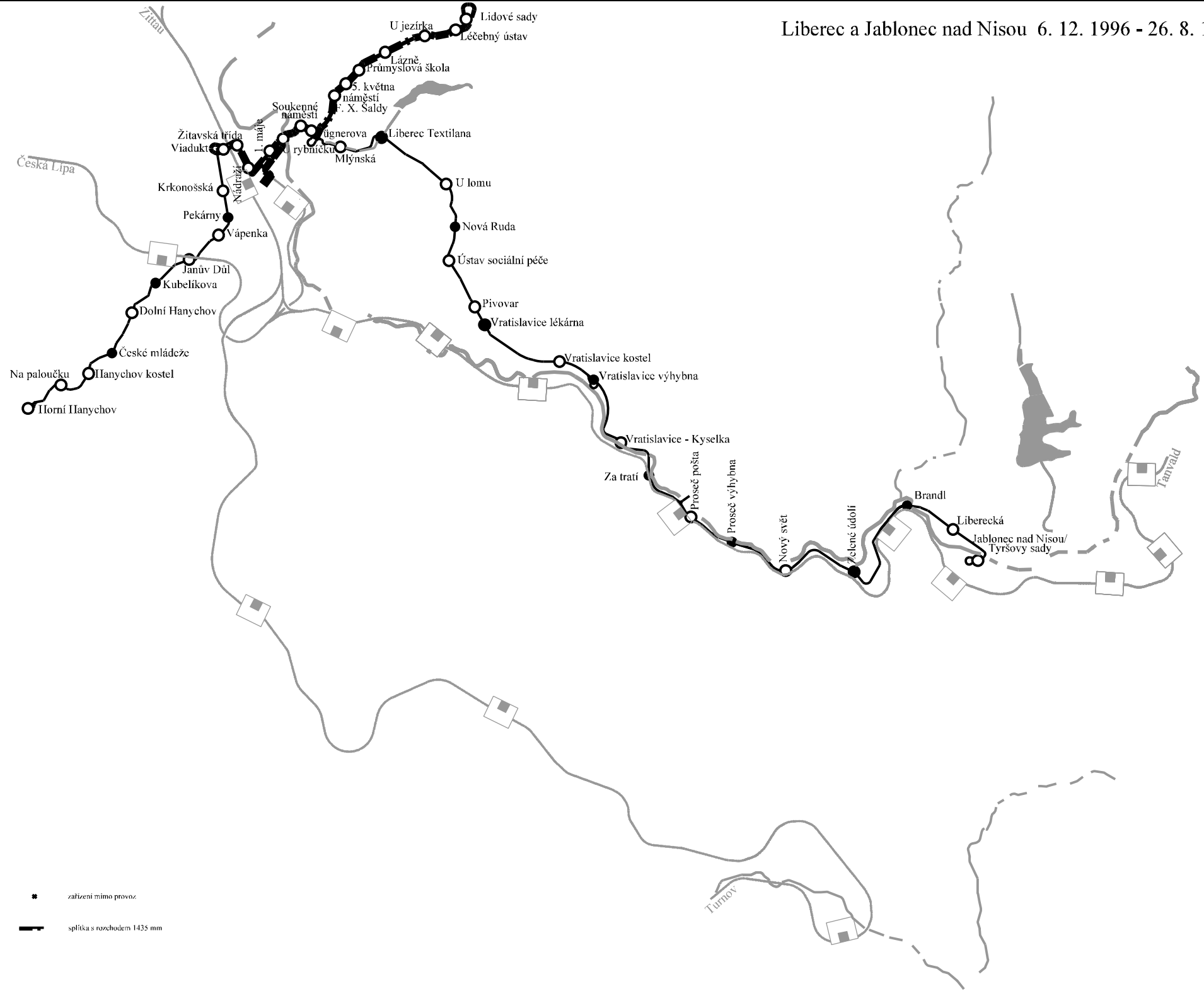
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- splátka s rozchodem 1435 mm



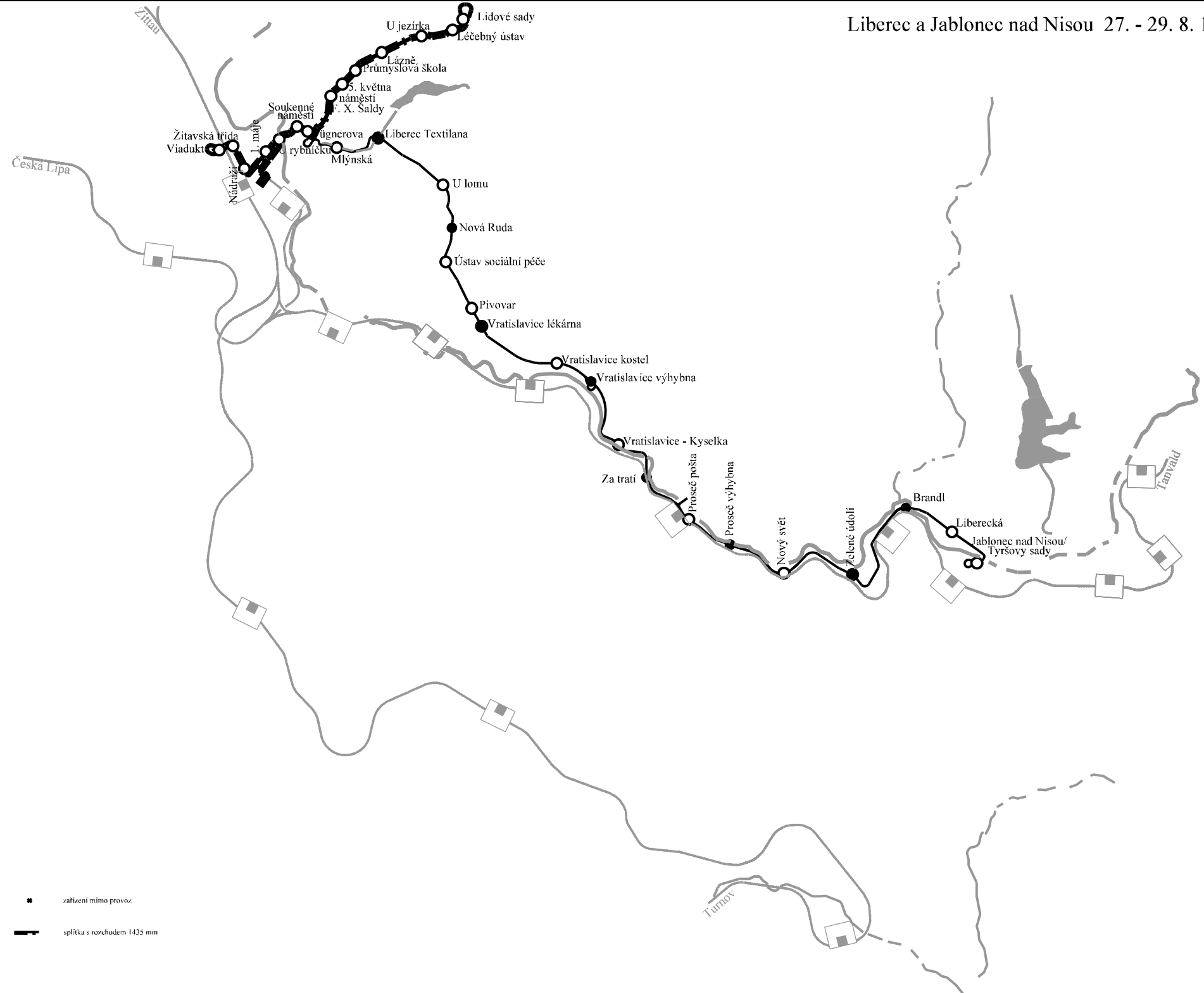
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- ▬ splátka s rozchodem 1435 mm



