

## **Jablonec nad Nisou (1900 – 69)**

# Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED .....	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ .....	5
A. <i>Tratě pro veřejnou dopravu</i> .....	5
B. <i>Nákladní vlečky</i> .....	18
NÁKLADNÍ A POŠTOVNÍ DOPRAVA .....	24
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ.....	25
VOZOVNY .....	25
<i>Vozovna a dílny Vídeňská (Pražská)</i> .....	26
<i>Vozovna Rychnov</i> .....	26
<i>Vozovna Honsberk (Janov nad Nisou)</i> .....	27
VOZOVÝ PARK .....	27
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i> .....	27
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i> .....	35
<i>Motorové služební a nákladní vozy, lokomotivy</i> .....	38
<i>Přípojné služební a nákladní vozy</i> .....	41
LINKOVÉ VEDENÍ .....	51
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 české výroby skleněné bižuterie postrádalo vinou terénních podmínek přímé napojení na hlavní železniční trať. Ani místní dráha Liberec – Jablonec – Tanvald, otevřená postupně na přelomu 80. a 90. let 19. století, nepřinesla plné uspokojení přepravních potřeb regionu v osobní i nákladní dopravě. Proto se s příznivým ohlasem setkal záměr soukromého investora Gustava Hoffmanna vystavět elektrickou úzkorozchodnou malodráhu, která by propojila obce v údolích Nisy (Lučanské i Rýnovické) jak mezi sebou, tak s železniční stanicí v Rychnově na trati Pardubice – Liberec<sup>1</sup>. Realisace tohoto záměru proběhla poměrně rychle a v krátké době dvou let se podařilo vybudovat dočasně největší systém tohoto druhu v celých zemích koruny České.

Velkorysý počátek prakticky vyčerpal reálně uskutečnitelné plány na výstavbu tratí. Systém prošel útlumem za I. světové války, kdy silně proexportně orientovaný průmysl oblasti trpěl odbytovou krizí. Po skončení války získalo majetkovou majoritu dráhy město, což umožnilo rozsáhlou obnovu tratí (včetně značných korekcí hlavního tahu Rychnov – Honsberk) i vozového parku. Velmi těžce však rozvoj automobilismu postihl nákladní dopravu, která nemohla v podmínkách rozptýlených drobných provozů nové konkurenci efektivně čelit. Potíže podniku, plynoucí jak z následků hospodářské krise počátku 30. let, tak z předchozí velkorysé investiční aktivity, vedly k velkému zadlužení u města, elektrárny i pensijního fondu vlastních zaměstnanců<sup>2</sup>.

Majetkově byla Jablonecká elektrická dráha v rámci českých zemí pozoruhodná zachováním minoritního podílu soukromých akcionářů, který byl příčinou nejasností při přechodu na novou vlastnickou formu po roce 1945 (ostatní tramvajové provozy byly buď plně v majetku města či plně soukromé).

Po II. světové válce se přes veškerou snahu o uchování původního charakteru stal z dráhy běžný tramvajový provoz, který se navíc roku 1949 stal součástí společného podniku se sousedním Libercem, v němž hrál zřejmě spíše podřízenou roli. Město samo utrpělo odsunem většiny původního obyvatelstva a úpadkem tradičního průmyslu. Od konce 40. let se sice realizoval několik desetiletí starý záměr na spojení obou měst tramvajovou tratí, vlastní jablonecká síť však po technické stránce přes dílčí opravy upadala a od konce 50. let byla likvidována. Rozhodnutí o úplném zániku bylo přijato po výměně podnikového vedení v době dokončování oprav „hlavního tahu“ Rychnov – Janov n. N. roku 1962. Podařilo se jej naplnit za necelé tři roky, podílu na společné trati se již opět samostatný podnik zbavil 31. 12. 1969, když se předtím vytrvale snažil zabránit jeho převzetí libereckým podnikem a tím zmařit naděje na zachování provozu.

## Popis stavebních tratí

V letech 1899 – 1953 vznikly na území Jablonce a okolních obcí následující stavební tratě:

1. 1899–1900 Jablonec – Rychnov
2. 1900 Nádražní třída – Nádraží Jablonec
3. 1900 Staré tržiště – Horní Jablonec [1904 Paseky]
4. 1900 Staré tržiště – Brandl
5. 1900 Jablonec – Honsberk (Janov nad Nisou)
6. 1900 Most přes Nisu (Brandl) – Rýnovice
7. 1928 Poštovní budova – Nádraží Jablonec n. N.
8. 1928 Poštovní třída – Vídeňská třída
9. 1950 Jablonec n. N. – Brandl – [1953 Proseč n. N.] = část trati Jablonec – Liberec původně v jablonecké správě

Pro zachování přehlednosti je celá historie trati Jablonec – Liberec obsažena v díle **Liberec**. Kromě tratí pro veřejnou dopravu vznikly v letech 1902–30 četné nákladní a poštovní vlečky.

## A. Tratě pro veřejnou dopravu

### 1. Jablonec – Rychnov

<b>zahájení provozu</b>	<b>7. 2. 1900</b>
<b>stavební délka</b>	<b>9,424 km</b>
<b>provozní délka</b>	<b>9,412 km</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s výhybnami</b>
<b>největší sklon</b>	<b>78,8 ‰</b>

<sup>1</sup> Ležící již v povodí Mohelky, tedy za rozvodím Baltického a Severního moře, které jablonecké tramvaje jako jediné v českých zemích překonávaly.

<sup>2</sup> Ještě roku 1937 se pohledávka fondu za podnikem rovnala jeho celkovému jmění.

Nejdelší stavební trať jabloneckých tramvají prošla TPZ dne 5. 2. 1900, pravidelný provoz na ní začal o dva dny později. Od podzimu roku 1899 sloužila její část (od vozovny po Rychnov) stavební a technologické dopravě vznikajícího podniku. Při oficiálním zahájení provozu měla následující staničení:

- 0,050(= 0,050 pozdější tratě Jablonec – Honsberk), zastávka Staré tržiště – Alter Markt (Mírové náměstí)
- 0,000 počátek trati (= km 0,000 trati Staré tržiště – Horní Jablonec a Staré tržiště – Brandl)
- 0,020 zpětná levá výhybka spojovacího oblouku na trať Staré tržiště – Brandl (poloměr 12,5 m)
- 0,122 zastávka dle potřeby Nové tržiště – Neuer Markt (Dolní náměstí)
- 0,340 výhybna Údolní třída – Thalstrasse, vyhybací kolej vpravo v km 0,314 – 0,364 (třída 5. května)
- 0,458 levá výhybka koleje do vozovny Vídeňská třída
- 0,504 zastávka Vídeňská třída – Wienerstrasse
- 0,527 zpětná pravá výhybka koleje do vozovny Vídeňská třída (Pražská)
- 0,592 odbočná výhybka trati Vídeňská třída – Nádraží Jablonec
- 0,778 zastávka dle potřeby Nákladní třída – Lastenstrasse
- 1,122 výhybna Rádelská třída – Radlerstrasse, vyhybací kolej vlevo (Turnovská)
- 1,280 zastávka dle potřeby Střelnice – Schützenhaus (U stadionu)
- 1,540 zastávka dle potřeby V pustině – Wustungergasse (Revoluční)
- 1,894 zastávka dle potřeby Dlouhá ulice – Langegasse
- 2,612 zastávka Vrkoslavice – Seidenschwanz (přibližně Dělnický dům)
- 3,005 výhybna Pyramida – Pyramide, vyhybací kolej vlevo v km 2,979 – 3,039 (křižovatka Rychnovská – Na svahu)
- 3,550 zastávka Horní Kokonín – Ober Kukan (před křižovatkou Rychnovská – Dělnická)
- 4,650 zastávka Prostřední Kokonín – Mittel Kukan (u křižovatky Rychnovská – Dubová)
- 5,390 výhybna Dolní Kokonín hranice – Nieder Kukan Grenze, vyhybací kolej vpravo v km 5,359 – 5,419 (autobusová konečná Dolní Kokonín)
- 5,570 zastávka dle potřeby Kokonín hranice – Kukan Grenze (křižovatka Rychnovská – Boční)
- 7,800 zastávka dle potřeby Pulečný – Puletschnei
- 8,006 výhybna Pulečný – Puletschnei (též Rychnov hranice – Reichenau Grenze), vyhybací kolej vpravo v km 7,975 – 8,035
- 8,625 zastávka dle potřeby Spolková hala – Vereinshalle
- 9,030 zastávka Obecní dům – Gemeindehaus
- 9,408 konečná zastávka Rychnov město – Reichenau Stadt (před výpravní budovou železniční stanice, cca v místech výstupní zastávky autobusů)
- 9,420 zpětná pravá výhybka provisorní odstavňové koleje
- 9,460 konec trati (kusá kolej)

Trať začínala oficiálně na křižovatce s tratěmi do Brandlu a Horního Jablonce, z provozních důvodů ležela počáteční zastávka na budované trati Jablonec – Honsberk. Od svého počátku vedla po levém okraji Radniční ulice (Lidická), kde v km 0,055 – 0,080 ležel její nejstrmější úsek. Na křižovatce ulic Údolní a Vídeňská (5. května a Pražská) kolej přejížděla na pravou stranu druhé jmenované. Toho se držela s malými výjimkami (oblouky) až do počátku „kokonínské podkovy“ v km 3,65. Tento 200 m dlouhý oblouk o poloměru 30 m, jímž se směr trati měnil téměř o 180°, byl jediným místem, kde kolej ležela na vlastním tělese. Za ním opět vjížděla na levý okraj silnice do Rychnova, který sledovala až na konec zástavby Kokonína. Zde se přimkla k silnici do Pulečného (vpravo), s níž projela poměrně dlouhý lesní úsek. Oblouk v Pulečném ji převedl na levý okraj silnice, posledních přibližně 350 m vedla opět po pravé straně rychnovské Nádražní ulice. Při zahájení provozu nebylo ještě ani rozestavěno překladiště mezi tramvají a železnicí v Rychnově. Rovněž podoba konečné stanice byla provisorní: nebyla zřízena výhybna.

Většina trati byla postavena ze žlábkových kolejnic krytých dlažbou. Výjimku tvořila „podkova“ ležící mimo silnici a úsek v km 5,580 – 7,820, kde byly hlavové kolejnice na příčných pražcích zasypány šterkem (silnice nebyla v těchto místech dlážděná).

Počátek trati (km 0,000) ležel v nadmořské výšce 508,59 m. Na území Jablonce dosáhla nejnižšího bodu v km 0,388 (489,33 m), odtud nepřetržitě stoupala až do km 2,677. Zde ležel nejvyšší bod všech zdejších tramvajových tratí: 598,95 m nad Jadranem (t. j. druhá nejvyšší hodnota nadmořské výšky tramvajové trati v českých zemích). Z rozvodí Baltu a Severního moře pak trať klesala do svého nejnižšího položeného bodu (435,07 m v km 9,137), ke konečné stoupala (443,74 m).

Trať procházela katastry Jablonce (km 0,00 – 1,85), Vrkoslavic (km 1,85 – 2,95), Kokonína (km 2,95 – 5,96), Pulečného (km 5,96 – 8,00) a Rychnova.

Pro možnost dosažení provozních úspor na lince k nádraží Jablonec a zlepšení obsluhy Kokonína byly dne 30. 9. 1900 zřízeny v km:

- 0,627 zastávka dle potřeby Nádražní třída – Bahnhof Strasse

5,005 zastávka dle potřeby Dolní Kokonín (obecní cesta) – Niederkukan (Gemeindeweg)

Někdy v té době původní dočasnou kusou kolej na konečné v Rychnově nahradila „definitivní“, která odbočovala levou zpětnou výhybkou v km 9,408.

Dne 14. 10. 1902 proběhla TPZ **rychnovského překladiště** (viz dále). Stejného dne byly do provozu uvedeny také nákladní stanice v km:

- 7,803 Pulečný – Puletschnei s kusou manipulační kolejí délky 50,5 m odbočující v km 7,754 (vpravo, od Rychnova)
- 4,726 Kokonín – Kukan s kusou manipulační kolejí délky 58 m odbočující v km 4,726 (vpravo, od Rychnova)
- 2,494 Vrkoslavice – Seidenschwanz s kusou manipulační kolejí délky 60,2 m (nejpozději roku 1906 napojena oboustranně v km 2,506 – 2,590)

Následujícího dne oznámila telegraficky Jablonecká tramvajová a elektrická společnost do Vídně bezzávadný výsledek TPZ, který pravděpodobně znamenal začátek komerční nákladní dopravy na tramvajových tratích Jablonec – Rychnov a Jablonec – Honsberk. Zřejmě roku 1903 vznikla na konečné v Rychnově napojením kusé koleje výhybna (nová výhybka v km 9,306) s celkovou délkou 102 m. Zastávka v té době ležela v km 9,412 (PPK proběhla 20. 1. 1903).

Ve stejné době měla být zřízena v km:

1,875 výhybna Dlouhá ulice – Langegasse

Tato výhybna však není doložena v projektu přestavby trati z roku 1925 a její realizace je tak nejistá.

Dne 22. 6. 1908 byla na základě povolení Generální inspekce rakouských železnic zřízena v km:

4,200 zastávka dle potřeby Kokonín trh – Kukan Markt

Do roku 1915 vznikla v km:

5,005 zastávka dle potřeby Kokonín obecní cesta – Kukan Gemeindeweg

Od léta 1925 se připravovala zásadní změna v rozmístění výhyben a zastávek na celé trati. Cílem bylo umožnit provoz v intervalu 20 minut vyšší rychlostí a zavedení posilových vlaků v úseku (Mšeno) – Jablonec – Kokonín. Staniční komise konaná dne 19. 11. 1925 vyvolala četné nesouhlasné reakce dotčených obcí, takže stavební povolení bylo vydáno až 4. 12. téhož roku. Celá akce se realizovala na jaře roku 1926. Po provedení změn bylo staničení trati následující:

- 0,000 počátek trati (= km 0,000 tratí Jablonec – Honsberk, Staré tržiště – Brandl a St. tržiště – Paseky)
- 0,450 vyhybací koleje výhybiště Vídeňská třída – napojení vozovny
- 0,472 hlavní výhybiště Vídeňská třída – Wienerstrasse, vyhybací kolej vlevo, délka 85 m
- 0,527 zpětná pravá výhybka koleje do vozovny Jablonec
- 0,592 odbočná výhybka trati Vídeňská třída – Nádraží Jablonec (t. č. bez osobního provozu)
- 0,763 zastávka dle potřeby Nákladní třída – Lastenstrasse směr Rychnov
- 0,793 zastávka dle potřeby Nákladní třída směr Jablonec
- 1,190 zastávka dle potřeby „2“ (Rádelská třída)
- 1,308 vedlejší výhybiště „3“ (Střelnice), vyhybací kolej vlevo, délka 60 m pro zhuštěnou dopravu. Pokud se zastavovalo v km 1,308, projížděla se zastávka v km 1,190
- 1,540 zastávka dle potřeby V pustině – Wustungergasse směr Rychnov
- 1,570 zastávka dle potřeby V pustině směr Jablonec
- 2,365 hlavní výhybiště Vrkoslavice rybníky – Seidenschwanz Teiche, vyhybací kolej vpravo, délka 96 m
- 2,494 nákladní stanice Vrkoslavice – Seidenschwanz
- 2,660 zastávka dle potřeby Vrkoslavice – Seidenschwanz
- 3,010 zastávka dle potřeby Kokonín Pyramida – Kukan Pyramide
- 3,334 vedlejší výhybiště, vyhybací kolej délky 60 m vlevo (později Kokonín škola – Kukan Schule)
- 3,560 zastávka Horní Kokonín – Ober Kukan
- 4,471 hlavní výhybiště Kokonín – Kukan, vyhybací kolej vpravo, délka 98 m
- 4,726 nákladní stanice Kokonín – Kukan
- 5,005 zastávka dle potřeby Dolní Kokonín – Nieder Kukan (obnovena, dočasně zrušena zřejmě za I. světové války)
- 5,576 zastávka dle potřeby Kokonín plynárna – Kukan Gasswerk
- 7,795 hlavní výhybiště Pulečný – Puletschnei, vyhybací kolej vlevo, délka 95 m
- 8,630 zastávka dle potřeby Rychnov spolková hala – Reichenau Vereinshalle

9,040 zastávka dle potřeby Rychnov obecní dům – Reichenau Gemeindehaus

9,394 konečná zastávka Rychnov nádraží – Reichenau Bahnhof, na schématu tratě nezakreslena žádná výhybna či kusá kolej, kolejiště zřejmě zaniklo za I. světové války

V úseku 0,967 – 1,271 došlo k posunu osy trati k pravému okraji komunikace. Několik zastávek bylo v protokolu o jednání staniční komise označeno pouze čísly. Jejich pojmenování je odhadnuto na základě místních podmínek, nebo ponecháno ve znění protokolu.

Některé zastávky byly pod tlakem cestujících i městských orgánů zanedlouho opět obnoveny (např. Údolní, zrušená opět 1. 11. 1942: od téhož data se přestala používat i zastávka Vrkoslavice rybníky).

Roku 1928 byl zrušen spojovací oblouk na „městskou linku“ na Starém tržišti.

Při dalším zvýšení traťové rychlosti (1933) zanikly výhybny Střelnice, Vrkoslavice rybníky a Kokonín škola. Nově byly zřízeny výhybny Na hranici (nad původní výhybnou Rádelská třída) a V lese (km 6,670 mezi Dolním Kokonínem a Pulečným). Nejpozději v této době existovala opět výhybna na konečné v Rychnově.

Po nehodě u kokonínských podkopy v březnu 1947 byla zřízena bezpečnostní zastávka v Lidické ulici (km 0,243 trati Jablonec n. N. – Rychnov u Jablonce n. N.) pro směr do Rychnova.

Dne 23. 12. 1947 byla zastávka Vrkoslavice přeložena z km 2,660 do km 2,595 (směr Rychnov), resp. 2,612 (směr Jablonec) tak, aby se bývalá bensinová pumpa mohla využít jako čekárna. V km 2,590 přitom ležela rychnovská výhybka nákladní stanice Vrkoslavice. Pravděpodobně tehdy došlo i k obnově výhybny Vrkoslavice, rybníky (km 2,337).

Bezpečnostní předpisy z roku 1948:

- je povoleno obsazení vlaku (motorový + vlečný vůz) jedním průvodčím s výjimkou úseku Mšeno výhybna – Kokonín škola
- stálé stanice jsou ve všech výhybnách s pravidelným křížováním a v zastávkách na větších spádech:
  - v obou směrech náměstí dr. Beneše
  - ve směru Rychnov – Janov: Vrkoslavice
  - Vrkoslavické rybníky
  - Revoluční třída
  - Turnovská ulice
  - Nákladní ulice
- bezpečnostní zastávky jsou zřízeny:
  - ve směru Janov – Rychnov: Lidická ulice
  - Kokonín před náměstím
  - ve směru Rychnov – Janov: Na hranici

Od druhé poloviny 50. let se trať postupně rekonstruovala. Přitom byla roku 1958 zřízena smyčka na konečné v Rychnově (dodnes její tvar kopíruje autobusová „otočka“). Její délka včetně odstavné koleje činila podle likvidačního protokolu z roku 1965 celkem 165 m.

Po omezení provozu roku 1963 zůstaly funkční jen výhybny Pražská a Kokonín.

Trať fungovala do března 1965, kdy linku 1 definitivně nahradila autobusová téhož čísla (oficiálně 31. 3., ve skutečnosti o několik dnů dříve). Většina trati zanikla v letech 1965–68. Úsek v km 0,413 – 0,491 sloužil do 26. 3. 1972 pro obracení vlaků meziměstské linky 11 a vjezd jejích vozů na poslední kolej v jablonecké vozovně. Po zastavení provozu v úseku Proseč – Jablonec téhož dne zanikl i tento zbytek kdysi nejdelší jablonecké stavební tratě.

## Překladiště Rychnov

Dne 14. 10. 1902 proběhla TPZ rychnovského překladiště. Matečná kolej jeho úzkorozchodné části navazovala na dosavadní traťovou kolej v km 9,424:

9,480 křížení s kolejí rozchodu 1 435 mm k Ulrichově restauraci (z točny u skladiště železniční stanice)

9,482 vjezdová vrata překladiště

9,492 začátek hlavových kolejnic

9,615 vozová váha

9,629 výhybka č. 1 (vpravo odbočující kolej k vozovně a překladišti kusového zboží)

9,701 výhybka č. 2 (vpravo kolej pod zárubní zeď koleje rozchodu 1 435 mm: překladiště hromadných substrátů)

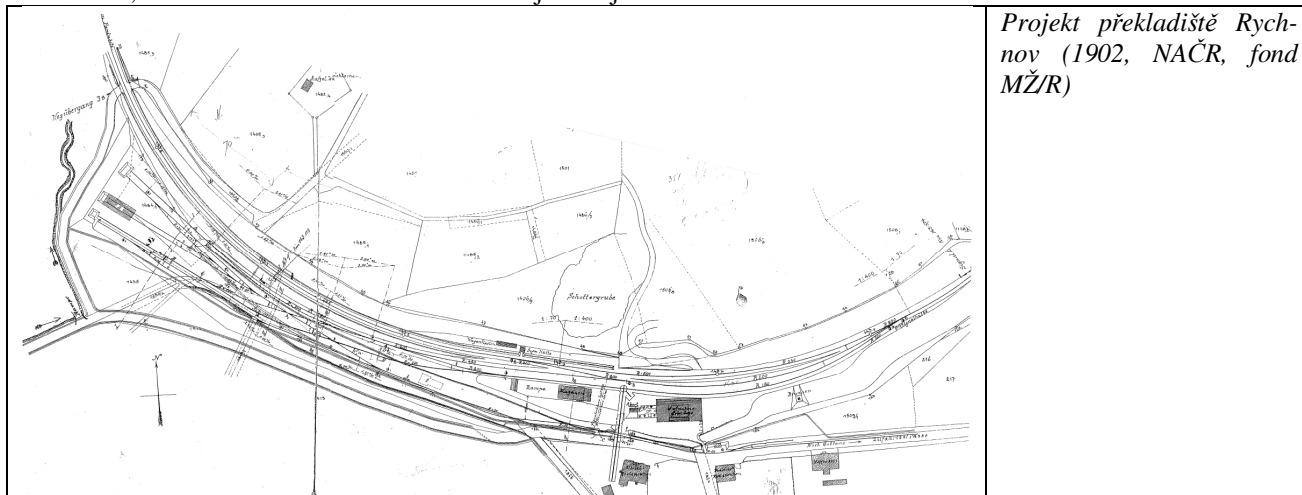
9,816 výhybka č. 3 = konec výhybny překladiště hromadných substrátů

9,837 konec výtažné koleje překladiště hromadných substrátů



Kolej od výhybky 1 vpravo se v km 0,038 křížila se staniční kolejí o rozchodu 1 435 mm, která vedla k překladišti hromadných substrátů. V km 0,089 ležela výhybka 4, kterou se kolej od výhybky 1 dělila: vpravo odbočovala kolej k překladišti kusového zboží, přímo pokračovala kolej k vozovně (dělená dále výhybkou 5 a přes výhybku 6 spojená s překladištěm kusového zboží).

Druhou částí kolejiště v Rychnově byly dvě koleje vedoucí k vozovně (viz podkapitola **Vozovny**), ještě dále vpravo leželo překladiště kusového zboží, kde byly obě koleje rozchodu 1 000 mm ve stejné výši, jako kolej rozchodu 1 435 mm, která se nacházela nad traťovou kolejí klesající k Hodkovicím nad Mohelkou.



Celková délka kolejí v překladišti Rychnov činila asi 920 m. Leželo 443,929 m nad mořem.

Na konci první dekády 20. století byla v km cca 9,485 matečné koleje rychnovského překladiště vložena točna pro napojení krátké kusé koleje ke skladišti zboží. Další vývoj kolejiště není zdokumentován.

Ještě roku 1954 je překladiště vykazováno jako existující. Jeho úplné odpojení proběhlo nejpozději při stavbě smyčky před tamním nádražím.

## 2. Nádražní třída – Nádraží Jablonec

**zahájení provozu** 7. 2. 1900  
**stavební délka** 0,420 km  
**provozní délka** 0,406 km  
**původní provedení** jednokolejná trať s koncovým rozvidlením  
**největší sklon** 58,4 ‰

Krátká odbočka umožňovala příjezd ke stanici Jablonec RGTE, dnešnímu jabloneckému „hlavnímu nádraží“. Při zahájení provozu měla následující staničení:

0,000 počátek trati (=0,592 tratě Jablonec – Rychnov)  
0,377 levá výhybka koncového rozvidlení  
0,406 konečná zastávka Nádraží Jablonec – Bahnhof Gablonz  
0,420 konec trati

Trať vedla v celé délce po levém okraji Nádražní ulice. Od odbočení z „hlavní“ trati (497,87 m nad mořem) zpočátku příkře (v km 0,000 – 0,050 nejvyšší hodnota sklonu), později mírně stoupala do km 0,112 (501,93 m). Odtud až na konec mírně klesala (498,90 m).

Pro lepší přestup na vlaky do Rychnova a možnost zkrácení „nádražní“ linky vznikla 30. 9. 1900 v km:

0,036 zastávka dle potřeby Nádražní třída – Bahnhof Strasse

Roku 1904 byl zahájen provoz na prodloužení stavební trati k poštovnímu úřadu na přilehlé železniční stanici. Hlavní kolej byla vedena z km 0,419 pravým obloukem v délce 34,6 m do km 0,454 (poslední metr původní koleje byl zrušen). Na novém úseku byla dosažena největší hodnota sklonu 15,9 ‰.

Nejpozději roku 1910 byla původní kusá kolej napojena tak, že vytvořila krátkou koncovou výhybnu. Zřejmě za I. světové války byla „poštovní“ kolej doplněna druhou souběžnou kusou, obě sloužily kromě přepravy pošty i překládce zboží mezi tramvají a železnicí.

Nepříliš vhodně zvolený režim provozu (kyvadlový provoz jednoho motoráku z Vídeňské třídy k jednotlivým vlakům) vedl k nízkému využití tratě. Od roku 1919 byla dlouhodobě bez osobní dopravy. Podnikové výkazy zachycují zřejmě krátkodobý a velmi neúspěšný pokus o obnovu osobního provozu v dubnu 1925: za celý měsíc se na úseku Nádražní třída – Nádraží utržilo 119,80 Kč. Rovněž nákladní doprava zřejmě zcela ustala: když byl dne 31. 8. 1928 zrušen úsek v km 0,000 – 0,351 a zbylých 69 m se napojilo na novou stavební trať Poštovní budova – Nádraží Jablonec, se kterou se pak vykazovalo společně, byla konečná na plánu k PPK zakreslena opět pouze jako rozvidlení bez kolejí pro překládku. Koncový úsek původní tratě k nádraží zanikl po zastavení provozu tramvajové linky 2 dne 20. 2. 1959.

### 3. Staré tržiště – Horní Jablonec – [Paseky]

<b>zahájení provozu</b>	<b>2. 4. 1900 [1. 9. 1904]</b>
<b>stavební délka</b>	<b>1,170 km [2,268 km]</b>
<b>provozní délka</b>	<b>1,160 km [2,229 km]</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s výhybnami</b>
<b>největší sklon</b>	<b>48,6 ‰ [53,0 ‰]</b>

Datum TPZ odpovídá předchozí stavební trati. Totožný byl rovněž km

- 0,000 počátek trati (=0,000 tratí Jablonec – Rychnov a Staré tržiště – Brandl)
- 0,012 zastávka Staré tržiště – Alter Markt
- 0,150 výhybna Evangelický kostel – Evangelische Kirche, vyhybací kolej vlevo v km 0,123 – 0,183 (nám. Dr. Farského)
- 0,540 zastávka dle potřeby Mlýnská ulice – Mühlgasse
- 0,682 výhybna Perlová ulice – Perlengasse, vyhybací kolej vlevo v km 0,650 – 0,710
- 0,810 zastávka dle potřeby Studniční ulice – Brunnengasse (Slunečná)
- 1,012 zastávka dle potřeby Jánská – Johannisgasse
- 1,160 konečná zastávka Novoveská třída – Neudorferstrasse (nám. Boženy Němcové)

Trať začínala na levém okraji spodní vozovky Starého tržiště (Mírové náměstí). Přibližně po 100 m přejela složeným obloukem na pravou stranu Podhorské třídy, kterou sledovala až k její křižovatce s Mlýnskou. Odtud vedla uprostřed Podhorské až na konečnou. Pozoruhodný byl oblouk o poloměru 20 m kolem ostrého rohu Podhorské na křižovatce s Mozartovou (Smetanova). Zde byla dosažena i nejvyšší hodnota sklonu na trati (km 0,344 – 0,480).

Nejvyššího bodu dosahovala trať v km 0,111 (511,9 m), nejnižšího v km 0,573 (493,59 m). Ke konečné mírně stoupala (495,98 m).

Provoz byl zahájen až 2. 4. 1900 spolu s prvním úsekem trati Staré tržiště – Brandl. Dne 30. 9. 1900 byla zřízena v km:

- 0,309 zastávka dle potřeby Mozartova ulice – Mozartgasse (křižovatka Podhorská – Smetanova)

Dne 31. 8. 1904 provedl zatížený motorový vůz 17 TPZ nového úseku trati, který měl při otevření následující staničení:

- (1,160) zastávka Novoveská – Neudorferstrasse
- 1,170 počátek nového úseku
- 1,676 zastávka a výhybna Městská hranice – Stadtgrenze
- 2,031 zastávka Most přes Nisu – Neissebrücke, směr tam
- 2,055 zastávka Most přes Nisu, směr zpět
- 2,229 koncová stanice Lázně (Jablonecké) Paseky – Bad Schlag
- 2,268 konec koleje

Trať vedla po pravé straně Podhorské ulice. Na novém úseku leželo největší stoupání 53 ‰ v km 1,666 – 1,676. Celý vedl ve stoupání, takže konec koleje ležel v nadmořské výšce 518,39 m. Provoz byl udržován jako na předchozím úseku v intervalu 10 minut.

Název koncové stanice kolidoval s udělenou koncesí, která uváděla označení „Schlag“ („Paseky“). Rozpor se řešil téměř celý rok 1905 a dospěl ke sladění názvu s koncesí.

Dne 31. 12. 1904 byla na základě povolení Generální inspekce rakouských železnic zřízena v km:

- 1,390 zastávka dle potřeby Horní Podhorská třída – Obere Gebirgstrasse (křižovatka Podhorská – Jitřín)

Pravděpodobně v téže době nahradila výhybnu Evangelický kostel (také Bismarckovo náměstí) zastávka dle potřeby a křižování se přesunulo na Staré tržiště. Roku 1933<sup>3</sup> vznikla místo zrušených výhyben Perlová a Městská hranice v km:

0,958 výhybna Jánská – Johannes Gasse

Zároveň zanikla stejnojmenná zastávka v km 1,007. Od 1. 11. 1942 byly zrušeny zastávky Perlová a Horní Podhorská třída.

Trať byla v provozu do 20. 2. 1959 (zrušení tramvajové linky 2). Zanikla do roku 1963.

#### 4. Staré tržiště – Lipová – [Brandl]

**zahájení provozu** 2. 4. 1900 [10. 5. 1900]  
**stavební délka** 0,562 km [1,932 km]  
**provozní délka** 0,530 km [1,895 km]  
**původní provedení** jednokolejná trať s výhybnami  
**největší sklon** 52,4 ‰

Třetí z tratí základního kříže spojovala centrum města s oblastí kolem nemocnice a průmyslovou zónou u dolního nádraží. TPZ proběhla 7. 2., pravidelný provoz byl zahájen až 2. 4. 1900. První otevřený úsek měl při zahájení provozu následující staničení:

0,000 počátek trati (=0,000 tratí Jablonec – Rychnov a Staré tržiště – Horní Jablonec)  
0,020 zpětná pravá výhybka spojovacího oblouku na trať Jablonec – Rychnov  
0,176 pravá výhybka odbočné kusé koleje (50 m dlouhé)  
0,212 zastávka dle potřeby Korunní ulice – Kronnengasse (Komenského náměstí)  
0,312 výhybna Poštovní budova – Postgebäude, vyhybací kolej vpravo v km 0,289 – 0,343 (Hlavní pošta)  
0,530 zastávka Lipová ulice – Lindengasse  
0,562 konec prvního úseku

Trať vedla po pravém okraji Hlavní třídy (Komenského), po cca 50 m přejela k opačnému chodníku. Levého okraje se s výjimkou některých oblouků držela i v ulicích Korunní (Komenského mezi Komenského náměstím a poštou) a Říšské (Generála Mrázka, Liberecká). Na většině trasy klesala: počátek ležel ve výšce 508,6 m, nejnižší bod v km 0,346 měl nadmořskou výšku 501,10 m, dočasný konec pak 505,14 m. Maximální sklon 51,7 ‰ ležel v km 0,249 – 0,296 (sjezd k poště).

Dne 5. 5. 1900 provedla souprava motorového vozu 12 a vleku 33 TPZ pokračování stavební trati k nádraží Jablonec Brandl (Jablonec n. N. dolní nádraží). Nový úsek navazoval u zastávky Lipová na předchozí:

0,530 zastávka Lipová ulice – Lindengasse  
0,864 výhybna Občanská třída – Bürgerstrasse, vyhybací kolej vpravo v km 0,834 – 0,894 (křižovatka Liberecká – Budovatelů, zastávka udávána v km 0,893)  
1,495 odbočná výhybka stavební tratě Brandl – Rýnovice  
1,524 výhybna Na Brandlu – Brandlgasse, vyhybací kolej vlevo v km 1,502 – 1,598  
1,573 levá odbočná výhybka koleje do areálu překladiště  
1,895 konečná zastávka Nádraží Jablonec Brandl – Bahnhof Gablonz Brandl  
1,932 konec trati

Celý nový úsek vedl po levé straně Říšské třídy (Liberecká). Zpočátku mírně stoupal, nejvyššího bodu dosáhl v km 0,621 (506,11 m nad mořem). Odtud až ke konečné klesal, takže jeho konec ležel na kótě 464,12 m. V km 1,375 – 1,423 ležel největší sklon na celé trati.

Od 30. 9. 1900 byly zřízeny v km:

0,634 zastávka dle potřeby Malířská ulice – Malergasse (křižovatka Liberecká – Rýnovická)  
1,181 zastávka dle potřeby U Nisy – Neissegasse

Dne 12. 7. 1909 oznámila společnost městské radě, že pro získání kolejnic na opravu trati v Podhorské třídě ruší odbočnou kolej u hotelu Koruna (km 0,176).

<sup>3</sup> Ministerstvo železnic projekt schválilo 10. 6. 1933.

Stavbou trati Poštovní budova – Nádraží Jablonec n. N. se trať Staré tržiště – Brandl rozdělila na dvě provozně oddělené části. Na západní z nich (Pošta – Brandl) se osobní doprava udržovala do počátku 30. let, likvidace trati proběhla v souvislosti s výstavbou tratě do Liberce a útlumem nákladní dopravy v roce 1949 (km 0,401 – 0,847 zcela, v km 0,847 – 1,934 se nová trať s původní částečně kryla). Východní část trati (tehdy náměstí Dr. Beneše, později Stalingradské, dnes Mírové – Pošta) byla v provozu do zrušení linky 2.

Staničení v době zániku západní části tratě:

0,000	křižovatka náměstí Dr. Beneše
0,401 = km 0,000	Poštovní budova – Nádraží Jablonec
0,834 – 0,894	výhybna Nemocnice (vyh. kolej vpravo)
1,073	= 1,065 trati Jablonec – Liberec
1,495	= 0,000 trati Brandl – Rýnovice
1,523 – 1,675	výhybna Brandl
1,934	konec trati

### Překladiště Brandl:

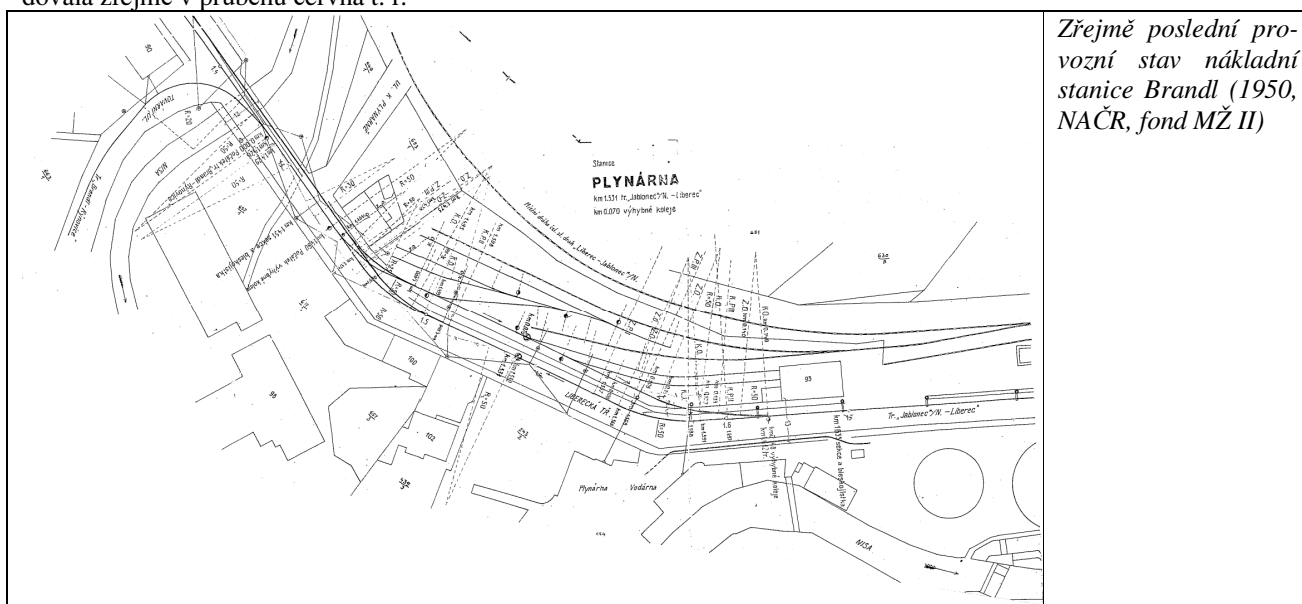
Překládkové kolejiště Brandl bylo zřízeno pro vzájemnou výměnu zboží mezi jabloneckou malodráhou a RGTE v obvodu železniční stanice nesoucí dnes název Jablonec n. N. dolní nádraží. Navazovalo na trať Staré tržiště – Brandl levou výhybkou v km 1,573. Matečnou kolej uvádí již výkres výhybny Na Brandlu, předložený při TPZ prvního úseku trati 5. 2. 1900. Zda byla při jejím prodloužení skutečně realizována, nelze bezpečně doložit.

Celé kolejiště prošlo TPZ dne 18. 9. 1903. Dětilo se na dvě části: koleje 1, 2 a 3, umístěné podél tramvajové trati směrem k výpravní budově nádraží tvořily přímé pokračování matečné koleje a umožňovaly překládku kusového zboží (úzkorozchodné koleje ležely mírně nad staniční kolejí rozchodu 1 435 mm).

Koleje 4, 5 a 6 byly z matečné koleje přístupné levým odbočením na výhybce 1 a úvratí na výhybkách 2 a 3. Sloužily pro překládku hromadných substrátů (zejména uhlí) z železničních vozů. Ležely proto pod úrovní staniční koleje B rozchodu 1 435 mm. Koleje překladiště byly celkem asi 0,430 km dlouhé.

Dočasné povolení k předávání zboží na překladišti Brandl vydalo ministerstvo železnic 30. 8. 1903. Vzhledem k výhodné poloze vůči většině přepravců obstarávalo cca 60 % manipulací mezi „velkou“ železnicí a tramvajovou nákladní dopravou. První vagóny byly proto přeloženy hned 19. 9. 1903. RGTE však vedla s tramvajovou společností dlouhodobý konkurenční boj, který vyústil až v dočasné zastavení překládky od 1. 4. 1905 poté, co se nepodařilo najít shodu v názorech na úhradu nákladů na zřízení překladiště a provozních nákladů. České hnědé i slezské černé uhlí a další substráty se od tohoto dne překládaly jen v Rychnově. Tento stav způsoboval provozní i bezpečnostní potíže, zejména při dopravě uhlí do plynárny, která se musela odehrávat přes centrum města.

Stavební úpravy, potřebné k lepší funkci celého překladiště, se podařilo dokončit 28. 4. 1906. Jednalo se o nové zapojení kolejí A a B překladiště, zakončení manipulační koleje u skladiště RGTE a příslušné zárubní zdi. Okamžitě se začalo částečně používat na základě telegrafického povolení ministerstva železnic, definitivní obnova provozu následovala zřejmě v průběhu června t. r.



Překladiště bylo na přelomu 40. a 50. let napojeno na první etapu nové trati Jablonec – Liberec, existovalo ještě roku 1957, kdy je fotograficky doloženo jeho využití jako odstavné plochy již nepoužívaných nákladních vleků. Zaniklo zřejmě do roku 1960.

## 5. Jablonec – Honsberk (Janov n. Nisou)

**zahájení provozu** 10. 5. 1900 [4. 9. 1900]  
**stavební délka** 2,760 km [6,216 km]  
**provozní délka** 2,750 km [6,200 km]  
**původní provedení** jednokolejná trať s výhybnami  
**největší sklon** 105 ‰

Ve stejný den, jako na prodloužení trati do Brandlu, vykonala souprava 12 + 33 TPZ také na první části stavební tratě Jablonec – Honsberk (po roce 1945 krátce Janův Vrch, dnes Janov nad Nisou):

0,000 počátek trati (=0,000 tratí Jablonec – Rychnov, Staré tržiště – Brandl a St. tržiště – Horní Jablonec)  
0,010 pravá výhybka odstavné koleje na Starém tržišti (65 m dlouhé)  
0,022 zastávka Staré tržiště – Alter Markt  
0,306 zastávka dle potřeby Třída Josefa Pfeiffera – Josef Pfeiffer Strasse (Horní náměstí)  
0,608 výhybna Mšenská třída – Grünwaldstrasse, vyhybací kolej vlevo u druhého okraje tehdejší úzké ulice (křižovatka Palackého – U jeslí)  
1,092 zastávka dle potřeby Starý rybník – Alter Teich (Palackého – U přehrady)  
1,400 zastávka dle potřeby Mšeno kaple – Grünwald Kapelle  
1,912 zastávka Mšeno pošta – Grünwald Post (přibližně Palackého – 1. máje)  
2,152 zastávka dle potřeby Mšeno nákladní stanice – Grünwald Frachtenstation (přibližně Palackého – 9. května)  
2,350 zastávka dle potřeby Mšeno hut' – Grünwald Hütte (před mostem přes Rýnovickou Nisou)  
2,750 dočasná konečná Pošta Rýnovice – Post Reinowitz (před křižovatkou Palackého – Janovská)

Trať stoupala po pravém okraji Živnostenské (Lidické a Kubálkovy) ulice. Křížem přejížděla stejnojmenné náměstí (Horní) a z jeho severozápadního rohu pokračovala podél pravého okraje Mšenské třídy (Palackého), projela původní zástavbou Mšena a těsně před dočasnou konečnou přejela na levou stranu ulice. Připravila se tak na „Ostrý roh“: oblouk s poloměrem 20 m, který směřoval dále k Honsberku. Značná část původní trasy doznala po zrušení tramvají drastické změny výstavbou největšího jabloneckého sídliště, takže ji lze sledovat jen s obtížemi.

I v celkově sklonově velmi náročném terénu Jablonce a okolí představoval raritu úsek trati v horní části Živnostenské ulice (Kubálkova). Protokol o TPZ podrobně ve zvláštní tabulce uvádí přehled sklonů (v podélném profilu tratě je v úseku 0,000 – 0,232 zakreslena pouze průměrná hodnota sklonu) v km:

0,187 – 0,197	105,0 ‰
0,197 – 0,207	100,4 ‰
0,207 – 0,222	93,0 ‰
0,222 – 0,232	87,0 ‰

Na 45 délkových metrech tak trať vystoupala o 4,319 výškových metrů průměrným sklonem téměř 96 ‰. Připočteme-li k tomu skutečnost, že mezi počátkem trati a km 0,187 dosahovala hodnota sklonu více než 85 ‰, představoval počátek trati Jablonec – Honsberk skutečnou kuriositu mezi českými tramvajovými tratěmi, v evropském měřítku srovnatelnou s Pöstlingbergbahn v rakouském Linci či tratěmi v Lisabonu (kde jsou ovšem úseky s podobnými sklony výrazně delší).

Další průběh trati z hlediska sklonů zdaleka tak dramatický nebyl. Po dosažení nejvyššího bodu v km 0,447 (534,17 m: průměrné stoupání od počátku trati činilo tedy 57,2 ‰) trať pozvolna klesala po plochém rozvodí mezi Rýnovickou Nisou a Mšenským potokem, až dosáhla nadmořské výšky 492,14 m (km 2,575), z níž stejně nevýrazně stoupala k dočasné konečné.