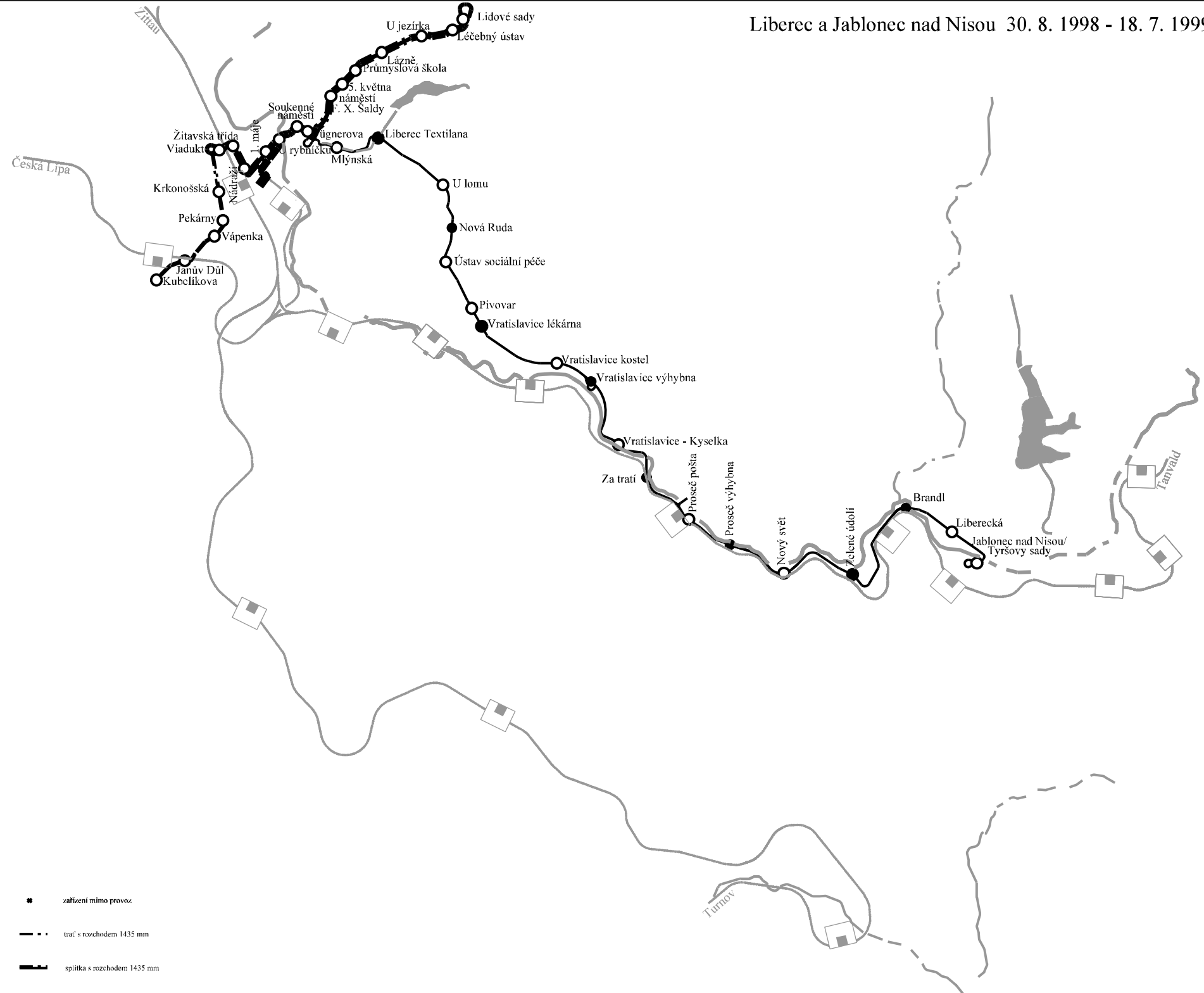
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- ▬ splátka s rozchodem 1435 mm



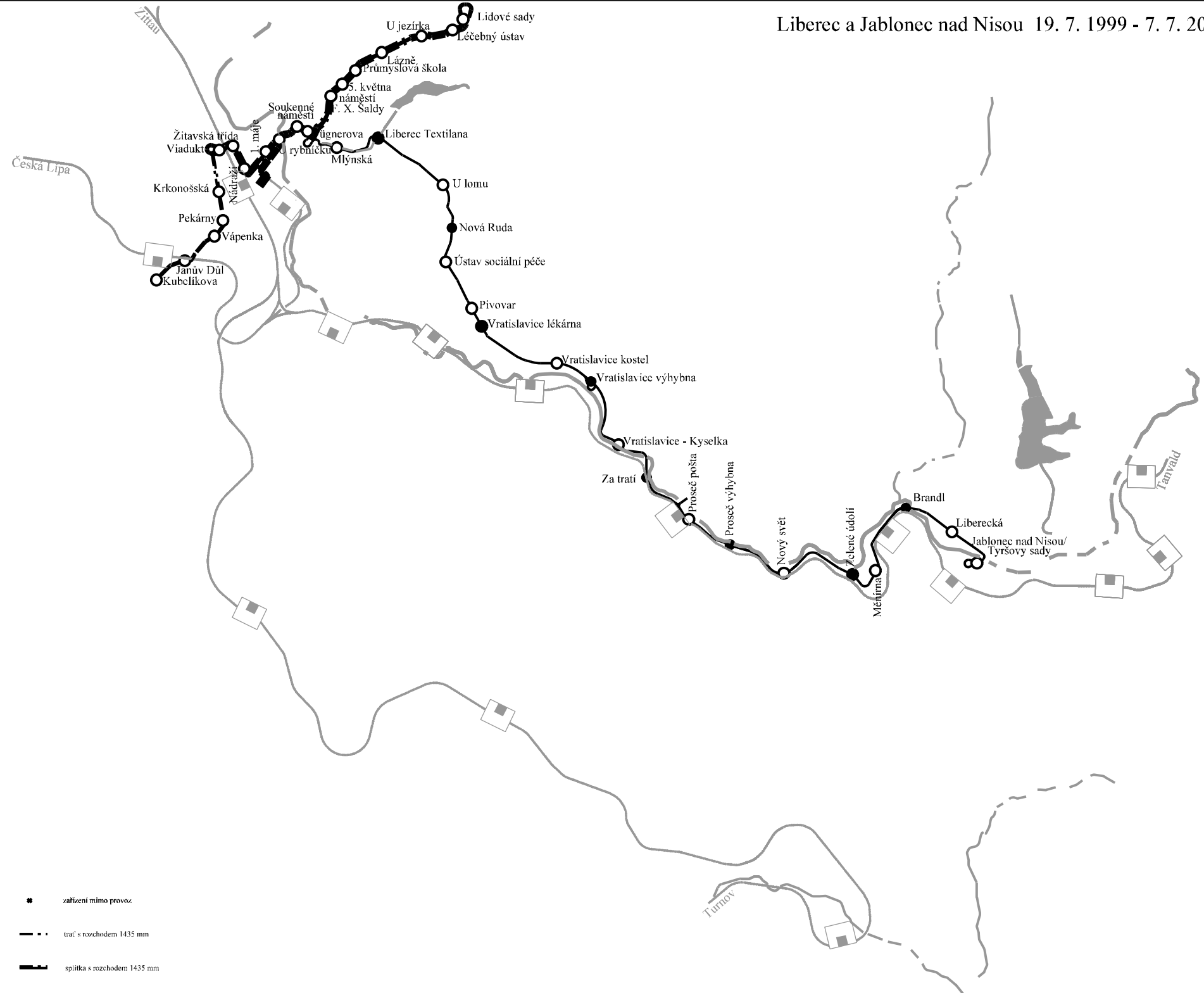
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- ▬ splátka s rozchodem 1435 mm