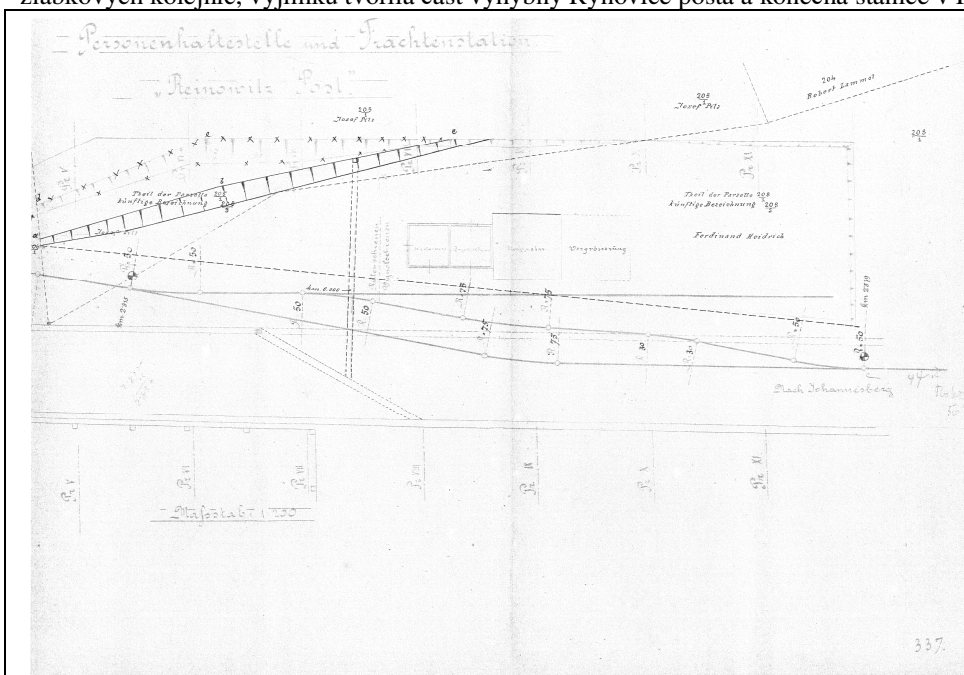
Výstavba dalšího pokračování bezprostředně navazovala, takže 1. 9. 1900 provedla souprava 13 + 36 rychlostí 12 – 15 km/h TPZ úseku Rýnovice pošta – Honsberk:

2,849 výhybna Rýnovice pošta – Reinowitz Post (za křižovatkou „Ostrý roh“)  
3,368 zastávka dle potřeby Bída – Sorge (pod dnešní konečnou autobusů Janovská)  
3,720 zastávka dle potřeby Mšeno továrna – Grünwald Fabrik (nad továrnou Silka)  
4,162 zastávka dle potřeby Loučná mlýn – Lautschnei Mühle  
4,723 zastávka dle potřeby Loučná Hraničná – Lautschnei Gränzenorf  
5,167 výhybna Modrý Dunaj – Blaue Donau, vyhybací kolej vlevo přes celou nevelkou šířku silnice

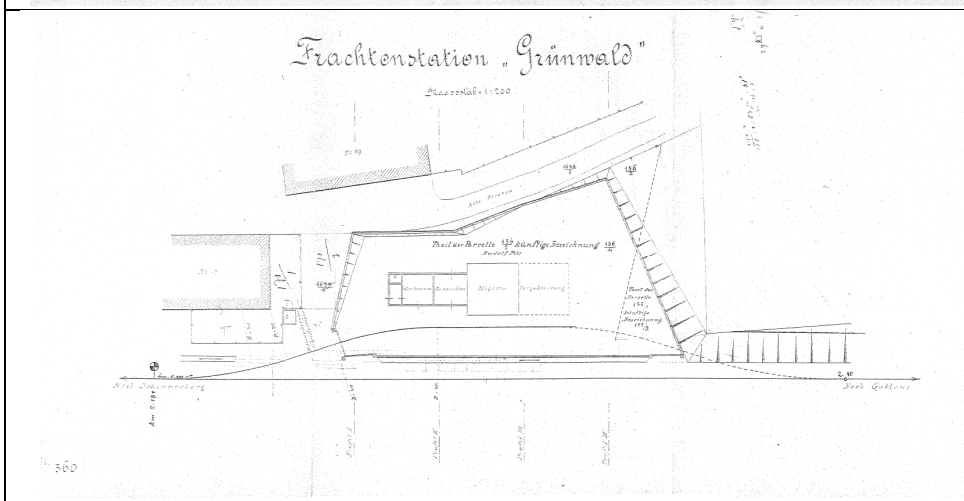
5,920 zastávka dle potřeby Velký Semerink – Gross Semmering

6,200 konečná stanice Honsberk (U města Prahy) – Johannesberg (Stadt Prag) (Janov n. N., hotel Praha)

Největší sklon na úseku Rýnovice pošta – Honsberk činil 60 ‰ v km 5,700 – 5,732. Celý úsek byl postaven ze žlábkových kolejnic, výjimku tvořila část výhybny Rýnovice pošta a konečná stanice v Honsberku.

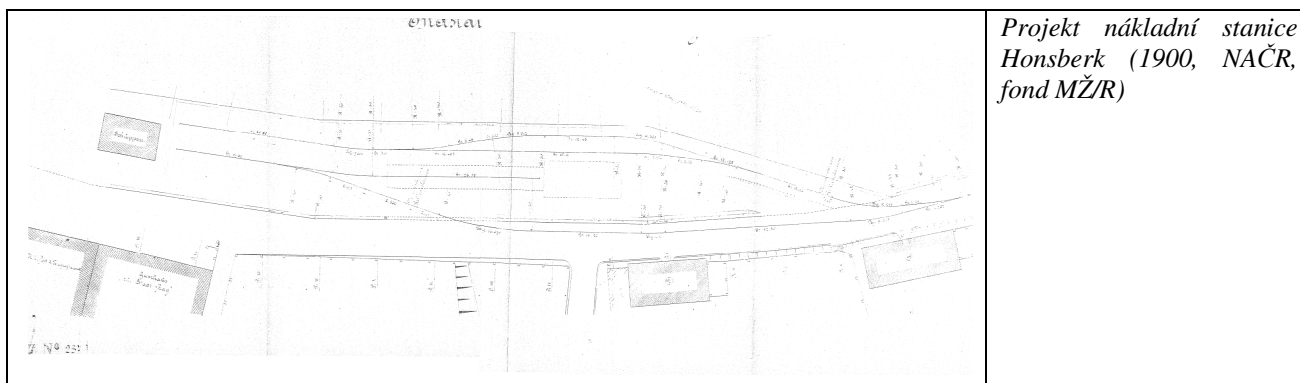


Projekt osobní zastávky a nákladní stanice Rýnovice (1902, NAČR, fond MŽR)



Projekt nákladní stanice Mšeno (1902, NAČR, fond MŽR)

Nový úsek navázal na zrušenou dočasnou konečnou. Pravým obloukem překřížil křižovatku „Ostrý roh“ a vjel do kolejiště výhybny Rýnovice pošta. Ta ležela šikmo k ose přilehlého úseku silnice do Honsberku (Janovská) a přibližně ve dvou třetinách délky vstupovala do její vozovky. Trať pak dále vedla po levé straně silnice až do km 3,85 – 3,90. Pravého okraje silnice se pak držela až na začátek kolejiště konečné. Pro tu byla vytvořena plocha pomocí odřezu poměrně strmého svahu proti sklárně a restauraci U města Prahy (hotel Praha).

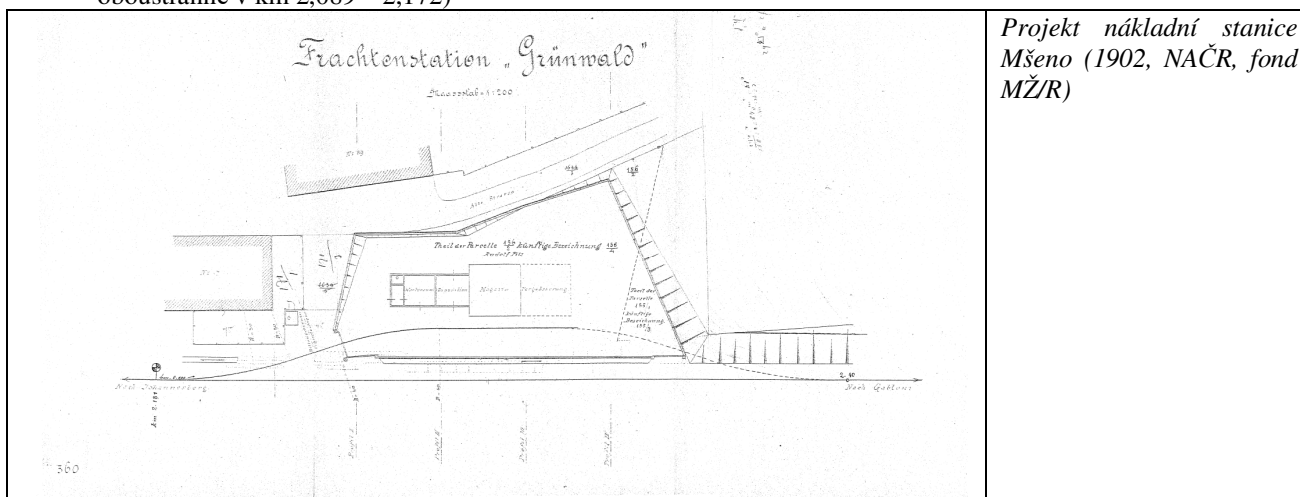


Kromě „Ostrého rohu“ byl další směrový oblouk o poloměru 20 m situován do křižovatky silnice do Honsberku a odbočky na Velký Semerink.

Trať ležela v katastrech Jablonce (km 0,00 – 1,12), Mšena (km 1,12 – 2,65 a 3,43 – 3,90), Rýnovic (km 2,65 – 3,43), Loučné a Hraničné (3,90 – 5,96) a Honsberku. Od výhybny Rýnovice pošta vytrvale, i když ne příliš prudce stoupala, takže konec trati ležel ve výšce 531,54 m nad mořem.

Dne 14. 10. 1902 byla do provozu uvedena v km

2,132 nákladní stanice Mšeno – Grünwald s kusou manipulační kolejí délky 54 m (nejpozději roku 1906 napojena oboustranně v km 2,089 – 2,172)



Při zavedení pravidelného nákladního provozu byla na vjezdu do stanice Honsberk zřízena závora proti ujetí odstavených nákladních vleků.

V roce 1903 se chystala výstavba kusé koleje na Starém tržišti, která měla sloužit pro odstavování nákladních vleků se zbožím trhovců. Napojila se na existující kusou kolej a v její ose pokračovala zpět do dolní části náměstí v délce asi 20 m.

Aby bylo možno napojit vlekku ke staveništi přehrady, byla roku 1906 zřízena v km:

0,984 – 1,071 výhybna Jablonec–Mšenská přehrada – Gablonz–Grünthaler Talsperre, vyhybací kolej vpravo, v km 1,027 stejnojmenná zastávka dle potřeby

Po dokončení stavby výhybna i zastávka zanikly.

Od léta 1925 se připravovala zásadní změna rozmístění výhyben a zastávek na celé trati. Cílem bylo umožnit provoz v intervalu 20 minut vyšší rychlostí a zavedení posilových vlaků v úseku Mšeno – Jablonec – (Kokonín). Staniční komise konaná dne 20. 11. 1925 vyvolala četné nesouhlasné reakce dotčených obcí, takže stavební povolení bylo vydáno až 4. 12. téhož roku. Celá akce byla realizována na jaře roku 1926. Po provedení změn bylo staničení trati následující:

0,000 počátek trati (= km 0,000 tratí Jablonec – Rychnov, Staré tržiště – Brandl a Staré tržiště – Paseky)

0,008 zastávka Jablonec Staré náměstí – Gablonz Alter Markt

0,332 vedlejší výhybiště Třída Josefa Pfeiffera – Josef Pfeifferstrasse, vyhybací kolej vpravo, délka 60 m

0,890 zastávka dle potřeby „6“ (Mšenská třída – Grünwalderstrasse)  
 1,300 zastávka dle potřeby Mšeno nad Nisou starý rybník – Grünwald an der Neisse Alter Teich  
 1,825 hlavní výhybiště Mšeno nad Nisou – Grünwald an der Neisse, vyhybací kolej vlevo, délka 96 m  
 2,132 nákladní stanice Mšeno nad Nisou – Grünwald an der Neisse  
 2,306 zastávka dle potřeby Mšeno nad Nisou huť – Grünwald an der Neisse Hütte  
 2,835 hlavní výhybiště Rýnovice – Reinowitz (dříve Rýnovice pošta, již před úpravou byla odstraněna kusá kolej)  
 3,450 zastávka dle potřeby Mšeno nad Nisou továrna – Grünwald an der Neisse Fabrik  
 4,185 hlavní výhybiště Loučná – Lautschnei, vyhybací kolej vpravo, délka 96 m  
 4,712 zastávka dle potřeby Loučná Hraničná – Lautschnei Gränzendorf  
 5,160 zastávka dle potřeby Loučná – Lautschnei  
 5,887 zastávka dle potřeby Velký Semmering – Gross Semmering  
 6,176 konečná zastávka Honsberk – Johannesberg

V úseku mezi km 2,550 a obloukem na „Ostrém rohu“ byla trať přeložena na levou stranu silnice.

Při dalším zkrácení jízdních dob se roku 1933 výhybna z Loučné přesunula opět k Modrému Dunaji, kde byl obnoven stav před rokem 1926. Roku 1942 (PPK 25. 9.) zde byla vyhybací kolej přeložena vpravo od trati (mimo silnici) a prodloužena. Dne 1. 11. 1942 byla zrušena zastávka Mšenská třída.

Koncem 50. let se chystalo prodloužení do Bedřichova. Pozůstatkem této snahy je vyvýšené traťové těleso pod janovským hřbitovem. V rámci oprav trati počátkem 60. let byl roku 1962 zřízen před původní konečnou Janov kolejový trojúhelník (nové rameno mířilo podél silnice na Velký Semerink). Kolejiště původní konečné bylo zredukováno. Po omezení provozu roku 1963 zůstaly funkční jen výhybny Mšeno a Modrý Dunaj.

Trať byla v provozu do března 1965, kdy linku 1 definitivně nahradila autobusová téhož čísla (oficiálně 31. 3., ve skutečnosti o několik dnů dříve). Likvidace proběhla v letech 1965–68.

## 6. Most přes Nisu (Brandl) – Rýnovice

**zahájení provozu** 5. 9. 1900  
**stavební délka** 2,238 km  
**provozní délka** 2,238 km  
**původní provedení** jednokolejná trať bez výhyben  
**největší sklon** 43,9 ‰

TPZ se uskutečnila současně s úsekem Rýnovice pošta – Honsberk dne 1. 9. 1900. Trať měla sloužit především pro nákladní dopravu, byly na ní však zřízeny i osobní zastávky:

0,000 počátek trati (=km 1,495 trati Staré tržiště – Brandl)  
 0,582 zastávka dle potřeby Plavecký rybník – Schwimmteich (oblouk Tovární ulice u rybníčku pod čističkou odpadních vod)  
 0,966 zastávka dle potřeby Hübnerova lávka – Hübnersteg (křižovatka Tovární – Rýnovická)  
 1,482 zastávka dle potřeby Heidrichův mlýn – Heidrichsmühle (křižovatka Jana Želivského – Ivana Olbrachta)  
 2,238 konec trati (= km 2,795 trati Jablonec – Honsberk)

Trať odbočovala levou zpětnou výhybkou z trati Staré tržiště – Brandl. Obloukem o poloměru 20 m vjela na pravý okraj Tovární třídy, který sledovala až na svůj konec (Tovární, Jana Želivského). Počátek ležel v nadmořské výšce 473,28 m, nejnižší bod v km 0,079 měl výšku 473,20 m (odbočka dnešní ulice Za plynárnou). Odtud trať až téměř ke svému konci stoupala (nejvyšší hodnota sklonu byla dosažena v km 0,156 – 0,312), v km 2,020 dosáhla nadmořské výšky 495,34 m. Napojení na trať Jablonec – Honsberk leželo 493,5 m nad mořem.

Pravidelná osobní doprava se na trati provozovala velmi krátce. V únoru 1902 byla zastavena a osobní vlaky se sem snad dostávaly pouze v období kolem „dušiček“<sup>4</sup>. Tento režim zřejmě vydržel do roku 1945. Během odsunu původního obyvatelstva tudy jezdily vlaky z tábora v Rýnovicích na dolní nádraží, poté trať využívala stále méně četná nákladní doprava.

Souhlas se zrušením trati vydalo ministerstvo dopravy dne 4. 6. 1951. Údajně i poté trať sloužila k manipulačním jízdám. Jako existující ji vykazuje ještě pasport podniků místního hospodářství z října 1954. Uvažovalo se její využití pro dopravu zaměstnanců rýnovických továren z liberecké trati, pravděpodobně zanikla roku 1955.

## 7. Poštovní budova – Nádraží Jablonec

<sup>4</sup> Nad zastávkou Plavecký rybník leží hlavní jablonecký hřbitov; v letech 1903–14 však podnikové výkazy nezachycují jakoukoli tržbu z přepravy osob na této trati. Naproti tomu osazení věšáků na věnce ve vozech z 20. a 30. let možnost zajištění ke hřbitovu implikuje.



**zahájení provozu** 1. 9. 1928  
**stavební délka** 0,640 km  
**provozní délka** 0,626 km  
**původní provedení** jednokolejná trať s výhybnou  
**největší sklon** 73,4 ‰

Pro obnovu osobní dopravy k hlavnímu nádraží vznikla nová stavební trať Poštovní budova (Hlavní pošta) – Nádraží Jablonec. Úvahy o jejím zřízení se objevují nejpozději roku 1923, k realizaci došlo roku 1928 (v květnu byla provedena PPK). Nutnou podmínkou bylo zesílení mostu přes Nisu v Poštovní ulici. TPZ této i následující trati provedla souprava 8 + 39 rychlostí do 22,5 km/h dne 25. 8. 1928. Při zahájení provozu měla následující staničení:

0,000 = 0,401 trati Staré tržiště – Brandl  
 0,255 most přes Nisu  
 0,261 střed výhybny a zastávka Lázně – Stadtbad, vyhybací kolej vlevo, délka 60 m, osová vzdálenost 2,9 m  
 0,409 napojení manipulační trati Poštovní třída – Vídeňská třída (Sadová)  
 0,571 = 0,351 trati Nádražní – Nádraží Jablonec (konec nového úseku)  
 0,626 = 0,406 původní trati Nádražní třída – Nádraží Jablonec, konečná zastávka Nádraží Jablonec – Bahnhof Gablonz  
 0,640 = 0,420 původní trati Nádražní třída – Nádraží Jablonec (konec stavební délky)

Nová trať odbočovala levou výhybkou z Říšské třídy (Generála Mrázka) a obloukem o poloměru 20 m vjížděla na pravý okraj Poštovní (Poštovní, U balvanu). Pod divadlem přejížděla do osy komunikace, ke konci vedla vlevo. Svršek nové trati tvořily kolejnice tvaru NP II 180/160. Ve výhybně Poštovní byly osazeny samočinné pérové výhybky.

K nové trati byl administrativně připojen i zbytek původní „nádražní“ trati z roku 1900. Konečná stanice byla vybavena rozvidlením, provoz vleků se předpokládal jen výjimečně.

Když došlo roku 1933 ke zkrácení jízdních dob, nahradila výhybnu Lázně zastávka dle potřeby.

Dne 22. 9. 1944 byly zprovozněny překládkové koleje na hlavním nádraží, používané zřejmě naposledy při skládání nových vozů 6 MT roku 1953.

Při výstavbě trati Jablonec – Liberec (viz díl **Liberec**) byla zastávka ONV (dříve Lázně) přeložena z km 0,263 do poloh vždy před nové křížení:

0,210 zastávka ONV směr Nádraží Jablonec nad Nisou  
 0,223 zastávka ONV směr Poštovní budova  
 0,239 napojení spojovací koleje od nové trati

Nejpozději roku 1954 byl zřízen spojovací oblouk ze Sadové směrem k Hlavní poště pro obracení vlaků mezi-městské linky do Liberce.

Provoz na většině trati zanikl zrušením tramvajové linky 2 dne 20. 2. 1959. Poslední úsek (km 0,239 – cca 0,370) sloužil do 26. 3. 1972 pro obracení vlaků meziměstské linky 11. Po zastavení provozu na úseku Proseč – Jablonec byla jeho část definitivně zrušena, v km cca 0,28 vznikla nová smyčka Pasířská. Při rekonstrukci jabloneckého úseku meziměstské trati v roce 1989 bylo zcela změněno trasování krátkého úseku v tehdejší Leninově (Poštovní) ulici. Zanikla tak stopa posledního zbytku předválečné jablonecké kolejové sítě.

## 8. Poštovní třída – Vídeňská třída

**zahájení provozu** 1. 9. 1928  
**stavební délka** 0,329 km  
**provozní délka** 0,329 km  
**původní provedení** jednokolejná trať bez výhyben  
**největší sklon** 46 ‰

Pro manipulační spojení s novou tratí k nádraží (a s celou „městskou“ linkou) vznikla krátká trať mezi křižovatkou Poštovní – Sadová a prostorem u hlavní vozovny ve Vídeňské (Pražské) třídě. Při zahájení provozu měla následující staničení:

0,000 = 0,409 trati Poštovní budova – Hlavní nádraží  
 0,329 = 0,491 trati Staré tržiště – Rychnov

Trať vedla v celé délce po pravém okraji Sadové třídy. Minimální hodnota poloměru směrového oblouku 23 m byla použita při odbočení z Poštovní do Sadové třídy. Nikdy na ní nebyla zřízena žádná zastávka. Vzhledem

k provoznímu účelu sestával její svršek ze „staropotřebných“ kolejnic o výšce 180 mm a šířce paty 150 mm. Odbočné výhybky na obou koncích byly pérové s možností ručního stavění. Pravidelné osobní dopravě začala sloužit zřejmě až od 1. 1. 1955, kdy byla plně zprovozněna trať do Liberce. Vlaky linky 11 v Jablonci otáčely objezdem kolem Tyršových sadů. Pro tento účel vznikl oblouk ze Sadové do Leninovy (Poštovní) směrem k Hlavní poště.

Roku 1959 bylo zrušeno původní napojení směrem k hlavnímu nádraží a 26. 3. 1972 byl zastaven na trati provoz. Fysicky zanikla při výstavbě panelových domů podél jižní strany Sadové v 80. letech.

Obě trati z roku 1928 jsou dosud archivně doloženy pouze situacemi. Nenalezené podélné profily neumožňují jejich úplný popis.

V Jablonci bylo poprvé u nás použito elektrické svařování a navařování kolejnic (1913, během roku provedeno více než tisíc svárů). Při rekonstrukci tratí Rychnov – Honsberk v letech 1924–26 bylo obměněno 13,8 km kolejí a 41 výhybek. Nově se používal tvar NP 2 (180 × 160 mm) o hmotnosti 52,7 kg/m.

Dne 1. 7. 1933 vzalo ministerstvo železnic na vědomí vydání následujícího oběžníku, upravujícího provoz na křižovatce pod novou radnicí:

*„Veškerému jízdnímu personálu tak i expedientům a kontrolním orgánům vozové služby Jabloneckých elektr. drah !*

1) *V době, kdy na jihozápadním rohu Starého náměstí stojí dopravní strážník řídící dopravu, smí být křižovatka tratí elektr. drah přejata teprve tehdy, dal-li dopravní strážník k tomu určené znamení.*

2) *Dokud zastává dopravní strážník na křižovatce „Staré náměstí“ službu, budiž – aby se předešlo jakémukoli omylu – personálem JED upuštěno od dávání znamení pro volnou jízdu křižovatkou. V té době je jedině znamení dopravního strážníka směrodatné. Podle výslovného nařízení státního policejního komisařství bude vozům pouliční dráhy dána vždy přednost před jinými, ulici používajícími vozidly – zvláštní případy vyjímaje.*

3) *Přehlédne-li dopravní strážník dáti volné znamení, nebudiž toto znamení průvodčím svémocně dáváno, nýbrž dopravní strážník budiž o něj zdvořile požádán.*

4) *Pouze v době, kdy dopravní strážník nestojí na křižovatce, musí průvodčí sám dát řidiči vozu znamení pro volnou jízdu, samozřejmě teprve tehdy, přesvědčil-li se spolehlivě o možnosti přejezdu křižovatkou.* “ Idylické časy...

Bezpečnostní předpisy z roku 1948 uvádějí následující skutečnosti:

- elektromagnetické výhybky v síti JED nejsou
- nejvyšší traťové rychlosti v jednotlivých úsecích byly stanoveny následovně:
- 

úsek	nejvyšší rychlost (km/h)	
	směr Rychnov – Janov	směr Janov – Rychnov
Rychnov – Půlečný	25	25
Půlečný – Kokonín plynárna	35	35
výhybna Kokonín plynárna	6	6
Kokonín plynárna – Vrkoslavice	30	25
Vrkoslavice – Pražská	25	30
Pražská – náměstí Rudé armády	25	20
nám. Rudé armády – Mšeno výhybna	25	30
Mšeno výhybna – Janov	28	30
Jablonec hlavní nádraží – Jablonecké Paseky	25	
Jablonec Odbočka – Rýnovice	20	

Pasport pro ministerstvo místního hospodářství z října 1954 uvádí následující údaje:

jablonecká síť:

22,749 km jednokolejných tratí, z toho 19,188 km žlábkové kolejnice, 3,561 km vignolové kolejnice

63 výhybek na tratích, z toho 42 žlábkových a 21 vignolových, 12 výhybek ve vozovně

trať Jablonec – Vratislavice:

8,000 km jednokolejných tratí ze žlábkových kolejnic, 8 žlábkových výhybek

## B. Nákladní vlečky

Jablonecký provoz měl spolu s ústeckým největší počet vleček z úzkorozchodných veřejných systémů v českých zemích. Z údajů obsažených v archivních fondech vyplývá, že celkem mělo být zřízeno minimálně 20 vleček a odstavných kolejí (mimo nákladní stanice). Zda byly všechny záměry realizovány, se bohužel nepodařilo plně ověřit. Budování vleček začalo roku 1902, pravděpodobně poslední vznikla roku 1931 při zahájení stavby nové radnice.

### 10. Vlečka sklárny Josef Priebisch ve Mšeně

**zahájení provozu 1903**  
**stavební délka 0,115 km**  
**napojení km 1,131 trati Jablonec – Honsberk**

Vlečka byla projektována roku 1902, poprvé je vykázána v následujícím roce. Odbočovala zpětnou levou výhybkou do areálu sklárny. Minimální poloměr směrového oblouku činil 20 m, největší hodnota sklonu 36,4 ‰.

Roku 1908 byla vlečka v rámci úprav terénu továrny v souvislosti se stavbou přehrady na Mšenském potoce výrazně upravena. Do nové polohy se přemístila celá sklárna. Většina původní trasy byla opuštěna a vlečka se prodloužila po východním okraji areálu přesunutého závodu k násypníkům uhlí. Celková délka dosáhla 129,4 m. Maximální hodnota sklonu se zvýšením nivelety terénu zmenšila na 21,05 ‰.

Doprava na vlečce (dovoz uhlí a dalších surovin, odvoz hotových výrobků) byla zastavena po roce 1950, areál sklárny zanikl při stavbě mšenského sídliště.

## 11. Vlečka sklárny Leopold Riedl v Rýnovicích

**zahájení provozu 1903**  
**stavební délka cca 0,150 km**  
**napojení km 3,309 trati Jablonec – Honsberk**

Vlečka byla projektována roku 1902, poprvé je vykázána v následujícím roce. Odbočovala vlevo od hlavní trati zpětnou pravou výhybkou. Největší použitá hodnota sklonu činila 21,3 ‰.

Doprava na vlečce (dovoz uhlí a dalších surovin, odvoz hotových výrobků) byla zastavena po roce 1950.

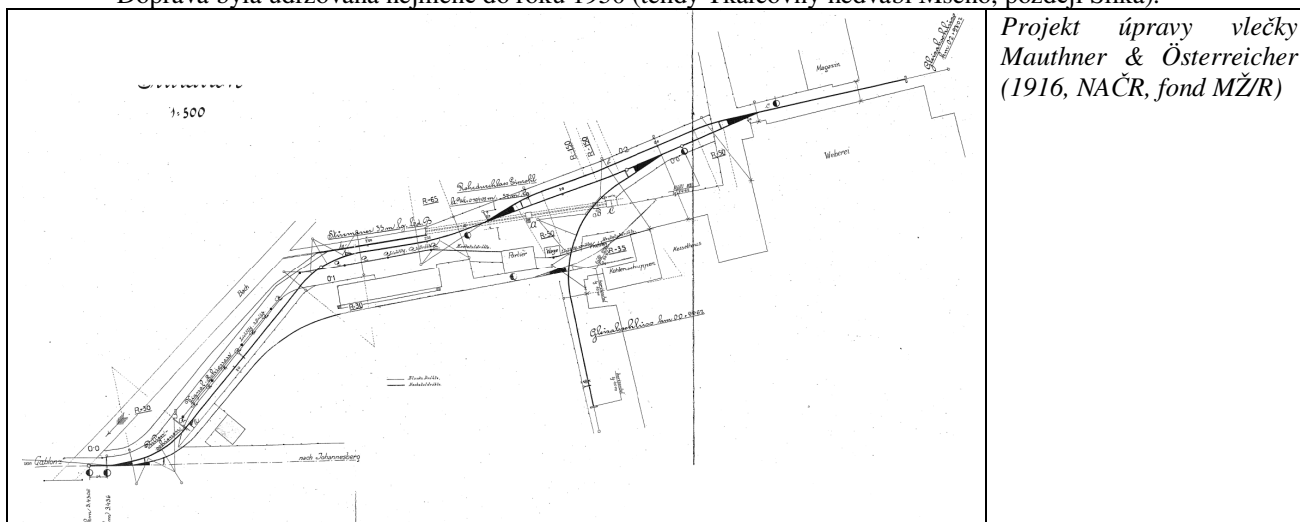
## 12. Vlečka textilní továrny Mauthner & Österreicher ve Mšeně (I)

**zahájení provozu 1903**  
**stavební délka cca 0,180 km**  
**napojení km 3,436 trati Jablonec – Honsberk**

Vlečka byla projektována roku 1902, poprvé je vykázána v následujícím roce. Odbočovala levou výhybkou a téměř po rovině (největší použitá hodnota sklonu činila 1,4 ‰) pokračovala po továrním dvoře ke kotelně.

Roku 1916 byla zásadně přestavěna. Nová hlavní kolej o délce 293 m vedla dále od továrních budov a byla opatřena téměř 100 m dlouhou výhybnou. Z ní odbočila zpětnou levou výhybkou téměř 100 m dlouhá kolej, která křížila původní kolej. Pravděpodobně nahradila vlečku, uvedenou pod pořadovým číslem 13.

Doprava byla udržována nejméně do roku 1950 (tehdy Tkalcovny hedvábí Mšeno, později Silka).



## 13. Vlečka textilní továrny Mauthner & Österreicher ve Mšeně (II)

**zahájení provozu 1903**  
**stavební délka cca 0,050 km**  
**napojení km 3,553 trati Jablonec – Honsberk**

Vlečka byla projektována roku 1902, poprvé je vykázána v následujícím roce. Doplnovala předchozí vlečku, sloužila nejspíše k odvozu hotových výrobků. Zanikla pravděpodobně roku 1916.

Odbočovala od kmenové tratě vlevo a klesala spádem o hodnotě 15,9 ‰ k hale expedice.

#### **14. Vlečka sklárny Hirschmann v Hraničné**

**zahájení provozu 1903**

**stavební délka cca 0,080 km**

**napojení km 6,136 trati Jablonec – Honsberk**

Vlečka, projektovaná roku 1902, je poprvé vykázána v následujícím roce. Odbočovala z kolejiště konečné Honsberk zpětnou pravou výhybkou, křížila souběžnou silnici a dvěma ostrými oblouky procházela areálem sklárny k uhelnému hospodářství. Minimální poloměr činil 15 m, klesání k Nise dosáhlo hodnoty 65,2 ‰.

Provoz na vlečce byl zastaven po roce 1950.

#### **15. Vlečka ke složišti dřeva Gustav Preisler v Honsberku (Janově nad Nisou)**

**zahájení provozu 1903**

**stavební délka cca 0,020 km**

**napojení km 6,189 trati Jablonec – Honsberk**

Vlečka byla projektována roku 1902, poprvé je vykázána v následujícím roce. Její kolej tvořila pokračování zadní koleje konečné stanice. V celé „délce“ byla vodorovná a přímá.

Provoz byl ukončen nejpozději roku 1945.

#### **16. Vlečka do dvora hlavní pošty v Jablonci**

**zahájení provozu 2. 1. (?) 1904**

**stavební délka 0,130 km**

**napojení km 0,353 trati St. tržiště – Brandl**

Vlečka byla zřízena pro dopravu pošty, která fungovala od počátku roku 1904 (viz vozy „J–GF“). Odbočovala pravou výhybkou v oblouku kmenové tratě z dnešní Komenského do Liberecké ulice. Obcházela poštovní budovu z východní a severní strany k nakládací rampě ve dvoře. Maximální sklon činil 25,47 ‰.

Vlečka fungovala do ukončení přepravy pošty tramvajemi kolem roku 1920. Poté byla odpojena (nejpozději roku 1928), koleje existují pod asfaltem dodnes. Vzhledem k doložené přepravě pošty tramvajemi v letech II. světové války nelze vyloučit její krátkodobou obnovu.

#### **17. Vlečka k poště v Podhorské třídě v Jablonci**

**zahájení provozu 2. 1. (?) 1904**

**stavební délka 0,058 km**

**napojení km 0,618 trati Staré tržiště – Horní Jablonec**

Vlečka sloužila k dopravě pošty, zahájené počátkem roku 1904. Odbočovala z kmenové tratě pravou výhybkou do Perlové ulice. Končila u vjezdu do poštovního dvora, kam se zásilky vozily drážkou o rozchodu 500 mm. Maximální sklon na vlečce činil 25,9 ‰.

Vlečka byla v provozu do ukončení přepravy pošty tramvajemi kolem roku 1920. Poté byla snesena.

Podle projektu, předloženého při PPK měla na ni navazovat vlečka do areálu firmy Bratří Redhammerové (Gebrüder Redhammer), která měla v délce 109 m pokračovat přímo Perlovou ulicí. Přibližně 15 m před koncem hlavní koleje měla odbočovat zpětnou levou výhybkou odbočnou kolej. Pro stavbu této vlečky bylo nutné zesílit most přes Lučanskou Nisu. Nepodařilo se doložit realizaci tohoto záměru.

#### **18. Vlečka do plynárny na Brandlu**

**zahájení provozu 1904?**

**stavební délka 0,212 km**

**napojení km 1,757 trati St. tržiště – Brandl**

O vlečce do plynárny se dochovaly protokoly ze dvou PPK (20. 1. 1903 a 1904). Její existenci dokládá několik fotografií. Odbočovala levou zpětnou výhybkou a sklonem 20,71 ‰ sjížděla do dvora závodu. Zcela jistě fungovala již v prvním období provozu překladiště Brandl i během jeho nucené odstávky.

Zanikla zřejmě během I. světové války či krátce po jejím skončení (1919 neexistovala).

## 19. Vlečka firmy Synové Augusta Möllera v Rýnovicích (I)

**zahájení provozu 1905**  
**stavební délka cca 0,070 km**  
**napojení km 1,052 trati Brandl – Rýnovice**

Vlečka sloužila pro dopravu dřeva. V uvedeném roce byla provedena PPK. Odbočovala z kmenové tratě pravou výhybkou.

Provoz byl zastaven nejpozději roku 1945.

## 20. Vlečka obecní plynárny v Kokoníně

**zahájení provozu 1905**  
**stavební délka 0,093 km**  
**napojení km 5,775/5,867 trati Jablonec – Rychnov**

Pro zásobování obecní plynárny byla v Kokoníně zřízena oboustranně napojená vlečka. Mezi oběma napojovacími body ležela vpravo od traťové koleje, vykládací místo kryla střecha. Vlečková kolej měla proti souběžné trati odlišný podélný profil: aby vykládací místo mohlo ležet ve sklonu pouze 2,5 ‰, musely na sousedních úsecích hodnoty sklonu dosahovat až 24 ‰.

Doprava uhlí do plynárny byla podle nepotvrzených údajů posledním nákladním výkonem jabloneckých tramvajů pro cizí přepravce. Údajně fungovala do roku 1953 (není však uváděna v soupisu vlečkařů z roku 1949, snad proto, že byla vnímána jako výhybna). Ještě v letech 1957–59 je zde doloženo odstavování nepoužívaných vozů.

## 21. Vlečka ke staveništi přehrady na Mšenském potoce

**zahájení provozu 1906**  
**stavební délka 0,150 km**  
**napojení km 1,056 trati Jablonec – Honsberk**

Po katastrofální povodni, která postihla Jizerské hory roku 1897, byly vypracovány projekty na výstavbu retenčních nádrží na tocích, ohrožujících stále rostoucí zástavbu obytnou i průmyslovou. V oblasti Jablonce bylo nutno ochrannou přehradu postavit na Mšenském potoce, který sám o sobě žádné významné nebezpečí nepředstavoval, jeho niva však nebyla hustě zastavěna. Z Lučanské a Rýnovické Nisy byly do přehrady zřízeny štol, kterými se přívalová voda převádí<sup>5</sup>.

Pro výstavbu hráze byla roku 1906 zřízena vlečná tramvajová kolej. Vzhledem ke značné vzdálenosti od sousedních výhyben byla v km 0,984 – 1,071 trati Jablonec – Honsberk zřízena výhybna (viz). Z km 1,056 její vyhybací koleje odbočovala levou zpětnou výhybkou vlečka, která sklonem až 24,29 ‰ klesala ke staveništi. Podle projektu pro PPK měla být dlouhá 150 m s možností dalšího prodloužení podle potřeby stavby.

Vlečka byla v provozu po dobu výstavby hráze, poté byla i s přílehlou výhybnou na hlavní trati demontována. Dopravoval se po ní stavební materiál.

## 22. Vlečka cihelny Jäger v Rýnovicích

**zahájení provozu 1907?**  
**stavební délka 0,062 km**  
**napojení km 1,312 trati Brandl – Rýnovice**

Vlečka byla zřízena pro dopravu uhlí pro cihelnu, pravděpodobně sloužila i pro odvoz hotových výrobků. V říjnu 1906 byla provedena PPK, vlečka je doložena jako existující roku 1909. Odbočovala od kmenové tratě vlevo a stoupala od ní sklonem až 26,1 ‰.

Doprava na vlečce byla zastavena nejpozději roku 1945, pravděpodobně již počátkem 30. let.

<sup>5</sup> Stavenišť přehrady a obou štol bylo významným odběrným místem elektřiny, vyráběné v elektrárnách na Brandlu.

## 23. Vlečka parní pily firmy Synové Augusta Möllera v Rýnovicích (II)

**zahájení provozu 1909?**

**stavební délka 0,184 km**

**napojení km 1,268 trati Brandl – Rýnovice**

Vlečka byla zřízena pro dopravu dřeva a uhlí pro parní pilu. V uvedeném roce byla provedena PPK. Odbočovala z kmenové trati vlevo. Největší hodnota sklonu na vlečce činila 11,2 ‰.

Doprava na vlečce byla zastavena nejpozději roku 1945, pravděpodobně již počátkem 30. let.

## 24. Vlečka sklárny Johann Schorm & Comp. v Hraničné

**zahájení provozu 1912?**

**stavební délka 0,068 km**

**napojení km 5,967 trati Jablonec – Honsberk**

Dne 9. 7. 1912 proběhla PPK vlečky, která měla sloužit především k dopravě uhlí do sklárny. Odbočovala levou výhybkou a sklonem až 50 ‰ sjížděla do areálu závodu.

Doprava na ní zanikla zřejmě za krise ve 30. letech

## 25. Vlečka kamenolomu E. Herbig ve Vrkoslavicích

**zahájení provozu 1912?**

**stavební délka 0,058 km**

**napojení km 2,470 trati Jablonec – Rychnov**

Další ne zcela doloženou vlečkou byla kolej do kamenolomu pod vrkoslavickou nákladní stanicí. Měla odbočovat zpětnou levou výhybkou a stoupáním 50 ‰ vjížděla do lomu.

Je otázka, zda případně postavená vlečka „přežila“ I. světovou válku a návazný útlum stavební činnosti. Není doložena na projektu přestavby trati z roku 1925.

## 26. Vlečka k poště v Mlýnské ulici v Jablonci

**zahájení provozu 1912**

**stavební délka 0,063 km**

**napojení km 0,486 trati St. tržiště – Paseky**

Vlečka byla zřízena pro rozšíření dopravy pošty (PPK dne 22. 8. 1912). Vedla levým obloukem o poloměru 15 m do Mlýnské ulice k budově pošty. Maximální hodnota sklonu činila 47 ‰.

Fungovala do ukončení přepravy pošty tramvajemi kolem roku 1920, poté byla snesena.

## 27. Vlečka pivovaru ve Vrkoslavicích

**zahájení provozu 1928/29**

**stavební délka ? km**

**napojení km cca 2,050 trati Jablonec – Rychnov**

Doprava uhlí a ječmene do pivovaru začala roku 1928 či 1929. Vlečka zřízená k tomuto účelu tvořila spolu s návazným vnitropodnikovým přepravním systémem jeden z nejzajímavějších prvků tramvajové nákladní dopravy nejen v Jablonci, ale v rámci všech „českých“ tramvajových provozů. Fungovala nejméně do roku 1950.

Odbočovala vpravo od kmenové trati levou zpětnou výhybkou. Západně od dnešní Pražské ulice ležely na plošině, ohrazené zárubní zdí, tři koleje. Na jejím severním konci vznikla stavba, označovaná v „odborné“ literatuře jako vozovna Vrkoslavice. Stavební část zařízení dosud existuje. Jedná se o jednoduchou zděnou budovu lehce obdélného půdorysu s třemi vjezdy na jižní straně (směrem od Rychnova). Na bocích ji osvětlují obdélná okna. Sedlovou střechu kryjí trojúhelníkové štíty, v jižním je umístěna kartuše s letopočtem 1929. Koleje někdejší „harfy“ jsou dosud (2007) jediným viditelným pozůstatkem předválečné tramvajové sítě v Jablonci a okolí.

Tato hala však nesloužila primárně k odstavení vozidel (i když ani toto využití nelze zcela vyloučit), nýbrž jako počáteční bod pneumatické dopravy dvou objemově nejvýraznějších surovin pro výrobu piva: uhlí a ječmene. Nechme promluvit autentický dokument:

„Provozní předpis pro pneumatické odssávání uhlí a ječmene z přívěsných nákladních vozů elektrické dráhy na tovární vleče pivovaru v Jablonci.

1./ Není-li zařízení v provozu, jsou odstraněny obě hadice s dyšnami ssacího potrubí, načež může být posunován vůz s jedné stávajících tří továrních vleček na posunovadlo a potom na mostní váhu, kde se provede vážení.

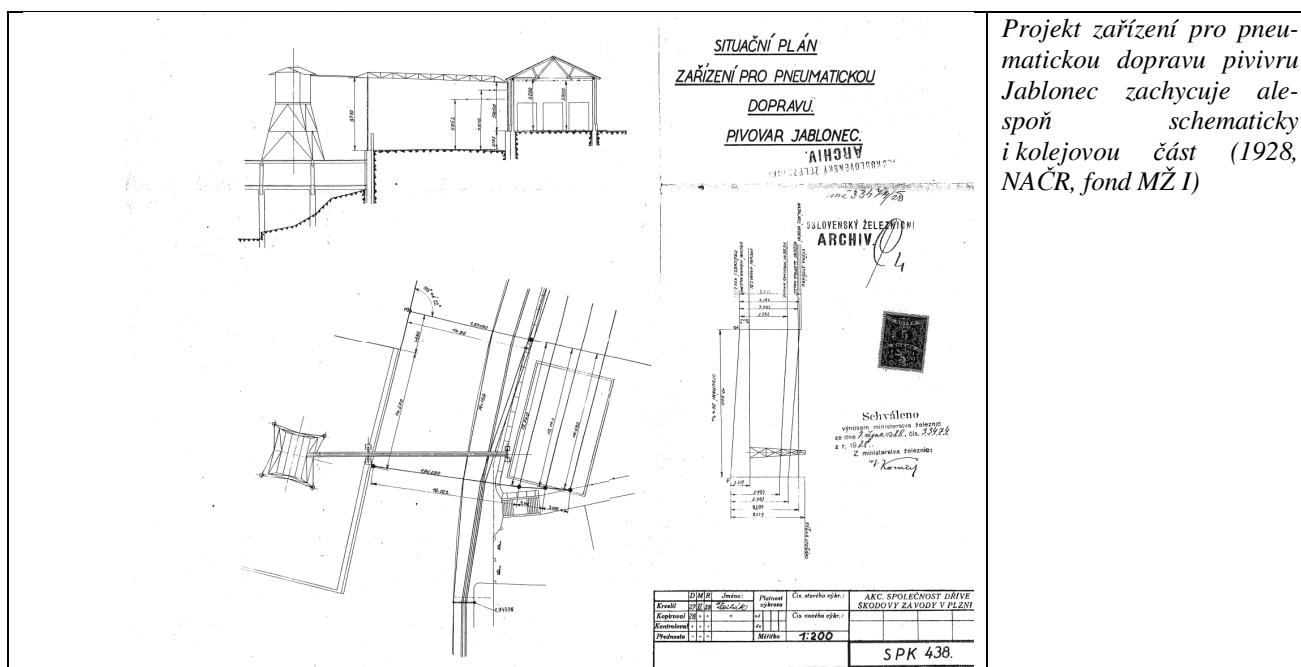
2./ Má-li být zařízení uvedeno do provozu, musí být rozlišeno, zda-li se jedná o uhlí aneb o ječmen. Při odssávání uhlí buďtež namontovány hadice s dyšnou na ssací dopravní potrubí sahající do I. tovární vlečky u silnice. Dyšna obsluhovaná 1 mužem se nařídí kolmo k povrchu uhlí otevřeného nákladního vozu, načež může být dána do chodu vývěva nacházející se v pivovarské budově.

Po odssání veškerého uhlí z vozu budiž odssávací hadice s dyšnou odmontována, aby mohl být další vůz přistaven.

Při odssávání ječmene, který jest dovážen v pytlích, budiž přistaven k železničnímu vozu trojkolový vůz, na němž se nachází hadice s dyšnou se ssací nádrží; hadice budiž namontována na druhé ssací potrubí.

Po otevření dveří vozu a uvedení vývěvy do chodu vyprazdňují se pytle do ssací nádrže.

Než se vyprázdněný vůz odstaví, budiž trojkolový vůz posunut stranou.“



Projekt zařízení pro pneumatickou dopravu pivovaru Jablonec zachycuje alespoň schematicky i kolejovou část (1928, NACR, fond MŽ I)

Dochovaná dokumentace bohužel nezachycuje kolejovou situaci celé vlečky. Ze zmínky o „posunovadle“ lze usuzovat na existenci přesuvny. Všechny tři koleje byly opatřeny vrchním vedením (i v hale).

Odsáté substráty proudily potrubím, neseným příhradovou konstrukcí ve výši přes 8 m nad úroveň silnice (a tedy i tramvajové trati Jablonec – Rychnov) do zásobníkové věže, odkud se pomocí podtlaku dále rozváděly po pivovaru.

Svému účelu sloužila stavba zřejmě nejen do úplného zániku nákladní tramvajové dopravy, ale vzhledem k zachování potrubního mostu i řadu let poté. Patřila spolu s celým kolejištěm pivovaru. Pro automobilový provoz byly sníženy a rozšířeny vjezdy, které jsou nyní jen dva (původní situace je dodnes patrná díky zachování horních partií původních vjezdů jako nadsvětlíků nad současnými). Budova se dnes využívá jako garáž.

Následující vlečky zcela jistě existovaly, nebyla k nim nalezena dokumentace:

## 28. Vlečka k mlýnu v Loučné

zahájení provozu 192?

stavební délka ? km

napojení km 4,1?? trati Jablonec – Honsberk

Po polovině 20. let byla zřízena vlečka k mlýnu v Loučné. Mohlo jít i o kusou kolej na výhybně Loučná, doloženou projektem přestavby tratě z roku 1925. Doprava byla udržována do prvních let po II. světové válce, soupis vleček z roku 1949 ji uvádí mimo provoz.

## 29. Vlečka ke stavbě nové radnice v Jablonci

**zahájení provozu 1931**

**stavební délka ? km**

**napojení km 0,00? trati Jablonec – Honsberk**

Na fotodokumentaci k výstavbě radnice je doložena existence krátké kusé vlečky, která odbočovala pravou výhybkou těsně nad počátkem trati. Mohla částečně využít kusou kolej pro odstavování vozů se zbožím trhovců z roku 1903 (pokud se do roku 1931 zachovala). Používala se po dobu výstavby, poté byla demontována.

### *Nákladní a poštovní doprava*

S nákladní dopravou se od počátku uvažovalo jako s velmi důležitou součástí činnosti tramvajového dopravce v Jablonci a okolí. Fungovala zřejmě již od konce roku 1899 pro vlastní potřebu (stavební materiál a technologické vybavení). Do roku 1902 ji zásadně limitoval omezený přístup k železničním stanicím v Rychnově a na Brandlu, přesto nelze vyloučit občasné provádění přeprav „pro cizí“ (manipulaci se zbožím umožňovaly kromě nákladní stanice ve vozovně Jablonec také stanice Rýnovice pošta a Honsberk).

Po zprovoznění obou přepravišť, nákladních stanic a značné části vleček v letech 1902–03 se mohla komerční nákladní doprava rozvinout podle původních úmyslů. V Jablonci jezdilo nejvíc nákladních motorových i vlečných vozidel ze všech úzkorozchodných veřejných sítí v českých zemích, rovněž výkonově se zdejší provoz vyrovnal všem ostatním obdobným aktivitám na rozchodu 1 000 mm v obvodu státních hranic po roce 1918.

Z hlediska objemu přepravy bylo rozhodujícím substrátem uhlí, důležitá byla i přeprava dřeva, stavebnin a sklářských surovin. Množství uzavřených nákladních vozů napovídá také značnému rozsahu přepravy kusového zboží (zřejmě především produkce sklářských a bižuterních závodů).

Přes polohu přepraviště Rychnov u hlavní trati hrálo od svého zprovoznění rozhodující úlohu v přechodu zátěže mezi tramvají a železnici obdobné zařízení na Brandlu. Důvodem byly především náročné sklonové poměry na úseku Kokonín – Horní náměstí, které významně omezovaly zátěž vlaků. Rovněž skutečnost, že většina vlečkařů byla soustředěna do Mšena, Rýnovic a Hraničného, zvyšovala atraktivitu Brandlu.

Od roku 1904 přepravovaly jablonecké tramvaje i poštovní zásilky a to v míře rovněž s jinými provozy v českých zemích nesrovnatelné. Výroba pěti motorových vozů s poštovním oddílem, který umožňoval i přímé vložení listovní zásilky odesílatelem, a jejich zřejmě pravidelný provoz podle zveřejněného jízdního řádu, je naprosto unikátní.

Nákladní doprava zaznamenala významný nárůst za I. světové války, kdy byly omezeny možnosti silniční dopravy. Na její výkony však měla negativní vliv rostoucí nepravidelnost železničního provozu. Celou jabloneckou oblast navíc postihla válečná a poválečná odbytová krize.

Po stabilisaci poměrů sice místní průmysl opět obnovil své posice ve světě, pro svou dopravní obsluhu však stále více používal automobilovou dopravu. To poznamenalo zejména využití nákladních stanic, které sloužily především pro kusové zboží či překládku ke konečnému spotřebiteli. Těžký dopad velké hospodářské krize první poloviny 30. let na luxusní jabloneckou výrobu znamenal drastický pokles požadavků na nákladní tramvajovou dopravu. Ta se krátkodobě „vzpamatovala“ za další světové války, která však měla na hospodářský život oblasti podobně negativní vliv jako ta předchozí. Pro zvýšení objemu překládky byla 22. 9. 1944 z použitých kolejnic zřízena kolej od konečné u hlavního nádraží ke kolejišti železniční stanice.

Od počátku července 1944 se znovu tramvajemi přepravovaly i listovní a balíkové zásilky, jejichž doprava byla zastavena ve 20. letech.

Vysídlení původního obyvatelstva, doprovázené zánikem řady výrobních kapacit, spolu s opětovným zlepšováním situace automobilové dopravy vedlo k definitivnímu zániku nákladního tramvajového provozu. Ten byl po II. světové válce trvale deficitní, ale několik prvních let jej nebylo možno pro nedostatek nákladních automobilů nahradit jiným systémem. Jako jistá forma kompenzace ztrát byla jabloneckému tramvajovému dopravci přidělena linka do Liberce, provozovaná do té doby autobusy ČSD.

Doprava kusového zboží byla zastavena 2. 2. 1949, s tím, že výjimečně se zásilky přepravovaly do 15. 3. 1950. Také doprava na vlečky doznala výrazného omezení. Výkaz pro ministerstvo železnic z roku 1949 uvádí následující vlečkaře:

- fa A. Menzel Vrkoslavice 156
- pivovar
- Jablonecké sklárny (Mšeno, Rýnovice, Janov)
- Tkalcovny hedvábí Mšeno
- mlýn Loučná – mimo provoz



Doprava na vlečky skončila roku 1950. Podle ne zcela ověřených údajů fungoval do roku 1953 dovoz uhlí do kokonínské plynárny z Rychnova. Ještě roku 1954 pasport podniků místního hospodářství vykazuje 31 nákladních vleček, jejich reálné využití však již bylo zřejmě velmi omezené.

## ***Napájení tramvajových tratí***

Na počátku provozu sloužily pro napájení tramvajových tratí dvě elektrárny, umístěné v údolí Nisy na Brandlu. První z nich patřila firmě Carl Hoffmans Söhne (Synové C. Hoffmanna). Sestávala z vodní turbíny o výkonu 260 PS a parních strojů (380 + 170 PS), které poháněly několik dynam. Pro potřebu dráhy sloužilo jedno z nich o výkonu 100 kW při napětí 550 V.

Výhradně pro drážní účely sloužila druhá, výlučně parní elektrárna, umístěná výše u dnešní Liberecké ulice. Její dva kotle vyráběly páru pro jeden parní stroj o výkonu 320 PS, který poháněl tři dynam o stejných parametrech jako v první elektrárně. Dvě dodávala proud přímo, třetí sloužilo pro dobíjení vyrovnávací akumulátorové baterie o kapacitě 214 Ah.

Všechna dynam v obou elektrárnách byla systému Thomson – Houston, typ M. P. Proud který vyrobila, putoval přes centrální rozváděč do šesti napájecích bodů:

- I. na Starém tržišti
- II. v horních Rýnovicích (nad „Ostrým rohem“)
- III. u pivovaru
- IV. v dolním Kokoníně
- V. v dolních Rýnovicích (na „nákladní“ trati)
- VI. na křižovatce Liberecká – Tovární

K bodu VI. vedlo vzdušné vedení, k ostatním podzemní kabely. Trolejový drát měl původně průřez 53 mm<sup>2</sup>, koncem 20. let se používal průřez 80 mm<sup>2</sup>.

Napájení oblasti Kokonína a Pulečného s náročnými sklonovými poměry, vzdálené značně od Brandlu, si roku 1902 vyžádalo nové řešení: z kabelu, který vedl od výhybny Pyramida přímo do dolního Kokonína, byly napájeny čtyři body (km 4,165 – 5,409 – 5,898 a 8,604).

Přechod na výrobu střídavého proudu v obou elektrárnách vyvolal nutnost zřízení měníren. Roku 1937 vznikly měnírny Mšeno a Kokonín. O sedm let později (1. 9. 1944) je doplnila měnírna Vídeňská (Pražská) v areálu hlavní vozovny, nejpozději na přelomu 40. a 50. let byla i zbylá dynam na Brandlu nahrazena rtuťovými usměrňovači. Pasport podniků místního hospodářství z roku 1954 uvádí následující parametry zdrojů napájení jabloneckých tramvají:

- Pražská: 240 kW, rtuťový usměrňovač 400 A, dva napájecí body
- Kokonín: 240 kW, rtuťový usměrňovač 500 A, osm napájecích bodů
- Mšeno: 240 kW, rtuťový usměrňovač 350 A, devět napájecích bodů
- Brandl: 640 kW, rtuťový usměrňovač, 22 napájecích bodů

Pro napájení trati ve směru na Liberec byla roku 1954 zřízena měnírna Vratislavice s výkonem 364 kW, rtuťovým usměrňovačem 500 A a šesti napájecími body.

Výstavbou uvedených měníren se zřejmě významně změnila konfigurace kabelové napájecí sítě.

Stejný pasport uvádí i počty a typy sloupů vrchního vedení: městská síť 940 sloupů, z toho 135 Manesmann, 104 mřížové + kolejnicové, 701 dřevěných; trať Jablonec – Vratislavice: 306 sloupů.

Roku 1962 byla do zkušebního provozu uvedena nová měnírna Brandl (dnes Zelené údolí, v majetku DP Liberec, v letech 1973–76 vybavena polovodičovou technikou). Po jejím definitivním zprovoznění v následujícím roce byly i v souvislosti s redukcí dopravy na „hlavní trati“ Rychnov – Janov zrušeny měnírny Pražská, Kokonín a Mšeno. Technologie měnírny byla vyrobena již roku 1957, vzhledem ke stavební nepřipravenosti byl jeden usměrňovač zapůjčen do Litvínova, kde umožnil zahájení plného provozu na prvním úseku „rychlodráhy“ (srpen 1957). I když se roku 1960 jednalo o jeho převoz do místa původního určení, do Jablonce se nikdy nedostal.

Roku 1965 je doložena likvidace rotačního usměrňovače v elektrárně na Brandlu, který byl v majetku DP. Nepodařilo se zjistit, odkdy zde byl instalován a dokdy se používal.

## ***Vozovny***

Značná rozlehlost sítě a specifika smíšeného provozu vedly k tomu, že Jablonec měl nejvíce vozoven ze všech provozů na rozchodu 1 000 mm v českých zemích. Kromě hlavní vozovny a dílen na Vídeňské (Pražské) ulici se jednalo o pobočné kapacity v Rychnově a Honsberku.

## Vozovna a dílny Vídeňská (Pražská)

Hlavní centrum technické základny provozu bylo zřízeno téměř v těžišti sítě na poměrně malé a nepravidelně ohraničené parcele. Té odpovídal i tvar původní haly (nepravidelný lichoběžník). Hala poskytovala šest odstavných kolejí délky 45 – 40 m (zprava doleva) a cca 30 m dlouhou dílenskou kolej (délky zastřešených částí). Byla postavena jako hrázděná. Pod třemi levými kolejemi byly zřízeny prohlížecké kanály, zadní část tří pravých kolejí zaujímalá lakovna, oddělená od zbytku haly stěnou se třemi vjezdy. Pátá kolej zprava sloužila také k mytí vozů (vybavena mycím kanálem).

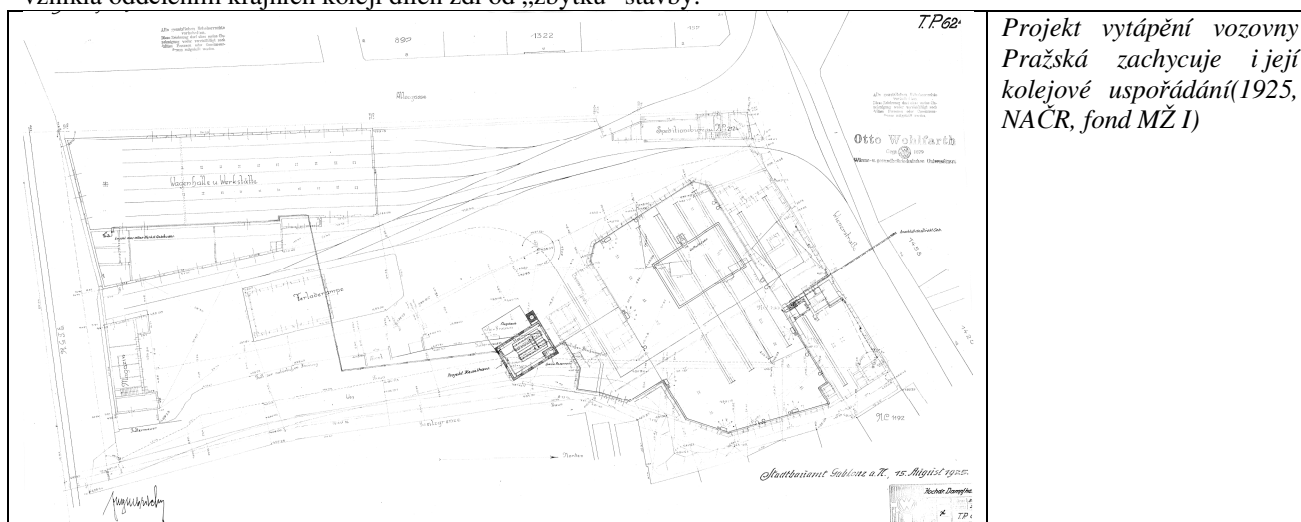
Kolejově byla vozovna napojena na stavební trať Jablonec – Rychnov a to v km 0,458 (levá výhybka od Jablonce) a 0,527 (zpětná pravá výhybka od Rychnova).

Stísněné poměry nedovolovaly rozvinutí rovnocenného napojení od obou vjezdů: pro obsluhu odstavné haly sloužil především vjezd od Rychnova, vjezd od Jablonce umožňoval především vjezd do dílen (levá krajní kolej haly).

V rozštěpu obou vjezdů byla umístěna spediční kancelář se skladištěm a krátkou rampou. Oba vjezdy a návazné koleje vytvářely až do roku 1954 v síti jedinou možnost obrácení vozidla (kolejový trojúhelník).

Roku 1911 bylo postaveno nové skladiště s překládací rampou vlevo od dílenské části původní haly. Kolejové úpravy s ním spojené znamenaly rozšíření harfy o další dvě koleje. Pravděpodobně ve stejném roce byla hala vozovny prodloužena směrem vpřed k vjezdu do areálu (přibližně o 20 m).

V letech 1926–27 vznikly v severovýchodní části areálu zcela nové, velkoryse řešené dílny. Jejich kolejové napojení zajišťovala kolej, odbočující pravou výhybkou u překládací rampy. Po cca 60 m končila na přesuvně o délce mostu 3,6 m, kterou bylo možno dosáhnout šest opravárenských kolejí (pět z nich vedlo na obě strany od přesuvny) o délce 4 × 40 + 43 + 17 m. Kapacita areálu tak výrazně překročila potřeby podniku (započítáme-li další vozovny, bylo možno „pod střechu“ uschovat prakticky celý vozový park včetně nákladních vleků), nepochybně vysoké náklady na jeho rozšíření a úpravu se staly jedním z důvodů neutěšené situace podniku po vypuknutí hospodářské krize. Součástí objektu měla být i mohutná provozně-správní budova směrem k Vídeňské ulici, jejíž přízemí mělo obsahovat přesuvnou přístupné koleje truhlárny a lakovny. Její stavba se už z výše uvedených důvodů neuskutečnila a obě pracoviště vznikla oddělením krajních kolejí dílen zdí od „zbytku“ stavby.



Roku 1943 se kvůli zjednodušení pohybu rostoucího počtu autobusů po areálu dláždil dvůr. Další podstatné úpravy se již během existence tramvajového provozu neuskutečnily. Po roce 1965 bylo zredukováno kolejiště až na poslední kolej, kterou používaly vozy „liberecké“ linky až do 31. 10. 1971 (roku 1968 byl při rekonstrukci Pražské třídy zrušen horní vjezd). Poté došlo k rekonstrukci původní haly a plnému využití areálu pro městské autobusy, jimž slouží dodnes (2007). Pozoruhodným momentem bylo využívání přesuvny v dílnách až do zřícení jejich střechy 14. 2. 2006.

## Vozovna Rychnov

Dne 14. 10. 1902 byla v areálu překladiště v Rychnově uvedena do provozu jednoduchá vozovna o rozměrech 20,01 × 7,32 m se dvěma kusými kolejemi.

Prostou stavbu s trémovou kostrou pobitou prkny kryla sedlová střecha. Sloužila k odstavení nocujícího osobního motorového vozu, případně několika nákladních vleků či sněžného pluhu. Stálé stanoviště tu zřejmě měl motorák posunující po překladišti, případně vůz 8 v době, kdy vozil uhlí do pivovaru a kokonínské plynárny.

Vozovna zřejmě fungovala do roku 1953, kdy byla podle ne zcela doložených informací definitivně zastavena doprava uhlí tramvajovými vlaky. Zanikla při likvidaci celého kolejiště v následujících letech.

## Vozovna Honsberk (Janov nad Nisou)

Vozovna Honsberk (Janov nad Nisou) byla součástí vybavení koncové stanice. Jednalo se o hrázděnou stavbu rozměrů 27,3 × 4,3 m, do které ústila jedna kusá kolej ve směru od konce trati. Na východní straně vozovny na ni navazoval prostor pro cestující a komerční službu stanice, „monoblok“ ukončovalo dřevěné skladiště (celková délka stavby činila 40,35 m).

Vozovna sloužila zřejmě k provoznímu odstavení jednoho motorového vozu a (v zimě) sněhového pluhu. Zanikla pravděpodobně v souvislosti s likvidací tratě, skladiště stojí dosud.

## Vozový park

Tramvajové vozy v Jablonci nesly zpočátku označení v oddělených řadách podle kategorií vozidel. Motorové vozy osobní dopravy obsadily řadu 1 – 22, vleků 31 – 40. Lokomotivy byly označeny LI, LII, motorové nákladní vozy 135 – 139. Nákladní vleků byly zprvu označeny duplicitně v řadě od čísla 1, záhy došlo k přesunu do řady od čísla 101.

Dodávky nových motorových vozů vedly k „přeskočení“ vleků řadou 50 – 61. Po sloučení s libereckým podnikem došlo k administrativnímu přečíslování jabloneckých motorových vozů do řady 101 – 128 (zbylým nákladním motorákům zůstala původní čísla) a vleků do řady 180 – 190. Skutečné přečíslování se provádělo při obnově nátěru, což vedlo k tomu, že číslo 186 obsadil až roku 1961 vlek z Mostu.

## Motorové vozy osobní dopravy

Během provozu jabloneckých tramvají přišlo celkem 61 osobních motorových vozů (skříní). Z nich bylo 48 zakoupeno u výrobců a 13 získáno z likvidovaného provozu v Mostě. Krátkodobě zde v době společného podniku jezdily také některé vozy z Liberce.

Na rozdíl od ostatních měst je v Jablonci doloženo používání typových označení jednotlivých sérií motoráků (nejméně do roku 1926). V kombinaci s písmenem J bylo proto použito i v následujícím textu.

### typ „J–M“

Prvních 16 motorových vozů jablonecké tramvaje přišlo pro zahájení provozu. Obdržely čísla 1 – 16. Jednalo se o první úzkorozchodné tramvaje na našem území s krytými čely. Toto zakrytí bylo provedeno jako trojboké, značně mělké. Prostřední část čela byla nejširší. Vstupy na plošiny uzavírala mřížová dvířka, po jejich stranách byly v celé výšce vstupu umístěny přídržné tyče. Prostor mezi vstupem a čelem uzavíral ke spodní hraně oken plech s výřezem u přídržné tyče, mezi vstupem a oddílem byla umístěna mříž z ocelových prutů, v úrovni oken uspořádaná jako žebříček na střechu.

Z plošin do oddílu vedly jednokřídlé posuvné dveře, provázené po stranách přepážek obdélnými okny. Samotný oddíl měl na každém boku po pěti spouštěcích oknech, které bylo možno zevnitř zakrýt dřevěnými žaluziemi. Bočnice oddílu byly projmuté, spodní část byla kryta dřevěnými peřejkami, nad kterými se nacházela vodorovná krycí lišta. Pod všemi okny (na čelech i v oddílech) vedla profilovaná římsa. Všechna okna byla nahoře ukončena mírným zaoblením. Podokenní části čel a horní část podokenních partií bočnic byly oplechovány.

Vůz kryla poměrně mělce klenutá střecha, nad oddílem opatřená větracím nástřeškem s deseti ventilačkami, výklopnými dovnitř vozu. Na nástřešku spočíval základ tyčového sběrače.

Vnitřek vozu byl obložen dřevem, ze stejného materiálu byly zhotoveny i podélné lavice, poskytující 18 míst k sezení. Počet stojících byl stanoven na 14.

Podvozky byly řešeny jako jednoduchá konstrukce z ocelových nýtovaných profilů. Jejich výrobcem byla strojírna v Remscheidu. Ochrana proti přejetí obstarával pevný rám z prken kolem podvozku, na čelech jen mírně šípový. Skříně pocházely ze Štýrského Hradce.

Elektrickou výzbroj dodala berlínská UEG. Zahrnovala dva motory GE 58 o výkonu po 29 kW (38 PS) zavěšené tlapově na nápravách, kontroléry s 5 + 3/7 stupni (mezi sériovými a paralelními stupni byly tři přechodové), předřadné odpory umístěné pod podlahou, vnitřní vytápění a osvětlení vozu a příslušenství. Hlavní čelní reflektory zpočátku osvětlovaly petrolejové lampy, elektrické osvětlení bylo zavedeno až po vyřešení problémů s choulostivými vlákny prvních žárovek. Masivní hlavní reflektory byly pak zavěšeny v podélné ose čela.

Brzdění obstarávala kromě elektrodynamické brzdy také ruční osmišpalíková.

Původní nátěr vozů byl proveden vagonovou zelení (plechem obložené části skříně a okolí oken), peřejky byly mořené, střecha světle šedá, pojezd tmavě šedý. Vlastní hmotnost vozu činila 8,7 t.

TPZ vozy vykonaly ve dvou termínech:

- 26. – 27. 1. 1900 vozy 1, 3, 5 – 12
- 30. 3. 1900 vozy 2, 4, 13 – 16

Hromadné úpravy:

- změna nátěru na kombinaci červená (podokenní část kromě přejejek) – bílá (okenní partie) (od roku 1909, všechny vozy),
- montáž elektromagnetických kolejnicových brzd (povolena generální inspekcí dne 3. 11. 1914: není jistá realizace ani počet vozů),
- přemístění odporů do rozměrné kvádrové krabice na střeše vozu (po roce 1921, všechny vozy ?),
- změna nátěru na celohnědý (od roku 1920, všechny vozy),
- záměna „kladek“ za lyry (1923–25, všechny vozy),
- opětová změna nátěru na červeno – bílý (část vozů v druhé polovině 20. let: doloženy vozy 8, 13).

Provozní nasazení:

Vozy byly do poloviny 20. let základem vozového parku jabloneckých tramvají. Jezdily na všech tratích s osobní dopravou, zpočátku sloužily i pro tahání nákladních vlaků. Vůz 2 byl roku 1906 zapůjčen do Liberce na zajištění dopravy na Německo – českou výstavu (viz díl **Liberec**).

Dodávka typu „**J-Mb1**“ je vytlačila z hlavního tahu Rychnov – Honsberk a provozovatel započal s jejich postupným vyřazováním. To probíhalo jednak převáděním do parku služebních vozů, jednak rozebíráním a využíváním podvozků ke stavbě nových motorových vozů (typ „**J-MR**“) a rekonstrukci vleků. Osudy jednotlivých vozů uvádí následující přehled:

- Vozy 1, 3, 11: zrušeny počátkem 30. let, podvozky použity pod vleky typu „**j-a**“ či „**j-b**“.
- Vozy 2, 6, 9, 10, 12, 16: roku 1930 rozloženy. Podvozky a elektrické výzbroje použity pro motorové vozy typu „**J-MR**“ stejných čísel (druhé obsazení), skříň z vozu 12 použita pro sněžný pluh 13 (23).
- Vozy 4, 5, 14: ve 30. letech užívány jako služební (šedý nátěr), postupně rozloženy, podvozky použity pod vlečné vozy typu „**j-a**“ či „**j-b**“. Vůz 5 se jako služební používal zřejmě již před rokem 1930<sup>6</sup>
- Vůz 7: používán jako služební s šedým nátěrem ještě po roce 1945 (posun na překladišti v Rychnově), po vyřazení použit podvozek pod vlečné vozy typu „**j-a**“ či „**j-b**“.
- Vůz 8: v roce 1929 prošel velkou opravou skříně, používán několik let zejména na „pendlu“ od Divadla na Brandl. Poté přestavěn na nákladní: viz podkapitola **Motorové služební a nákladní motorové vozy a lokomotivy**.
- Vozy 13 a 15: viz podkapitola **Motorové služební a nákladní motorové vozy a lokomotivy**.

#### typ „**J-Ma**“

Pouhý rok po zahájení provozu se park motorových vozů rozšířil. Od štyrskohradecké vagonky a UEG bylo zakoupeno šest, tentokrát volnoosých tramvají. Nápravy byly zavěšeny přes listové pružiny přímo na hlavním rámu. Skříně se podobaly předchozímu typu, zvenčí se lišily v počtu bočních oken (po čtyřech) a větší míře zakrytí plošin (místo mříží mezi vstupy a oddíly byly protaženy boční plechy, nad kterými bylo vždy jedno úzké okno). Uvnitř byla hlavním rozdílem přepážka, která prostor pro cestující dělila na stejně velké oddíly pro kuřáky a nekuřáky. Počet míst k sezení i stání odpovídal předchozímu typu stejně jako elektrická výzbroj a vnější nátěr. TPZ vykonaly všechny vozy dne 19. 7. 1901.

V roce 1906 byly vozy 18 a 19 zapůjčeny pro výstavní linku do Liberce (viz díl **Liberec**).

Hromadné úpravy:

- změna nátěru na kombinaci červená (podokenní část kromě přejejek) – bílá (okenní partie) (od roku 1909, všechny vozy),
- změna nátěru na celohnědý (od roku 1920, všechny vozy?),
- záměna tyčových sběračů za lyry (1923–25, všechny vozy),
- velká oprava skříně (zrušení přepážky mezi oddíly, zřízení závěsů pro dveře ve vstupech na plošiny (instalovaly se jen v zimě), 1927–30, všechny vozy: viz dále),
- záměna lyrových sběračů za pantografy (v letech 1931–35, všechny vozy),
- dosazení mechanických pískovačů stejné konstrukce jako vozy typu **J-Mb1**“ (1948, vozy 21 a 22)

Velké opravy skříň koncem 20. let se do jisté míry lišily. Na vozech 18 (oprava provedena 1927), 21 (1931) a 22 (1930) byly zcela oplechovány bočnice, zatímco na vozech 19 (1930) a 20 (1928) zůstaly zachovány přejecky. Mřížky dveří ve vstupech na plošiny vyplnily stěny z prken. U vozů 21, 22 se zarováním oblouků horní hrany změnil tvar oken na obdélníkový. Všechny vozy obdržely novou elektrickou výzbroj: vozy 17 – 20 od firmy Siemens – Schuckert (motory o výkonu 2 × 33 kW, kontroléry, odporníky a automaty na střeše), vozy 21 a 22 od firmy BBC. Vůz 21 prošel úřední zkouškou 9. 9. 1930, vůz 22 pak 5. 5. 1931.

<sup>6</sup> Spolu s vozy 6 a 10.

Výzbroj BBC sestávala z motorů GTM 4 výkonu 48 kW (napětí 550 V, proud 98 A při 580 ot/min.) s indukto-ry vedenými válečkovými ložisky. Stykačové kontroléry PC 4 měly 5 + 4/7 stupňů, odporníky z drátů „Cekas“ ležely na střeše. K přepětové ochraně sloužila růžková bleskojistka a automaty nad plošinami.

Při opravě se změnil nátěr na červeno – bílý, po II. světové válce byla podokenní část natřena olivovou barvou (u všech vozů ?).

Provozní nasazení:

Vozy vzhledem k většímu rozvoru přednostně jezdily na lince Rychnov – Honsberk. Podnikový výkaz z roku 1928 uvádí, že vozy 21 a 22 nebyly v provozu od skončení I. světové války<sup>7</sup>. Po dodávce typu „J–Mb1“ a velké rekonstrukci začaly všechny jezdit na „městské“ lince. Vyřazeny byly po dodávce vozů 6 MT (1953–4), výjimkou byly vozy 21 a 22, převedené na služební s označením 121, 122. Již před velkou opravou byl druhý z nich dočasně používán jako sněžný pluh.

### typová skupina „J–Mb“

#### typ „J–Mb1“

Pro důkladnou obnovu zastaralého vozového parku společnost roku 1926 zakoupila od firmy Ringhoffer 10 nových motoráků, které obdržely čísla 50 – 59. Znovu byla použita konstrukce se samostatným podvozkiem. Ten tvořily masivní ocelové prvky, bočnice byly vyrobeny z plátkových plechů o tloušťce 10 mm. Ochranu proti přejetí zajišťoval původně pevný rám, který byl zřejmě do roku 1930 nahrazen kyvnými čelními mřížkami, ovládajícími sklopné koše před nápravami. Z boku podvozek kryl i potom pevný prkenný rám.

Skříň byla postavena jako zcela uzavřená. Její rám tvořily podélníky, příčníky a čelníky z válcovaných ocelových profilů. Plošiny byly hluboké, vstupy uzavřené jednokřídlými posuvnými dveřmi o šíři 800 mm se nacházely až u oddílu. Čelní široké okno bylo opatřeno sklopným stínidlem z tmavého skla. Spolu s nejbližším levým oknem bylo spouštěcí. Dveře se posouvaly směrem k čelům vozu za boky stanoviště řidiče a byly poměrně značně zapuštěny do hloubky vozu.

K průchodu z plošin do oddílu sloužily dveře o šíři 900 mm, jejichž obě křídla se otvírala současně. Všechna okna na plošině mimo čelních (včetně dveřních) byla opatřena ochrannými vodorovnými tyčemi. Všechny dveře jistily záklopy.

Osvětlení oddílu obstarávala na každém boku čtyři téměř čtvercová spouštěcí okna v hliníkových rámech s dvojitými nadokenními ventilačkami, oddělená masivními sloupky. Uspořádání sedadel v oddíle bylo podélné, počet míst k sezení činil 20, k stání na každé plošině a v oddíle po 10 (celkem tedy 30). Střecha vozu byla ploše vyklenutá, na jejím vrchlíku spočíval základ lyrového sběrače s uhlíkovou vložkou. Hlavní nosné kružiny byly vyrobeny z dubu, palubky potažené impregnovaným plátnem byly smrkové, Zevnitř strop kryl 6 mm silný nabílený karton. Nad čely byly umístěny reflektory (v podélné ose) a automaty.

Celá skříň byla hladce oplechovaná (čela plechem o síle 2 mm, bočnice 1,5 mm), její sloupky byly vyrobeny z jasanového dřeva, podélné vaznice a poprsnice ze smolné borovice. Vnitřní obložení bylo provedeno v kombinaci jilmu, dubu, jasanu a ořechu. Vnější nátěr byl červeno (podokenní část) – bílý (okenní partie). Střecha byla světle šedá, pojezd tmavě šedý.

Odpružení skříňně obstarávaly listové pružiny. První stupeň byl uložen mezi skříň a podvozek, druhý stupeň mezi rám podvozku a ložiska náprav. Ta byla kluzná, s páničkami z oloveného bronzu.

Původní elektrická výzbroj pocházela z liberecké pobočky firmy AEG. Dva motory o hodinovém výkonu 65 PS (48 kW, trvalý výkon cca 36 kW) ovládaly kontroléry o 5 + 4/7 stupních. Drátové odporníky byly umístěny na střeše, část nejčastěji používaných v oddíle pro cestující, jehož temperování zajišťovaly. Kromě elektrodynamické a ruční osmišpalíkové brzdy byly osazeny také elektromagnetické „kolejnice“, které se zapínaly od pátého brzdového stupně. Hmotnost výzbroje činila 3,7 t, celková hmotnost prázdného vozu 12,3 t.

Vozy byly slavnostně uvedeny do provozu dne 28. 9. 1926. Zároveň s nimi vstoupil v platnost nový jízdní řád se zkrácenými jízdními dobami.

Hromadné úpravy:

- výměna motorů za výrobek firmy Siemens: trvalý výkon 2 × 44 kW (1927–35, všechny vozy),
- výměna lyrových sběračů za pantografy (1931–35, všechny vozy),
- dosazení mechanických pískovačů, které měly podle původního projektu mít od počátku provozního nasazení (vozy 50 – 54 a 56 – 59, 1948),

<sup>7</sup> Pravděpodobně neměly v té době kompletní elektrickou výzbroj.

- úpravy skříní (likvidace ventiláčků<sup>8</sup>, jedno okno na každém boku rozděleno vodorovně na poloviny: horní výklop-ná, změna nátěru spodní části vozu na olivový), nové zásuvky pro brzdy vleků, zjednodušení ochrany proti přejetí: pevný rám se šipovými zakončeními na čelech (1949–56, všechny vozy),
- návrat k červenému nátěru spodní části vozu (druhá polovina 50. let, provozované vozy).

Výměna motorů, zahájená pouhý rok po nákupu vozů, je ukázkou nepřilíš promyšlených modernizačních kroků, které byly posléze jednou z příčin ekonomického propadu provozu.

Vůz 52 byl zřejmě za II. světové války osazen kontroléry Siemens OR 10. Ty byly mnohastupňové s plynulým řazením většiny stupňů. Po nehodě pod kokonínskou podkovou v březnu 1947 byla ze strany řidičů snaha uvádět je jako příčinu nezvládnutého rychlého rozjezdu vozu, který vedl k jeho vykolejení. Na základě této skutečnosti si tehdejší ministerstvo dopravy vyžádalo jejich podrobný popis, z něhož vyjímáme: „...*(kontroléry) mají 11 stupňů v I. norm. poloze, 8 stupňů v II. norm. poloze a 14 stupňů elektrické brzdy, od 9. stupně brzdy funguje kolejnicová brzda. Kontroléry mají 18 stykačů ovládaných vačkovou hřídelí, reversní váleček, který slouží i pro vyřazování vadných motorů a posuvnou kulisu pro zapojování stupňů jízdy či brzdy.*“

Kontroléry byly vedením jabloneckého i bratislavského dopravního podniku (v hlavním městě Slovenska byly osazeny v 10 vozech) hodnoceny jako spolehlivé a velmi výhodné pro údržbu. Po opravě následků nehody měly být do vozu 52 znovu osazeny (schváleno 6. 5. 1949). V příslušném materiálu se uvádějí poněkud odchylné údaje: 21 jízdních stupňů (vznačeny jen první a poslední stupně sériového respektive paralelního řazení motorů) a 15 stupňů brzdy (vznačeny stupně I – VIII, od IX. stupně zapojena elektromagnetická brzda napájená brzdovým proudem, na XV. stupni z troleje). Dlouhodobému setrvání na posledním brzděním<sup>9</sup>, které mohlo způsobit požár, bránila pružina na klíce kontroléru, které ji při uvolnění vracela na předposlední stupeň.

Provozní nasazení:

Vozy sloužily od svého dodání na lince Rychnov – Honsberk, kde umožnily významné zvýšení cestovní rychlosti. Prvním vyřazeným byl po nehodě vůz 55 (1946). Při obnovách nátěrů byly vozy postupně přečíslovávány v původním pořadí do série 101 – 109. Zřídkka se využívaly i na trati do Liberce (po jejím plném zprovoznění roku 1955). Jejich hromadné vyřazování začalo po převzetí vozů **6 MT** z Mostu, zcela zlikvidovány byly po omezení provozu na „hlavní trati“ roku 1963.

#### typ „J–MR“

Jako součást celkové modernisace vozového parku byly roku 1930 na rekonstruované podvozky původních vozů 2, 6, 9, 10, 12 a 16 dosazeny zcela nové skříně od firmy Ringhoffer. Při úřední zkoušce měly původní elektrickou výzbroj UEG (motory GE 58, kontroléry B8 s 5 + 4/7 stupni).

Technický popis, přiložený k protokolu o úřední zkoušce ze dne 9. 4. 1930 uvádí:

*„Vůz má pevnou skříň, která jest uložena pružně na samostatném běhovém spodku o dvou nápravách, jehož kostra spočívá pružně na nápravových ložiskách.*

*Ve voze jest 18 míst k sedění a 23 místa k stání, z nichž po 7 na každé plošině. (...)*

*Vozová skříň se skládá ze 2 celokrytých, snížených koncových plošin a z vnitřního oddílu s podélnými sedadly, odděleného od plošin čelními příčkami, s jednodílnými zásuvnými dveřmi, ovládanými horem mechanismem s kuličkovými vodítky soustavy „Perkeo“. V otevřené poloze jsou zasunuty do mezistěny čelních příček. Světla šířka dveřního otvoru mezi dveřními zárubněmi jest 700 mm.*

*Kostra vozové skříně jest sestrojena ze dřeva a to sloupky a paždíky ze dřeva jasanového, podélné vaznice a poprsnice z pitch–pinu. Sloupky v bočnicových dílech mezi okny jsou podvojně, navzájem dobře vyztužené. Spojky jsou spojeny s vaznicemi a pražci na čepy a spoje vyztuženy úhelníky. Bočnice vozové skříně a čelní stěny na straně plošin jakož i plošinové vstupní dveře jsou oděny železným plechem tloušťky 1,5 mm.*

*Střecha jest klenutá, bez nástřešku, s bedněním ze smrkových prkének na drážku a jazýček, nad vnitřním oddílem dvojitá s klíženými kružinami v této části, nad plošinami jednoduchá s plnými dubovými kružinami, zvenčí pokrytá nepromokavou plachtovinou a okapy podobně jako u osobních železničních vozů. Spodní bednění střechy vnitřního oddílu tvoří karton o tloušťce 6 mm bíle natřený. Střešní kružiny, na nichž spočívá váha sběrače proudu a odporů jsou vyztuženy úhelníkovými železy.*

*Na střeše jsou položeny od plošin podél můstku sběrače proudu postranní lávky s úchytnými madly, k nimž vedou na bočnici skříně u vstupních dveří vyklápecí příčle.*

*Podlaha na plošinách a uvnitř vozu jest 25 mm tlusté, uvnitř vozu smrková a na plošinách dubová a opatřená bukovými laťovými rošty. V podlaze jsou uspořádány nad motory otvory s těsně zapadajícími víky. Roštové latě jsou přišroubovány a mají lichoběžníkový průřez.*

<sup>8</sup> Jen u některých vozů.

<sup>9</sup> Používal se běžně jako zajišťovací při zastavení v zastávkách ležících na velkém spádu.

Plošiny oděné do výšky poprsně plechovým krytem tloušťky 2 mm, jsou zasklené a přístupny z obou stran zásuvnými dveřmi o šířce otvoru 700 mm. K dveřím vedou dvoustupňová stupátka s výstupnými madly. Výdřeva plošin jest dubová. Čelní příčné stěny vozové skříňe jsou na straně k plošině oděny železným plechem o tloušťce 1,5 mm. Dveře v těchto příčkách jsou plně z jasanového dřeva.

Veškeré okenní tabule jsou ze skla dvojsolinového s rámy z lehkého kovu. Střední okno plošinové a okno ve směru jízdy vlevo od něho jest spouštěcí, ostatní okna jsou pevná. Nad prostředním plošinovým oknem jest upraveno okénko proti dešti rovněž s rámem z lehkého kovu.

Okna ve vstupních dveřích a vedlejší okna na plošinové stěně jsou opatřena na vnitřní straně plošin ochrannými vodorovnými tyčinkami. Uprostřed plošiny jest svislý záchytný sloupek, upevněný dole na podlaze a nahoře na střešní kružině.

Po obou stranách dveří ve dvojité čelní příčce okna s ochrannými vodorovnými tyčinkami, z nichž vnitřní na stěžejkách, aby mohly býti odklopena a uvnitř čistěna. Čelní dveře mají rovněž okna s ochrannými tyčinkami, mimo to rámečky pro okénka platební a mluvní.

Vstupní plošinové dveře, jakož i dveře čelní jsou opatřeny zámký západkovými se svislými klikami a zámký na čtyřhran. Na vstupních dveřích plošinových jsou připevněny z vnitřku pojistné, závěrové řetězy obšité koží, jež se druhým koncem zavěsí na skobě na sloupky zárubně.

Čelní dveře jsou v otevřené poloze pojištěny zpruhovými záchytkami.

Vnitřní oddíl. V každé bočnici oddílu jsou uspořádána 3 okna s tabulemi dvojsolinového skla bez záclon a nad nimi větrací okénka dovnitř oklápěcí s plechovými ochrannými nástavky. Okna mají rámy z lehkého kovu. Prostřední okno v jedné bočnici jest pevné a krajní okna spouštěcí s přítláčnými rámy. V druhé bočnici jest prostřední okno spouštěcí a krajní pevná. Pod spouštěcími okny jsou v bočnici uspořádány pochvy se záklopkou k čištění vnitřního podokenního prostoru.

Sedadla jsou podélná, z latí jasanových a jilmových. Vnitřní výdřeva tohoto oddílu jest ze dřeva jilmového a jasanového, dveře a náplně ze dřeva plného, bez klížených dých. Výdřeva jilmová jest poněkud temnější na ořechovo natřená.

Elektrické vodiče jsou uloženy v drážkách a přikryty lištami snadno přístupnými. Stoupací vodiče jsou vedeny v drážkách v rohových sloupcích.

II. Spodek vozové skříňe jest sestaven z válcovaných želez a skládá se z vnějších podélníků 150 × 100 × 13 mm, z vnitřních podélníků 160 × 65 × 8, jichž sehnuté konce nesou plošiny, z čelníků 120 × 55 × 7, vzpěr 100 × 50 × 6,5, na nichž spočívá podlaha. Průřezy vnitřních podélníků v místech ohybu jsou vyztuženy a podélníky pevně spojeny se spojenými příčnicí, nesoucími čelníky skříňe.

Přístroj tahový a nárazový. Vůz jest vyzbrojen ústředním tahovým přístrojem zpruhovým se spráhlovou hlavou. Uprostřed každého nárazného čelníku jest připevněna závěsná skoba na pojistný řetěz. Silná tahadlová tyč z plávkového železa jest otáčivá kol (...) svorníku a vedena pod čelníkem na třmenu z úhelníkového železa. Nespřážený konec tahadlové tyče udržován jest v axiální poloze zvláštní sklopnou stoličkou, která vlastní vahou se sklopí dolů, zdvihne-li se spráhlová hlava, když se vůz spráhá s druhým vozem.

Spráhování děje se náležitě dlouhým a silným článkem, který zachází do otvorů spráhlových hlav, v nichž jest zachycen svislými spráhlovými svorníky.

III. Samostatný běhový spodek. Vůz jest uložen na samostatném běhovém spodku o rozvoru náprav 2500 mm, sestaveném z válcovaných želez, která tvoří jeho kostru. Podélníky tohoto spodku se skládají ze dvojitých válcovaných úhelníkových želez 130 × 65 × 12 mm, na nichž jsou přinýtována ložisková jha z plávkové litiny, která slouží jako vodítka ložisek.

Soustava pružení. Vůz jest opatřen dvojitou soustavou pružení, a to soustavou čtyř dvojitých t. zv. kočárových pružnic a soustavou šestnácti závitových zpruh nosných. Kočárové pružnice mají v obou polovinách po 5–ti pružinách průřezu 60 × 8 mm, o délce hlavního listu asi 500 mm a jsou připevněny svými dolními polovinami ve zvláštních opascích na každém konci spodku. Jejich horní poloviny jsou pevně vetknuty do opaskových stoliček, které jsou připevněny na válcovaných podélnících spodku vozové skříňe, takže tyto pružnice tvoří pružný podklad skříňe vozu na běhovém spodku. K tlumení nárazů jsou mezi opaskovými stoličkami horních polovin kočárových pružnic a podélníky spodku vozové skříňe vloženy podložky z lisované plsti.

Závitové zpruhy nosné jsou umístěny dvojmo po každé straně nápravového ložiska. Každá dvojice těchto zpruh skládá se ze zpruhy horní a zpruhy dolní, jimiž prochází společný svislý svorník.

Zpruhy horní o průřezu prutu 18 mm, vnějším průměru zpruhy 100 mm a o 6–ti účinných závitech jsou vloženy mezi vozovou skříň a běhový spodek vozu. Mezi jejich horními opěrnými stoličkami a podélníky spodku skříňe jsou uloženy podobně jako u kočárových pružnic tlumící podložky z lisované plsti.

Zpruhy dolní o vnějším průměru 104 mm, o průřezu prutu 22 mm a o 4 účinných závitech jsou vloženy do ložiskových stoliček a slouží k odpružení běhového spodku na čepch náprav. (...)

Ložiska náprav mají pouzdra s víky z plávkové litiny, vložená do ložiskových stoliček, pánvice vylité bílou slitinou, mazací polštářky a těsnící kroužky. Vůle ložiskových pouzder v rozszechách činí 2 mm podélně i příčně po obou stranách.

*Dvojkolí mají nápravy z oceli o rozměrech čepů 80 × 239 mm a o průměru v sedle náboje 115 mm. Vzdálenost středů čepů jedné nápravy činí 1495 mm, styčný průměr kol neojetých 800 mm. Kola mají hvězdicové středy z lité oceli.*

*Brzda. Vůz jest vyzbrojen ruční vyrovnávací brzdou s pohonem ozubených kol dle soustavy Ackley o 8–mi zdřích kterou možno ovládat z obou plošin. (...)*

*Ochranný rám. Vůz jest opatřen pevným ochranným rámem ze dřeva, jehož výšku možno regulovati.*

*Závěs motorů. Ve běhovém spodku uspořádány jsou závěsy motorů, které přenášejí pružně na rám spodku část váhy motorů, pokud se nepřenáší přímo na nápravy a otáčecí moment, působící v jednom nebo druhém smyslu točení dle směru jízdy. Tuhé závěsné příčnice motoru spočívá po obou koncích na podvojných závitových zpruhách se společným svislým závěsným svorníkem.*

*IV. Pískovače. Na každé plošině jest ruční pískovací zařízení, k němuž patří násypka, odnímatelná jímka na písek s víkem se závěsovými třmeny a lopatka na písek.*

*V. Osvětlovací zařízení a návěstní svítlny. Vůz jest osvětlován žárovkami se skleněnými zvonky, upevněnými na stropu uvnitř vozu a na plošinách na dřevěných podložkách. Na střeše vozu jsou uspořádány na podstavcích 2 návěstní svítlny, po jedné na každém konci a v čelním plechovém zákrytu obou plošin po jednom dvoužárovkovém reflektoru, zasazeném v kovovém prstenci.*

*VI. Návěstní a výstražné zvonky. Na každé plošině jest připevněn na dřevěné podložce s železnou vložkou pod stropem návěstní zvonek, uváděný v činnost kulatým řemenem, procházejícím vnitřkem vozu.*

*Pod podlahou každé plošiny jest uspořádán dalekozvučný, výstražný zvonek s nášlapkou.*

*VII. Ostatní zařízení vozu se skládá z: plechové skříně s závěrem pro řidiče na plošinách vozu, bedny na nářadí se závěrem pod sedadlem, záchytných řemenů a držadel uvnitř vozu a na plošinách, 2 dřevěných pouzder pod stropem plošiny pro knihu řidiče, jednoho návěstního terče, skob na směrové tabulky na čelních plechových zákrytech plošin, po 1 toulci na spráhlový článek na každé plošině, jedné jímky na plechové směrové tabulky, po jednom červeném celulosovém představném terči pro návěstní svítlny a pro reflektor, 2 dětských měř, 2 věšadel na věnce a z různých smaltovaných tabulek s dvojjazyčnými nápisy.*

Hmotnost vozu bez elektrické výzbroje činila 6 800 kg, celková vlastní 10 100 kg. Při úplném obsazení vůz vážil 13 400 kg.