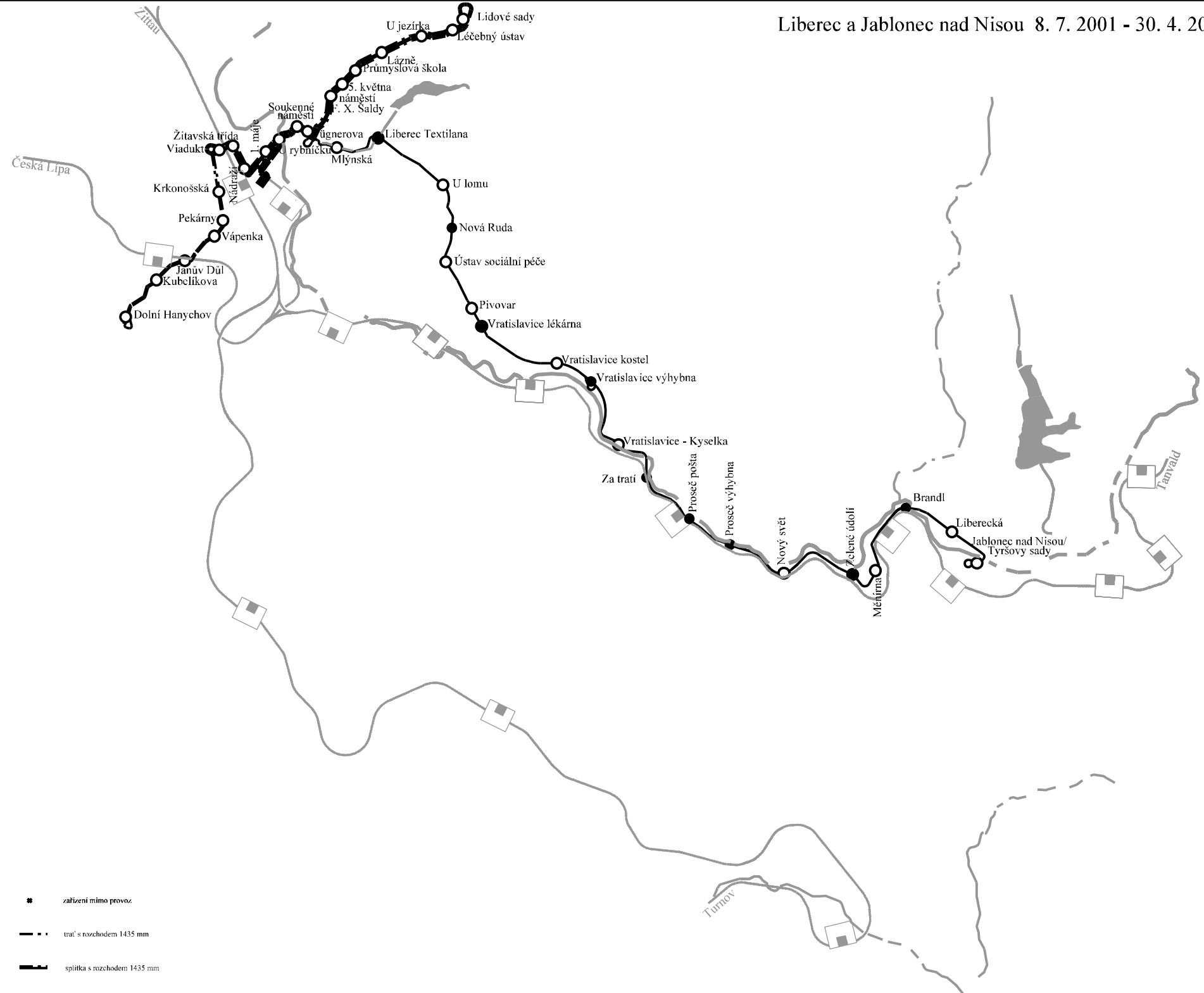
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- * zařízení mimo provoz
- ▬ splátka s rozchodem 1435 mm



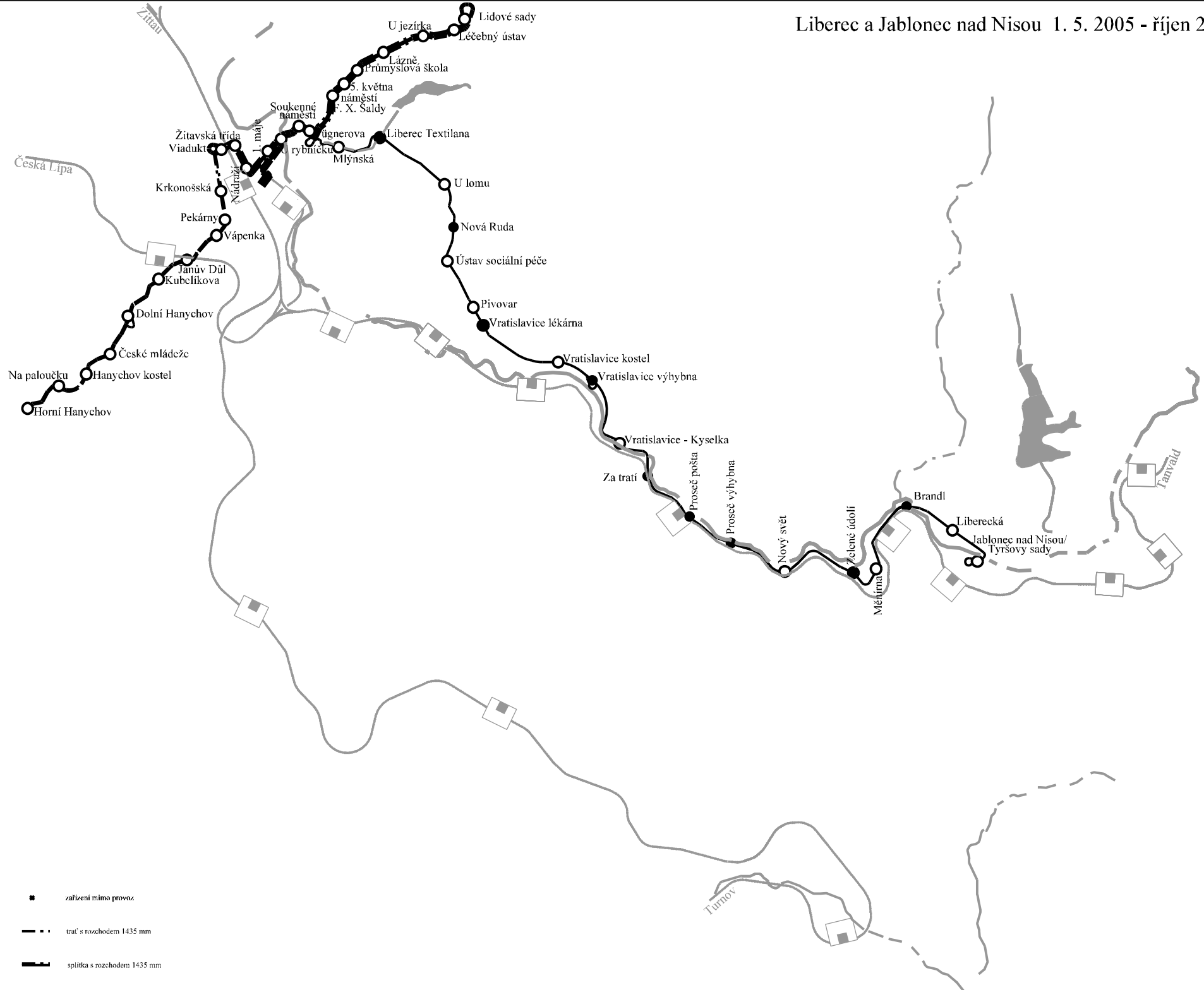
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- - - trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



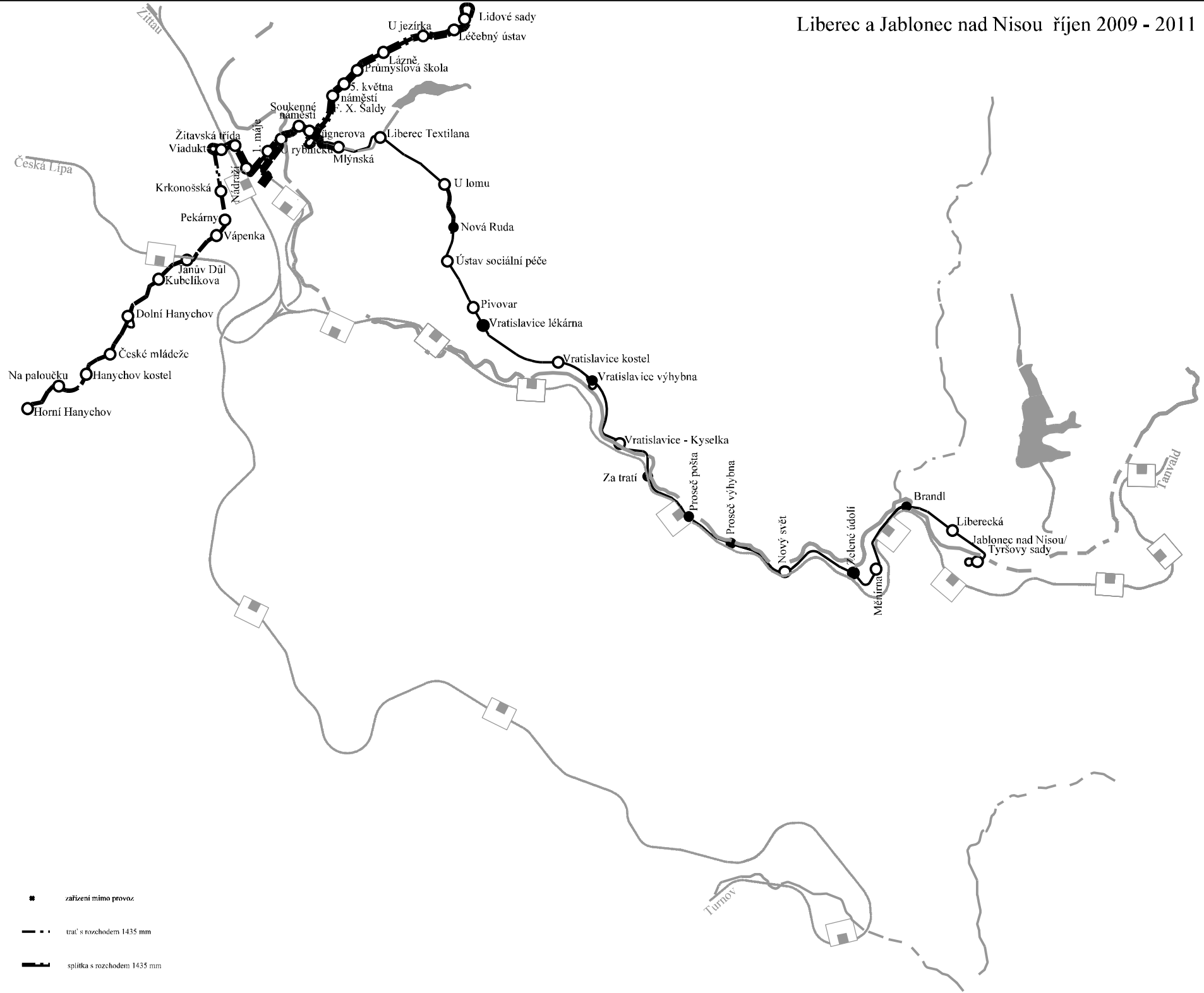
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- - - trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