Hromadné úpravy:

- náhrada lyrových sběračů pantografovými (koncem 30. let, všechny vozy),
- změna nátěru spodní části skříně na olivovou (přelom 40. a 50. let, všechny vozy),
- změna nátěru spodní části skříně na červenou a sejmutí propojovacích zásuvek pro vlečné vozy (polovina 50. let, všechny vozy ?),
- záměna motorů za typ AEG U 158, získaný z Ústí n. L. (1955, vůz 124 = původně 6).

Provozní nasazení:

Vozy byly od počátku určeny pro „městské“ tratě. Tomu odpovídaly jejich menší rozměry i výkon (vleky se na části těchto tratí používaly jen výjimečně v období II. světové války). Pravděpodobně zajišťoval jeden z nich i kyvadlovou dopravu na první části budoucí liberecké trati k Plynárně (od dubna 1952). V polovině 50. let byly při provádění nových nátěrů postupně přečíslovány (viz tabulkový přehled vozového parku) na sérii 124 – 128 (číslo 126 bylo přitom obsazeno dvakrát). Poslední byly vyraženy po zrušení linky 2 roku 1959.

Masivní obnova parku motorových vozů, provedená v letech 1926–32 nákupem celých nových vozů, skříní a velkými rekonstrukcemi, se po vypuknutí hospodářské krise stala jedním z důvodů ekonomického propadu podniku. Značné finanční zatížení nebylo uměřováno odpovídajícím provozním využitím vozů: ze 24 nových nebo důkladně rekonstruovaných vozů jich v období nejhoršího útlumu denně vyjždělo jen 9!

**typ „J–Mb2“**

Další dva „velké“ vozy byly objednány i přes narůstající ekonomický propad podniku. Ministerstvo železnic schválilo jejich projekt 23. 9. 1933. V technické zprávě čteme: „Vůz má pevnou skřín v podstatě těžce strojby jako naše motorové vozy čís. 50 – 59, jichž strojba byla schválena výnosem min. železnic (...), nemá však samostatného běhového spodku jako tyto vozy, nýbrž 2 volné nápravy. Ve vozu jest 20 míst k sedění a 32 míst k stání, z nichž po 10 na každé plošině.“

*Vozová skřín se skládá ze 2 celokrytých snížených plošin a z vnitřního oddílu s podélnými sedadly, odděleného od plošin dvojitými čelními příčkami s dvojdílnými, zásuvnými dveřmi, ovládanými horem řetězovým mechanismem soustavy „Perkeo“ (...).*

*Kostra vozové skříně jest sestrojena ze dřeva a to sloupky a paždíky ze dřeva jasanového, podélné vaznice a poprsnice z pitch–pinu. Sloupky v bočnicových dílech mezi okny jsou podvojně, navzájem dobře vyztužené. Sloupky jsou spojeny s vaznicemi a pražci na čepy a spoje vyztuženy úhelníky. Bočnice vozové skříně a čelní stěny na straně plošin jakož i plošinové vstupní dveře zvenčí jsou oděny železným plechem tloušťky 1 mm.*



Střecha jest klenutá, bez nástřešku, s bedněním ze smrkových prkének na drážku a jazýček, nad vnitřním oddílem dvojitá s klíženými kružinami v této části, nad plošinami jednoduchá s plnými dubovými kružinami, zvenčí pokrytá nepromokavou plachtovinou s postranními lemy z měděného plechu, tvořícími podélné okapové žlábký. Spodní bednění střechy vnitřního oddílu tvoří karton fer o tloušťce 6 mm, bíle natřený na slabém bednění. Střešní kružiny, na nichž spočívá váha sběrače proudu a odporů jsou vyztuženy zvlášť úhelníkovými železy. Na střeše jsou uspořádány od plošin podél můstku sběrače proudu postranní lávky se záchytnými madly, k nimž vedou na bočnici skříně u vstupních dveří vyklápěcí příčle.

Podlaha na plošinách a uvnitř vozu jest dubová, 25 mm tlustá a opatřena přišroubovanými dubovými laťovými rošty. V podlaze jsou uspořádány nad motory otvory s těsně zapadajícími víky.

Plošiny, oděné do výšky poprsně plechovým krytem tloušťky 2 mm, jsou zasklené a přístupny s obou stran zásuvnými dveřmi o šířce dveřního otvoru mezi dveřními zárubněmi 800 mm. K dveřím vedou dvoustupňová stupátka s dlouhými výstupními madly. Výdřeva plošin jest dubová. Čelní příčné stěny vozové skříně jsou na straně k plošině oděny železným plechem o tloušťce 1,5 mm. Dveře v těchto příčkách jsou plně z jasanového dřeva.

Veškeré okenní tabule jsou ze skla dvojsolínového, s rámy dřevěnými. Okno po levé straně od okna středního jest na venek otáčivé, ostatní okna jsou pevná. Nad prostředním plošinovým oknem jest upraveno okénko proti dešti s rámem ze siluminu.

Okna ve vstupních dveřích a vedlejší okna na plošinové stěně jsou opatřena na vnitřní straně plošin ochrannými vodorovnými tyčinkami. Uprostřed plošiny jest svislý záchytný sloupek, upevněný dole na podlaze a nahoře na střešní kružině. Mimo to jsou na stropu plošin upraveny záchytné řemeny.

Po obou stranách dveří ve dvojitě čelní příčce okna s ochrannými vodorovnými tyčinkami, z nichž vnitřní na stěžejkách, aby mohly býti odklopena a uvnitř čištěna. Čelní dveře mají rovněž okna s ochrannými tyčinkami, mimo to hovorová zasouvátka.

Vstupní plošinové dveře, jakož i dveře čelní jsou opatřeny zámky západkovými se svislými klikami a zámky na čtyřhran. Na vstupních dveřích plošinových jsou připevněny z vnitřku pojistné, závěrové řetězy obšité koží, jež se druhým koncem zavěsí na skobě na sloupky zárubně. Čelní dveře jsou v otevřené poloze pojištěny zpruhovými záchytkami.

Vnitřní oddíl. V každé bočnici oddílu jsou uspořádána 4 okna s tabulemi dvojsolínového skla bez záclon a nad nimi větrací okénka dovnitř oklápěcí s plechovými ochrannými nástavky. Okna mají rámy z hliníkové slitiny a světlou šířku otvoru 1000 mm. Prostřední 2 okna v jedné bočnici jsou pevná a krajní okna spouštěcí s přítlačnými rámy bez vyvažovačů.

Na bočnicích jsou připevněny nad okny podélné police na zavazadla a mimoto podélné záchytné tyče z jasanového dřeva se záchytnými řemeny. Sedadla jsou podélná, z latí střídavě z jasanu a jilmu. Vnitřní výdřeva tohoto oddílu jest z dřeva jilmového, dveře a náplně ze dřeva plného, bez klížených dýh. Výdřeva jilmová jest poněkud temnější natřená na ořechovo.

Elektrické vodiče jsou uloženy v drážkách a přikryty lištami snadno přístupnými. Stoupačí vodiče jsou vedeny v drážkách v rohových sloupcích.

Spodek vozové skříně jest sestaven z válcovaných želez a skládá se z vnějších podélníků 150 × 100 × 12 mm, z vnitřních podélníků 160 × 65 × 8, jichž sehnuté konce nesou plošiny, z čelníků 120 × 55 × 7, vzpěr 100 × 50 × 6,5 a 120 × 55 × 7, na nichž spočívá podlaha.

Průřezy vnitřních podélníků v místech ohybu jsou vyztuženy a podélníky pevně spojeny se spojenými příčnicí, nesoucími čelní příčky skříně.

Přístroj tahový a nárazový. Vůz jest vyzbrojen ústředním tahovým přístrojem zpruhovým na přenášení tahu a nárazu se spřáhlovou hlavou. Uprostřed každého čelníku jest připevněna závěsná skoba na pojistný řetěz. Ohnutý čelník přečnává čelní stěnu plošiny a tvoří ochranný nárazový pás nad spřáhlovou hlavou.

Silná tahadlová tyč z plávkového železa jest otáčivá kol svislého svorníku a vedena pod čelníkem na třmenu z úhelníkového železa. Nespřážený konec tahadlové tyče udržován jest v axiální poloze zvláštní sklopnou stoličkou, která vlastní vahou se sklopí dolů, zdvihne-li se spřáhlová hlava, když se vůz spřáhá s druhým vozem.

Spřáhování děje se náležitě dlouhým a silným článkem, který zachází do otvorů spřáhlových hlav, v nichž jest zachycen svislými spřáhlovými svorníky (...).

Soustava pružení. Vůz jest opatřen na nápravových ložiskách listovými pružinami, na jejichž závěsných vidlicích jsou uspořádány závitové zpruhy podružného pružení. Listové pružnice jsou 12-ti pružinové o průřezu pružin 60 × 10 mm, o délce hlavního pružiny 1000 mm.

Závitové zpruhy mají po 5 ½ závitů a průřezu putu Ø 20 mm o vnitřním průměru Ø 54 mm.

Pružnice i zpruhy jsou ze speciální oceli o pevnosti 150 kg/mm<sup>2</sup> v kaleném stavu při tažnosti 5 % (...)

Ložiska náprav mají celistvá pouzdra z plávkové litiny s víky, pánicemi z bronzu vylité bílou slitinou (1,6 % mědi, 25 % cínu, 16 % antimonu a 57,4 % olova), mazací polštářky a těsnící kroužky. Na nápravách za ložisky jsou uspořádány ostřikovací kroužky, které chrání vnitřek ložiska od vnikání bláta a vody. Ložiska jsou vedena v rozsochách nanýtovaných na spodku vozové skříně, které jsou opatřeny vyměnitelnými příložkami. Víle ložiskových pouzder v rozsochách činí podélně po 1 mm a příčně po 1 mm.

Dvojkolí mají nápravy z chromniklové oceli (...).

Hlavní rozměry nápravy a kola jsou: čep nápravy 80 x 160 mm, průměr dřívku nápravy uprostřed 120 mm, v náboji kola 140 mm (...), průměr kola při neojetých obručích 850 mm (...).

Brzda. Vůz jest vyzbrojen ruční vyrovnávací brzdou s pohonem ozubených kol dle soustavy Ackleyovy o 8–mí zdržích kterou možno brzditi z obou plošin. (...). Mimoto jest na voze elektrodynamická brzda kolejnicová, jejíž závěsy jsou upraveny na ložiskových pouzdech podobně jako u motorových vozů pražských elektrických drah.

Ochranné zařízení. Vůz jest opatřen samočinným ochranným zařízením proti přejetí s pohyblivou předvěsnou mříží a se záchytným košem téhož tvaru jako u našich motor. vozů čís. 50 – 59. Mezi nápravami jsou po stranách vozu zavěšena boční ochranná prkna, která možno stavěti do různých výšek.

Závěs motorů. Ve spodku vozové skříně upraveny jsou závěsy motorů, které přenášejí pružně na rám spodku část váhy motorů, pokud se nepřenáší přímo na nápravy a otáčecí moment, působící v jednom neb ve druhém smyslu točení dle směru jízdy.

Pískovače. Na každé plošině jest ruční pískovací zařízení, k němuž patří násypka, odnímatelná jímka na písek s víkem se závěsovými třmeny a lopatka na písek.

Osvětlovací zařízení a návěstní svítilny. Vůz jest osvětlován žárovkami upevněnými na stropu uvnitř vozu a na plošinách na dřevěných podložkách. Na střeše vozu jsou uspořádány na podstavcích 2 návěstní svítilny, po jedné na každém konci a v čelním plechovém zákrytu obou plošin po jednom dvoužárovkovém reflektoru, zasazeném v kovovém prstenci.(...)

Návěstní a výstražné zvonky. Na každé plošině jest připevněn na dřevěné podložce s železnou vložkou pod stropem návěstní zvonek, uváděný v činnost kulatým řemenem, procházejícím vnitřkem vozu.

Pod podlahou každé plošiny jest uspořádán dalekozvučný, výstražný zvonek s nášlapkou.

Ostatní zařízení vozu se skládá z: bedny na nářadí se závěrem pod sedadlem, záchytných řemenů a držadel uvnitř vozu a na plošinách, 2 dřevěných pouzder na stěně plošiny pro knihu řidiče, jednoho návěstního terče, skob na směrové tabulky na čelních plechových zákrytech plošin, po 1 toulci na spráhlový článek na každé plošině, jedné jímky na plechové směrové tabulky, po jednom červeném celuloidovém představném terči pro návěstní svítilny a pro reflektor, 2 dětských měř, 2 věšadel na věnce a z různých smaltovaných tabulek s dvojjazyčnými nápisy.

Kování, jako: dveřní kliky a pod. jest z bronzu, leštěné.“

Elektrickou výzbroj dodala BBC. Sestávala ze dvou motorů typu GTM 4 s válečkovými ložisky kotev, kontrolérů PC 4 pro napětí 750 V, s 5+4/7 stupni (k tomu tři přechodové), odporů na střeše, růžkových bleskojistek, maximálních spínačů TE 2 a pantografu. Vnitřní osvětlení obstarávaly dva okruhy po pěti žárovkách (vždy čtyři v oddíle, jedna na plošině), vytápění šest těles o celkovém příkonu 2400 W.

Celková hmotnost prázdného vozu činila 11 t, vozová část vážila 7 085 kg.

Ekonomické problémy podniku ve 30. letech způsobily, že do provozu je bylo možno nasadit až po několika letech. Úřední zkouškou prošly v Sadové ulici 28. 1. 1938.

Po II. světové válce se upravovaly obdobně jako typ „J-Mb“. Vůz 60 si podržel nadokenní ventilačky. Roku 1955 dostaly čísla 110 a 111. Oba byly vyřazeny po příchodu a zprovoznění mosteckých vozů **6 MT** (1962).

### typ 6 MT

Poslední motorové vozy jabloneckých tramvají patřily k typu **6 MT**, dodávanému v letech 1952–53 do severočeských provozů a Bratislavy (popis viz díl „Liberec“). Do Jablonce bylo roku 1953 zakoupeno devět vozů, které obdržely čísla 112 – 120. Od vozů v jiných městech se lišily použitím klaksonu jako doplňku výstražného zvonku (pro trať do Liberce) a lanovým mechanismem ovládání pravých zadních dveří (ve směru jízdy) z místa pro průvodčí, které bylo vyhrazeno na přilehlé části lavice (ten je měl zavírat) a z kabiny řidiče (který je měl otevírat): zařízení se v praxi nepoužívalo. TPZ podstoupily ve dvou termínech: vozy 113 – 115 dne 14. 10. 1953, ostatní 27. 10. téhož roku. Jejich červeno – bílý nátěr byl zřejmě inspirací k opuštění nedávno zaváděné olivové barvy podokenní části vozových skříní starších vozů (i když ještě objednávka „emtéček“ zněla na olivovou barvu).

Vozy byly určeny pro budovanou trať do Liberce. Protože se její výstavba protahovala, jezdily zprvu především na lince 1. Na rozdíl od ostatních severočeských měst nebyla na závalu „pražská“ spráhla, jejichž zavádění v Jablonci započalo roku 1947<sup>10</sup>. Problém představovala spíše nedostatečná kapacita odporníků, kterou bylo třeba zvyšovat. Krátce po jejich příchodu do Jablonce začal pravidelný celodenní provoz do Proseče (16. 11. 1953), který zřejmě převážně zajišťovaly. Po plném zprovoznění meziměstské trati obsazovaly většinou všechny tři jablonecké vlaky, které na ní jezdily. Ostatní provozuschopné vozy byly nasazovány na lince 1 či posilových spojích mezi Kokonínem a Mšenem.

Malý počet vozů shodného typu v sousedním krajském městě vedl roku 1957 v rámci společného podniku k rozhodnutí o převodu čtyř vozů do Liberce (117 – 120). V Jablonci tak zůstalo pouze pět „emtéček“, vypravovaných prakticky výlučně na linku 11.

Tento stav se nezměnil ani po rozdělení podniku roku 1960. Příští rok získal Jablonec 12 vozů **6 MT** z likvidovaného úzkorozchodného provozu v Mostě. Dostaly čísla 117/II – 125/II, 126/III, 127/II, 128/II a 129, přidělena naprosto bez ohledu na původní posloupnost. Jejich technický stav nebyl příliš dobrý, kapacita dílen nestačila na

<sup>10</sup> 23. 5. t. r. vydalo ministerstvo dopravy pro tuto akci souhlas.

rychlé uvedení do provozu, takže poslední tři vozy (117/II – 119/II) začaly jablonecké tratě brázdit až roku 1963. O rok dříve přišel do i poslední mostecký vůz poškozený tam při nehodě.

Účetní chyby při převzetí vozů z Mostu se staly záminkou pro výměnu vrcholových pracovníků podniku, Nové vedení zastavilo okamžitě veškeré práce na modernizaci infrastruktury i provozu linky Rychnov – Janov nad Nisou a naopak začalo aktivně připravovat úplnou likvidaci tramvajové dopravy ve městě.

Přes uvedené problémy umožnily „mostecké“ vozy brzké vytlačení všech předválečných motoráků z pravidelného provozu. V novém působišti však většina z nich dlouho nezůstala. Likvidace hlavní trati započatá roku 1963 a dokončená úplným zastavením provozu v březnu roku 1965 vedla k jejich brzkému vyřazení či předání jiným podnikům:

- V roce 1962 přešel vůz 128/II do parku služebních vozů, o rok později jej následoval vůz 127/II.
- Vůz 119/II byl vyřazen roku 1964 (pravděpodobně po nehodě), jeho číslo bylo obsazeno přečíslovaným vozem 123/II, tentýž rok přešly nepřečíslované vozy 36 a 121/II do Liberce.
- O rok později sedm vozů odešlo do Ústí (117/II, 118/II, 119/III, 125/II, 126/II, služební 127, 129/I)

V Jablonci tak na poslední tři pravidelné a jeden posilový kurs linky 11 zůstalo sedm motorových vozů typu **6 MT**: původní jablonecké 112 – 116, „mostecké“ 122/II a 124/II, mimo nich ještě služební 128. Jejich technický stav se valem zhoršoval, pro údržbu a odstavení se používala poslední kolej ve vozovně. Od 1. 1. 1970 přešly všechny spolu s jabloneckým úsekem linky 11 do majetku libereckého dopravního podniku s tím, že do 31. 10. 1971 ještě zůstávaly v jablonecké vozovně (pokud nebyly novým majitelem dříve vyřazeny).

Kromě uvedených motoráků jezdily v období 1955–59 společného podniku dočasně starší tramvaje z Liberce: doložena evidenční čísla 8, 9, 11, 16, 18, 26.

Pro zvýšení pohodlí cestujících se do 50. let používaly v motorových vozech v zimním období plstěné deky, natažené přes dolní část oken na bočnicích a lavice.

## Vlečné vozy osobní dopravy

Pro zajištění provozu jabloneckých tramvají bylo dodáno celkem 19 osobních vleků. Z toho bylo 14 zakoupeno z vagónek, dva od dopravního podniku v Bratislavě<sup>11</sup>, jeden vznikl druhotným použitím skříň motorového vozu a dva přišly z Mostu.

### typ „j-a“

Vzhledem k pořadí evidenčních čísel byly do typu „j-a“ zařazeny uzavřené vleky z produkce štýrskohradecké vagónky, které obdržely čísla 31 – 35. V pravidelné dopravě se však objevily až v dubnu 1900 (TPZ dne 30. 3. t. r.). Skříň byla provedena podle vzoru motoráků typu „J-M“, rozdíl byl především půdorysně jinak tvarované a zcela otevřené plošiny. Čela byla na rozdíl od motorových vozů plochá, v rozích zaoblená. Chyběly také přídržné tyče mezi vstupem na plošinu a oddílem. Pojezd tvořil podvozek z lisovaných plechů, nápravy byly odpruženy listovými pružinami. Ochrana proti přejetí zajišťoval pevný prkenný rám se šípovými zakončeními.

Vozy měly ruční brzdu, působící na obě nápravy. Vnitřní prostor byl osvětlen žárovkami a vytápěn odporovými tělesy. Nátěr vozů odpovídal typu „J-M“ (včetně pozdějšího vývoje). Podélné dřevěné lavice na bocích oddílu poskytovaly 18 míst k sezení, počet stojících cestujících byl stanoven na 12. Vlastní hmotnost vozů činila 4,5 t.

### Hromadné úpravy:

- zakrytí čel mírně překrývající původní délku vozu: tři stejná okna v rovné části, malá okénka v rozích (po roce 1930, vozy 31 – 34),
- náhrada původních kluzných ložisek náprav válečkovými (1934, vozy 31 a 32),
- výměna podvozků za díly z motorových vozů typu „J-M“ (od konce 30. do konce 40. let).

### Provozní nasazení:

Vleky jezdily až do roku 1939 výhradně na lince Honsberk – Rychnov. Roku 1918 po nehodě zanikla skříň vozu 35, podvozek byl uschován pro další použití (viz typ „j-ar“). Za II. světové války se objevovaly i na „městské“ lince. Po sloučení s libereckým podnikem byly dva převezeny ještě po železnici do krajského města (vozy 31 a 33 roku 1951, první se po pěti letech vrátil). Dva byly vyřazeny roku 1957, poslední („navrátilce“ z Liberce, přečíslovaný na 182) roku 1961.

### typ „j-b“

<sup>11</sup> Vznikly však v tamních dílnách zřejmě přímo pro Jablonec.

Při zahájení provozu bylo k dispozici pět otevřených vozů čísel 36 – 40. Měly s předchozím typem stejně řešený pojezd z lisovaných plechů, tvar čel a podokenní části bočnic. Mezi plošinami a oddílem chyběly přepážky, oddíl měl na bocích po třech otvorech, do nichž bylo možno vsadit okna (dělená sloupky na poloviny). Dřevěné lavice byly uspořádány podélně v ose vozu (zády k sobě, celkem 18 míst), míst k stání bylo 12. Obrždění a nátěr odpovídaly předchozímu typu. Střecha neměla nástřešek. Výrobce vozů byla vagónka Graz.

Hromadné úpravy:

- vložení přepážek mezi plošiny a oddíl, přemístění lavic k bokům vozu (počátek 20. let, všechny vozy),
- zakrytí čel mírně přečnávající původní obrys vozu – tři stejná okna v rovné části, malá okénka v rozích, pevné zabudování bočních oken (po roce 1930, vozy 35/III, 36 – 39),
- výměna podvozků za díly z motorových vozů typu „J–M“ (od konce 30. do konce 40. let),
- velká rekonstrukce skříňe: hladké bočnice, nedělená dvě okna na bocích oddílu, třetí děleno vodorovně s horní výklopnou částí, na rovné části čela dvě okna, rohová okénka oblá z plexiskla, podokenní část čela prodloužena na úroveň oken, dvojkřídlé vstupní dveře (1953 vůz 37, 1956 vůz 38).

Provozní nasazení:

Vleky byly do počátku 20. let využitelné v místních podmínkách jen omezeně. Vůz 36 byl roku 1918 přečíslován na 35, po pěti letech se vrátil ke svému původnímu označení. Číslo 35 pak bylo obsazeno přečíslovaným vlekem 40. Po zakrytí plošin byly vozy typu „j–b“ použitelné jako předchozí typ, za II. světové války se zřejmě častěji objevovaly na „městských“ tratích. Po vytvoření společného dopravního podniku byl vůz 36 převezen do Liberce (1951, roku 1955 se vrátil). Ve druhé polovině 50. let byly společně s předchozím typem přečíslovány do řady 180 – 190 bez dodržení původního pořadí (viz tabulka vozového parku).

Počet vozů s výměnami podvozků obou předchozích typů na počátku 30. let je nejistý. Podle pramene (7) měla být provedena u vozů 31 – 34, 35/III a 36 – 39, tedy u celkem 9 vleků. Týž zdroj však uvádí nejvýše šest podvozků, které mohly být použity (ostatní sloužily dále pod vozy typu „J–MR“ či služebními). Některé vozy (pravděpodobně nejdříve vyrazené) dojezdily ještě po II. světové válce s původními podvozky (doloženo na fotografii z let 1948–49). Rozvor podvozků přesunutých z bývalých motoráků byl před zavázáním pod vleky prodloužen (o 800 mm ?).

Roku 1943 uvádí výroční zpráva společnosti přestavbu čtyř vleků (zakrytí čel ?).

Vozy 32, 34, 35 a 37 byly vybaveny průběžnou solenoidovou brzdou až roku 1948. Tato úprava mohla souviset s výměnou podvozků.

#### typ „j–ar“

Pro rozšíření parku vleků se roku 1930 využil podvozek, zbylý z původního vozu 35 (typ „j–a“). Na něj byla dosazena opravená skříň z motorového vozu 2 (typ „J–M“). Vůz vydržel v Jablonci do roku 1943, kdy jeho skříň odešla do Mostu jako náhrada za vlek zničený leteckým útokem. Podvozek byl v Jablonci zrušen.

#### typ „j–c“

Čtyři zcela uzavřené vozy s ocelovou konstrukcí dodala firma Ringhoffer pod čísly 41 – 44. Jejich dokumentaci schválilo ministerstvo železnic 12. 4. 1932. V technické zprávě čteme: „*Vůz má skříň železné strojby, skládající se ze dvou celokrytých, zasklených koncových plošin a z vnitřního oddílu s podélnými sedadly na 20 míst k sedění, odděleného od plošin dvojitými, čelními příčkami s jednoduchými zásuvnými dveřmi.*

*Strojba (...) jest v podstatě táž jako u železných vlečných vozů pražských elektrických drah.*

*Vozová skříň. Kostra skříňe jest sestrojena ze sloupků korýtkového průřezu, lisovaných ze železných plávkových plechů tloušťky 3 mm, které jsou snýtovány dole s podélnými pražci ze železa 100 × 50 × 6,5 mm.*

*Bočnice vozové skříňe a stěny plošin do výše poprsné jsou sestrojeny z železných plechů tloušťky 2 mm a tvoří spolu se sloupky, s podélnými pražci spodku a s horním vaznicovým rámem pevný nosný celek. Části stěn nad poprsní mezi okenními otvory tvoří rovněž železné plechy tloušťky 2 mm, přinýtované na sloupcích. Plošinové vstupní dveře oděny jsou železnými plechy tloušťky 1,5 mm, rovněž tak čelní příčky mezi plošinami a vnitřkem vozu na straně k plošinám (...).*

*Boční stěny pod poprsní jsou rozděleny ve tři pole. Na středním širokém poli umístěn jest městský znak a na obou vedlejších vozová čísla.*

*Střecha jest ploše vypuklá s jednoduchým bedněním ze smrkových prkének na drážku a jazýček, zvenčí pokrytá nepromokavou plachtovinou, strop bíle smaltován. Střechu nesou střešní kružiny z železa L 40 × 40 × 5 mm, přinýtované k horním koncům bočnicových sloupků. Střecha jest opatřena průchozím lémem z měděného plechu, vytvořeným jako okapový žlábek. Pro větrání jsou na střeše upraveny dva neotáčivé větráky soustavy Flettnerovy. Návěstních zvonků na střeše není.*

*Podlaha uvnitř vozu skládá se ze smrkových prken tloušťky 25 mm spojovaných na drážku a jazýček, s otvorem nad závěrem solenoidu, zakrytým těsným víkem. Podlaha jest opatřena přišroubovanými latěmi lichoběžníkového prů-*

řezu z dubu neb z buku. Podlaha na plošinách jest složena z dubových prken tloušťky 25 mm a opatřena rovněž přišroubovanými roštovými latěmi z tvrdého dřeva.

Plošiny nejsou sníženy, jejich podlaha jest s podlahou vozu ve stejné výši. Plošiny jsou přístupny s obou stran dvoukřídlovými dveřmi o světlé šířce dveřního otvoru 960 mm, s jednostupňovými stupátky a dlouhými vstupními madly. Vstupní výřezy v podlaze jsou zakryty oklápěcími plechy. Otvory vstupních dveří jsou opatřeny pojistnými uzávěry.

Veškerá plošinová okna jsou pevná, v dřevěných rámech. Okna ve vstupních dveřích a vedlejší okna na plošinové stěně jsou opatřena na vnitřní straně plošin ochrannými vodorovnými tyčinkami. Uprostřed plošiny jest svislý záchytný sloupek, upevněný dole na podlaze a nahoře na střešní kružině. Mimo to jsou na stropu plošin upraveny záchytné řemeny.

Jednodílné zásuvné dveře v čelních příčkách jsou opatřeny závěsy soustavy „Perkeo“, okny s ochrannými tyčinkami a platebními a hovorovými zasouvátky. Po obou stranách těchto dveří jsou ve dvojité čelní přičce okna s ochrannými vodorovnými tyčinkami, z nichž vnitřní na stěžejkách, aby mohly být odklopena a uvnitř čištěna. Dveře jsou v uzavřené poloze pojištěny záchytkami.

Vnitřní oddíl: v každé bočnici tohoto oddílu jsou uspořádána 4 okna s tabulemi z dvojsolínového skla v dřevěných rámech bez záclon, z nichž všechna krajní okna jsou spouštěna, bez vyvažovacího přístroje a ostatní pevná. Uvnitř vozu jsou upraveny ve vhodné výši dvě podélné záchytné tyče z jasanového dřeva a na nich záchytné řemeny. Sedadla jsou podélná, z latí střídavě z jasanu a jilmu. Vnitřní výdřeva oddílu jest ze dřeva jilmového a jasanového, bez klížených dýh. Výdřeva jest přírodně natřena.

Spodek vozové skříně jest sestaven z válcovaných želez a skládá se z vnějších podélných pražců ze želez U 100 × 50 × 6,5 mm, z vnitřních podélníků ze želez L 140 × 60 × 7,5 mm a z příčnic U 100 × 50 × 6,5 mm, na nichž spočívá podlaha.

V podélných pražcích a v čelnících jsou na místech, kde se připojují korýtkové sloupky stěn, podlouhlé otvory, kterými se z korýtek odvádí sražená voda a korýtka zároveň větrají, čímž se odpařování orosením sražené vody a vysychání vnitřku korýtek podporuje.

Přístroj tahový a nárazový. Vůz je vybaven ústředním přístrojem na přenášení tahu a nárazů s vinutými zpruhami v kotevním třmenu ve spodku za každým čelníkem, otáčivém kol svislého svorníku a se spráhlovými hlavami z plávkové litiny jako u vozů motorových. Tahadlová tyč jest vedena pod čelníkem na třmenu z úhelníkového železa. Nespřážený konec tahadlové tyče udržován jest ve střední poloze sklopnou stoličkou, která se sklopí dolů, pozdvihne—li se spráhlová hlava, když se vůz spráhá s vozem motorovým.

Spráhování děje se náležitě dlouhým a silným článkem, který zachází do otvorů spráhlových hlav, v nichž jest zachycen svislými spráhlovými svorníky.

Mimo to jest vůz opatřen po obou koncích po jednom pojistném spráhlovém řetězu, připevněném na zvláštním nárazném pásu nad spráhlovou tyčí, který se zapojí do příslušné skoby na motorovém vozu (...).

Soustava pružení. Vůz jest zavěšen na nápravových ložiskách listovými pružnicemi, na jichž závěsových vidlicích jsou uspořádány závitové zpruhy podružného pružení (...).

Závěs pružnic možno regulovati stavěcími matkami a tím i výšku osy spráhlové hlavy nad kolejnicí, která u vozu osobami nezatřebeného jest 567 mm.

Ložiska náprav mají celistvá pouzdra z plávkové litiny s víky, pávnice z bronzu vylité bílou slitinou (1,6% mědi, 25% cínu, 16% antimonu a 57,4% olova), mazací polštářky a těsnící kroužky (...). Ložiska jsou vedena v rozsochách nanýtovaných na spodku vozové skříně, které jsou opatřeny vyměnitelnými příložkami. Vůle ložisek mezi rozsochami činí podélně ... a příčně po 1 mm.

Dvojkolí mají nápravy z chromniklové oceli ..., hvězdicové středy z elektrooceli ... s nalisovanými obručemi ze speciální oceli Vítkovických železáren (...).

Brzdy. Vůz jest vyzbrojen ruční vyrovnávací brzdou o 4 zdržích na vnějších stranách kol, s pohonem řetězovým podle vzoru železných vlečných vozů pražských ..., kterou možno brzditi s obou plošin.

Celkový převod brzdy činí 344 a brzdící tlak 5160 kg, t. j. asi 60 % váhy obsazeného vozu při síle 15 kg na klice. Mimo to jest do brzdového pákoví vřazena elektromagnetická brzda solenoidová. Brzdové tyčové jest pojištěno záchytkami.

Ochranné zařízení. Na vozovém spodku jest upraven pevný ochranný rám, skládající se ze šikmých prken před dvojkolímí a z bočných prken mezi koly.

Osvětlovací zařízení a návěstní svítlny. Vůz jest osvětlován elektrickými osvětlovacími tělesy vzoru f ČSD, připevněnými na stropu uvnitř vozu a na plošinách na dřevěných podložkách. Na střeše budou umístěny koncové návěstní svítlny, pro něž jsou upraveny zvláštní podložky.

Ostatní zařízení vozu. Mimo zařízení uvedená v předcházejících odstavcích: smaltované tabulky s dvojjazyčnými nápisy, 2 dětské míry, kování z bronzu, leštěné.

Hmotnost prázdného vozu byla 5 200 kg, s cestujícími (20 sedících, 25 stojících) 8 600 kg.

Kvůli ekonomickým problémům (viz úvod kapitoly) mohly být do provozu zařazeny až roku 1936. Skutečné osazení solenoidových brzd či jejich demontáž v době, kdy byly vozy mimo provoz, je nejisté (viz dále).

Hromadné úpravy:

- dosazení průběžné solenoidové brzdy (1948, všechny vozy).
- odstranění střešních větráků, rozdělení vždy jednoho bočního okna vodorovnou příčkou s horní výklopnou částí (počátek 50. let, všechny vozy).

Provozní nasazení:

Od ukončení nucené zahálky až do konce roku 1954 sloužily vozy zřejmě výhradně na lince Honsberk (Janov nad Nisou) – Rychnov. Po zprovoznění celé liberecké trati jezdily velmi často zde, v letech 1957–59 jezdil vůz 42 pod stejným číslem v Liberci. Ve druhé polovině 50. let byly přečíslovány. Původně zřejmě měly obsadit sérii 185 – 188, vůz 42 však po svém návratu obdržel číslo 190 (druhé obsazení), čímž sérii narušil.

Všechny při úplném zániku jabloneckého tramvajového provozu se zbytkem meziměstské trati přešly v letech 1967–70 do majetku DP města Liberce.

Vleky, dodané do roku 1945, prošly změnami nátěru v periodách obdobných jako motoráky:

- po roce 1909 na kombinaci červená (podokenní část kromě přejelek) – bílá (okenní partie),
- změna nátěru na celohnědý (od roku 1920),
- opětová změna nátěru na červenou – bílou (od druhé poloviny 20. let, typ „j–c“ od dodávky),
- nátěr spodní části bočnic a čel olivovou zelenou (koncem 40. let),
- změna nátěru na červenou – bílou (od počátku 50. let).

#### typ „j–d“

Pro zajištění dopravy na trati do Liberce byly roku 1953 získány dva vleky ze série, vyráběné v té době v tramvajových dílnách v Bratislavě podle válečné dokumentace rakouské firmy SGP<sup>12</sup>. Vozy byly vyrobeny přímo pro Jablonec. Vzhledem ke své velikosti se nevyužívaly jinde, než na lince 11 (po jejím plném zprovoznění 1955, do té doby zřejmě stály ve vozovně).

Jednalo se o největší vleky rozchodu 1 000 mm na území dnešní České republiky. Z tohoto důvodu dostaly v Jablonci (a Liberci) přezdívku Donbas<sup>13</sup>, která se v místě jejich výroby a největšího rozšíření neuzívala. Pojezd byl volnoosý, nápravy odpružené listovými a vinutými pružinami kryl pevný prkenný rám.

Skříň byla zcela uzavřená. Hluboké plošiny se směrem k čelům mírně zužovaly. Na čelech byla umístěna tři okna (prostřední širší), podél boků čel opatřených po jednom obdélném okně se teleskopicky zasouvaly dvojkřídlé dveře. Vstupy dělily svislé vnitřní přídržné tyče, nástup usnadňovala na každé jejich straně tyč vnější. Mezi vchody a oddílem byly zřízeny masivní sloupky, oddíl osvětlovala čtyři velká čtvercová okna, z nichž nad krajními se nacházely mřížové ventilačky.

Uvnitř oddílu byly dvě podélné dřevěné lavice. Obložení bylo provedeno ze dřeva a sololitu (strop). Osvětlení obstarávaly žárovky se stínidly, pod lavicemi byla umístěna topná tělesa. Nad vnitřními dvojicemi oken byly zřízeny police na zavazadla, jejichž vnější tyče pokračovaly jako přídržné až k přepážkám mezi oddílem a plošinami. Střecha byla poměrně plochá, zcela hladká.

Vozy během působení v Jablonci neprošly žádnými zásadními úpravami. Označeny byly čísly 189 a 190. Druhý z nich byl roku 1960 předán do Liberce, vůz 189 jej následoval o 10 let později při úplném zrušení tramvajového provozu v Jablonci.

#### typ „m–g“

Zároveň s vozy 6 MT přišly z Mostu v roce 1961 i dva vleky, získané tam o dva roky dříve přestavbou motoráků. Jablonec se stal čtvrtým působištěm vozů, které začínaly roku 1931 v Mariánských Lázních s čísly 7 a 8 (v příslušném díle uveden popis). V nové „štaci“ obdržely čísla 182 (druhé obsazení) a 186. Vzhledem ke své značné hmotnosti (přibližně 8 t) se příliš často nevyužívaly. Fotograficky doložen je provoz vozu 186 na lince 1. Faktem je, že při turnusové potřebě nejméně osmi vleků bylo jejich využití nezbytné alespoň ve špičkách. Tato potřeba pominula po drastickém omezení dopravy na lince 1 roku 1963, kdy byly vyraženy. Vrak vozu s původním číslem 7 se dochoval a od roku 2001 se opravuje pro budoucí musejní provoz.

## Motorové služební a nákladní vozy, lokomotivy

Jablonecký tramvajový provoz disponoval největším parkem motorových vozů a lokomotiv, určených přímo z výroby pro služební a nákladní dopravu, ze všech měst s rozchodem 1 000 mm v českých zemích. Důvodem byla rozsáhlá komerční nákladní doprava, provozovaná od roku 1902 do počátku 50. let. Šlo o dvě lokomotivy a pět motoro-

<sup>12</sup> Simmering – Graz – Pauker, sdružení vagónek, jehož členem byl i dávný výrobce vozů úzkorozchodných provozů v zemích koruny České: vagónka ve Štýrském Hradci.

<sup>13</sup> Donbas = Doněckij bassejn = černouhelná pánev na Ukrajině.

vých vozů pro přepravu kusového zboží a pošty. Další motorový vůz byl pro nákladní dopravu důkladně přestavěn počátkem 30. let.

#### **typ „J–L“**

Nejstarší elektrické lokomotivy provozované ve veřejné dopravě na území dnešní České republiky vyrobily roku 1899 strojírna v Remschaidu (hlavní rám a pojezd) a vagonka v Grazu (skříň). Původně nesly jména Gablonz (Jablonec) a Reichenau (Rychnov). Jednalo se o volnoosá vozidla, jejichž základ tvořil rám z ocelových nýtovaných profilů. Na něm byly přes listové pružiny zavěšeny dvě nápravy, obklopené ochranným rámem z prken.

Na rámu byla zřízena zcela uzavřená skříň se zešíkmenými představky. Střední stanoviště mělo na čelních stranách tři okna, z nich střední spouštěcí bylo výrazně širší. Boky stanoviště členily zleva dveře na otočných závěsech, široké střední a užší krajní okno. Všechna okna (včetně otvoru v horní části vstupních dveří) měla horní obloukové zakončení. Přístup na stanoviště usnadňovaly dva schůdky. Pod bočními širokými okny byly umístěny podélné lavice pro obsluhu nákladních vlaků.

Střeška stanoviště byla mírně obloukově vyklenutá, původně nesla pouze dvě pochozí lávky a základ tyčového sběrače.

Elektrická výzbroj UEG sestávala ze dvou trakčních motorů typu U 22 o výkonu 30 kW (39 PS). Kontroléry měly 5 + 3/7 stupňů, odporňkové skříně byly umístěny v představicích.

K vnějšímu osvětlení sloužil zpočátku závěsný reflektor s petrolejovou lampou. Nátěr oplechované skříně byl celozelený, vnitřek stanoviště byl obložen dřevem. Celková vlastní hmotnost lokomotivy činila 12 t.

Na čelo lokomotivy bylo možno po sejmutí spráhla zavěsit radlici sněžného pluhu. Celková délka stroje se tak zvýšila na 5 600 mm a šířka na 2 150 mm.

Lokomotivy vykonaly TPZ spolu s první částí parku 26. – 27. 1. 1900. Na „Gablonzi“ při té příležitosti vzplál hlavní vypínač, který bylo nutno vyměnit.

Roku 1917 prošla lokomotiva Gablonz velkou opravou, při níž byla označena jako LI. Nátěr se změnil na šedý (střeška bílá), sběrač nahrazen lyrovým, zavedeno vnější elektrické osvětlení pevně zabudovanými reflektory. Stejnou rekonstrukcí podstoupila lokomotiva Reichenau tři roky poté (nové označení LII, nátěr hnědý).

V závěru I. světové války a v prvních poválečných letech sloužily lokomotivy vzhledem k zanedbané údržbě motorových vozů i k tahání osobních vlaků.

Lokomotiva LI byla dále rekonstruována roku 1935. Podokenní část stanoviště a představky byly při ní obloženy peřenkami z teakového dřeva, okenní partie natřena bílou barvou. Byly osazeny nové čelní a střešní reflektory, k odběru proudu sloužil nadále pantograf. Lokomotiva dostala číslo 201.

Obdobně byla o čtyři roky dříve upravena i lokomotiva LII. Rozdílem bylo ponechání plechového krytí celé skříně (s vínově červeným nátěrem), změna tvaru oken (s rovnou horní hranou a zaoblenými rohy) a označení číslem 202. Později byla opatřena opět celozeleným nátěrem (nejprve olivovým, poté tmavým).

Obě lokomotivy sloužily nákladní dopravě do roku 1950. Vyřazeny a zlikvidovány byly dvě léta poté v rámci „úklidu“ vozovny před dodávkou nových vozů.

#### **typ „J–GF“**

Pro rozšíření parku trakčních vozidel nákladní dopravy bylo v letech 1903–04 postaveno ve vlastních dílnách pět vozů na přepravu kusových zásilek a pošty. Z určení vyplývalo označení řadou GF, za níž následovala evidenční čísla 135 – 139. Vzrůstající osobní doprava si totiž vyžadovala změnu dosavadní praxe, kdy část nákladních vlaků tahaly osobní motoráky.

Základem vozů byla kostra z ocelových profilů, které byly navzájem snýtovány. Na hlavním rámu byly zavěšeny nápravy, odpružené listovými pružinami. Pojezd byl opatřen masivním ochranným rámem proti přejetí, směrem k čelům šípově ukončeným.

Kostra z ocelových sloupků vyztužovala skříň v rozích oddílu a u dveří, které do něj vedly z boku. Na obou čelech byly pro obsluhu zřízeny otevřené plošiny, jejichž spodní část byla v rozích zaoblená. Vstupy na plošiny bylo možno uzavřít mřížovými dvířky. Jeden ze vstupů byl na straně u oddílu zúžen žebříčkem umožňujícím výstup na střechu. Z okrajů vstupů směrem k čelu byly vyvedeny až ke střeše svislé přídržné tyče. Poprsnice zvenčí kryl plech.

Mezi oběma plošinami byl zřízen nákladní oddíl. Přístup do něj umožňovaly široké jednokřídlé posuvné dveře, vedené v kolejničkách před pevnou částí bočnice. Dveře se na obou bocích otevíraly směrem k těžce plošině. Do opačné části oddílu byl vložen box pro přepravu pošty o rozměrech 1 800 (délka = šířka vozu) × 1 000 (šířka) × 880 mm (výška). Od ostatních částí vozu byl zcela oddělen, jednokřídlá dvířka na otočných závěsech mohli otevírat pouze poštovní zaměstnanci. V horní části dvířek byla zřízena štěrbina pro vhazování listovních zásilek. Celý oddíl zvenčí kryla prkna (pevné části a dvířka do poštovního boxu vodorovná, dveře do oddílu svislá). Jeho osvětlení obstarávala na obou čelech mřížovaná okénka.

Celý vůz kryla válcovitě zaoblená střeška, která nebyla na rozdíl od rámu a poprsnic plošin v rozích zaoblena. Mírně přesahovala linii čel. Nesla krátké pochozí lávky a základ tyčového sběrače.

Vůz byl zvenčí natřen vagónovou zelení, na čelech se zlatými linkami. Střeška a pojezd byly světle šedé. Nad poštovními boxy byl umístěn reliéfní znak císařsko – královské pošty (říšský orel a nápis K. K. POST.), na dvířkách

pod štěrbinou na dopisy návod k použití a poštovní trubka. Označení vozu bylo vyznačeno na posuvných dveřích do oddílu (řada + číslo) a na rozích poprsnic čel (pouze číslo).

Elektrickou výzbroj dodala firma UEG, motory typu GE 58 měly výkon 29 kW. Odporníky byly umístěny pod podlahou, kontroléry měly 5 + 4/7 stupňů.

Vozy 135 – 138 podstoupily TPZ dne 30. 12. 1903, vůz 139 pak 14. 4. 1904. Všechny byly vybaveny poštovním „oddílem“.

Hromadné úpravy:

- vyplnění mřížových dvířek, záměna tyčového sběrače za lyrový, zrušení poštovního boxu (počátek 20. let, všechny vozy, část vozů vybavena dvěma lyrami),
- přemístění odporníků na střechu (přelom 20. a 30. let, vozy 135 a 136, u ostatních nejisté),
- náhrada lyrových sběračů pantografy (konec 30. let, všechny vozy).

Provozní nasazení:

Vozy sloužily pro přepravu kusových zásilek a pošty a jako trakční vozidla nákladních vlaků. Vzhledem k útlumu nákladní dopravy ve druhé polovině 20. let byly vozy 135 a 136 upraveny na služební. První sloužil jako svářeč, druhý jako nehodový.

Vůz 135 byl v letech 1928–29 opatřen úplným zakrytím plošin. Tvar poprsnic čel se změnil na mělce trojboký, stejný půdorys měla i okenní část a výplň vrchlíku střechy. Vstupy na plošiny byly rovněž zcela uzavřeny, pro obsluhu byly zřízeny dveře do oddílu. V něm bylo umístěno zařízení pro elektrické svařování. Celá vozová skříň byla opatřena světle šedým nátěrem, pod okny čel byla zřízena černo – žlutě šrafovaná lišta, nad hlavními reflektory přerušená červenými obdélníky.

Vůz 136 byl v roce 1929 opatřen zasklením čel, které respektovalo půdorys střechy (přesahovalo tedy poprsnice). Na čelech byla zřízena tři okna (střední širší), na bocích (nad zaoblením poprsnic) úzká okénka v linii bočnic. Poprsnice čel byly obloženy svislými peřejkami. Do nákladního oddílu byly zastavěny stroje pro odstraňování provozních závad vozů. Dřevěné části pláště vozu byly natřeny červeně, meziokenní sloupky bíle.

Ostatní vozy nadále sloužily jako nákladní, během 30. let byly opatřeny oranžovou barvou.

Po zastavení nákladní dopravy byly vozy 137 – 139 roku 1953 zrušeny. Služební vozy sloužily déle: vůz 135 do roku 1958, vůz 136 do roku 1961.

#### typová skupina „J–MS“

Do typové skupiny byly zařazeny vozy typu „J–M“, upravené během 30. let na služební a nákladní. Vozy 4, 5, 7, 14 přitom nedoznaly větších úprav (zřejmě pouze změna nátěru u některých z nich). S výjimkou vozů 7 a 14, doložených ještě roku 1939<sup>14</sup>, se jednalo pouze o krátkodobé opatření na začátku 30. let. Vozy 8, 13 a 15 se naopak jako služební (nákladní) používaly dlouhodobě a k novému účelu byly různě upraveny.

Vůz 8 sloužil od počátku 30. let pro dopravu uhlí do kokonínské plynárny z rychnovského nádraží a odvoz plynárenského koku, zásoboval palivem i vrkoslavický pivovar. Pro tento účel oddíl pro cestující zcela nahradila korba s nízkými bočnicemi, v jejichž středu byla zřízena dvířka. Odporníky byly přemístěny na lávku, nesoucí pantografový sběrač. Plošiny zůstaly v původním stavu. Celý vůz byl natřen světle šedou barvou. Vyřazen byl po ukončení dovozu uhlí do kokonínské plynárny (1953?).

Podvozek vozu 13 posloužil jako základ pro nový motorový sněhový pluh. Po nehodě v roce 1931 byla na něj dosazena skříň původního vozu 12 (viz typ „J–M“), na podzim 1933 byl upraven: „...jsme přimontovali k osobnímu motorovému vozu č. 13, pod oběma plošinami, sněhový pluh (...), sestávající z jednotlivě se pohybujících, ale mezi sebou spojených lopat, které lze dočasně pákou zdvihati a spouštěti. K dalšímu odstranění sněhových násypů podél tratě, sloužejí ve středu vozu v podstojku připevněné postranní lopaty, které lze odklopiti a jež lze podle směru jízdy, případně i podle výšky sněhu naříditi.

Takto upravený vůz bude nyní používán pouze co motorový sněhový pluh a obdrží na místě dosavadního čísla 13, číslo 23.“ Odporníky se přemístily na střechu, skříň vozu zůstala jinak beze změny. Úprava vozu, schválená ministerstvem 9. 1. 1934, byla v té době již provedena. V rámci přečíslování parku počátkem 50. let měl být označen 123.

Vůz 15 sloužil od počátku 30. let jako tažné či tlačné vozidlo trolejové věžky. Pro tento účel byly částečně (?) odstraněny lavice a zřízeny úložné prostory pro materiál v oddíle. Část oken oddílu byla zakryta (na jednom boku dvě, na druhém jedno). Na bočnici byly zřízeny závěsy pro žebřík. Odporníky se přemístily na střechu (zpočátku velké skříňně před nástřeškem, později menší na nástřešku). Vůz dostal celočervený, později světle šedý nátěr skříňně. Používal se ještě v počátcích stavby trati do Liberce, vyřazen byl roku 1952.

Jeden z původních motorových vozů (snad 14) byl roku 1942 osazením stolu a kamen na uhlí upraven na po-  
jízdny útulek pro personál překladiště Brandl.

<sup>14</sup> Provedena montáž přidavného vyhřívání k odstranění sněhu.



### typ „M-AR“

Z likvidovaného provozu v Mostě přišlo do Jablonce i pět vozů, postavených v tamních dílnách na přelomu 40. a 50. let. Do jaké míry se počítalo s jejich provozním nasazením, není jisté. Hlavním důvodem mohla být jejich elektrická výzbroj, shodná s vozy typu 6 MT. Jediným vozem, který se v Jablonci využíval, byl motorák s původním číslem 6, který v novém působišti obdržel číslo 130. Sloužil jako služební vůz vrchní stavby. Zbylé čtyři byly rozebrány do roku 1962.

Pro nové využití byl zřejmě upraven jeho interiér (demontáž části lavic), vnější vzhled se nezměnil. Je doloženo jeho použití při rekonstrukci tratí Rychnov – Jablonec – Janov. Vyřazen byl v rámci počínajícího útlumu tramvajové dopravy na lince 1 roku 1963.

Provoz nákladní dopravy vyžadoval zavádění některých bezpečnostních opatření: např. roku 1914 došlo k vybavení všech nákladních vleků a motorových vozidel, která sloužila k jejich tahání, spojovacími řetězy a oky k jejich upevnění.

V první polovině roku 1944 podnik získal z někdejší Kolbenovy elektrotechnické továrny směrová světla pro všechna tramvajová motorová vozidla.

O možnostech využití vozidel vypovídají bezpečnostní předpisy z roku 1948<sup>15</sup>:

- v období 1. 11. – 31. 3. je nástup a výstup do motorového vozu povolen pouze přes zadní plošinu, výjimka je povolena jen na náměstí dr. Beneše (Mírové, v letech 1938–45 Adolfa Hitlera)
- jeden motorový vůz smí vézt:
  - jeden osobní vlečný vůz nebo
  - jeden nákladní vlečný vůz ložený nebo
  - dva nákladní vlečné vozy prázdné nebo
  - jeden osobní vlečný vůz a jeden nákladní vlečný vůz prázdný (rozumí se s nákladem do 600 kg)
- jeden motorový vůz bez ložného prostoru (*lokomotiva*) smí vézt:
  - tři nákladní vlečné vozy ložené nebo
  - pět nákladních vlečných vozů prázdných, přičemž poslední vůz musí být obsazen brzdářem
- v úseku Kokonín škola – náměstí Rudé armády nejvýše jeden nákladní vlečný vůz ložený nebo dva prázdné
- jeden motorový vůz s ložným prostorem („*pošta*“) smí vézt:
  - jeden nákladní vlečný vůz ložený nebo
  - dva nákladní vlečné vozy prázdné

V kontextu sklonových parametrů jabloneckých tratí působí naprosto neuvěřitelně skutečnost, že teprve od 24. 10. 1948 bylo možno všechny soupravy osobních vlaků brzdit průběžně. Do té doby i nejnovější vlekly disponovaly jen ruční brzdou!

## Přípojné služební a nákladní vozy

### typ „j-G“

Při TPZ provedené na konci ledna 1900 měl podnik k dispozici čtyři skříňové nákladní vlekly. Na pojezdu a hlavním rámu remscheidské strojírný jejich skříň postavila továrna Ringhoffer.

Byly označeny čísla 1, 2, 4 a 8. Vozy 1 a 2 měly elektromagnetickou a ruční brzdu, zbylé dva pouze ruční. Ve druhé vlně schvalování vozidel do provozu prošly TPZ stejné vozy čísel 3 a 5 – 7, brzděné opět pouze ručně. Celková vlastní hmotnost činila 2,6 t.

Vozy sloužily k přepravě kusového zboží. Pravděpodobně roku 1904 byly přeznačeny na G 101 – G 108. Vůz G 105 byl po roce 1920 opatřen plošinou pro kontrolu trolejového vedení (zprvu pevnou, později výsuvnou) a krytou brzdařskou budkou. V roce 1969 byl předán do Liberce, kde slouží dosud (2007) a je tak jediným dochovaným původně nákladním vozidlem rozchodu 1 000 mm na území ČR. Ostatní vozy byly vyřazovány při útlumu nákladní dopravy, některé se využívaly jako služební (doloženo je vyřazení vozu 101 roku 1959).

### typ „j-K“

Při TPZ provedené na konci ledna 1900 měl podnik k dispozici čtyři otevřené nákladní vlekly. Na pojezdu a hlavním rámu remscheidské strojírný jejich korby postavila továrna Ringhoffer.

Byly označeny čísla 9, 10, 12 a 14. Měly pouze ruční brzdu. Ve druhé vlně schvalování vozidel do provozu prošly TPZ stejné vozy čísel 11 a 13.

Vozy sloužily především k přepravě uhlí, případně jiných sypkých substrátů. Pravděpodobně roku 1904 byly přeznačeny na K 109 – 114.

<sup>15</sup> Téměř doslovný překlad obdobného materiálu z roku 1942.

Od roku 1903 nejméně do roku 1914 se v jabloneckých dílnách vyráběly další nákladní přívěsné vozy různých konstrukčních provedení. Nelze vyloučit postupné obsazování předem určených skupin evidenčních čísel během výroby. Jednalo se pravděpodobně o tyto typy:

#### **typ „j-J1“**

Pro variabilní přizpůsobení plošinového vozu druhu přepravovaného nákladu byl zkonstruován „proměnitelný“ plošinový vůz s odnímatelnými bočnicemi a čelnicemi různé výšky. Typ doložený dochovanou technickou dokumentací byl o něco menší oproti otevřeným vlekům 9 – 14. Vozy byly pravděpodobně od počátku označeny řadou J 115 – 124 (vyrobeny roku 1903).

#### **typ „j-J2“**

Pro přepravu dlouhého dříví či kolejnic byly vozy typu J čísel 125 – 134 vybaveny v rámu úchytem pro osazení oplenu (otočné vidlice s horním zajišťovacím řetězem). Pravděpodobně v průběhu I. světové války byl vůz J 132 zapůjčen do Teplíc. Všechny vozy byly vyrobeny roku 1903.

#### **typ „j-Ka“**

Pro rozšíření „flotily“ vozů na přepravu uhlí byly v letech 1906–18 (?) postaveny vozy s označením Ka 140 – 150. Proti vozům K 109 – 114 byly výrazně menší, korba měla ocelovou kostru. Šest vozů bylo vyrobeno roku 1906.

#### **typ „j-Ga“**

Vzrůstající přeprava kusového zboží vedla ke stavbě vozů označených Ga 151 – 155 a 161. Od typu „j-G“ se lišily nezastřešenou brzdářskou plošinou.

Vůz 151 byl údajně roku 1930 upraven na svářecí dosazením agregátu z původního vozu téhož účelu. Zřejmě ve stejné době byl vůz 161 upraven na služební vozidlo vrchní stavby. Jako takový byl roku 1970 předán do Liberce.

#### **typ „j-Ja“**

Zřejmě poslední sérií nákladních vleků byly vozy Ja 156 – 160, 162, 163. Jednalo se opět o plošinové vozy s „proměnitelnými“ bočnicemi a čelnicemi.

Na konci 20. let obdržely nákladní vleký pevný ochranný rám proti přejetí. Projekt, týkající se řad Ka, Ja a Sa<sup>16</sup> nese datum 3. 12. 1928.

Všechny nákladní vozy s výjimkou skříňových 105, 151 a 161 sloužily dopravě zboží až do konce II. světové války. S jejím útlumem byly postupně vyřazovány. V roce 1954 jich bylo ve stavu ještě 31, do konce 50. let byly zřejmě všechny vyřazeny.

Ke služebním účelům sloužila následující přívěsná vozidla:

#### **typ „j-p“**

Ve specifických podmínkách Jablonecka bylo důležitou podmínkou plynulého provozu odstraňování sněhu. Patrně od počátku provozu byly proto v majetku podniku čtyři přívěsné pluhy, označené snad od svého dodání (či výroby: nelze vyloučit jejich vznik přímo v podnikových dílnách) čísly 1 – 4. Jednalo se v zásadě o plošinové vozy s radlicí umístěnou mezi nápravami. Bylo možno je používat jako vlečné i předvěsné.

Roku 1922 byl jeden pluh vyřazen (snad 4, pokud byly již v té době nějak značeny). Nelze vyloučit možnost, že byl zapůjčen či prodán do Liberce, kde rok před tím funkčně obdobný vůz zanikl po nehodě. Tři pluhy byly zjištěny ve výkazech do roku 1934.

Neznámo kdy byly zbývající opatřeny kabinou pro obsluhu. Ta zaujímala přibližně polovinu délky vozu, na bocích měla po jednom okně se zaoblenou horní hranou. Z plošiny byla přístupná jednokřídlovými dveřmi. Vnější obložení stěn bylo provedeno z vodorovných palubek, natřených šedivou barvou.

Pasport z roku 1954 uvádí opět čtyři pluhy (snad vrácený pluh z Liberce?). Po roce 1965 byly postupně předávány do Liberce: 1965 jeden, 1969/70 zbylé dva, čtvrtý (pokud existoval) zanikl neznámo kdy.

#### **typ „j-v“**

Pro zřízení vrchního vedení na nově postavených tratích byly roku 1899 zřejmě ve vlastních dílnách postaveny tři dřevěné věžky na „silničních“ kolech (paprskových obručových). Není známo jejich označení. Zanikly zřejmě po úpravě nákladního vleků 105 na vlečnou kolejovou věžku a pořízení montážního automobilu (tedy do roku 1933).

#### **typ „j-s“**

Pro zimní údržbu tratí byl roku 1900 zřejmě ve vlastních dílnách postaven solící vůz. V provozu se udržoval do roku 1965, kdy byl předán do Liberce (ještě roku 1963 je doložena jeho úprava).

---

<sup>16</sup> Zřejmě původní řada Ga.

#### **typ „j-n“**

Pro dopravu náradí na místa potřebných oprav byl roku 1912 ve vlastních dílnách postaven vůz pozoruhodné konstrukce. Na běžném rámu plošinového nákladního vozu byla otočně osazena konstrukce skříňe, již tak bylo možno otáčet podle potřeby k místu opravy. Vůz byl rovněž zařízen k rychlému vysazení z kolejí, aby při opravách nepřekážel běžnému provozu.

Zřejmě poměrně záhy byl upraven osazením svářecího agregátu (sváření a navařování kolejnic bylo v Jablonci zavedeno již roku 1913). V této funkci byl nahrazen roku 1930 upraveným vozem 151.

#### **typ „j-br“**

Ještě před I. světovou válkou byl ve vlastních dílnách postaven vlečný kolejový brus s technologií od firmy Sirowy ze švýcarského Zürichu. Jednalo se o malé dvounápravové vozidlo, v jehož příčné ose byly osazeny brusné kameny s ručně ovládaným přitlačným zařízením. Na obou čelech stály hranolové nádrže na vodní zátěž. Neznámo kdy byl původně otevřený vůz (krytý pouze střechou na čtyřech sloupcích) opatřen zakrytím s malými okénky a spouštěcími plachtami, uzavírajícími vstupy.

V letech 1921–24 byl zapůjčován do Liberce. Roku 1965 tam byl definitivně předán, záhy však došlo k jeho náhradě motorovým vozem z Ústí nad Labem (dnešní historický vůz 78) a vyřazení.

#### **typ „j-z“**

Pro zátěžové zkoušky napájení sloužil dvounápravový vozík se zkušebním zařízením a možností připojení na trolej. Poprvé je doložen fotografií z poloviny 20. let. Datum vyřazení není známo.

#### **typ „j-m“**

Manipulační vozíky pro různé účely byly v majetku podniku zřejmě od počátku do konce provozu. Není bohužel znám ani jejich přesný počet, ani všechny možnosti využití (transport vozů se zlomenou nápravou, posun po vozovně, převážení drobného materiálu apod.).

**Vozový park tramvají**  
**Motorové vozy osobní dopravy I**

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	evidenční číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
3	1	J-M	1	I	1899	1900	193?	
4	2	J-M	2	I	1899	1900	1929	1906 zapůjčen do Liberce, skřín na V 40/II, podvozek a elektrická výzbroj na M 2/II
5	3	J-M	3	I	1899	1900	193?	
6	4	J-M	4	I	1899	1900	193?	na SM 4/I
7	5	J-M	5	I	1899	1900	193?	na SM 5/I
8	6	J-M	6	I	1899	1900	1930	podvozek a elektrická výzbroj na M 6/II
9	7	J-M	7	I	1899	1900	193?	na SM 7/I
10	8	J-M	8	I	1899	1900	193?	na NM 8/I
11	9	J-M	9	I	1899	1900	1930	podvozek a elektrická výzbroj na M 9/II
12	10	J-M	10	I	1899	1900	1930	podvozek a elektrická výzbroj M 10/II
13	11	J-M	11	I	1899	1900	193?	
14	12	J-M	12	I	1899	1900	1930	podvozek a elektrická výzbroj na M 12/II, skřín 1931 na SM 13/I
15	13	J-M	13	I	1899	1900	1931	podvozek a elektrická výzbroj na SM 13/I
16	14	J-M	14	I	1899	1900	193?	na SM 14/I
17	15	J-M	15	I	1899	1900	193?	na SM 15/I
18	16	J-M	16	I	1899	1900	1930	podvozek a elektrická výzbroj na M 16/II
29	17	J-Ma	17	I	1901	1901	1954	
30	18	J-Ma	18	I	1901	1901	1954	1906 zapůjčen do Liberce
31	19	J-Ma	19	I	1901	1901	1954	1906 zapůjčen do Liberce
32	20	J-Ma	20	I	1901	1901	1954	
33	21	J-Ma	21	I	1904	1904	1953	1918-2? mimo provoz, na SM 21/I
34	22	J-Ma	22	I	1904	1904	1956	1918-2? mimo provoz, na SM 122/I
40	23	J-Mb1	50 101	I I	1926 1926	1926 1955	1955 1962	na M 101/I z M 50/I
41	24	J-Mb1	51 102	I I	1926 1926	1926 1955	1955 1962	na M 102/I z M 51/I
42	25	J-Mb1	52 103	I I	1926 1926	1926 1955	1955 1962	na M 103/I z M 52/I
43	26	J-Mb1	53 104	I I	1926 1926	1926 1956	1956 1963	na M 104/I z M 53/I
44	27	J-Mb1	54 105	I I	1926 1926	1926 1956	1956 1961	na M 105/I z M 54/I
45	28	J-Mb1	55	I	1926	1926	1946	
46	29	J-Mb1	56 106	I I	1926 1926	1926 1956	1956 1962	na M 106/I z M 56/I
47	30	J-Mb1	57 107	I I	1926 1926	1926 1956	1956 1963	na M 107/I z M 57/I
48	31	J-Mb1	58 108	I I	1926 1926	1926 1953	1953 1961	na M 108/I z M 58/I
49	32	J-Mb1	59 109	I I	1926 1926	1926 1957	1957 1962	na M 109/I z M 59/I

## Motorové vozy osobní dopravy II

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	evidenční číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
50	33	J-MR	<b>2</b> <b>126</b>	II II	1930 1930	1930 1958	1958 1959	podvozek a elektrická výzbroj z M 2/I, na M 126/II z M 2/II
51	34	J-MR	<b>6</b> <b>124</b>	II I	1930 1930	1930 1956?	1956? 1957	podvozek a elektrická výzbroj M 6/I, 1955 motory U 158 z Ústí, na M 124/I z M 6/II, přečíslování snad jen administrativní
52	35	J-MR	<b>9</b> <b>125</b>	II I	1930 1930	1930 1957	1957 1959	podvozek a elektrická výzbroj z M 9/I, na M 125/I z M 9/II
53	36	J-MR	<b>10</b> <b>126</b>	II I	1930 1930	1930 1956	1956 1959	podvozek a elektrická výzbroj z M 10/I, na M 126/I z M 10/II, předán na průmyslovou dráhu Chvaletice (900 mm), v provozu do roku 1975
54	37	J-MR	<b>12</b> <b>127</b>	II I	1930 1930	1930 1955	1955 1959	podvozek a elektrická výzbroj z M 12/I, na M 127/I z M 12/II
55	38	J-MR	<b>16</b> <b>128</b>	II I	1930 1930	1930 1955	1955 1959	podvozek a elektrická výzbroj z M 16/I, na M 128/I z M 16/II
56	39	J-Mb2	<b>60</b> <b>110</b>	I I	1933 1933	1938 1955	1955 1962	na M 110/I z M 60/I
57	40	J-Mb2	<b>61</b> <b>111</b>	I I	1933 1933	1938 1955	1955 1962	na M 111/I z M 61/I
62	41	6 MT	<b>112</b>	I	1953	1953	1970	do Liberce M 51/I (1970–72)
63	42	6 MT	<b>113</b>	I	1953	1953	1970	do Liberce M 52/I (1970–74)
64	43	6 MT	<b>114</b>	I	1953	1953	1970	do Liberce M 53/I, vyřazen s původním číslem 1970
65	43	6 MT	<b>115</b>	I	1953	1953	1970	do Liberce M 54/I (1970–71)
66	44	6 MT	<b>116</b>	I	1953	1953	1970	do Liberce M 55/I, vyřazen s původním číslem 1970
67	45	6 MT	<b>117</b>	I	1953	1953	1957	do Liberce M 117/I (1957–60), M 47/I (1960–66), M 7/III (1966–71)
68	46	6 MT	<b>118</b>	I	1953	1953	1957	do Liberce M 118/I (1957–60), M 48/I (1960–66), M 8/III (1966–70), M 58/I (1970–73)
69	47	6 MT	<b>119</b>	I	1953	1953	1957	do Liberce M 119/I (1957–60), M 49/I (1960–66), M 9/IV (1966–70), M 59/I (1970)
70	48	6 MT	<b>120</b>	I	1953	1953	1957	do Liberce M 120/I (1957–68), M 38/II (1968–72)
74	49	6 MT	<b>121</b>	I	1953	1961	1964	z Teplic M 54/I (1953–59), Mostu M 42/I (1959–61), do Liberce M 50/I (1963–66), M 1/III (1966–71)
75	50	6 MT	<b>122</b>	I	1952	1961	1970	z Mostu M 31/II (1952–61), do Liberce M 56/I (1970)
76	51	6 MT	<b>123</b> <b>119</b>	I III	1952 1952	1961 1964	1964 1965	z Mostu M 40/II (1952–61), na M 119/III z M 123/I, do Ústí M 124/I (1965–70)
77	52	6 MT	<b>124</b>	II	1952	1961	1970	z Mostu M 33/II (1952–61), do Liberce M 57/I (1970)
78	53	6 MT	<b>125</b>	II	1952	1961	1965	z Mostu M 38/I (1952–61), do Ústí M 125/I (1965–70), Liberce M 53/I (1970–73), SM 100 (1973–82)
79	54	6 MT	<b>126</b>	II	1952	1961	1965	z Mostu M 37/I (1952–61), do Ústí M 126/I (1965–70)
80	55	6 MT	<b>127</b>	II	1952	1961	1963	z Mostu M 39/I (1952–61), na SM 127/I
81	56	6 MT	<b>128</b>	II	1953	1961	1962	z Teplic M 53/I (1953–59), Mostu M 41/I (1959–61), na SM 128/I
82	57	6 MT	<b>129</b>	I	1952	1961	1965	z Mostu M 32/II (1952–61), do Ústí M 129/I (1965–68), SM 129/I (1968–70)
83	58	6 MT	<b>117</b>	II	1952	1961	1965	z Mostu M 34/II (1952–61), do Ústí M 123/I (1965–70), Liberce M 57/II (1970–73), SM 103/I (1973–78)
84	59	6 MT	<b>118</b>	II	1953	1961	1965	z Teplic M 55/I (1953–9), z Mostu M 43/I (1959–61), do Ústí M 128/I (1965–70), Liberce M 59/II (1970–3), SM 101/II (1973–80)
85	60	6 MT	<b>119</b>	II	1952	1961	1964	z Mostu M 35/II (1952–61)
89	61	6 MT	<b>bez označení</b>		1952	1962	1964	z Mostu M 36/II (1952–61), SM 36/I (1961–62), do Liberce M 41/II (1964–65), Ústí M 130/I (1965–68), SM 130/I (1968–70)

### Vlečné vozy osobní dopravy

poř. č. skříně	poř. č. V	typ	evidenční číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
19	1	j-a	<b>31</b> <b>182</b>	I I	1900 1900	1900 1956	1951 1961	do Liberce V 64/I (1951–56), zpět do Jablonce na V 182/I z Liberce V 64/I (1951–56)
20	2	j-a	<b>32</b>	I	1900	1900	1957	
21	3	j-a	<b>33</b>	I	1900	1900	1951	do Liberce V 62/I (1951–53)
22	4	j-a	<b>34</b>	I	1900	1900	1957	
23	5	j-a	<b>35</b>	I	1900	1900	1918	podvozek na V 40/II
24	6	j-b	<b>36</b>	I	1900	1900	1918	na V 35/II
			<b>35</b>	II	1900	1918	1923	z V 36/I, na V 36/Ia
			<b>36</b>	Ia	1900	1923	1951	z V 35/II, do Liberce V 63/I (1951–55), zpět do Jablonce na V 180/I
			<b>180</b>	I	1900	1955	1956	z Liberce V 63/I (1951–55)
25	7	j-b	<b>37</b>	I	1900	1900	1958	na V 184/I
			<b>184</b>	I	1900	1958	1963	z V 37/I
26	8	j-b	<b>38</b>	I	1900	1900	1956	na V 181/I
			<b>181</b>	I	1900	1956	1964	z V 38/I
29	9	j-b	<b>39</b>	I	1900	1900	1953	
28	10	j-b	<b>40</b>	I	1900	1900	1923	na V 35/III
			<b>35</b>	III	1900	1923	1957	z V 40/I, na V 183/I
			<b>183</b>	I	1900	1957	1965	
2	11	j-ar	<b>40</b>	II	1930	1930	1943	podvozek z V 35/I, skřín z M 2/I, skřín do Mostu V 52/II (1943–60)
58	12	j-c	<b>41</b>	I	1932	1936	1957	na V 185/I
			<b>185</b>	I	1932	1957	1970	do Liberce V 43/II (1970–73)
59	13	j-c	<b>42</b>	I	1932	1936	1957	do Liberce V 42/II (1957–59)
			<b>42</b>	Ia	1932	1959	1962	z Liberce V 42/II, na V 190/II
			<b>190</b>	II	1932	1962	1970	do Liberce V 46/II (1970–73)
60	14	j-c	<b>43</b>	I	1932	1936	1955	na V 187/I
			<b>187</b>	I	1932	1955	1970	do Liberce V 44/I (1970–73)
61	15	j-c	<b>44</b>	I	1932	1936	1957	na V 188/I
			<b>188</b>	I	1932	1957	1967	do Liberce V 47/II (1967–75), SV 127/I (1975–79)
71	16	j-d	<b>189</b>	I	1953	1955	1970	do Liberce V 45/I (1970–73)
72	17	j-d	<b>190</b>	I	1953	1955	1960	do Liberce V 190/I (1960–64), V 7/I (1964–66), V 50/I (1966–71)
86	18	m-g	<b>182</b>	II	1959	1961	1963	z Mariánských Lázní M 7, 8 (1932–52), Teplic M 49/I, 50/I (1952–59) <sup>17</sup> ,
87	19	m-g	<b>186</b>	I	1959	1961	1963	Mostu V 16/I, V 22/I (1959–61)

<sup>17</sup> Pořadí přečíslování v Teplicích je nejisté.

### Služební a nákladní motorové vozy, lokomotivy

poř. č. skříně	poř. č. SM, NM	typ	evidenční číslo, jméno	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
1	1	J-L	<b>Gablonz L I 201</b>	I	1899	1899	1917	lokomotiva, na L I z Gablonz, na L 201/I z L I
				I	1899	1917	1935	
				I	1899	1935	1952	
2	2	J-L	<b>Reichenau L II 202</b>	I	1899	1899	1920	lokomotiva, na L II z Reichenau, na L 202/I z L II
				I	1899	1920	1931	
				I	1899	1931	1952	
35	3	J-GF	<b>GF 135</b>	I	1903	1904	1958	motorový vůz pro přepravu pošty a kusových zásilek, označení GF do 1930?, 1930 svářecí vůz
36	4	J-GF	<b>GF 136</b>	I	1903	1904	1961	motorový vůz pro přepravu pošty a kusových zásilek, označení GF do 1929?, 1929 nehodový vůz
37	5	J-GF	<b>GF 137</b>	I	1903	1904	1953	motorové vozy pro přepravu pošty a kusových zásilek, označení GF do 1932?
38	6	J-GF	<b>GF 138</b>	I	1903	1904	1953	
39	7	J-GF	<b>GF 139</b>	I	1904	1904	1953	
6	8	J-MS	<b>4</b>	I	1900	193?	1932?	z M 4/I, pracovní vůz
7	9	J-MS	<b>5</b>	I	1900	192?	1932?	z M 5/I, pracovní vůz
9	10	J-MS	<b>7</b>	I	1900	193?	1952?	z M 7/I, pracovní vůz
16	11	J-MS	<b>14</b>	I	1900	193?	194?	z M 14/I, pracovní vůz
17	12	J-MS	<b>15</b>	I	1900	193?	1952?	z M 15/I, pracovní vůz
10	13	J-MS	<b>8</b>	I	1900	193?	1953?	z M 8/I, nákladní vůz na uhlí a koks
14	14	J-MS	<b>23</b>	I	1900	1933	195?	skříň z M 12/I, podvozek a elektrická výzbroj z M 13/I, sněhový pluh, na SM 123/I z SM 23/I
			<b>123</b>	I	1900	195?	1957	
33	15	J-Ma	<b>21</b>	I	1904	1953	195?	z M 21/I, na SM 121/I z SM 21/I, přečíslování snad jen administrativní
			<b>121</b>	I	1904	195?	1962	
34	16	J-Ma	<b>122</b>	I	1904	1956	1959	z M 22/I, služební vůz vrchní stavby
73	17	L-B3	<b>30</b>	I	1913	1959	1962	z Liberce M 30/I (1912-57), SM 30/I (1958-59)
88	18	M-AR	<b>130</b>	I	1948	1961	1963	z Mostu M 6/II (1948-61), služební vůz vrchní stavby
80	19	6 MT	<b>128</b>	I	1953	1962	1970	z M 128/II, do Liberce SM bez označení (1970-72)
79	20	6 MT	<b>127</b>	I	1952	1963	1965	z M 127/II, do Ústí M 127/I (1965-68)

### Služební a nákladní vlečné vozy

určení	typ	evidenční číslo	pořadí	rok			poznámky
				výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
kryté skříňové	j-G	<b>1 – 8</b>	I	1899	1900	1904	na G 101 – G 108 z NV 1 – 8, po 1945 bez písmene. Vůz 105 po roce 1920 na vlečnou věžku, 1969 do Liberce SV 105. Vozy 101 a 107 vyřazeny 1959, ostatní v období 1950 – 60.
	j-G	<b>G 101 – 108</b>	I	1899	1904	1950–69	
otevřené vysokostěnné	j-K	<b>9 – 14</b>	I	1899	1900	1904	na K 109 – K 114 z NV 9 – 14, 109, 114 vyřazeny 1959, ostatní v období 1950 – 60
	j-K	<b>K 109 – 114</b>	I	1899	1904	1950–?	
otevřené s odnímatelnými bočnicemi	j-J	<b>J 115 – 124</b>	I	1903	1903	1950–?	115, 116 vyřazeny 1959, ostatní v období 1950 – 60
otevřené s odnímatelnými bočnicemi a otvory pro opleny	j-J	<b>J 125 – 134</b>	I	1903	1903	1950–?	vůz 126 vyřazen 1959, ostatní v období 1950 – 60
otevřené vysokostěnné	j-Ka	<b>Ka 140 – 150</b>	I	1906–18	1906–18	1950–?	vyřazený do roku 1960
kryté skříňové	j-Ga	<b>Ga 151 – 155, 161</b>	I	1906–18	1906–18	1950–?	vůz 153 vyřazen 1959, ostatní v období 1950 – 60, vůz 161 na pracovní vrchní stavby, 1970 do Liberce SV 161/I (1970–73?)
otevřené s odnímatelnými bočnicemi	j-Ja	<b>Ja 156 – 160, 162, 163</b>	I	1906–18	1906–18	1950–?	vyřazený do roku 1960
sněžný pluh	j-p	<b>1</b>	II	1900	1900	1965	do Liberce SV 125/I (1965–74?)
sněžný pluh	j-p	<b>2</b>	II	1900	1900	1970	do Liberce SV 2/I (1970–77), SV 124/I (1977–84)
sněžný pluh	j-p	<b>3</b>	II	1900	1900	1970	do Liberce SV 122/I (1970–77), SV 123/I (1977–96)
sněžný pluh	j-p j-p	<b>4</b> <b>4</b>	II IIa	1900 1900?	1900 1954?	1922 1965?	do Liberce ? snad navrácený vůz z Liberce
tři silniční věžky	j-v	<b>bez označení</b>		1899	1899	1920?	
solící vůz	j-s	<b>bez označení</b>		1900	1900	1965	do Liberce SV ?
nářadový vůz	j-n	<b>bez označení</b>		1912	1912	1930?	1913 (?) upraven na svářecí
kolejový brus	j-br	<b>bez označení</b>		1914?	1914?	1965	v letech 1921–24 zapůjčován do Liberce, do Liberce SV bez označení (1965–69?)
vůz pro zátěžové zkoušky měření	j-z	<b>bez označení</b>		192?	192?	1965?	
manipulační vozíky	j-m	<b>bez označení</b>		1900–?	1900–?	1965?	roku 1900 vykazovány tři traťmistrovské vozíky a jeden pomocný



## Technické parametry tramvajových vozidel

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce el. výzbroje	motory		druh brzdy	původní sběrač proudu	poznámka
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			typ	výkon (kW)			
<b>Motorové vozy osobní dopravy</b>													
J–M	1899	Remscheid	Graz	8 580	1 900	3 230	1 700	UEG	GE 58	2 × 29	E, R	tyčový	
J–Ma	1901	–	Graz	8 610	1 900	3 460	2 700	UEG	GE 58	2 × 29	E, R	tyčový	
J–Mb1	1926	Ringhoffer	Ringhoffer	9 650	2 100	3 312	3 200	AEG		2 × 48	E, R, K	lyrový	
J–MR	1930	Remscheid	Ringhoffer	8 760	2 100	3 186	2 500	UEG	GE 58	2 × 29	E, R, K	lyrový	výška bez sběrače
J–Mb2	1936	–	Česká Lípa	9 900	2 100	3 316	3 200	BBC	GTM 4	2 × 48	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	
<b>Motorové vozy nákladní a služební</b>													
J–L	1899	Remscheid*	Graz	5 140	2 000	3 247	1 800	UEG	U 22	2 × 30	E, R	tyčový	* hlavní rám + pojezd (volnoosý)
J–GF	1903–04	–	Jablonec	6 000	1 840	3 005	1 700	UEG	GE 58	2 × 29	E, R	tyčový	
J–MS	193?	Graz	Jablonec	8 580	1 900	3 230	2 100?	UEG	GE 58	2 × 29	E, R	pantograf	vůz 8 po přestavbě na nákladní
M–AR	1948	Graz + Most	Most	9 600*	2 200?		2 800?	ZVIL, BEZ	GBM 430	2 × 60	E, R, K	pantograf	* délka bez spráhel

### Vlečné vozy osobní dopravy

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámka
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			
j–a	1900	Graz	Graz	7 800	2 000	3 260	1 700	EM, R	193?–4? podvozky z M typu J–A
j–b	1900	Graz	Graz	7 700	1 900	3 000	1 700	So, R	193?–4? podvozky z M typu J–A
j–ar	1930	Graz	Graz	8 580	1 900	3 230	1 700	So, R	podvozek z v 35/I, skřín z M 2/I
j–c	1932	–	Ringhoffer	8 420	2 100		2 800	So, R	
j–d	1953	–	Bratislava					So, R	
m–g	1959	–	Česká Lípa	9 300	2 120	3 170	2 600	So, R	

### Vlečné vozy nákladní a služební

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	vlastní hmotnost (kg)	ložná hmotnost (kg)	ložná plocha (m <sup>2</sup> )	ložný prostor (m <sup>3</sup> )	druh brzdy	poznámka
		pojezdu	skříně	délka	šířka	výška							
j-G	1899	Remscheid	Ringhoffer	5 350	1 840	2 750	2 000	2 600	5 000	6,6	12,6	EM, R	skříňový vůz, vozy 1 a 2 EM + R, ostatní pouze R
j-K	1899	Remscheid	Ringhoffer	7 520	1 950	1 600	2 000	2 100	5 000	7,2	6,2	R	vysokostěnný otevřený vůz
j-J1	1903	Jablonec	Jablonec	5 200	1 940	843	1 700	1 700	5 000	7,3	2,6 – 6,9	R	plošinový vůz s možností osazení bočnic výšky 360 nebo 990 mm
j-Ka	1904	Jablonec	Jablonec	5 200	1 890	1 793	1 700	2 000	5 000	7,2	6,8	R	otevřený vůz s pevnými bočnicemi
j-J2	1904	Jablonec	Jablonec	5 200	1 940	843	1 700	1 700	5 000	7,3	2,6 – 6,9	R	plošinový vůz s možností osazení bočnic výšky 360 nebo 990 mm a otvorem pro nasazení oplenu
j-Ga	1904	Jablonec	Jablonec										skříňový vůz
j-Ja	1904	Jablonec	Jablonec	5 200	1 940	843	1 700	1 700	5 000	7,3	2,6	R	plošinový vůz s možností osazení bočnic výšky 360 mm
j-p	1900?	Jablonec	Jablonec										sněžný pluh
j-v	1899	Jablonec ?	Jablonec ?										trolejová věžka
j-s	1900	Jablonec ?	Jablonec ?										solčící vůz
j-n	1912	Jablonec	Jablonec										náhradový vůz, upraven na svářecí
j-br	1914?	Jablonec	Jablonec										kolejový brus
j-z	192?	Jablonec	Jablonec										vozik na zkoušení napájení
j-m	1900- ?	Jablonec	Jablonec										manipulační vozíky (traťmistrovské, pomocný, jalové podvozky ap.)

Brzdy: E = elektrodynamická, R = ruční, k = kolejnicová elektromagnetická, So = solenoidová, EM = elektromagnetická (kotoučová)

Údaj „rok výroby“ u nákladních vozů znamená zahájení výroby, která po jednotlivých kusech pokračovala v některých případech nejméně do vypuknutí I. světové války. Rozměry u typů j-J1 a j-J2 jsou nejisté.

## Linkové vedení

Po dobudování základní sítě se ustálilo i linkové vedení. Podnikové výkazy z let 1902–14 uváděly následující linky:

- 1 Rychnov – Rýnovice pošta, interval 20 minut
- 2 Rýnovice pošta – Honsberk, interval v pondělí, pátek, sobotu a neděli 20 minut, úterý – čtvrtek 40 minut
- 3 Brandl – Horní Jablonec, interval 8 minut
- 4 Staré tržiště – Nádraží Jablonec (hlavní), přípoje k vlakům RGTE

Čísla linek se používala pouze ve služebním styku, linky 1 a 2 byly zřejmě provozovány společným oběhem vozidel. Poměrně brzy se začalo projevovat nedostatečné využití spojů v úsecích Staré tržiště – Brandl a Nádražní třída – Nádraží. Od 10. 5. 1900 byla linka k nádraží zkrácena pouze na úsek od rychnovské trati k železniční stanici, což však dále snížilo její atraktivitu. V následujícím období docházelo, jak dokládá výše uvedený přehled, k občasnému návratu na původní trasu.

V období 5. 9. 1900 – únor 1902 jezdila samostatná linka osobní dopravy i na trati Brandl – Rýnovice pošta (zřejmě jako přípoje k vlakům RGTE).

Od 20. 2. 1903 jezdila linka Brandl – Horní Jablonec v intervalu 10 minut, 1. 9. následujícího roku byla prodloužena do Pasek.

Vypuknutí I. světové války a srpnová mobilisace (1914) přinutila vedení společnosti k úsporám. Na konci roku 1914 bylo linkové vedení následující:

Rychnov – Honsberk	interval 40 minut
Pošta I – Paseky	interval 20 minut (v pátek dopoledne a v neděli 10 minut)
Pošta I – Brandl	přípoje k vlakům RGTE
Nádražní třída – Nádraží Jablonec	přípoje k vlakům RGTE, které nestavěly na Brandlu

Další omezení následovalo roku 1915:

Rychnov – Honsberk	interval 40 minut
Staré tržiště – Paseky	34 spojů jako přípojů k vlakům RGTE v Pasekách, jen v pátek a neděli interval 20 minut
Staré tržiště – Brandl	přípoje k vlakům RGTE na Brandlu (24 spojů)
Nádražní třída – Nádraží Jablonec	přípoje k vlakům RGTE, které nestavěly na nádraží Brandl

Omezení provozu a zvyšování tarifu vedlo k meziročnímu poklesu počtu přepravených osob na necelých 50 % (1914 – 1915).

Po skončení války se provoz postupně vracel k předválečnému rozsahu (zřejmě kromě úseků k oběma nádražím). Na přelomu let 1919–20 však vedl nedostatek uhlí, sněhová kalamita a celková neutěšená situace podniku naopak k úplnému zastavení osobní dopravy (27. 12. 1919 – 4. 1. 1920, provoz na některých úsecích byl zastaven již 19. 12. 1919, naopak k úplné obnově provozu – kromě trati k nádraží – došlo až 14. 1. 1920). Ještě na jaře 1921 se znovu uvažovalo s redukcí četnosti na 40 (Rychnov – Honsberk a Staré tržiště – Brandl), respektive 20 minut (Staré tržiště – Paseky).

Úpravy poloh výhyben a redukce počtu zastávek roku 1926 vedly ke zkrácení jízdních dob ve směru Rychnov – Honsberk z 71 na 64 minut, v opačném směru z 69 na 63,5 minuty.

V květnu 1928 se v úseku Staré tržiště – Brandl jezdilo v intervalu 20 – 50 minut. Od 28. 11. 1930 byla četnost dále omezena, zřejmě jako kompenzace byly odtud staženy původní nepřestavěné motoráky. Roku 1931 se doprava od Poštovní budovy na Brandl patrně zastavila, neboť od 1. 2. 1932 byla na měsíční zkušební období obnovena (pouze k nemocnici). V době mezi 6.45 a 19.35 ji zajišťovaly vozy linky Paseky – Hlavní nádraží, které zůstávaly do té doby stát u Hlavní pošty. Pro provoz na výhybnu Občanská třída – Bürgerstrasse byly označeny terčem s písmenem „B“.

Výroční zpráva za rok 1931 uvádí úseky Hlavní pošta – Brandl a Hlavní pošta – Nádraží Jablonec jako vysoce ztrátové, pojižděné pouze „jednotlivými vozy“ (zřejmě pouze přípoje k vlakům).

Roku 1933 došlo k dalšímu zkrácení jízdních dob na obou linkách a zrušení „vložených“ spojů Kokonín – Mšeno, což způsobilo pokles počtu pravidelně vypravovaných motorových vozů z 13 na 9.

Osobní doprava v úseku Poštovní budova – Brandl zanikla ještě před rokem 1938. V letech 1939–42 zde podnikové výkazy neuvádějí žádné přepravené osoby. Naproti tomu „hlavní trat“ se zřejmě ve druhé polovině 30. let vrátila k původnímu provoznímu režimu (interval 20 minut a vložené spoje Kokonín – Mšeno).

Na jablonecký provoz patrně nejdrastičtěji z celých českých zemí dopadly hospodářské problémy II. světové války. Počátkem roku 1941 byl zredukován provoz „druhých dílů“ na lince Rychnov – Honsberk. Omezení osobní

dopravy v neděli je doloženo 1. 8. 1942, od 26. 10. téhož roku byla zastavena doprava po 21. hodině. Od září 1944 se vůbec nejezdilo v neděli dopoledne, aby se vytvořil prostor pro silící nákladní frekvenci a nezbytnou údržbu tratí.

Od 19. 1. 1945 byla doprava v pracovních dnech omezena jen na období 5.00 – 8.00, 12.00 – 14.00 a 17.00 – 20.00. V neděli linka Paseky – Hlavní nádraží nejezdila vůbec, na linku Rychnov – Honsberk se vypravovaly pouze dva páry spojů k vlakům (odjezdy z tehdejšího náměstí Adolfa Hitlera v 6.50 a 18.10).

Po skončení války se provoz postupně normalisoval, problémy však rozhodně neskončily. Kvůli nedostatku uhlí byl zcela zastaven v období 13. – 16. 12. 1945. Poté nebyla obnovena doprava v úseku náměstí E. Beneše (Mírové náměstí) – Nádraží. V úseku Mšeno – Janův Vrch byl zastaven provoz vlečných vozů. Místo 10 motorových vozů jezdilo 8, místo šesti vleků čtyři.

K plné obnově provozu došlo zřejmě na jaře následujícího roku. Čísla linek byla i pro cestující zavedena po roce 1946. Pasport z roku 1954 uvádí následující parametry linek:

linka	trasa	délka (km)	počet spojů	špička		sedlo		interval (min)	
				M	V	M	V	Špička	sedlo
1	Rychnov – Janov	16,50	92	6	5	6	–	24	22
2	Hlavní nádraží – Paseky	4,00	150	3	–	3	–	12	12
3	Mšeno – Kokonín	7,00	16	2	–	–	–	24	–
11	Jablonec – Vratislavice	8,00	112	5	–	2	–	15	30

Tramvajovou linku 2 nahradil 20. 2. 1959 autobus téhož čísla. Výkaz z 15. 7. téhož roku uvádí linky:

linka	trasa	interval (min)	délka (km)
1	Rychnov – Janov n. N.	22	16,554
3	Kokonín – Mšeno	22	4,910
11	Jablonec – Liberec	15	12,410

Rozpor v délce linky 3 mezi oběma výkazy je způsoben zřejmě chybou v druhém z nich.