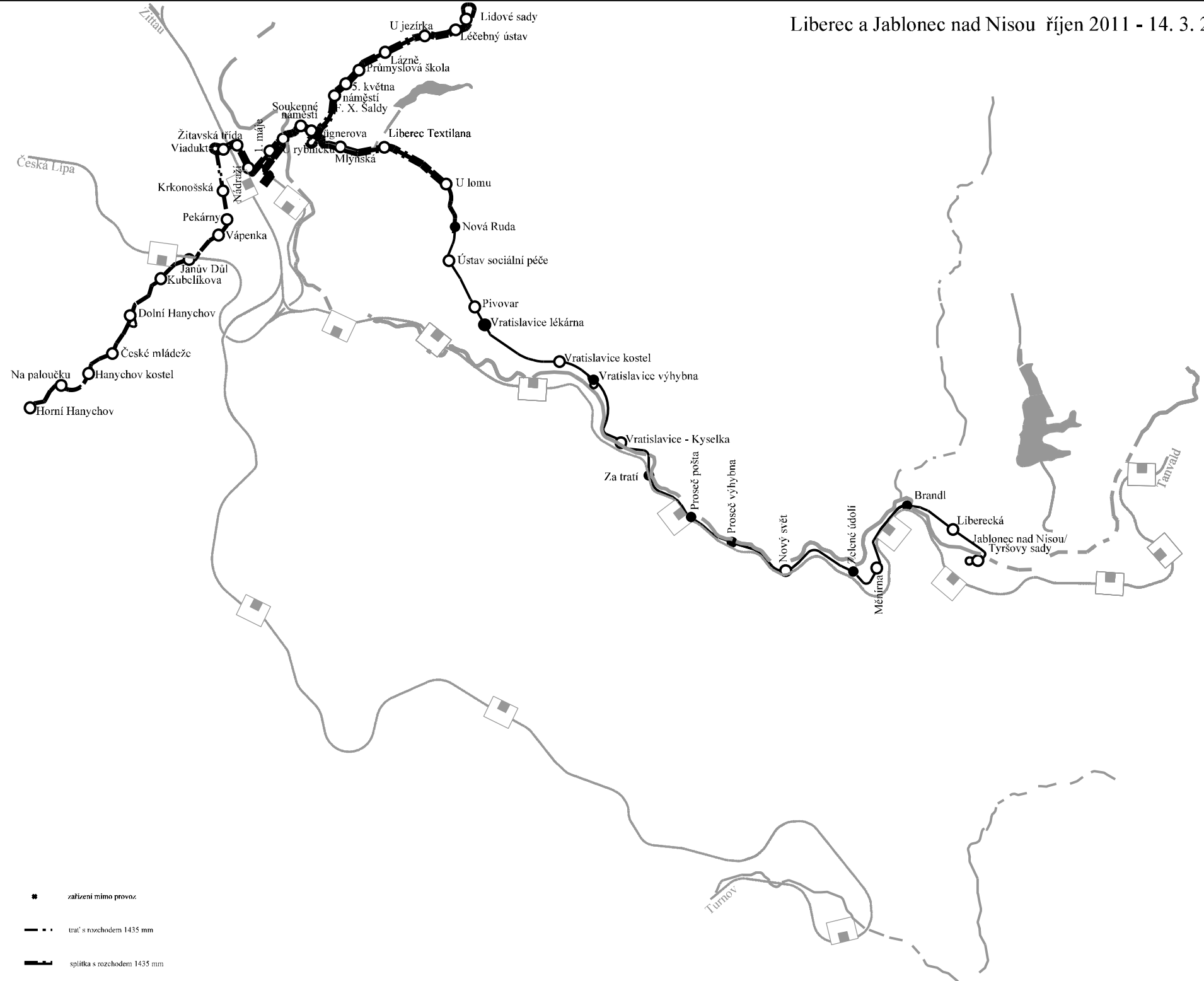
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- ★ zařízení mimo provoz
- - - trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



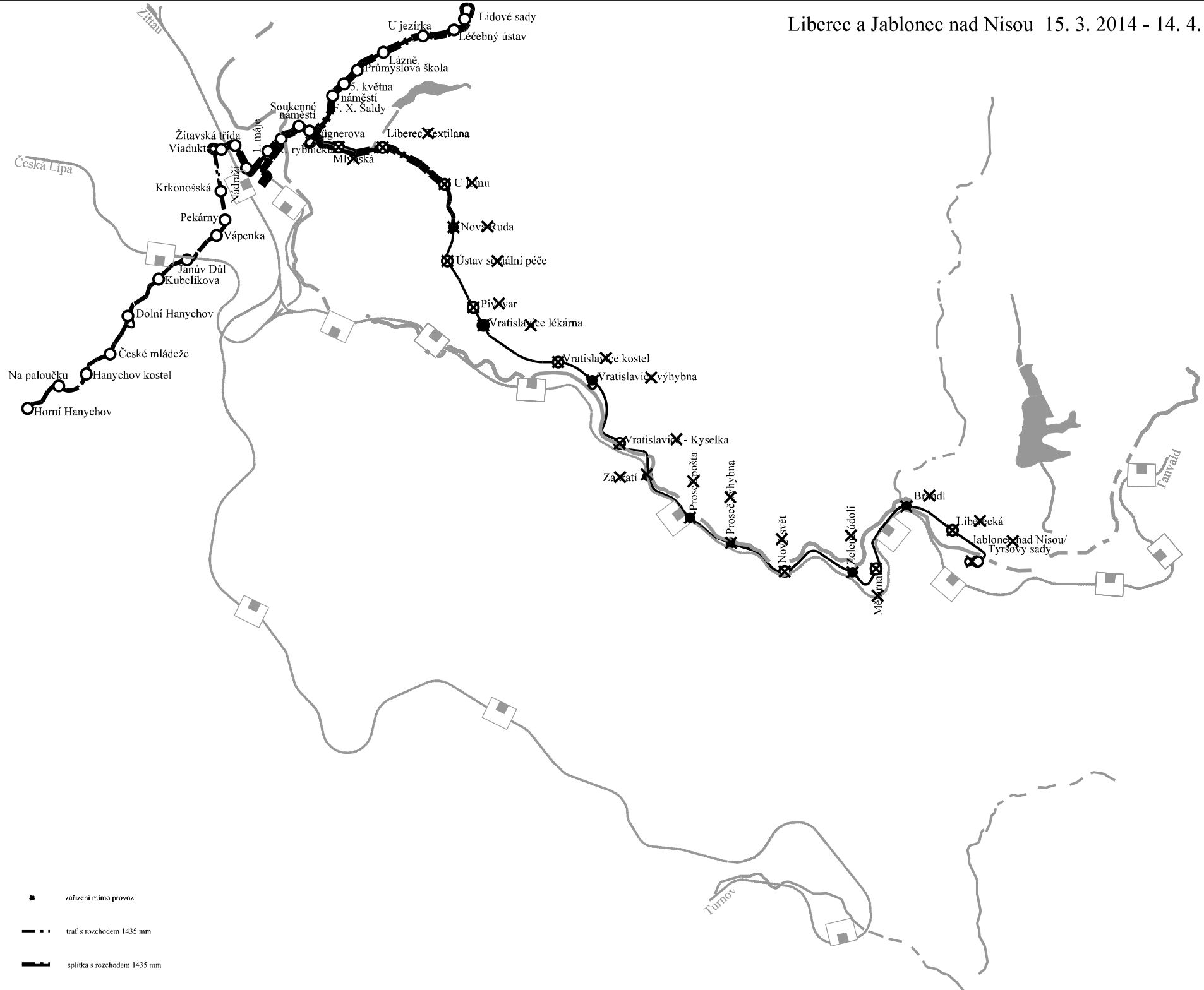
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



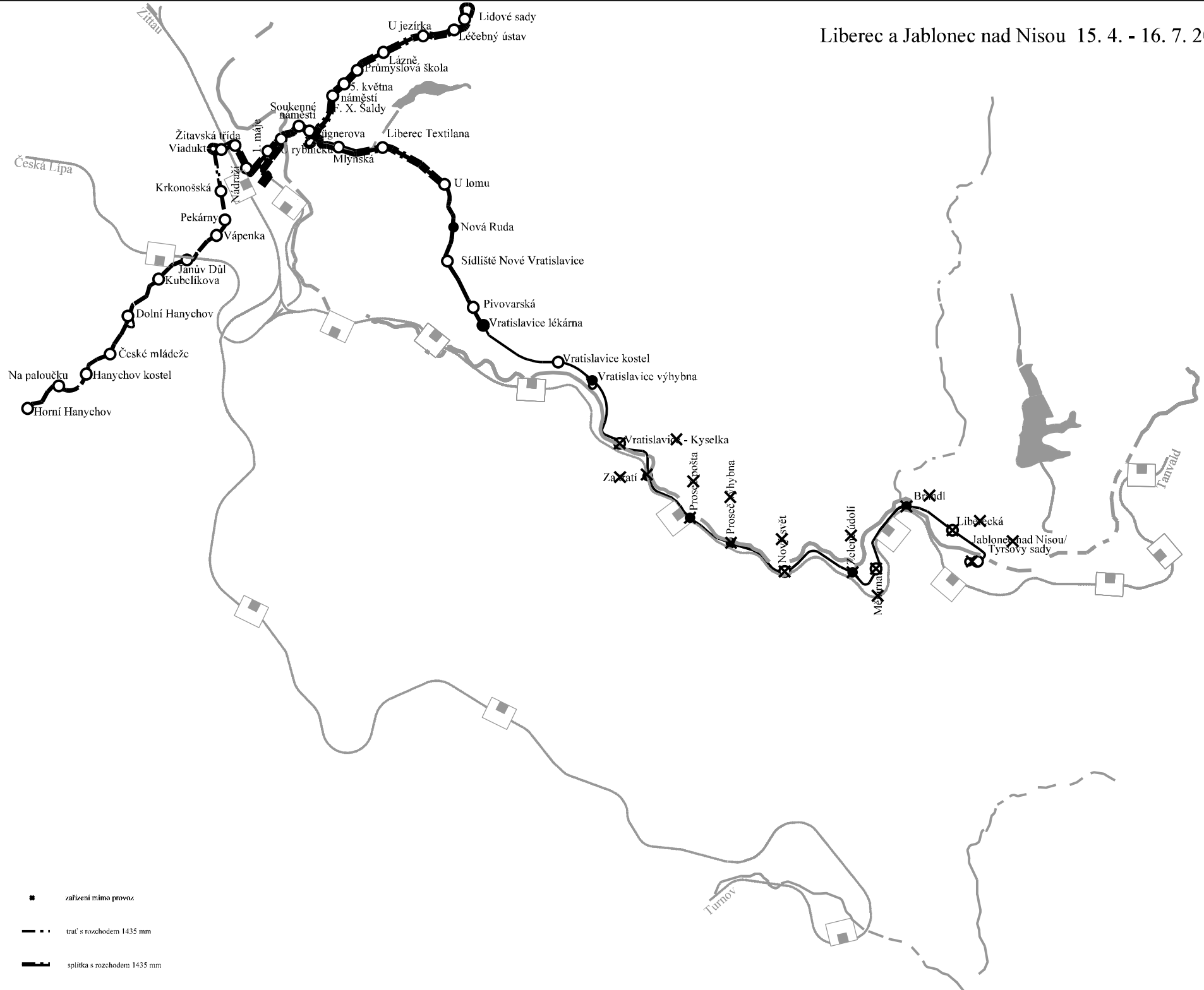
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- . - . trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



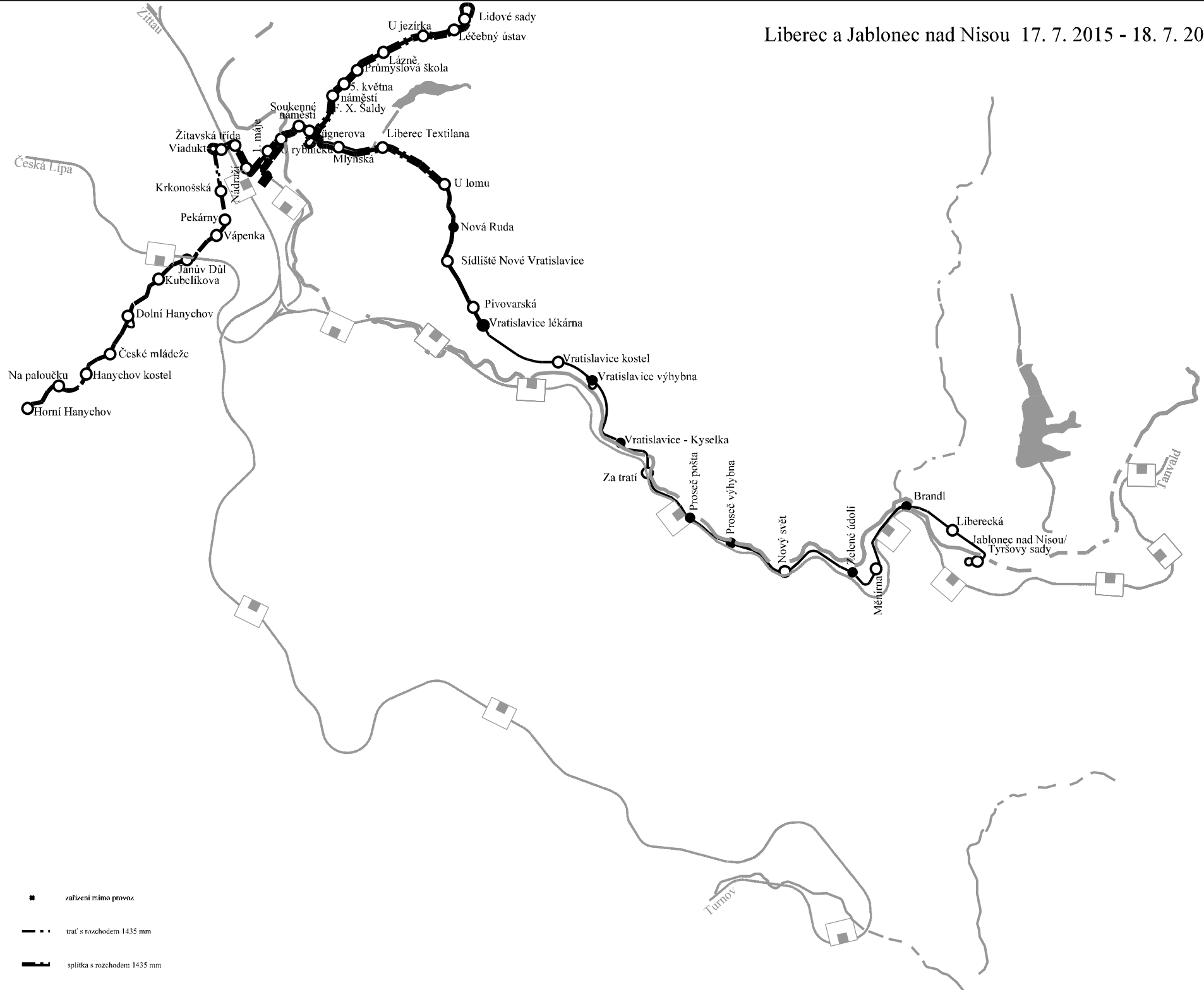
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- ✱ zařízení mimo provoz
- · - · trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- ✱ zařízení mimo provoz
- · - · trať s rozchodem 1435 mm
- - - - - splitka s rozchodem 1435 mm



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- ✱ zařízení mimo provoz
- . - . trať s rozchodem 1435 mm
- ▬ splitka s rozchodem 1435 mm



- vyhybna
- zastávka
- koncové rozvidlení
- vozovna
- zřízení mimo provoz
- - - trať s rozchodem 1435 mm
- ▬▬▬ splitka s rozchodem 1435 mm