Zastavení provozu na „hlavní trati“ proběhlo na základě rozhodnutí MěNV Jablonec n. N. z roku 1962, přijatého v období, kdy končila její rekonstrukce a aktivně uskutečňovaného novým vedením podniku. Původně mělo proběhnout postupně do roku 1970 (nejprve úsek Rýnovice – Janov, poté další), díky získání dostatečného přidělu autobusů (byť zčásti Ikarusů 620, do Jablonce ještě „vhodnějších“, než do jiných provozů) se uskutečnilo podstatně rychleji:

- 30. 6. 1963 byla zrušena tramvajová linka 3
- 1. 7. 1963 byl prodloužen interval linky 1 na 30 minut a vyjela autobusová linka 3, která jí v úseku Rýnovice – Kokonín prokládala na 15 minut. Jako klad nového uspořádání se uvádělo posílení dopravy ve vnitroměstském úseku (interval se prodloužil z 11 minut na 15!), úspora na mimoměstských a zajištění přímého přestupu na linku 11 v Pražské ulici

Po celý rok 1964 se připravovalo ukončení provozu tramvají na lince 1 k 31. 3. následujícího roku. Sněhová kalamita tento krok uspíšila, neboť autobusy plně zajišťovaly dopravu z Rychnova do Janova již v poslední dekádě března. Oficiální termín pak byl dodržen.

Do 31. 12. 1969 se DP města Jablonce nad Nisou podílel třemi pravidelnými soupravami na provozu linky 11 Liberec – Jablonec n. N. Klesající počty přepravených osob na lince umožnily roku 1968 zrušit vypravování čtvrtého posilového motorového vozu.

## **Použité zkratky a zvláštní termíny**

DP	dopravní podnik
kuplovat, kuplování	objížďení 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)
RGTE	Liberecko – jablonecko – tanvaldská dráha (Reichenberger – Gablonzer – Tannwalder Eisenbahn)
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	Nordböhmsche Waggonfabrik (Severočeská vozovka), Bohemia, WAGOMA, Tatra Česká Lípa
Graz	Waggonfabrik Graz, vormalš Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Jablonec	tramvajové dílny v Jablonci nad Nisou
Most	tramvajové dílny v Mostě
Remscheid	Bergische Stahlindustrie
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smichow (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)
Schuckert	Elektrizitäts–AG, vormalš Schuckert & Co., Nürnberg
SSW	Siemens–Halske, Siemens–Schuckert Werke, Siemens akciová společnost na výrobu elektro-technických zařízení
UEG	Union–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
ZVIL	Závody Vladimira Iljiče Lenina, Plzeň

## **Prameny**

- (1) Atlas tramvajů, 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 hromadné dopravy na Jablonecku, autoři Josef Karlovský a kolektiv, vydalo Dopravní sdružení obcí Jablonecka a ČSAD Jablonec n. N. a. s., 2000
- (8) Státní oblastní archiv Litoměřice, pracoviště Most, archivní fond KNV Liberec 1949–60
- (9) Státní okresní archiv Jablonec n. N., archivní fond Archiv města Jablonce 1716–1945



# Liberec a Jablonec nad Nisou 1897 - 2007

## pouze tratě s jízdné vozidly rozchodu 1000 mm



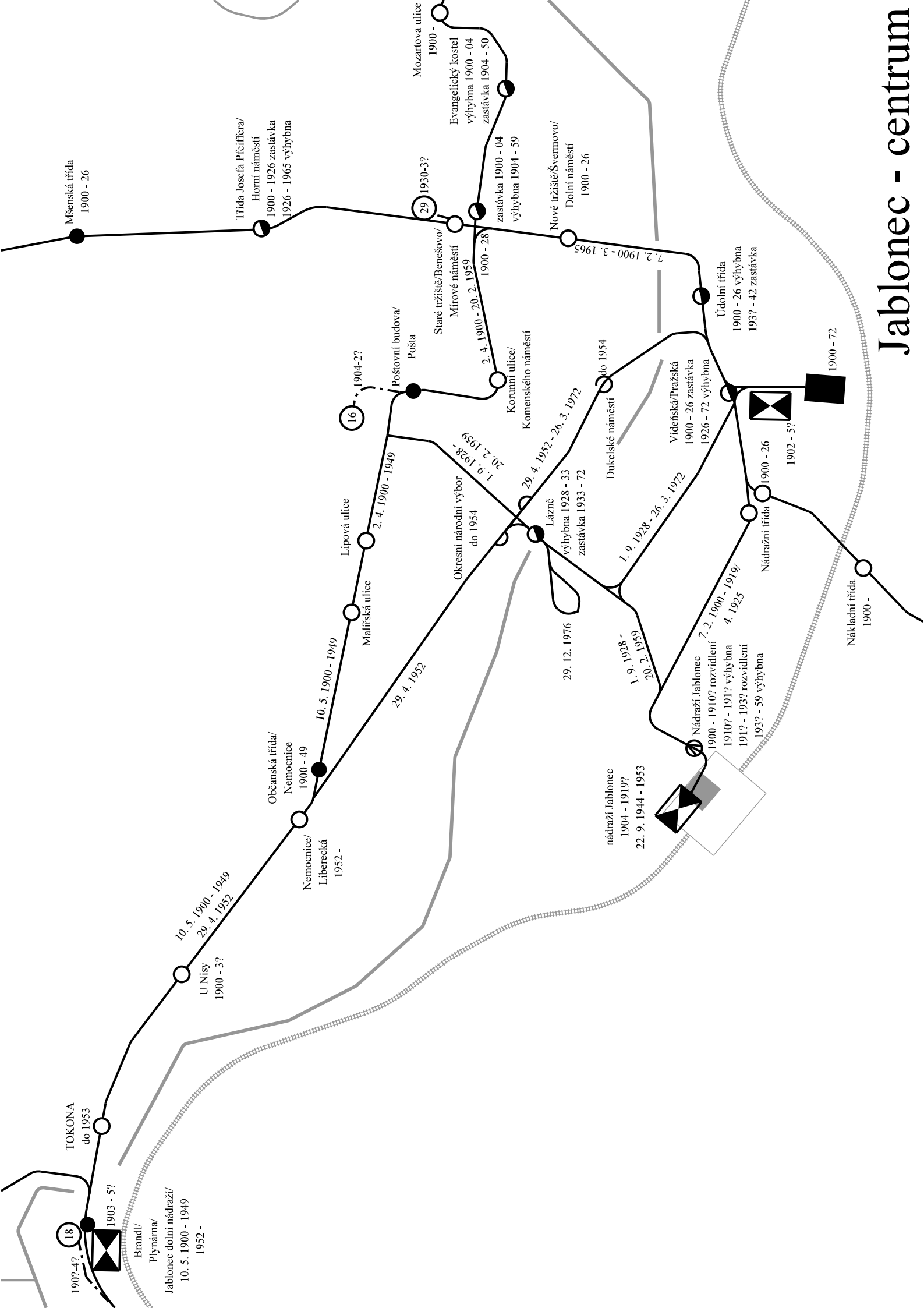
# Jablonec nad Nisou 1900 - 1969 (2013)

Jablonec, Vrkoslavice, Proseč, Mšeno, Rýnovice,  
Honsperk/Janov, Jablonecké Paseky

- výhybna: po celou dobu existence
- ◐ změna kolejové situace v průběhu existence (viz popis)
- zastávka: po celou dobu existence
- vozovna
- 🚪 nákladní stanice
- 🚋 vlečka: číslo odpovídá popisu v textu







190?-4?

18

TOKONA  
do 1953

Brandl/  
Plyniárna/  
Jablonec dolní nádraží/  
10. 5. 1900 - 1949  
1952 -

U Nisy  
1900 - 3?

10. 5. 1900 - 1949  
29. 4. 1952

Nemocnice/  
Liberecká  
1952 -

Občanská třída/  
Nemocnice  
1900 - 49

10. 5. 1900 - 1949

Malifská ulice

Lipová ulice

2. 4. 1900 - 1949

16

Poštovní budova/  
Pošta

2. 4. 1900 - 20. 2. 1959

Staré tržiště/Benešovo/  
Mírové náměstí

29 1930-3?

Mozartova ulice  
1900 -

Evangelický kostel  
výhybna 1900 - 04  
zastávka 1904 - 50

zastávka 1900 - 04  
výhybna 1904 - 59

Nové tržiště/Svermovo/  
Dolní náměstí  
1900 - 26

7. 2. 1900 - 3. 1965

Údolní třída  
1900 - 26 výhybna  
193? - 42 zastávka

1900 - 72

Vídeňská/Pražská  
1900 - 26 zastávka  
1926 - 72 výhybna

do 1954

Dukelské náměstí

Korunní ulice/  
Komenského náměstí

29. 4. 1952 - 26. 3. 1972

1. 9. 1928 -  
20. 2. 1959  
do 1954

Okresní národní výbor

Lázně  
výhybna 1928 - 33  
zastávka 1933 - 72

29. 12. 1976

nádraží Jablonec  
1904 - 1919?  
22. 9. 1944 - 1953

1. 9. 1928 -  
20. 2. 1959

Nádraží Jablonec  
1900 - 1910? rozvidlení  
1910? - 191? výhybna  
191? - 193? rozvidlení  
193? - 59 výhybna

7. 2. 1900 - 1919/  
4. 1925

1900 - 26

Nádražní třída

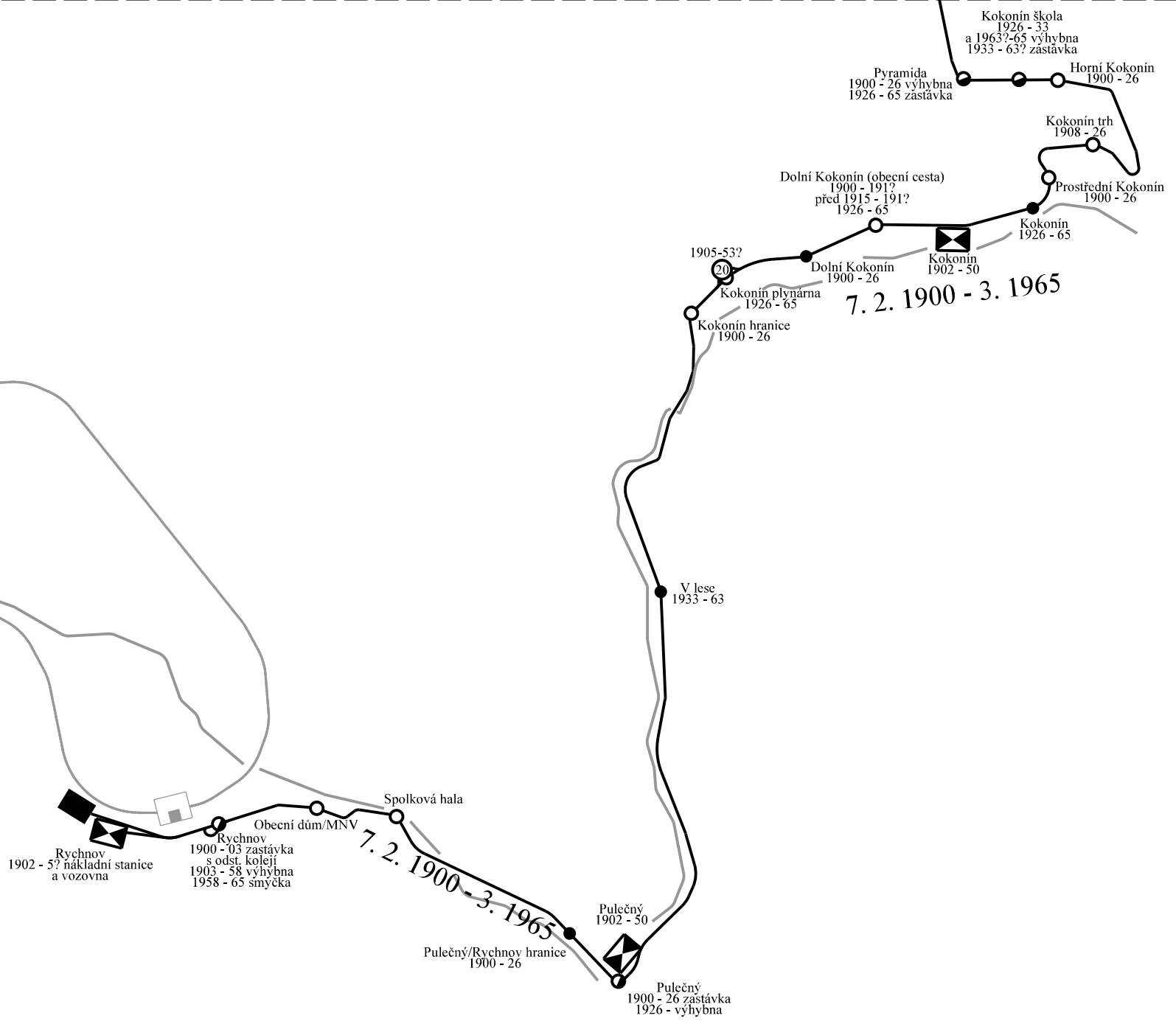
1902 - 5?

Nákladní třída  
1900 -

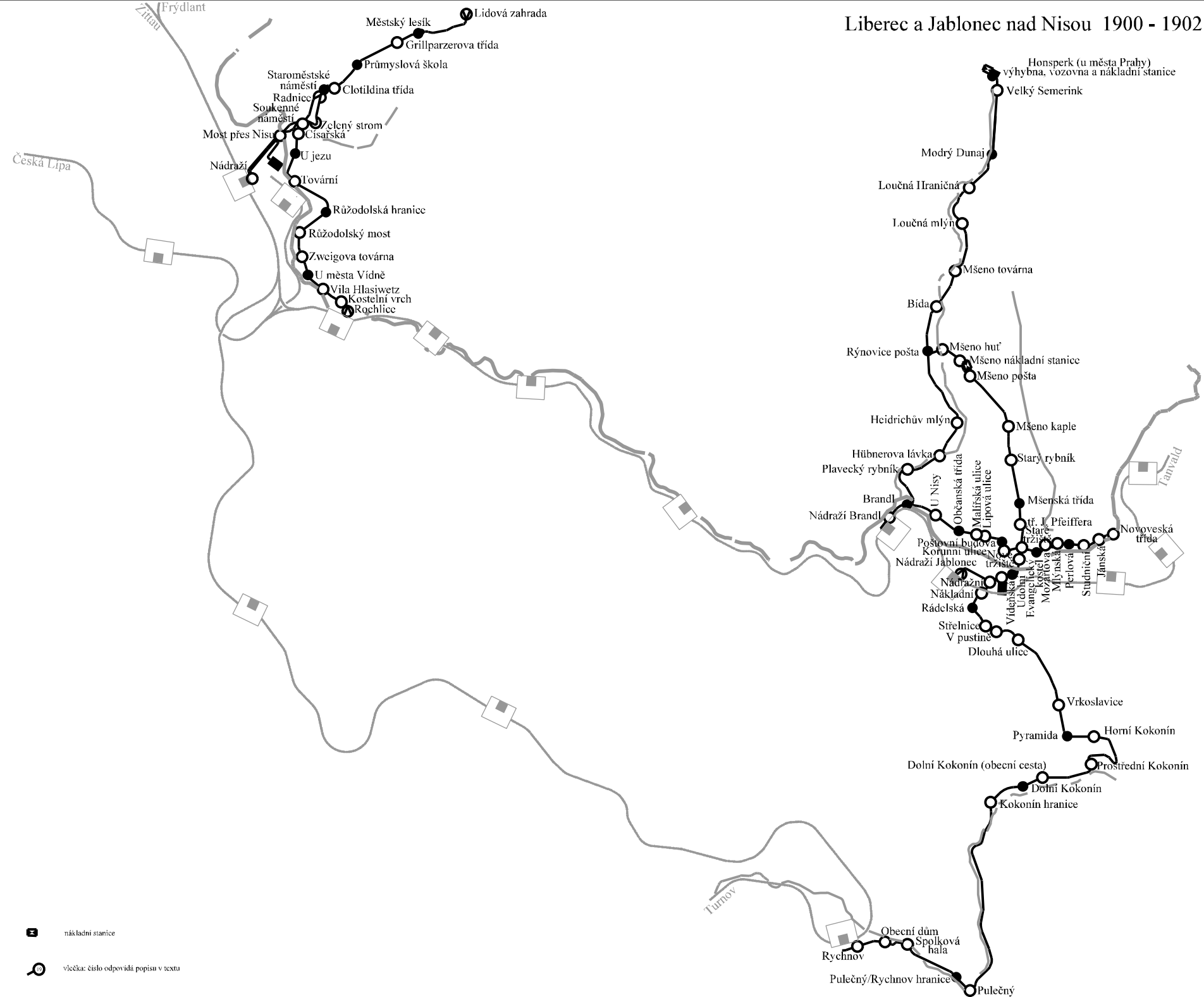
# Jablonec - centrum

Kokonín, Rychnov u Jablonce n. N.

Turnov

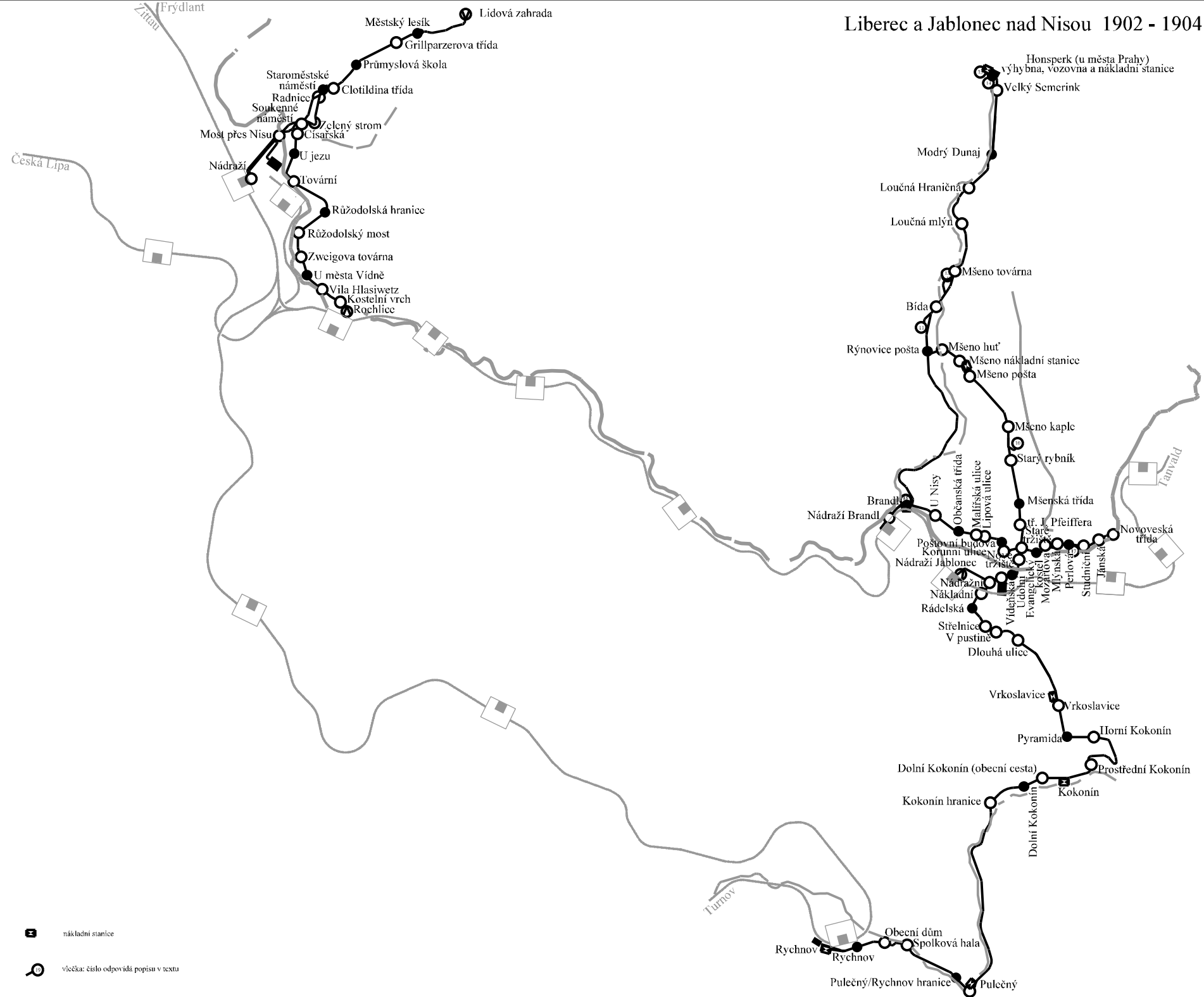


# Liberec a Jablonec nad Nisou 1900 - 1902



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvětvení
- 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

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

Velký Semčrínk

Modrý Dunaj  
Loučná Hranická  
Loučná mlýn

Mšeno továrna  
Bída  
Rýnovice pošta  
Mšeno huť  
Mšeno nákladní stanice  
Mšeno pošta

Mšeno kaple  
Starý rybník  
Mšenská třída  
Nádraží Brandl  
U Nisy  
Občanská třída  
Malířská ulice  
Lipová ulice  
tr. J. Pfeiffera  
Stará tržnice  
Novoveská třída  
Nádraží Jablonec  
Nákladní  
Rádelská  
Vrchoslavice  
Vrchoslavice  
Pyramida  
Horní Kokonín  
Dolní Kokonín (obecní cesta)  
Prostřední Kokonín  
Kokonín hranice  
Dolní Kokonín  
Kokonín

Rychnov  
Obecní dům  
Spolková hala  
Pulečň/Rychnov hranice  
Pulečň

Česká Lipa

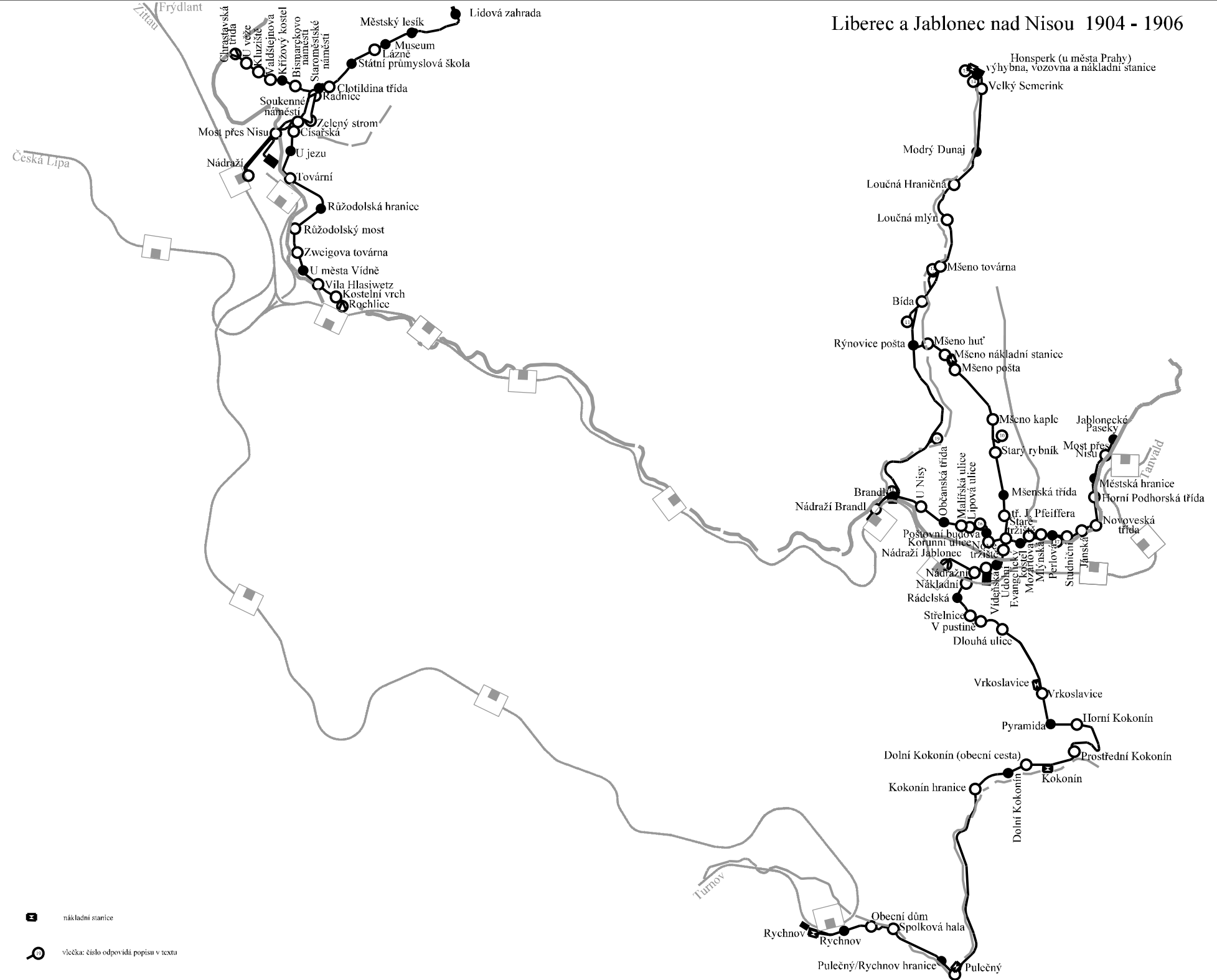
Frydlant

Městský lesík  
Grillparzerova třída  
Průmyslová škola  
Clotildina třída  
Staroměstské náměstí  
Radnice  
Soukenné náměstí  
Mošt přes Nisu  
Cisarfská  
U jezů  
Továrni  
Růžodolská hranice  
Růžodolský most  
Zweigova továrna  
U města Vidně  
Vila Hlasiwetz  
Kostelní vrch  
Rochlice

Turnov

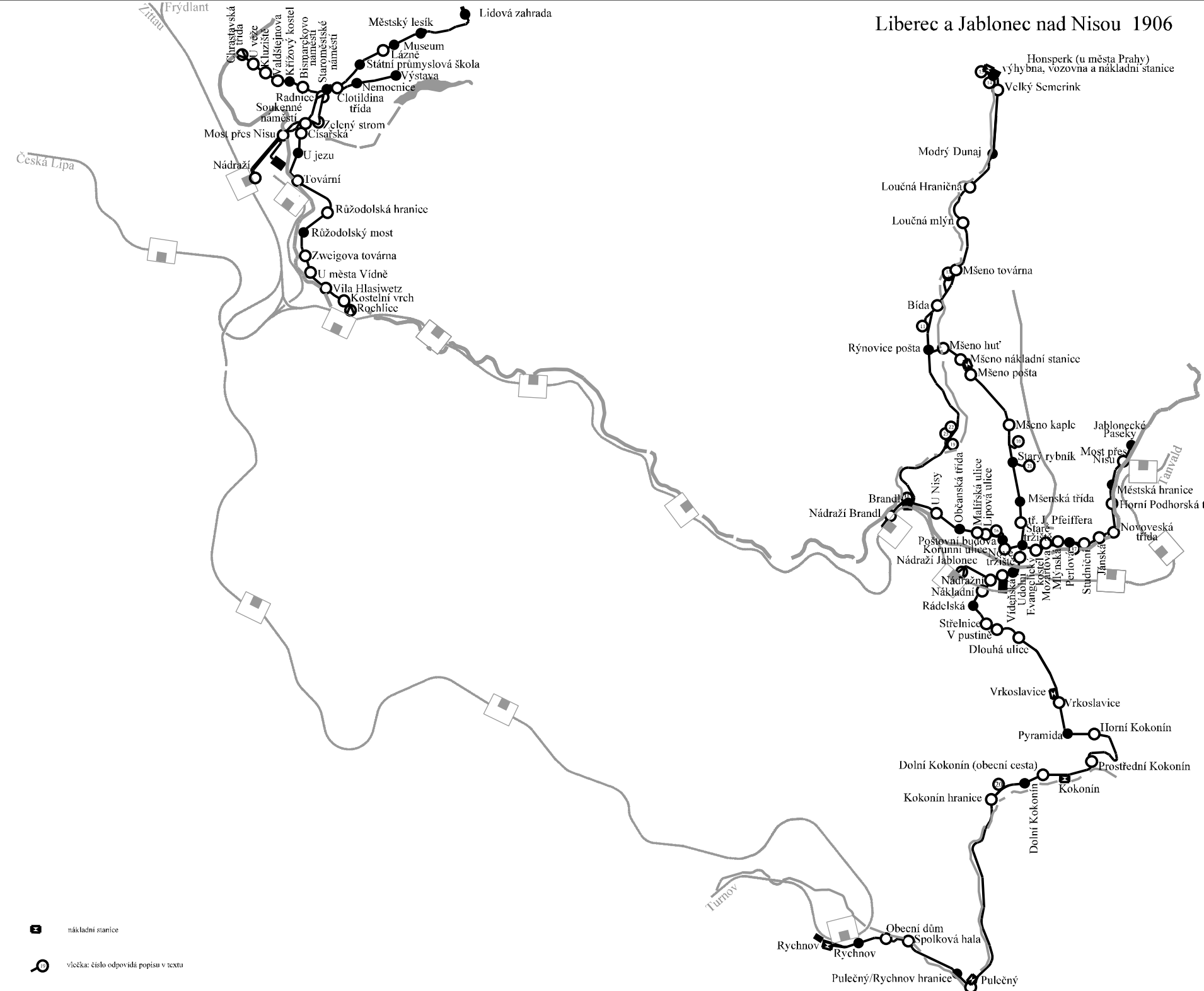
Janvald

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1904 - 1906



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

# 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

Občanská třída

Malířská ulice

Lipová ulice

tr. J. Pfeiffera

Stará třída

Novoveská třída

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

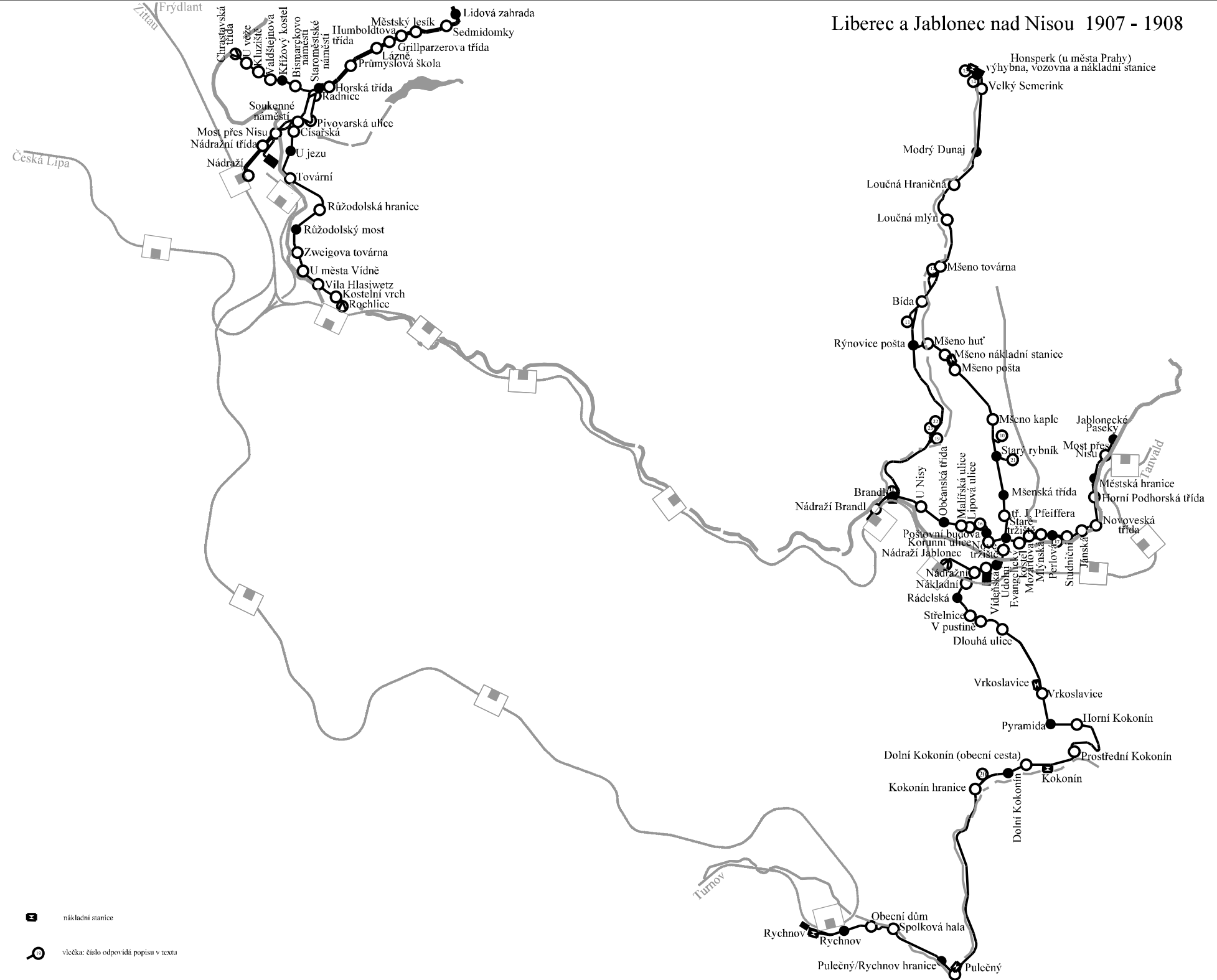
tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

tr. J. K. K.

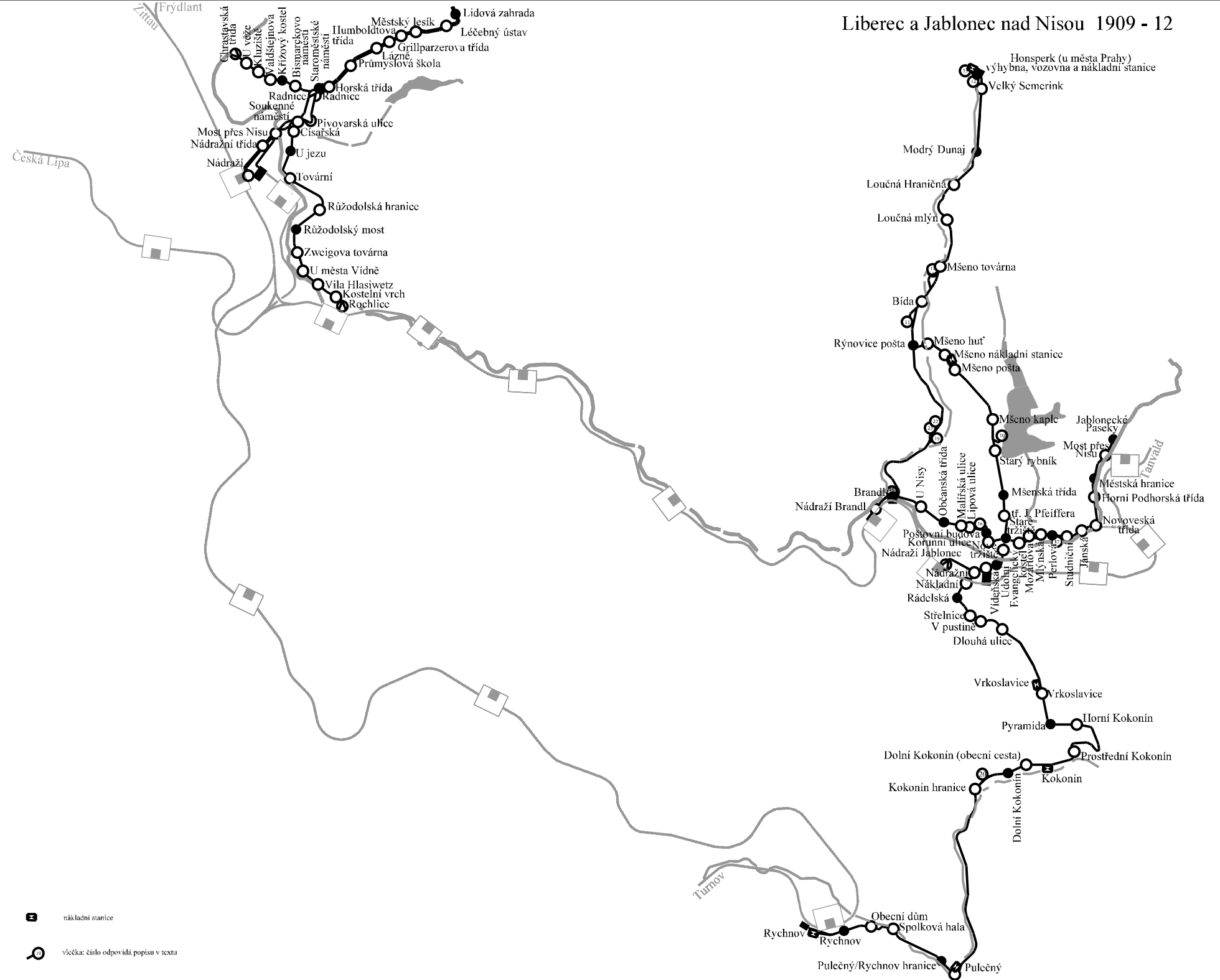
tr. J. K. K.

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1907 - 1908



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

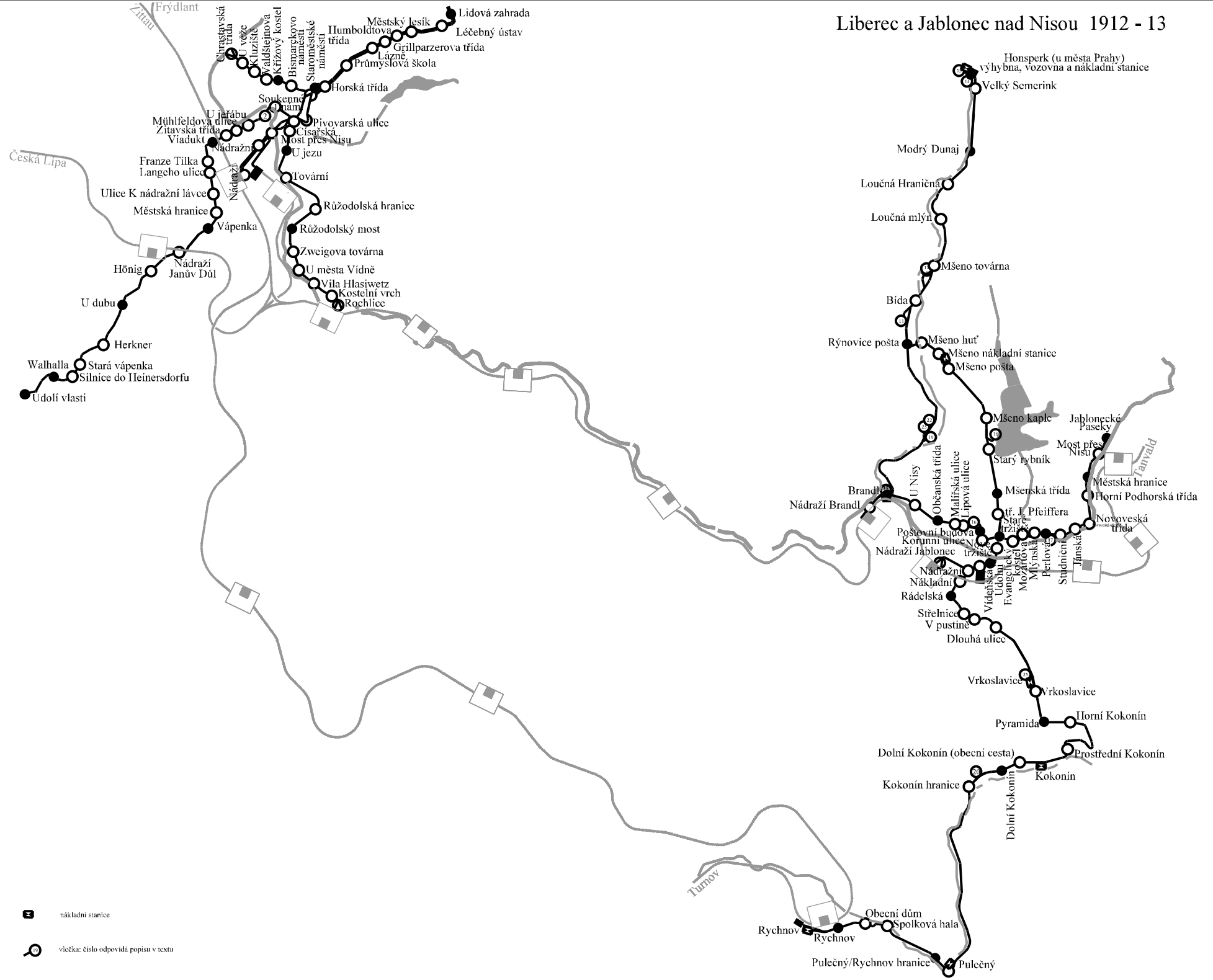
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1909 - 12





# Liberec a Jablonec nad Nisou 1912 - 13

- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



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

Modrý Dunaj  
Loučná Hraničná  
Loučná mlýn

Mšeno továrna  
Bída  
Rýnovice pošta  
Mšeno huť  
Mšeno nákladní stanice  
Mšeno pošta

Mšeno kaple  
Jablonecké Paseky  
Most přes Nisu  
Městská hranice  
Horní Podhorská třída  
Novoveská třída  
Janská  
Střelnice  
V pustině  
Dlouhá ulice  
Vrkoslavice  
Pyramida  
Horní Kokonín  
Dolní Kokonín (obecní cesta)  
Prostřední Kokonín  
Kokonín hranice  
Kokonín  
Dolní Kokonín

Rychnov  
Obecní dům  
Spolková hala  
Pulečň/Rychnov hranice  
Pulečň

Česká Lipa  
Ulice K nádražní lávce  
Městská hranice  
Vápenka  
Hönig  
Nádraží Janův Důl  
U dubu  
Herkner  
Walhalla  
Stará vápenka  
Silnice do Heinersdorfu  
U dolí vlasti

Liberec  
Lidová zahrada  
Léčebný ústav  
Grillparzerova třída  
Lázně  
Průmyslová škola  
Horská třída  
Humboldtova třída  
Městský lesík  
Městská třída  
U veže  
Kluzište  
Waldstejnova  
Křížový kostel  
Bismarckovo náměstí  
Staroměstské náměstí  
Soukenná třída  
U jeřábu  
Mühlfeldova ulice  
Zitavská třída  
Viaduktu  
Nádraží  
Franze Tilka  
Langeho ulice  
Pivovarská ulice  
Cisarfská  
Most přes Nisu  
U jezu  
Tovární  
Růžodolská hranice  
Růžodolský most  
Zweigova továrna  
U města Vidně  
Vila Hlasiwetz  
Kostelní vrch  
Rochlice

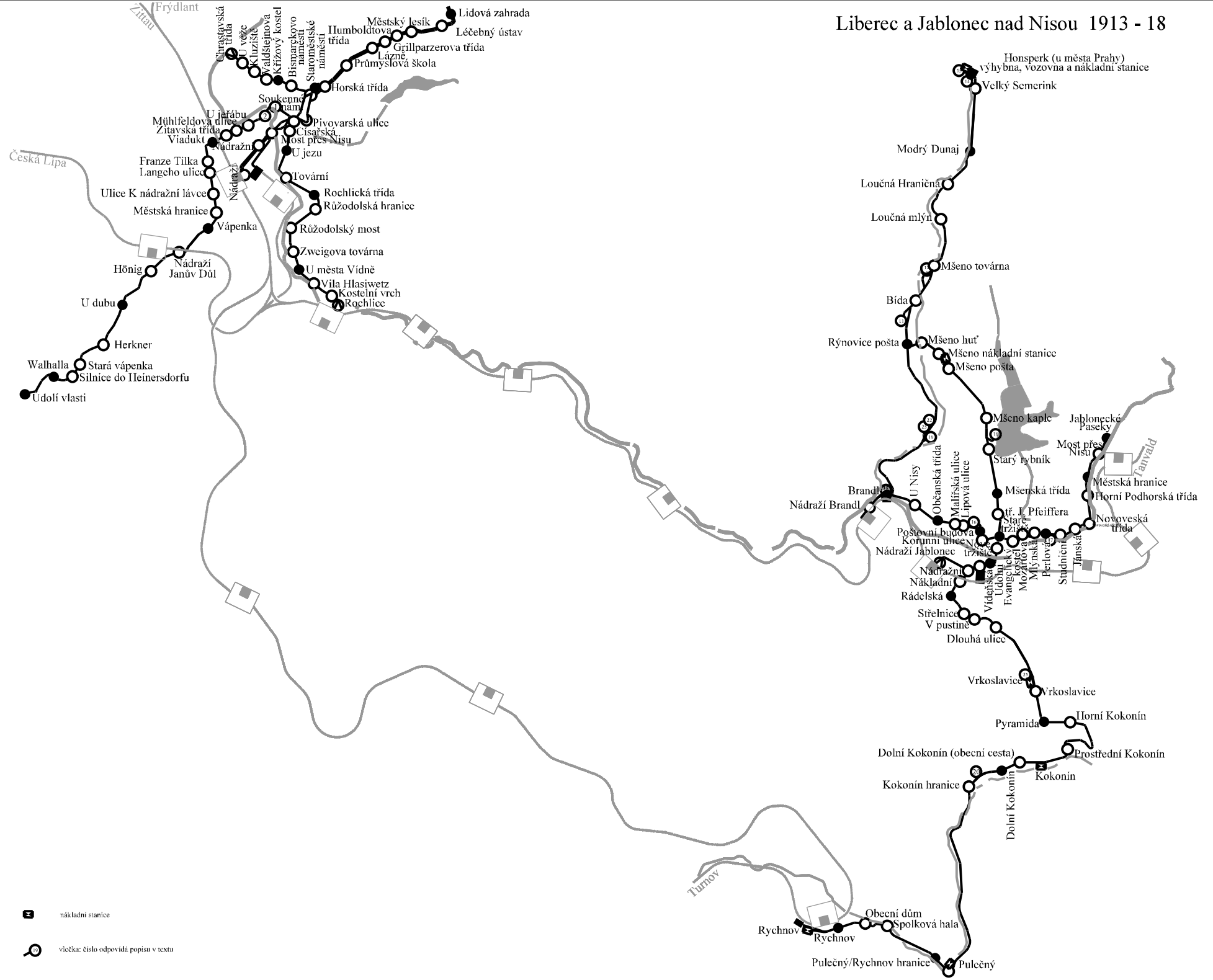
Brandl  
Nádraží Brandl  
U Nisy  
Občanská třída  
Malířská ulice  
Lipová ulice  
tr. J. Pfeiffera  
Stará třída  
Poštovní budova  
Korunní ulice  
Nádraží Jablonec  
Nákladní  
Rádelská  
Vrdešská  
Udobná  
Evanělský kostel  
Mlýnská  
Perlová  
Studniční  
Janská

🚚 nákladní stanice

🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1913 - 18

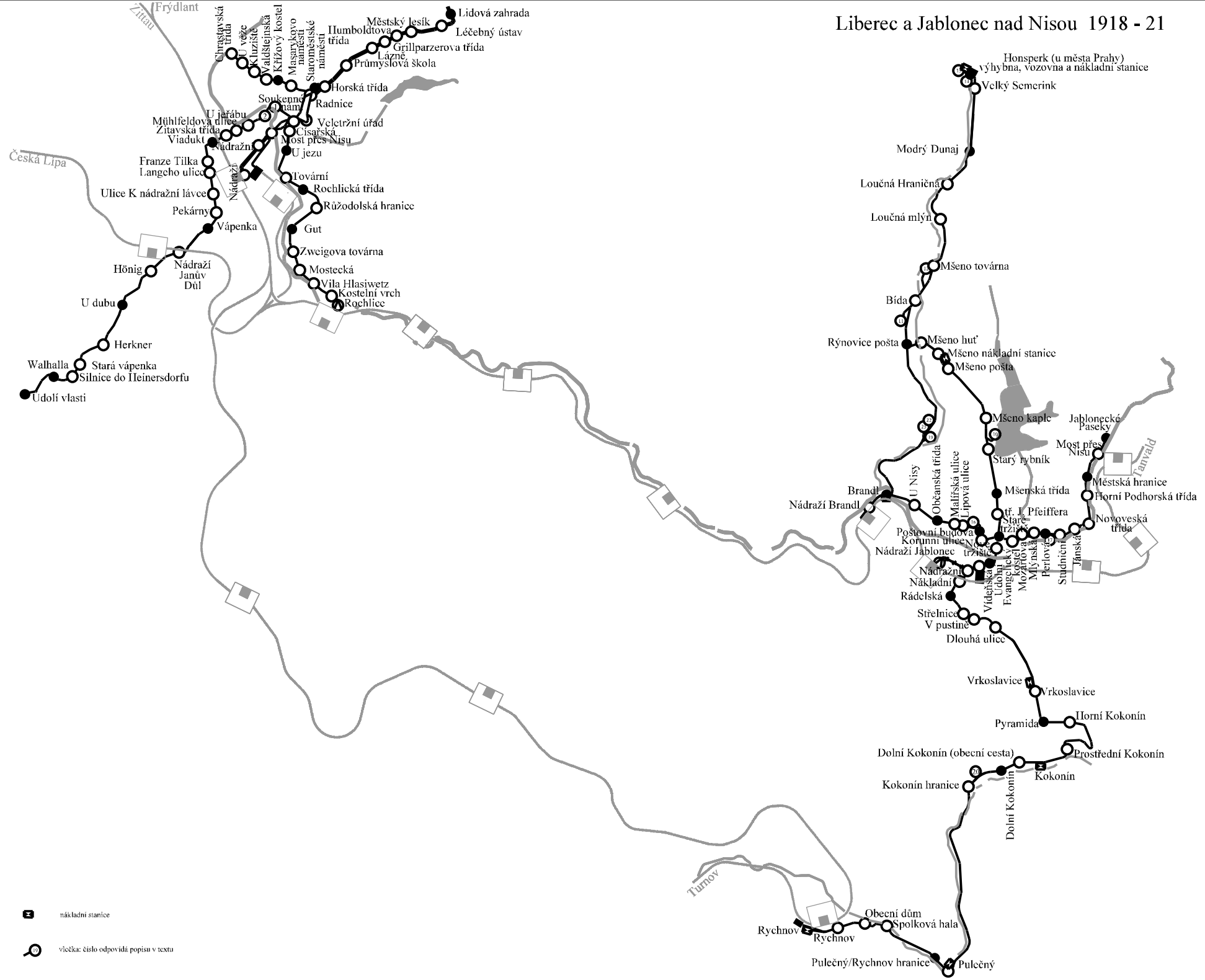
- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



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

Rychnov  
 Rychnov  
 Spolková hala  
 Pulečň/Rychnov hranice  
 Pulečň

- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti

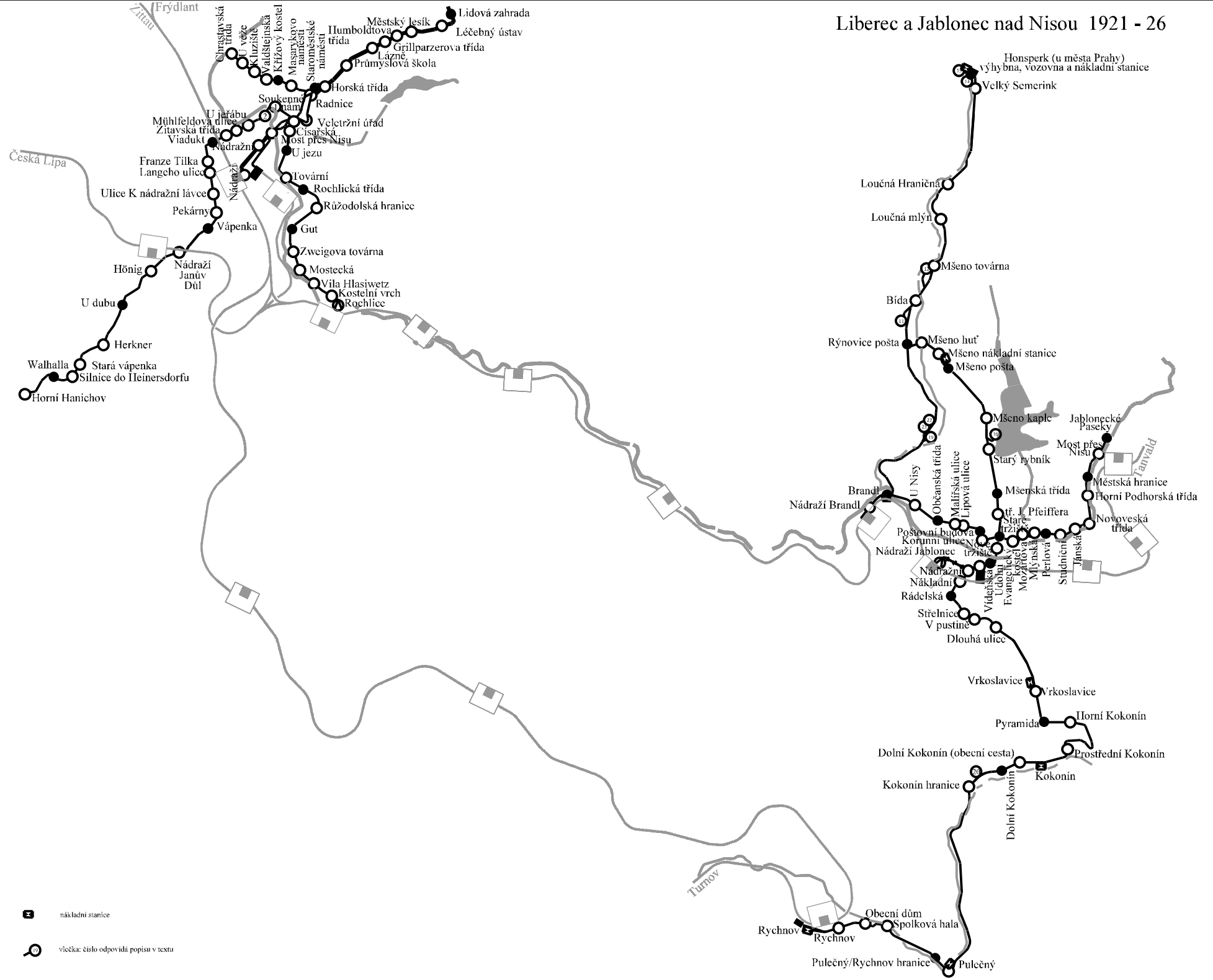


- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- vozovna
- 🚚 nákladní stanice
- 🏫 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

Pulečň/Rychnov hranice Pulčěň

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1921 - 26

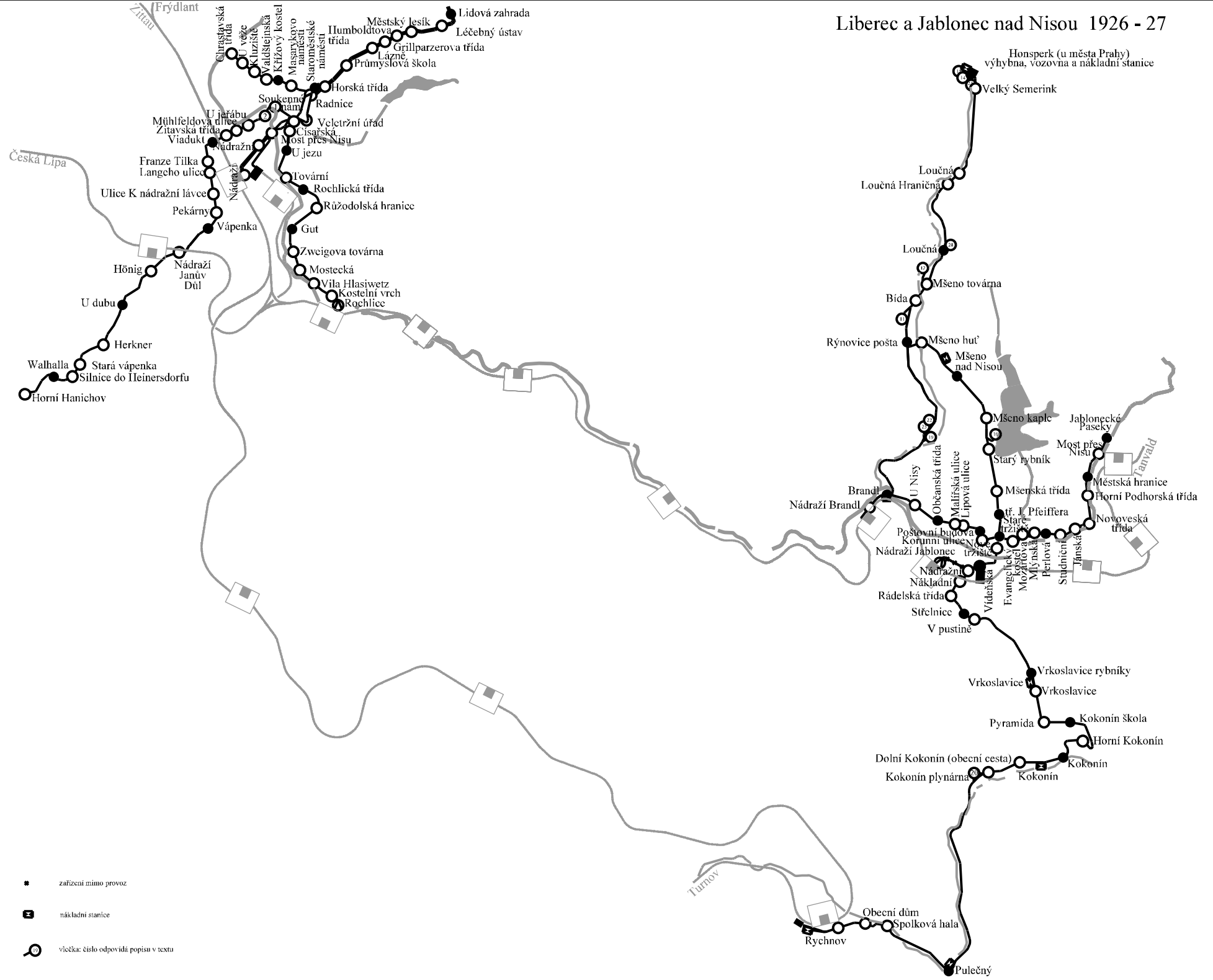
- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



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

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1926 - 27

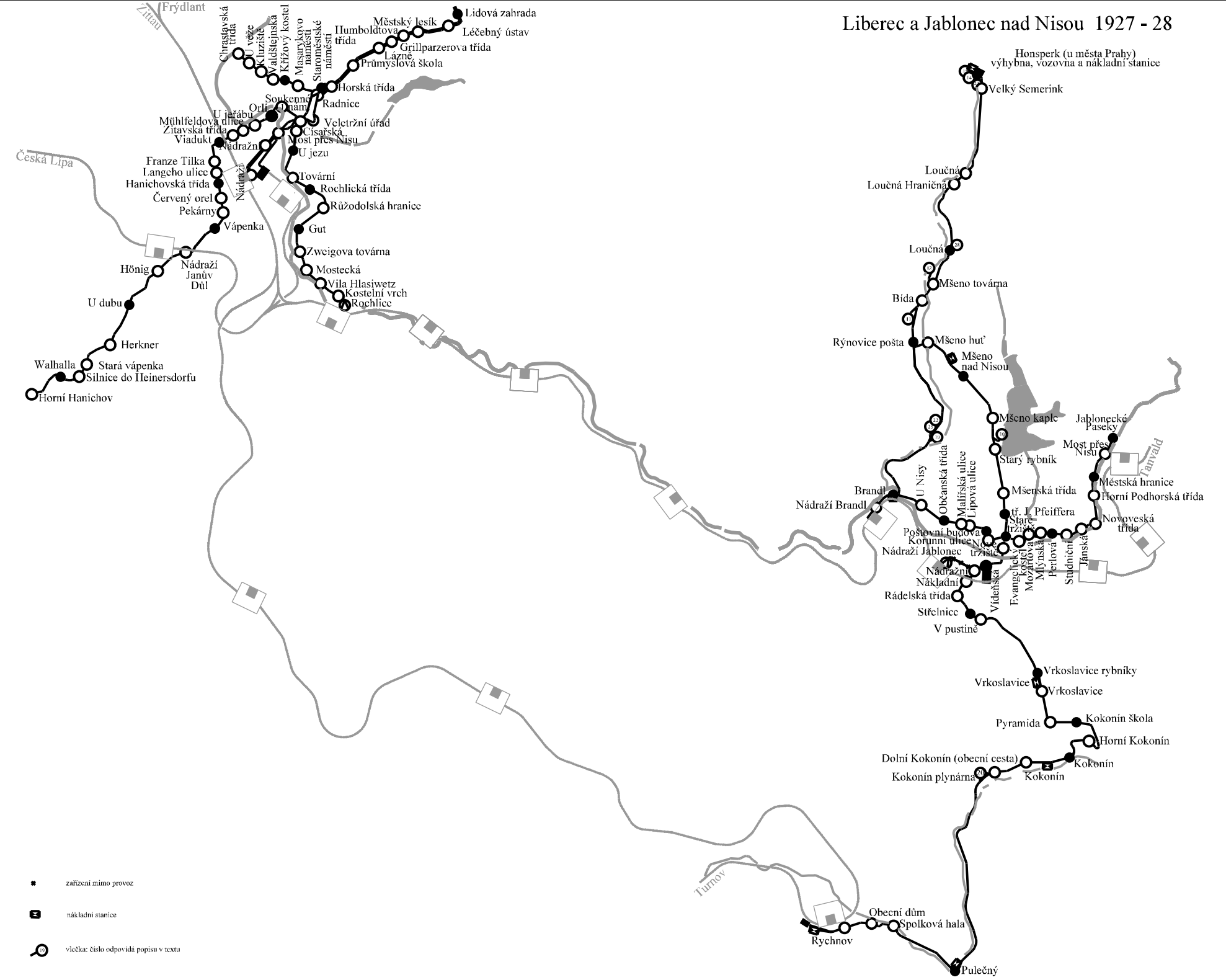
- ① Na zápraží
- ② Škola ve čtvrti



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

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1927 - 28

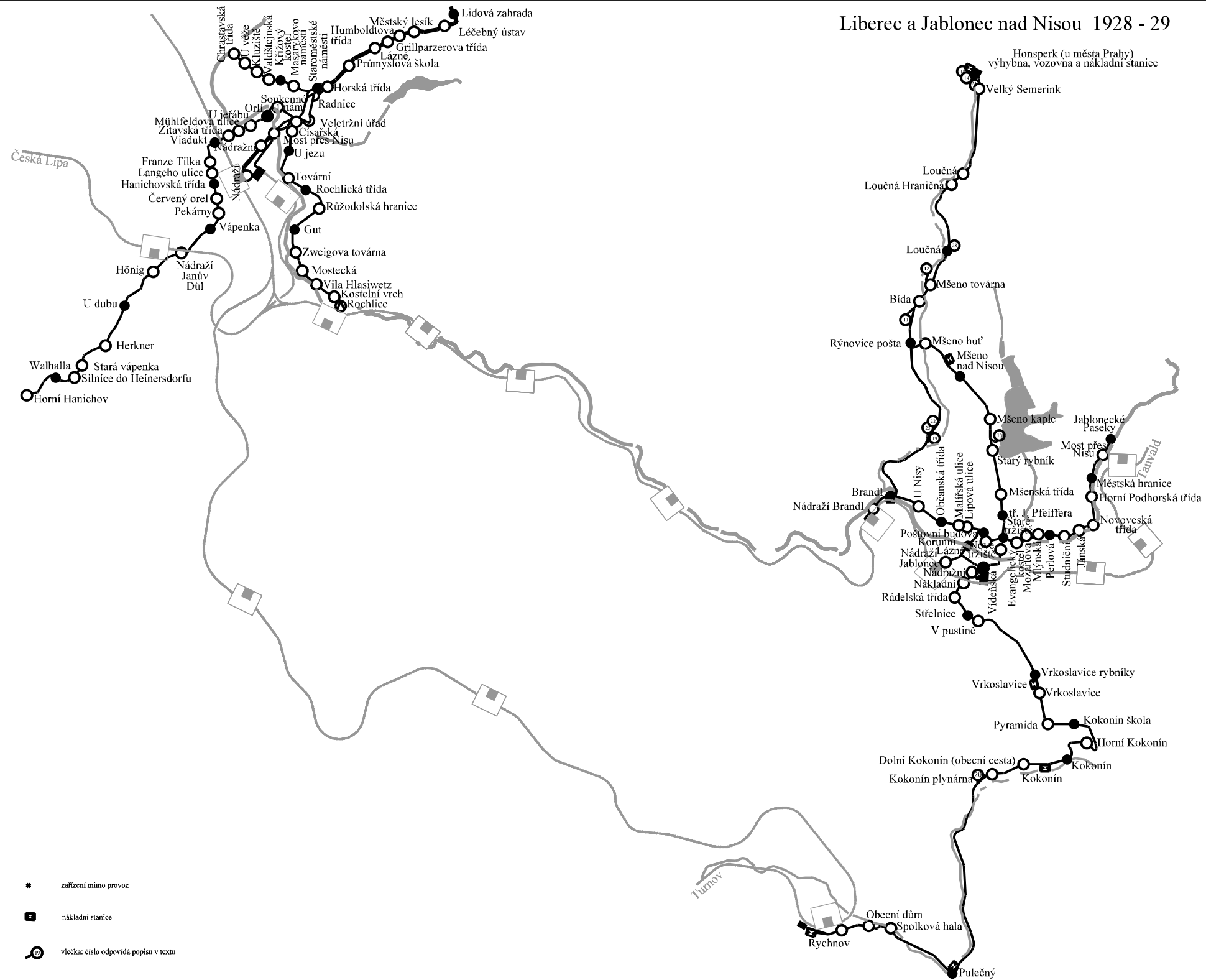
○ Na zápraží



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

Ⓢ Na zápraží

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1928 - 29



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

Velký Semerink

Loučná

Loučná Hraničná

Loučná

Bída

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Most přes Nisu

Městská hranice

Horní Podhorská třída

Brandl

Nádraží Brandl

Postovní budova

Nádraží železniční

Nádraží nákladní

Rádelská třída

Střelnice

V pustine

Vrchoslavice rybníky

Vrchoslavice

Pyramida

Kokonín škola

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

Rychnov

Obecní dům

Spolková hala

Pulečný

Česká Lípa

Franze Tilka

Langcho ulice

Hanichovská třída

Červený orel

Pekárny

Hönig

U dubu

Herkner

Walhalla

Stará vápenka

Silnice do Heinersdorfu

Horní Hanichov

U jeřábu

Mühlfeldova dílna

Zitavská třída

Viadukt

Nádraží

Nádraží Janův Důl

Vápenka

Gut

Zweigova továrna

Mostecká

Vila Hlasiwetz

Kostelní vrch

Rochlice

Tovární

Rochlická třída

Růžodolská hranice

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Nádraží

Chraslavská třída

U věže

U Kluzište

Waldštejnská

Křížový kostel

Mlýnský náhon

Staroměstské náměstí

Soukenná

Orlí náměstí

Radnice

Veltržní úřad

Cisárská

Most přes Nisu

U jezu

Horská třída

Humboldtova třída

Městský lesík

Léčebný ústav

Grillparzerova třída

Lázně

Průmyslová škola

Lidová zahrada

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

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

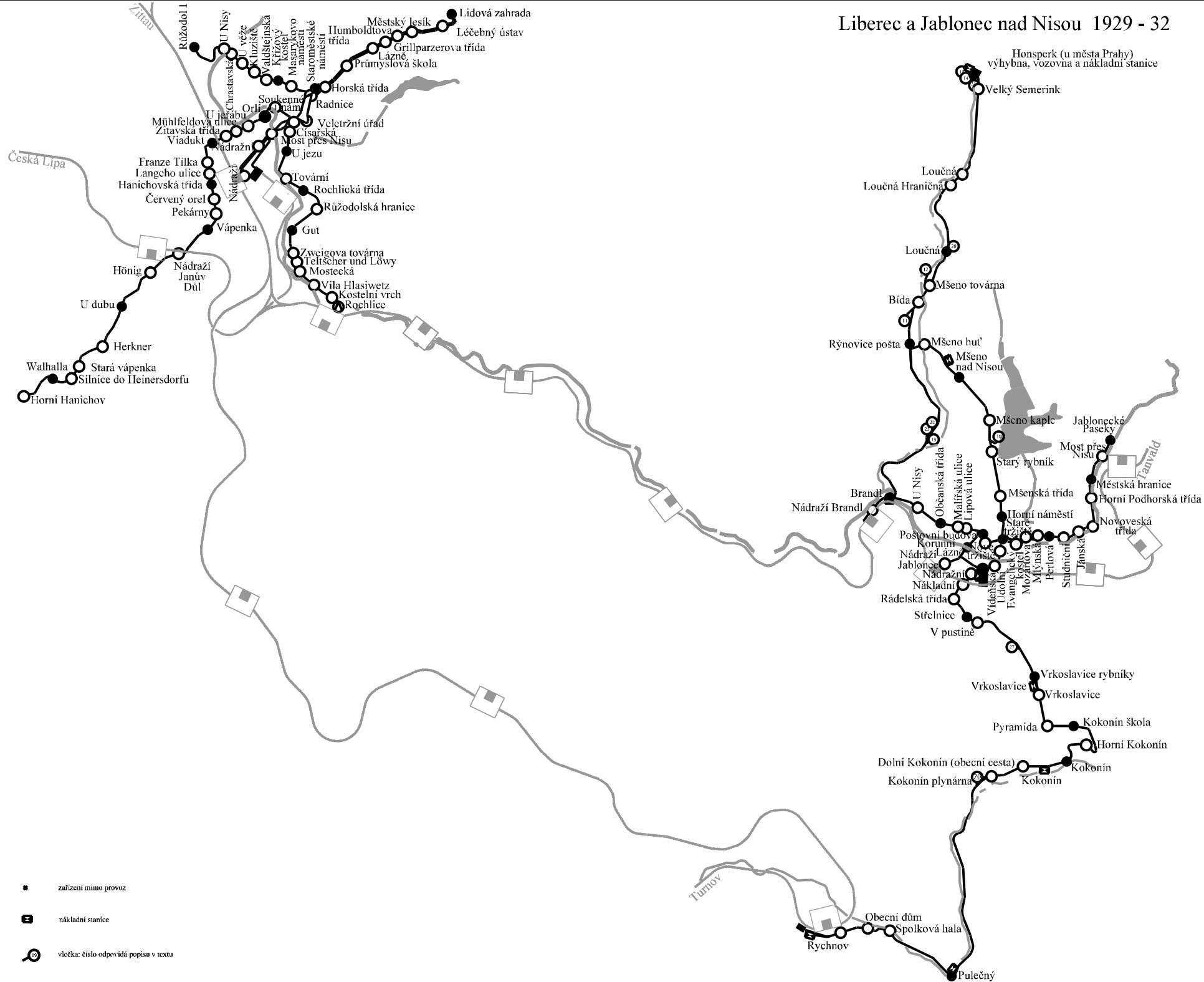
Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

Lidová zahrada

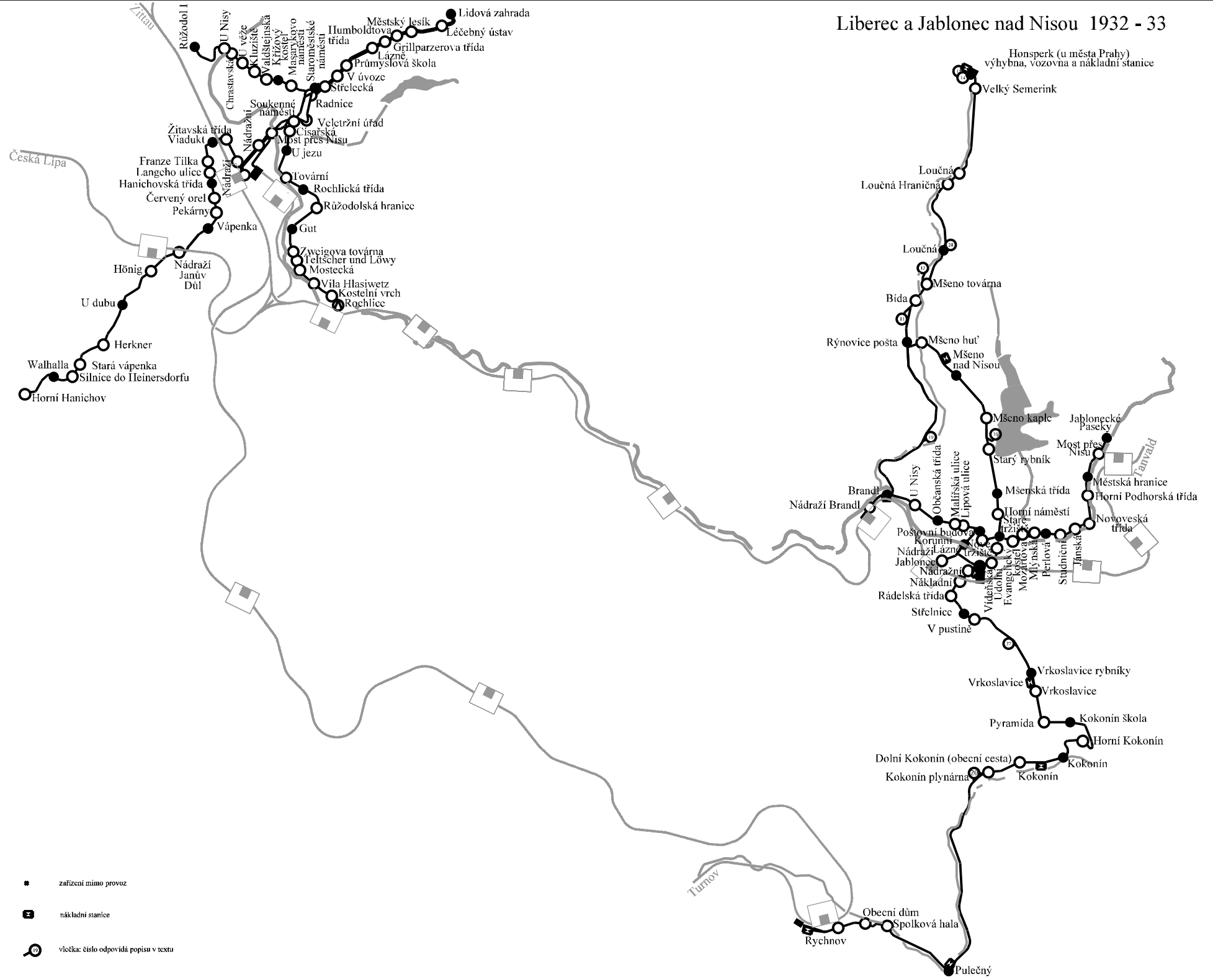
Lidová zahrada



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

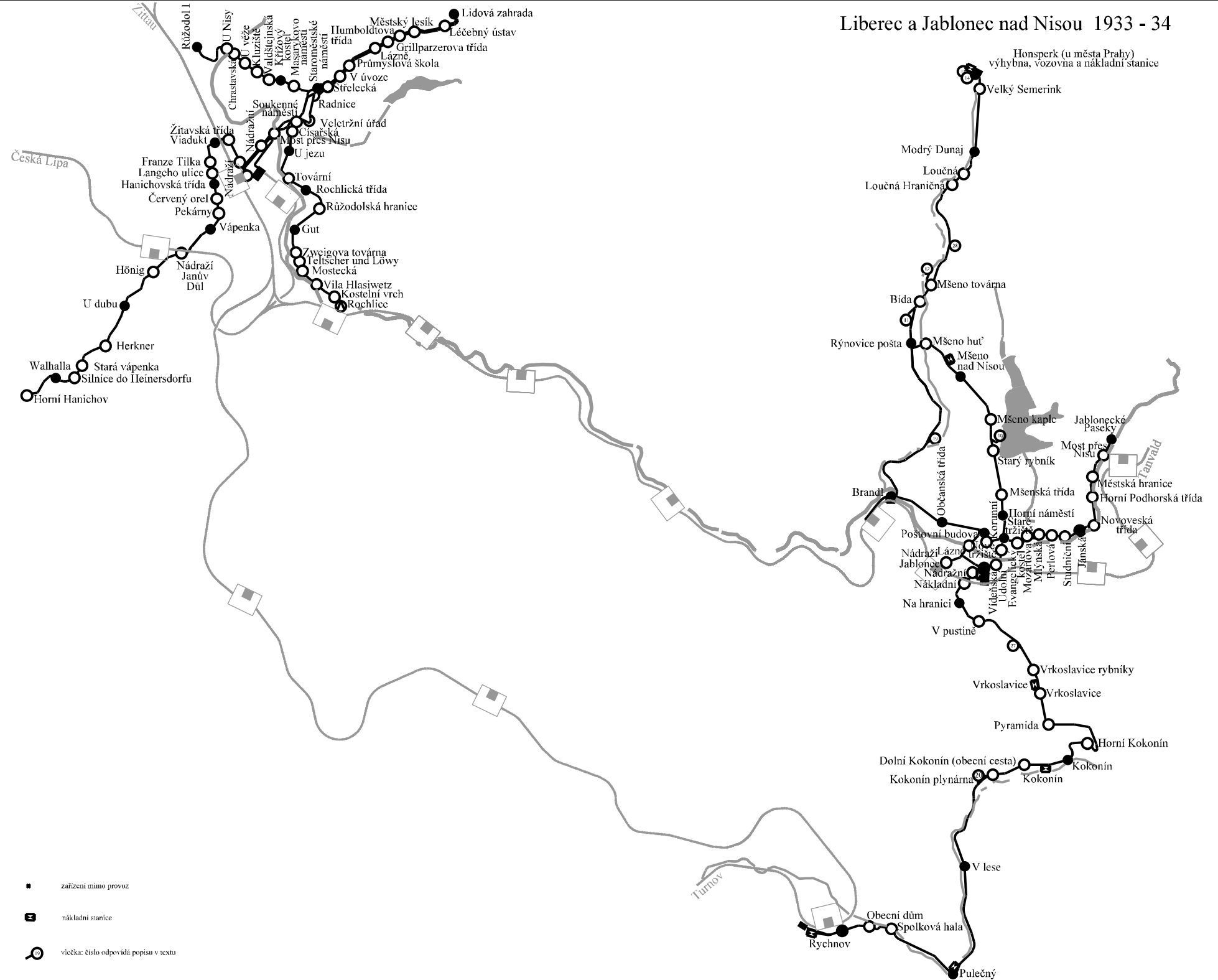


# Liberec a Jablonec nad Nisou 1932 - 33



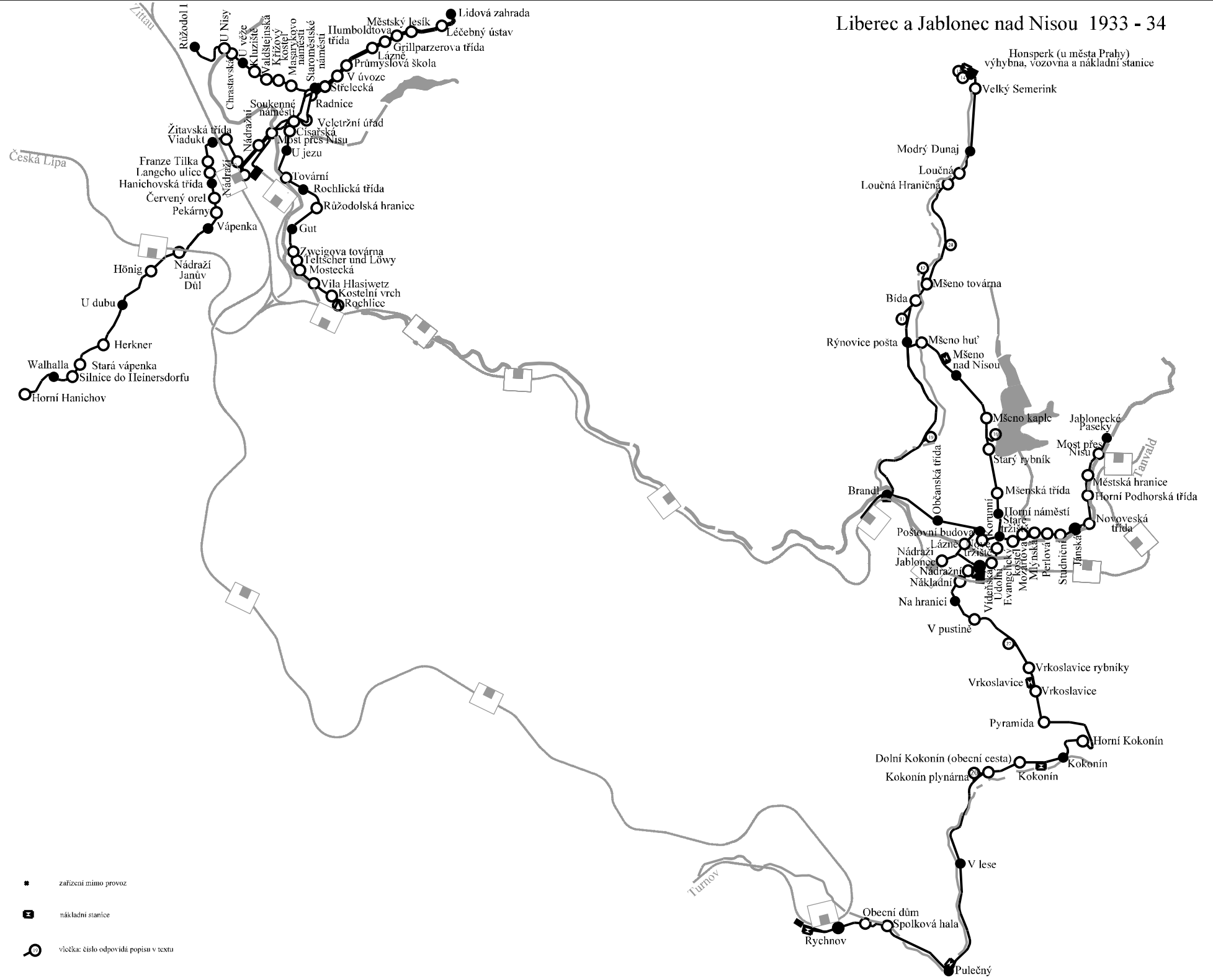
- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚉 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1933 - 34



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

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1933 - 34



- výchybna
- zastávka
- koncové rozvídání
- 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

Horní náměstí

Novoveská třída

Postovní budova

Nádraží

Nákladní

Na hranici

Vrchoslavice

Evangelická

Mlýnská

Perlová

Studenčí

Janská

V pustine

Vrchoslavice rybníky

Vrchoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

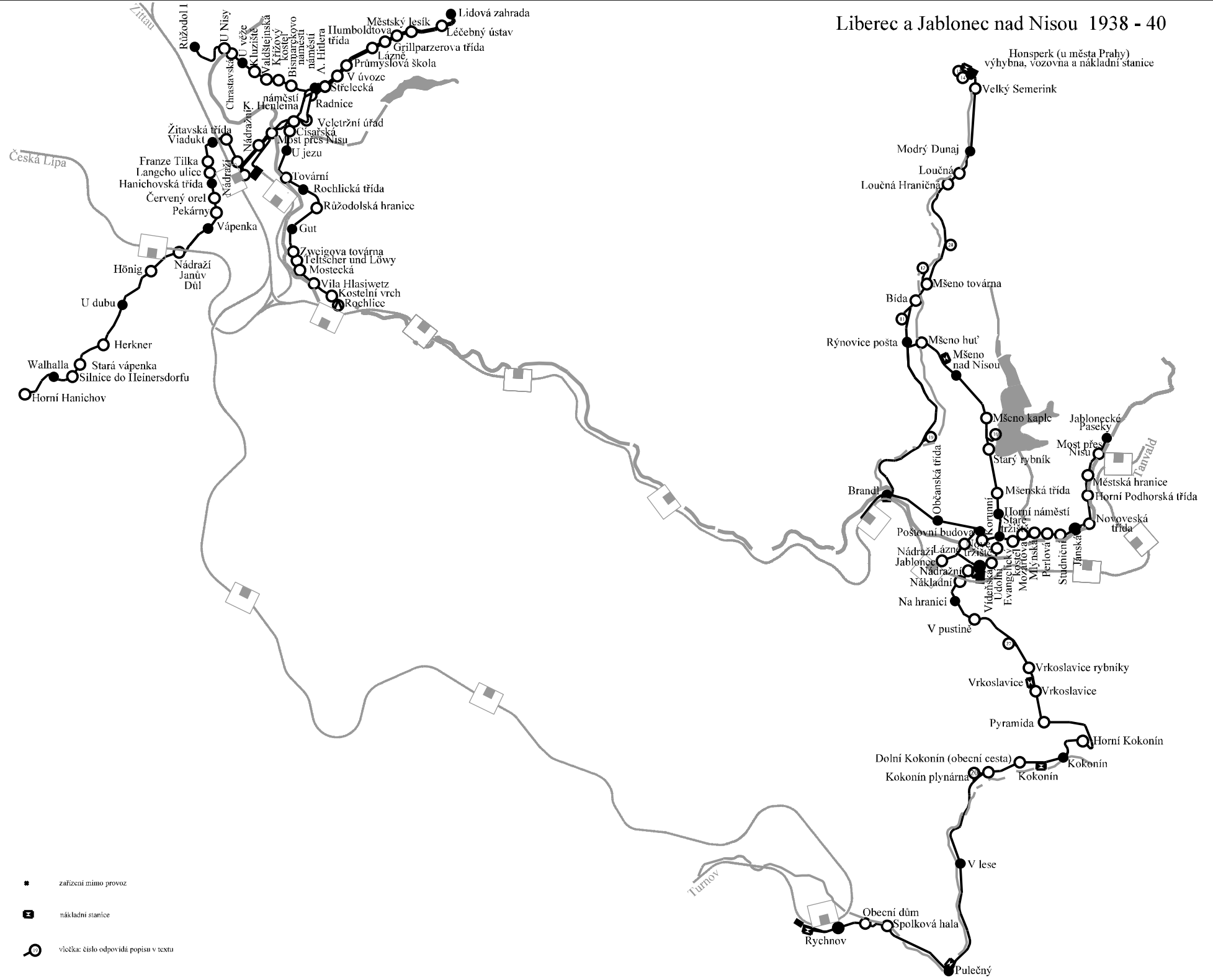
Rychnov

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

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

Velký Semerink

Modrý Dunaj

Loučná

Loučná Hraničná

Mšeno továrna

Bída

Rýnovice pošta

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Starý rybník

Občanská třída

Mšenská třída

Horní náměstí

Staré tržiště

Postovní budova

Nádraží železniční

Jablonec

Nádraží

Nákladní

Na hranici

V pustine

Vrkoslavice rybníky

Vrkoslavice

Pyramida

Horní Kokonín

Dolní Kokonín (obecní cesta)

Kokonín plynárna

Kokonín

V lese

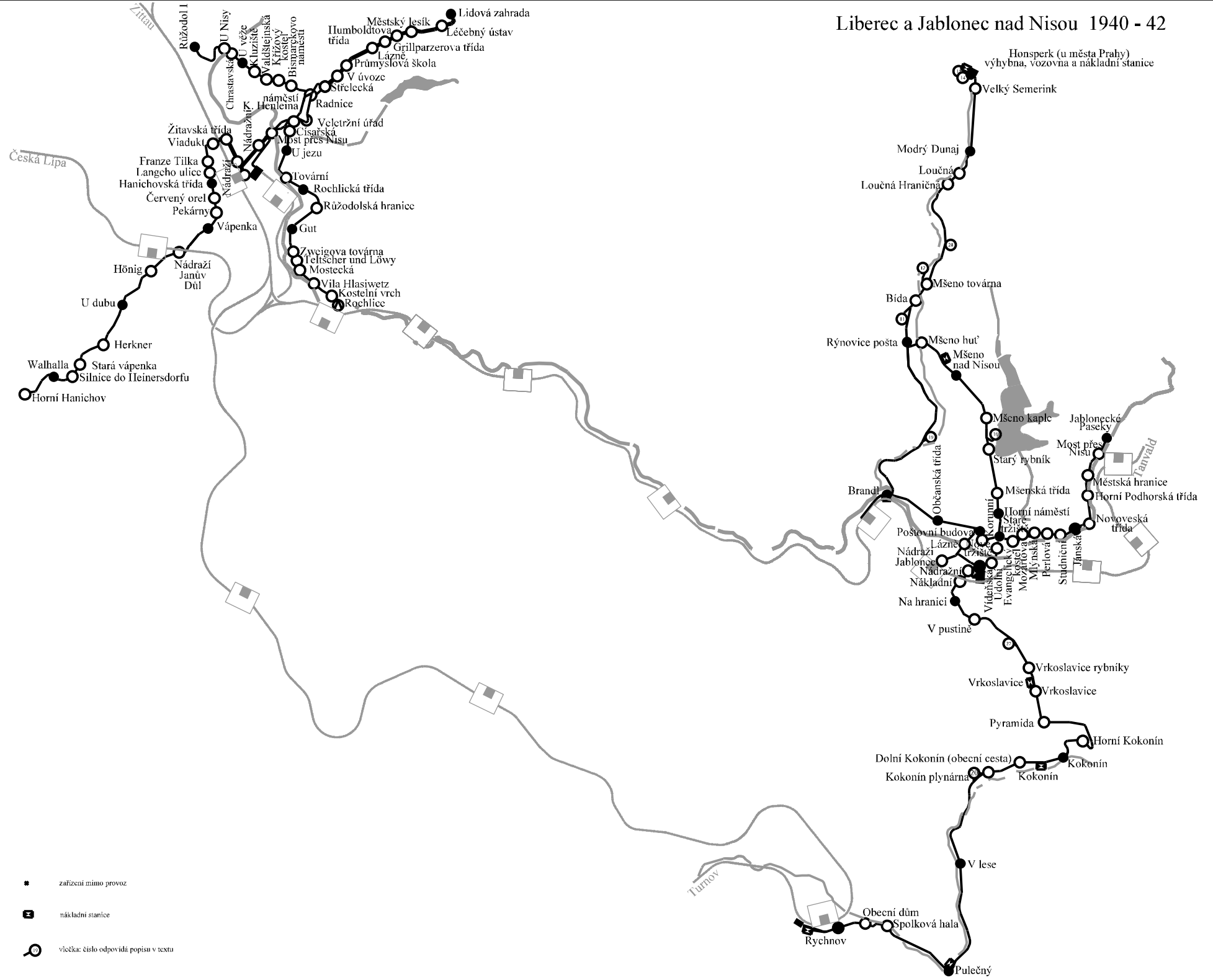
Obecní dům

Spolková hala

Rychnov

Pulečný

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1940 - 42



- výchybna
- zastávka
- konečné rozdělení
- 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

Mšeno huť

Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple

Jablonecké Paseky

Brandl

Občanská třída

Starý rybník

Městská hranice

Horní Podhorská 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

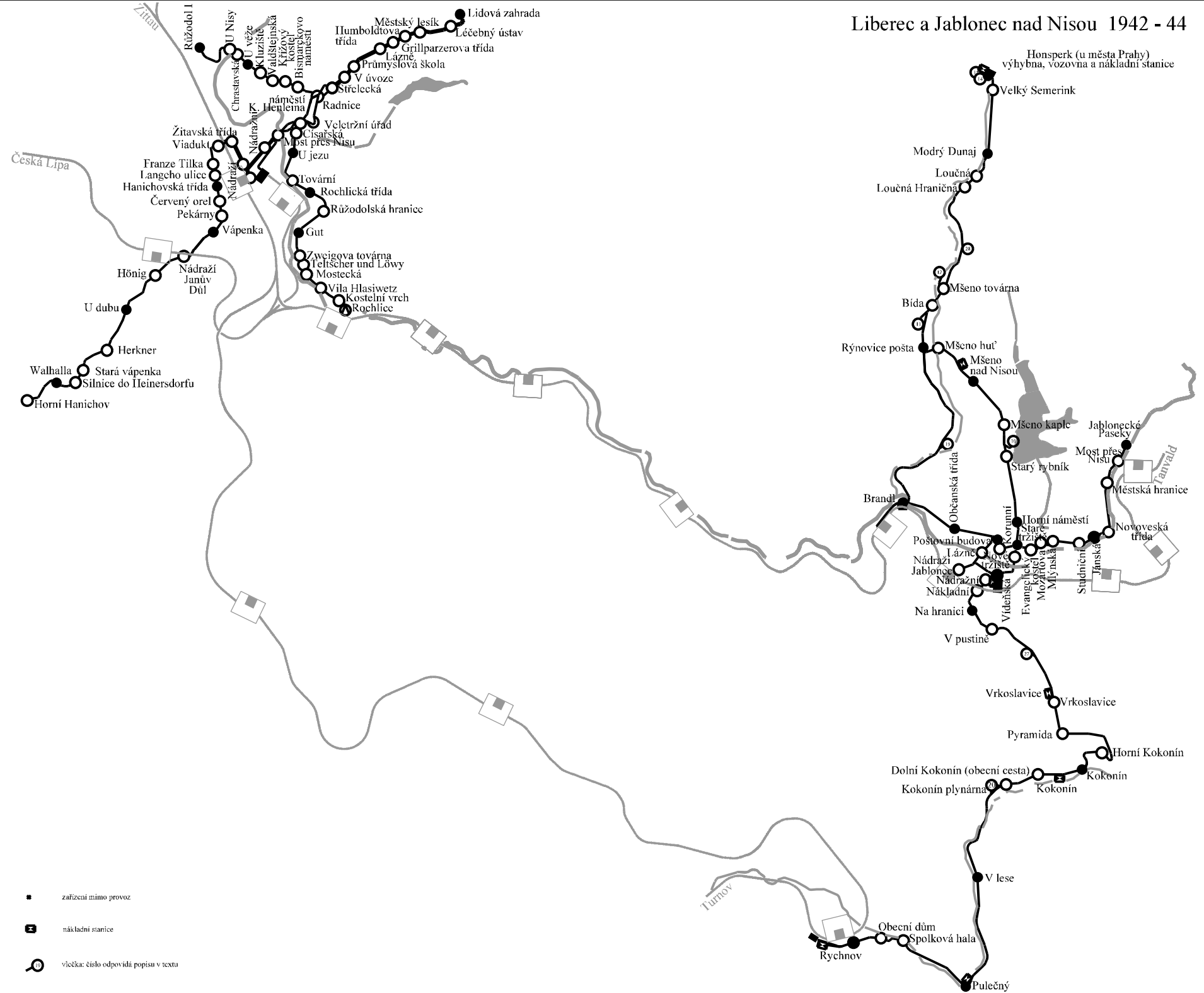
Obecní dům

Spolková hala

Rychnov

Pulečný

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1942 - 44

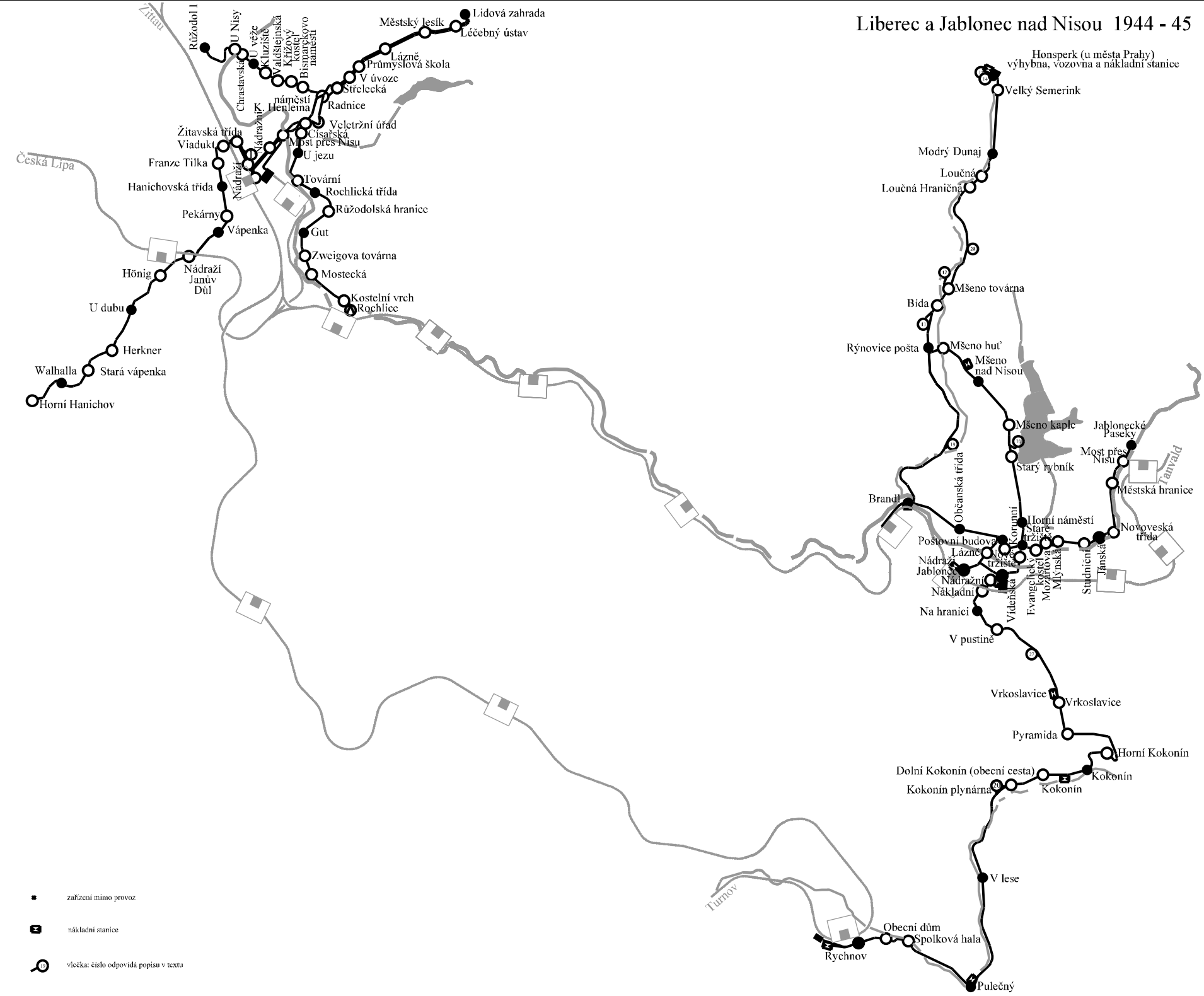


- výhybna
- zastávka
- koncové rozvětvení
- vozovna
- \* zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 🕒 vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

# 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

Velký Semerink  
Modrý Dunaj  
Loučná  
Loučná Hradičná

Mšeno továrna  
Bída  
Rýnovice pošta  
Mšeno huť  
Mšeno nad Nisou

Mšeno kaple  
Jablonecké Paseky  
Most přes Nisu  
Starý rybník

Brandl  
Občanská třída  
Horní náměstí  
Staré tržiště  
Koruní

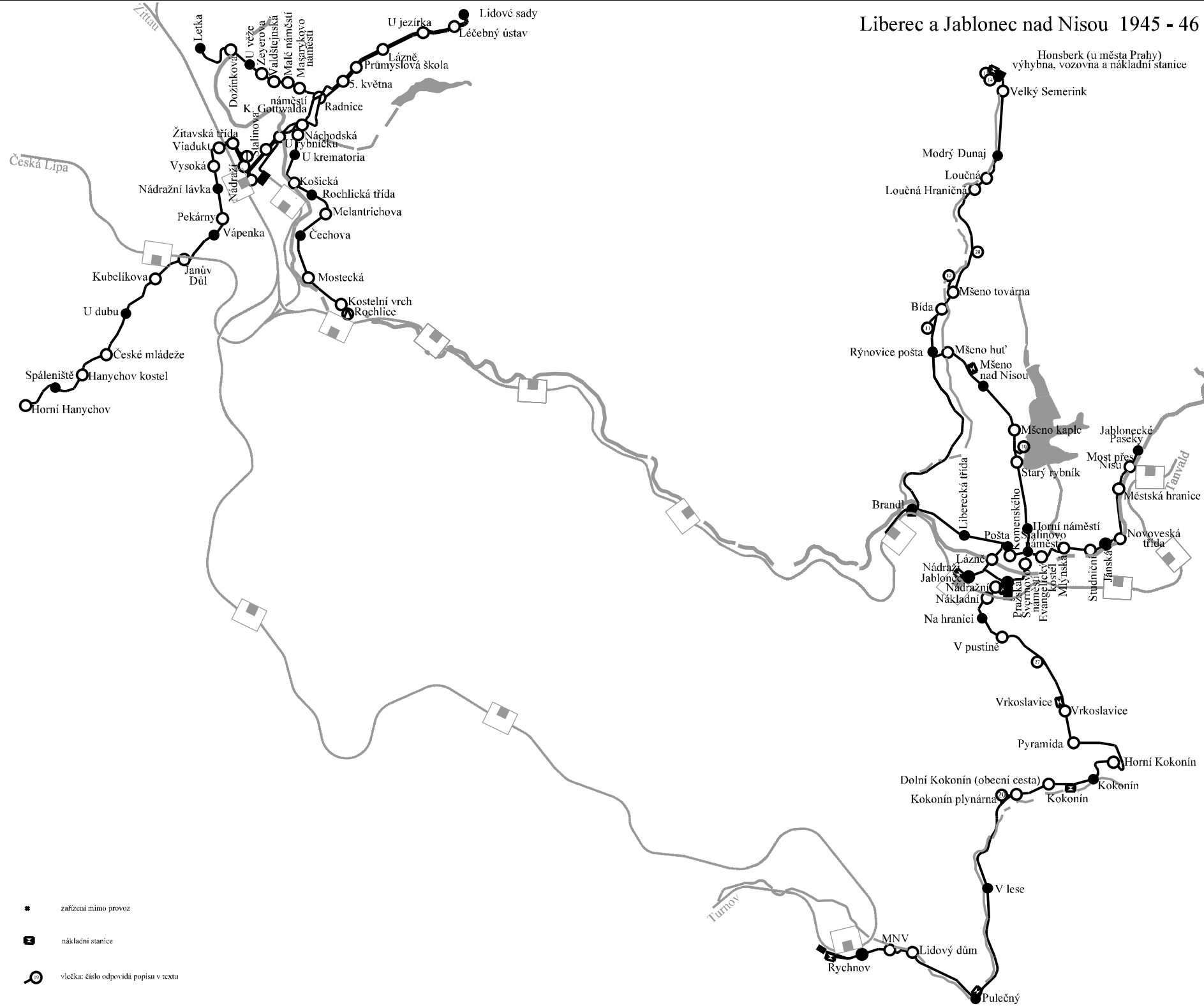
Postovní budova  
Lázně  
Nádraží Jablonec  
Nádraží  
Nákladní  
Na hranici  
Vřídelská  
Evangelický kostel  
Mlýnská  
Mlýnská  
Studniční  
Janská

V pustine  
Vrkoslavice  
Vrkoslavice

Pyramida  
Horní Kokonín  
Dolní Kokonín (obecní cesta)  
Kokonín plynárna  
Kokonín

V lese  
Rychnov  
Obecní dům  
Spolková hala

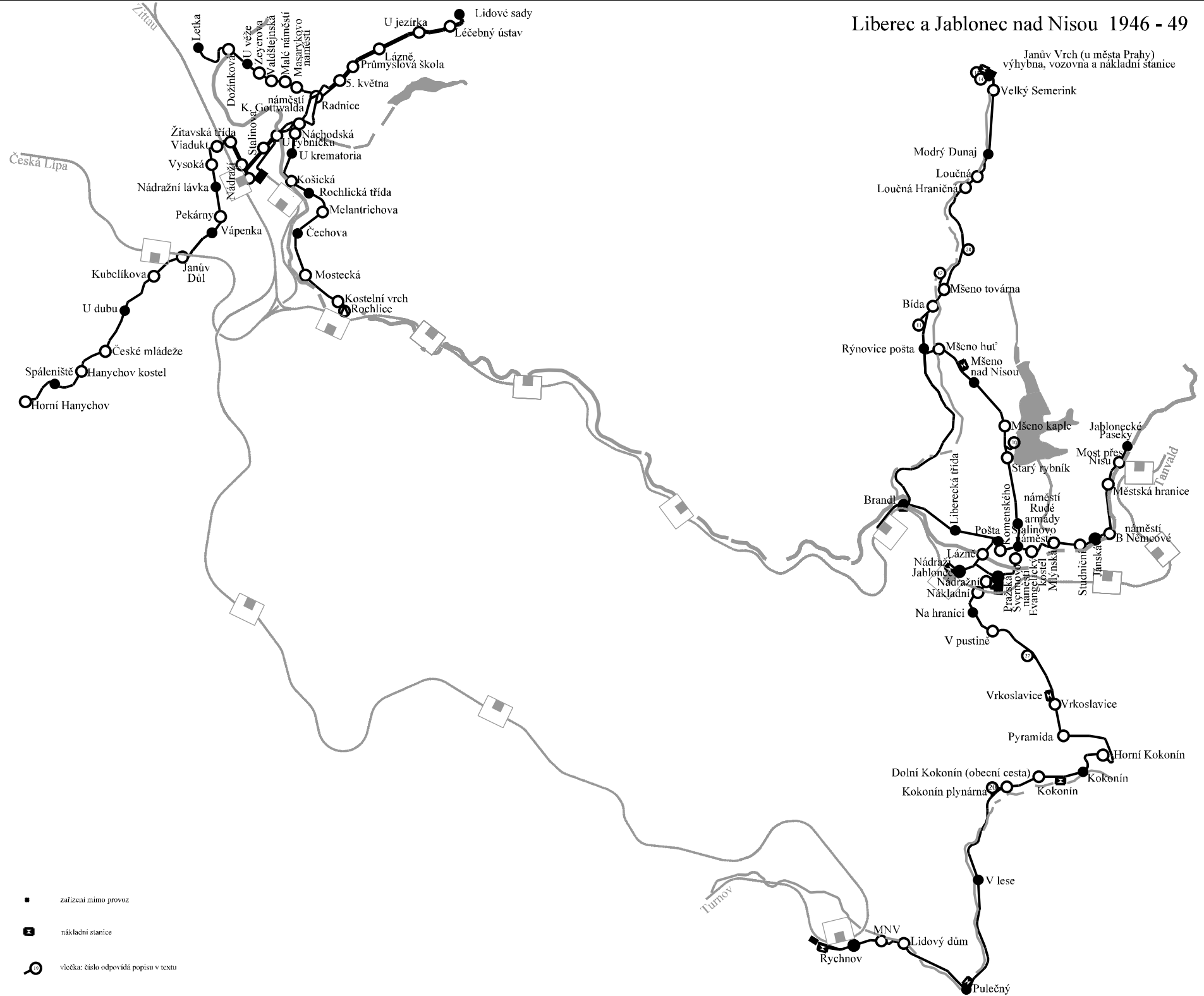
Pulečný



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



# Liberec a Jablonec nad Nisou 1946 - 49



- výhybna
- zastávka
- koncové rozvídlení
- 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

Lázně  
Nádraží Jablonec  
Nákladní

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

Nádraží

Slalimova

Dožínkova

U věže

Zeyerova

Waldštejnská

Malé náměstí

Masarykovo náměstí

náměstí K. Gottwalda

Radnice

5. května

Lázně

Průmyslová škola

U jezírka

Lidové sady

Léčebný ústav

U krematoria

Náchodská

U rybníčku

Košická

Rochlická třída

Melantrichova

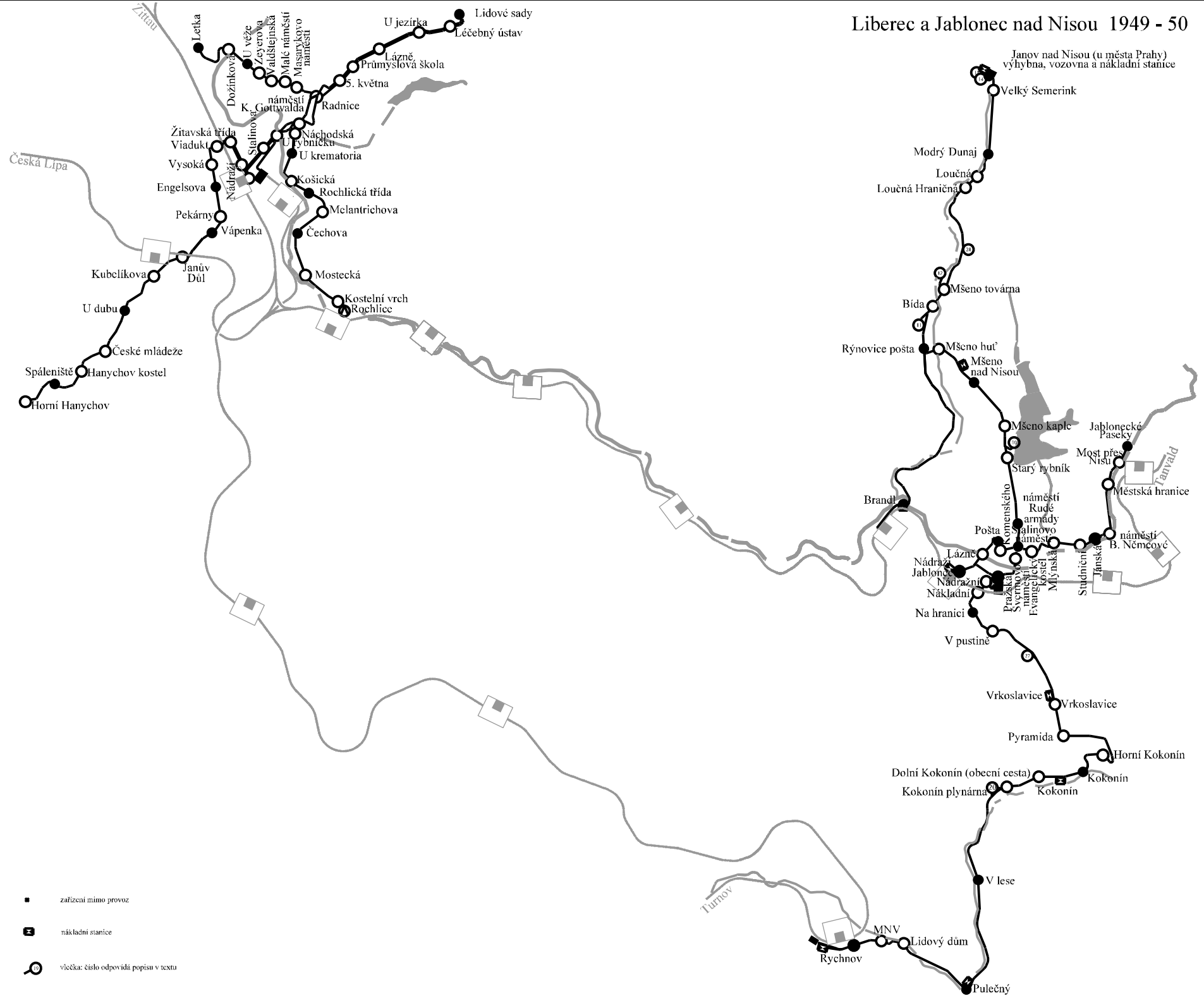
Čechova

Mostecká

Kostelní vrch

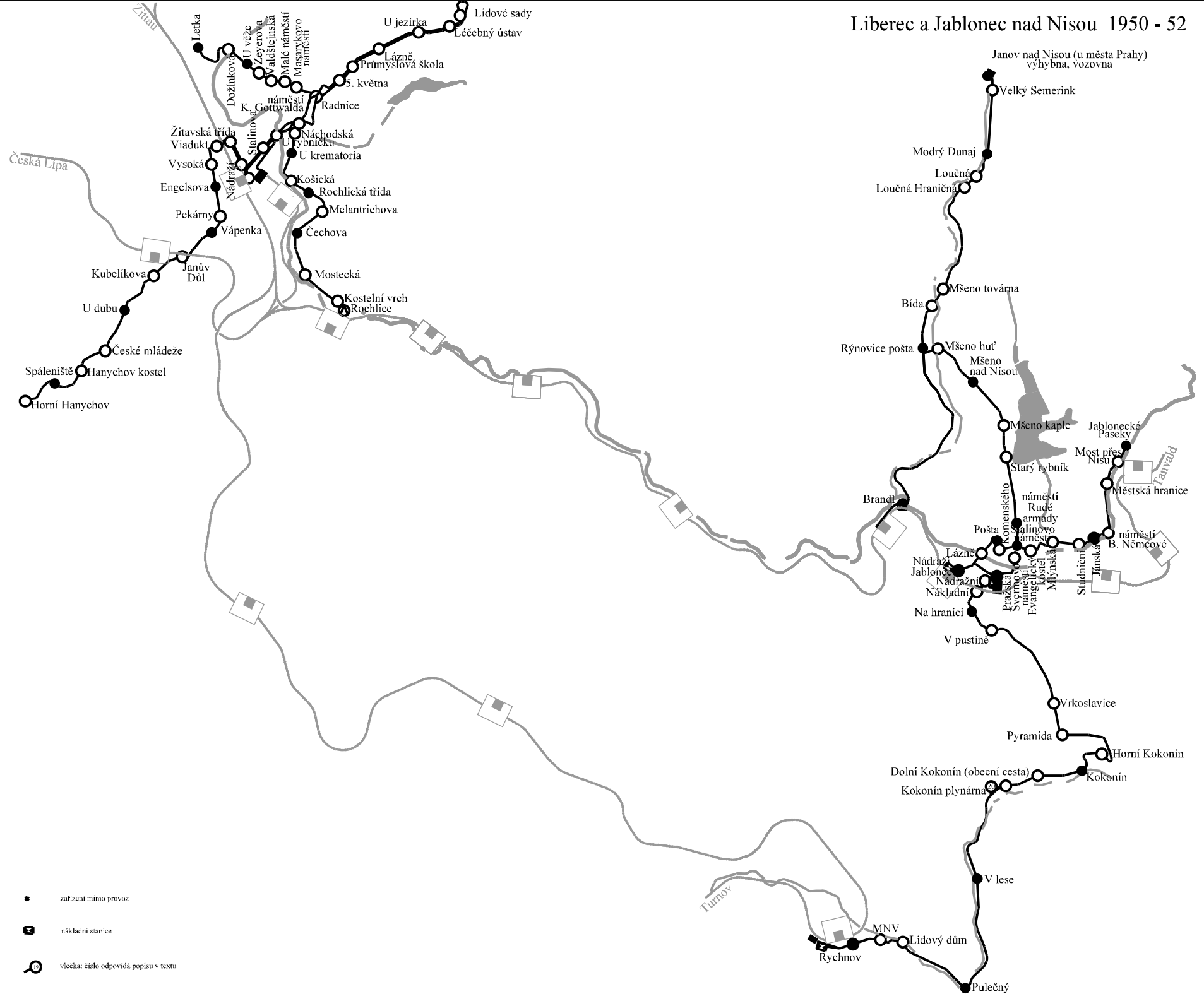
Rochlice

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1949 - 50



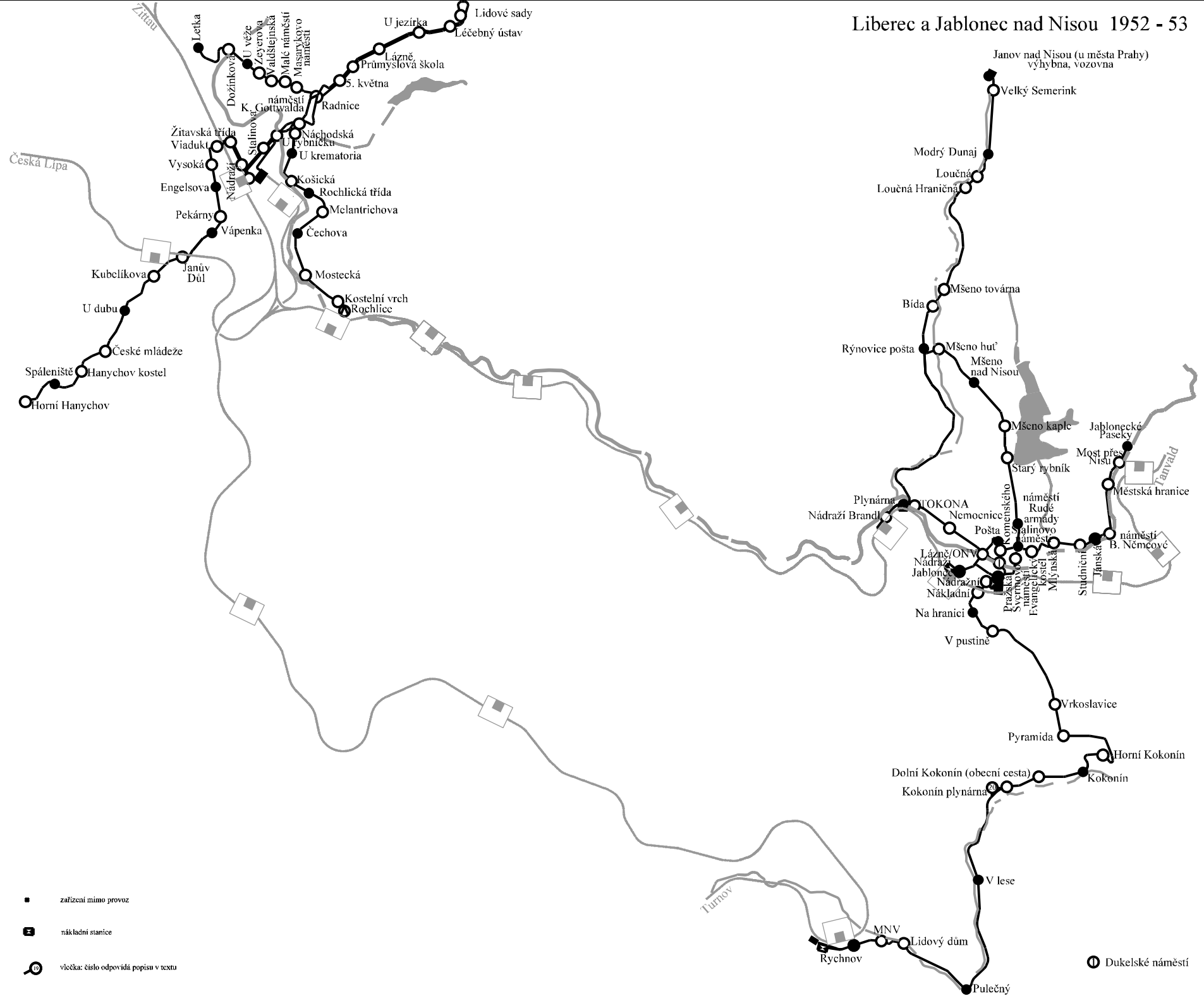
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvážení
- vozovna
- ★ zařízení mimo provoz
- ⊠ nákladní stanice
- ⊙ vícečka: číslo odpovídá popisu v textu

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1950 - 52



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

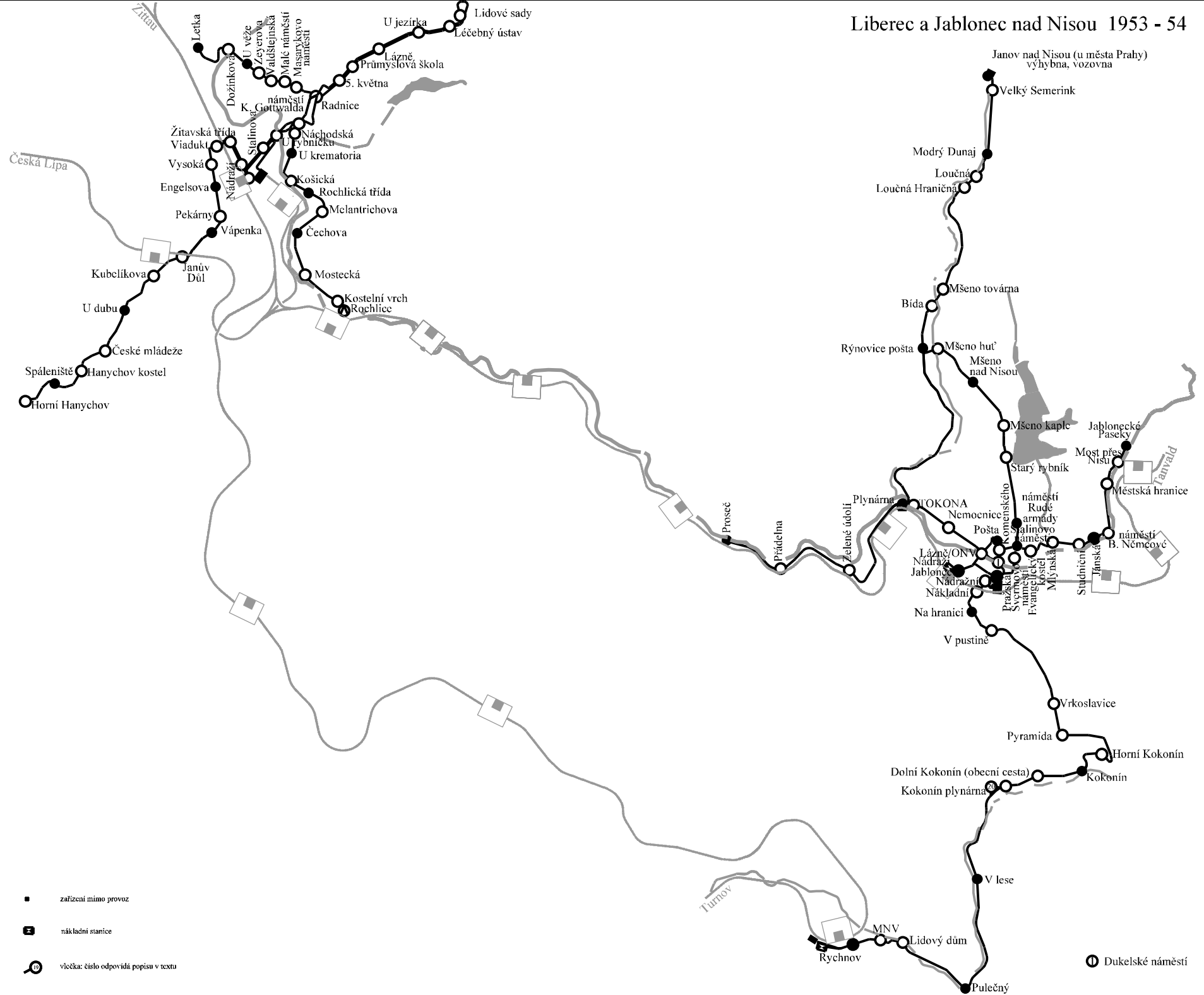
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1952 - 53



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

- Janov nad Nisou (u města Prahy) výhybna, vozovna
- Velký Semerink
- Modrý Dunaj
- Loučná
- Loučná Hranická
- Mšeno továrna
- Bída
- Rýnovice pošta
- Mšeno huť
- Mšeno nad Nisou
- Mšeno kaple
- Jablonecké Paseky
- Most přes Nisu
- Městská hranice
- Město
- Starý rybník
- Jablonec nad Nisou
- plynárna
- Nádraží Brandl
- TOKONA
- Nemocnice
- náměstí Rudé armády
- Pošta
- Salinovo náměstí
- náměstí B. Němcovic
- Lázně/ONW
- Nádraží Jablonec
- Nákladní
- Na hranici
- V pustine
- Virkoslavice
- Pyramida
- Horní Kokonín
- Dolní Kokonín (obecní cesta)
- Kokonín plynárna
- Kokonín
- V lese
- Rychnov
- MNV
- Lidový dům
- Pulečný
- Dukelské náměstí

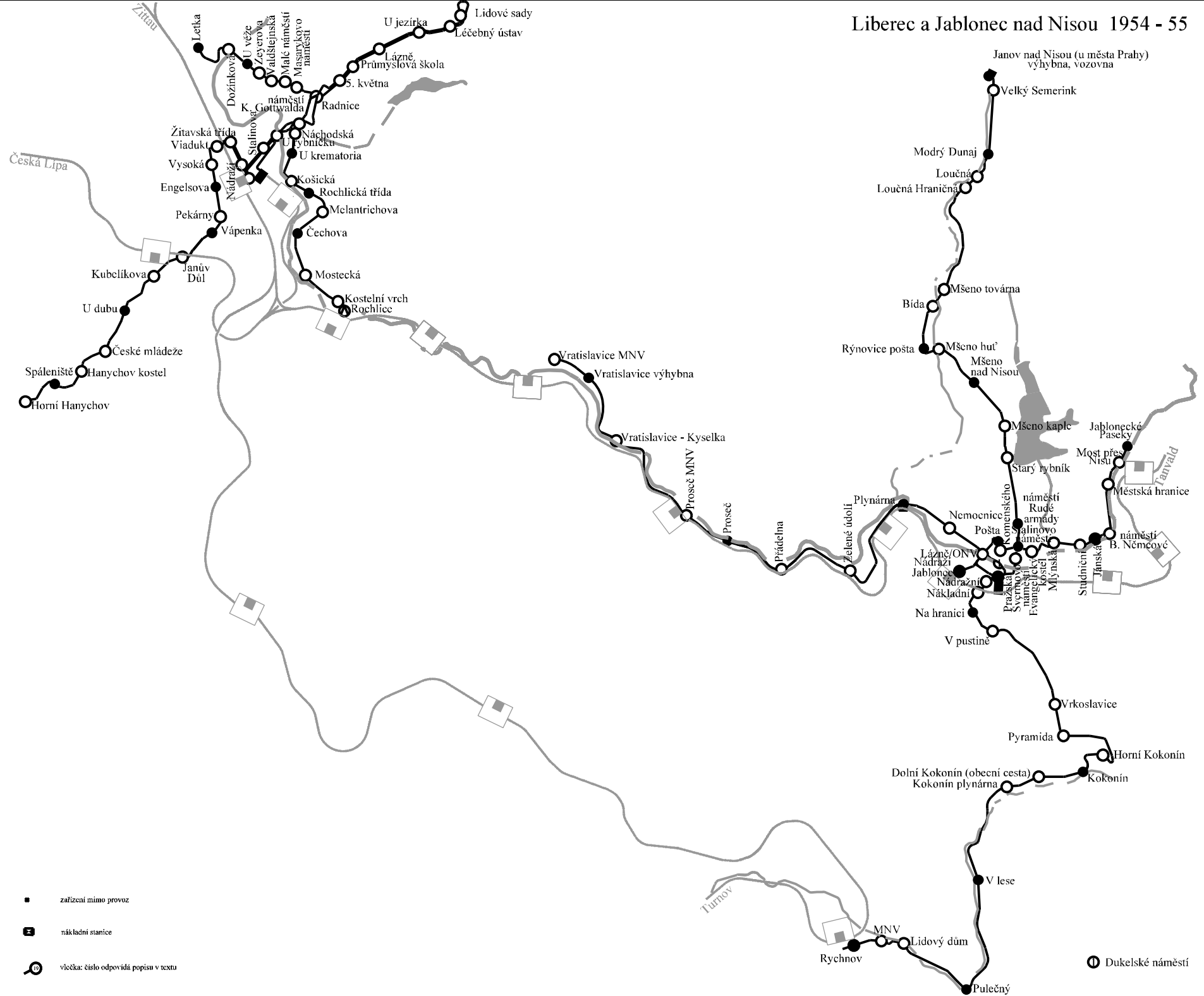
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1953 - 54



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

- Janov nad Nisou (u města Prahy) výhybna, vozovna
- Velký Semerink
- Modrý Dunaj
- Loučná
- Loučná Hradičná
- Mšeno továrna
- Bída
- Rýnovice pošta
- Mšeno huť
- Mšeno nad Nisou
- Mšeno kaple
- Jablonecké Paseky
- Most přes Nisou
- Městská hranice
- Město nad Nisou
- Starý rybník
- plynárna
- PROKONA
- Nemocnice
- náměstí Rudé armády
- pošta
- Salinovo náměstí
- náměstí B. Němcovic
- na hranici
- V pustine
- Virkoslavice
- Pyramida
- Horní Kokonín
- Dolní Kokonín (obecní cesta)
- Kokonín plynárna
- Kokonín
- V lese
- Pulečný
- Rychnov
- MNV
- Lidový dům
- Dukelské náměstí

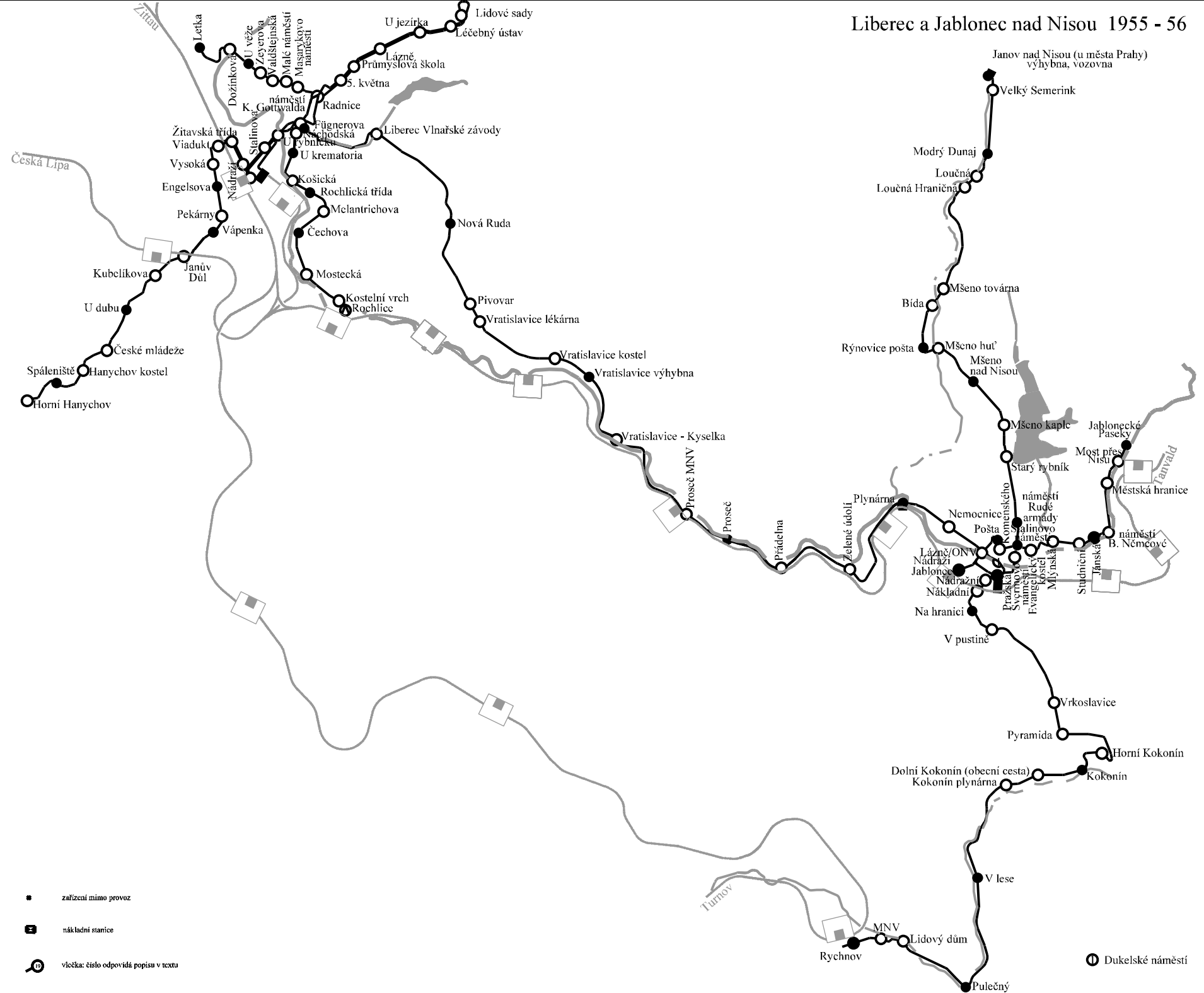
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1954 - 55



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

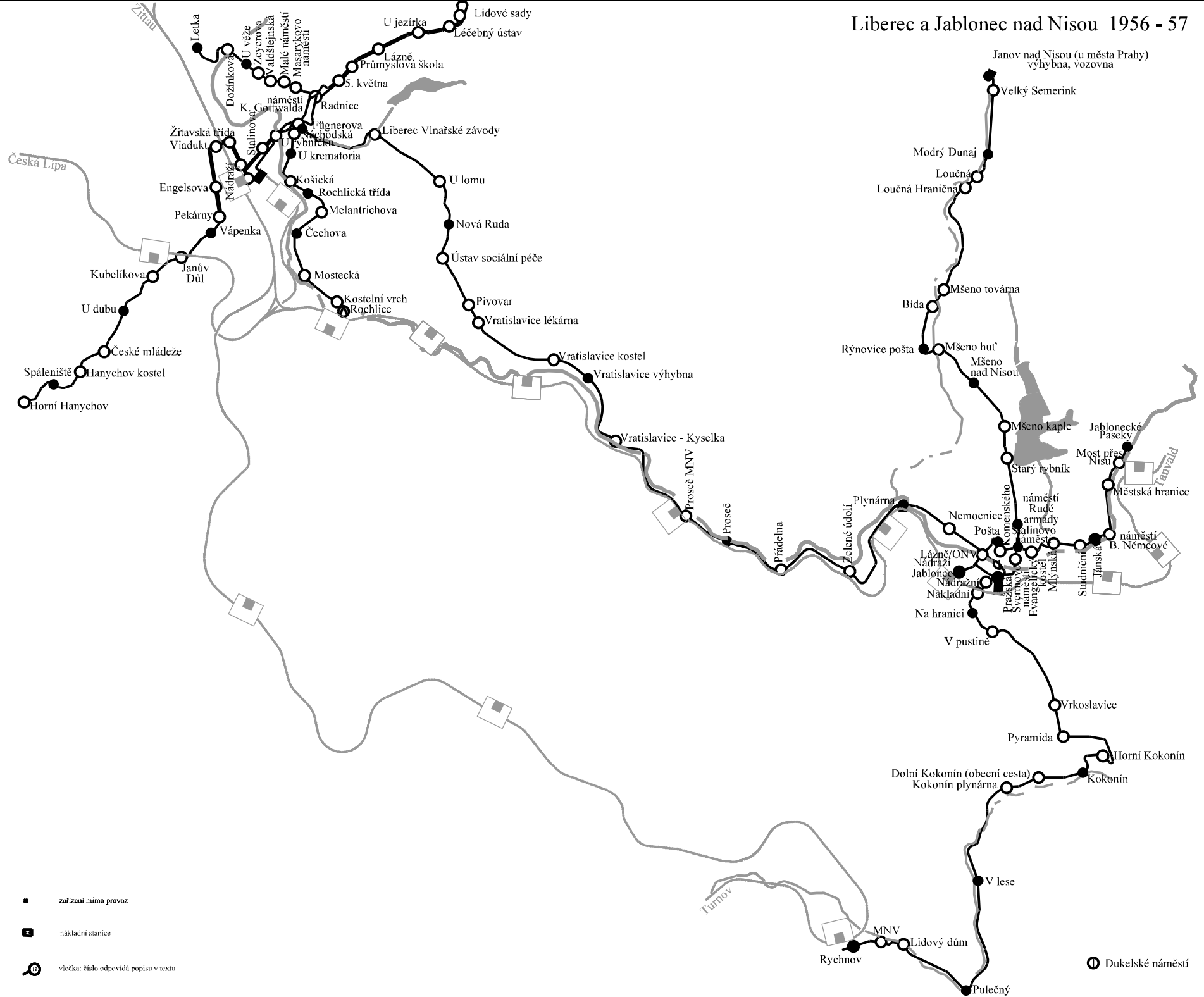
- Janov nad Nisou (u města Prahy) výhybna, vozovna
- Velký Semerink
- Modrý Dunaj
- Loučná
- Loučná Hranická
- Bída
- Mšeno továrna
- Rýnovice pošta
- Mšeno huť
- Mšeno nad Nisou
- Mšeno kaple
- Jablonecké Paseky
- Most přes Nisou
- Městská hranice
- Starý rybník
- náměstí Rudé armády
- náměstí B. Němcovic
- Stary rybník
- náměstí armády
- Salinovo náměstí
- Mlýnská
- Studniční
- Janská
- 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



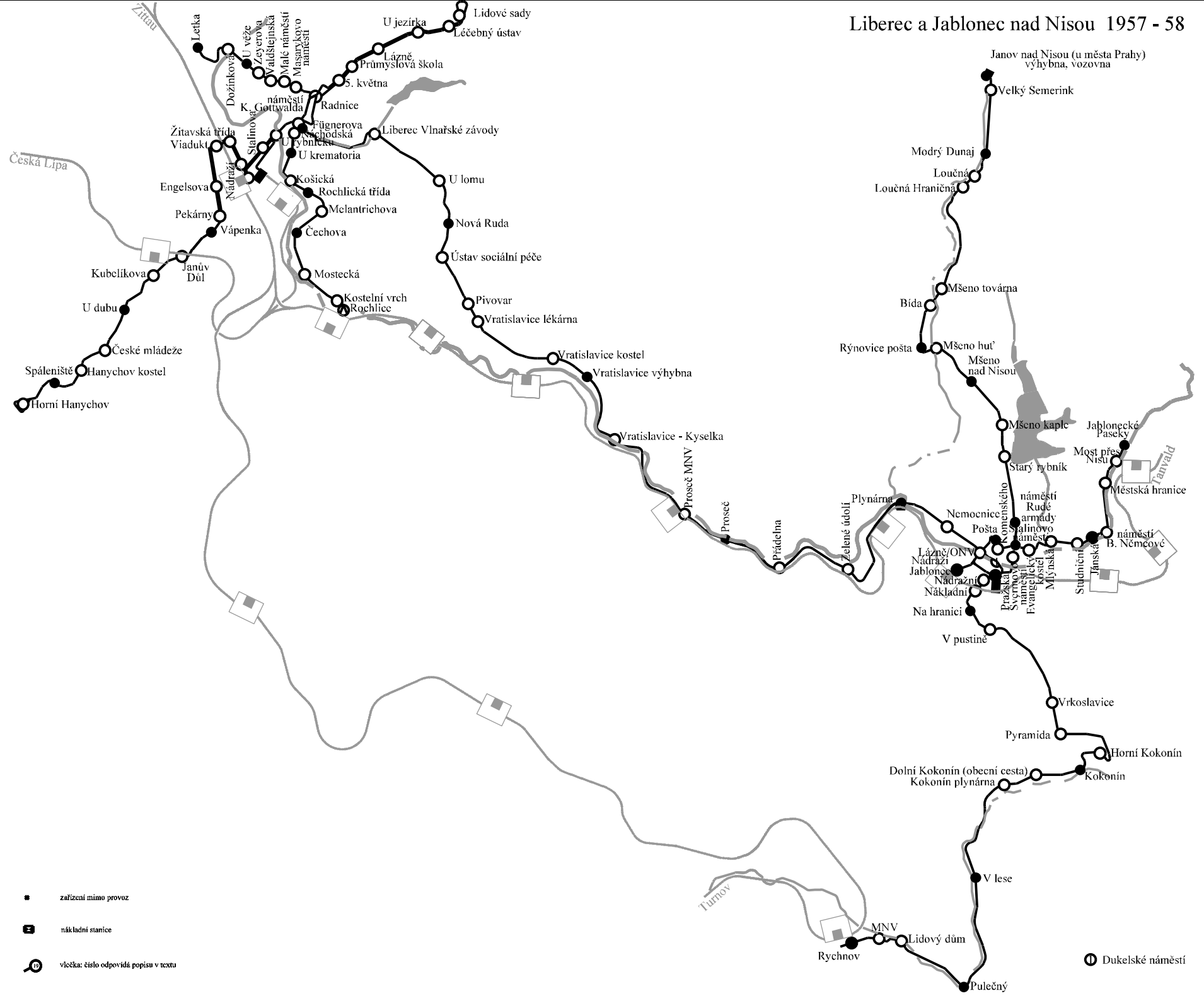
- výhybna
- zastávka
- koncové rozvážení
- vozovna
- zařízení mimo provoz
- 🚚 nákladní stanice
- 📍 vléčka: číslo odpovídá popisu v textu

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1956 - 57





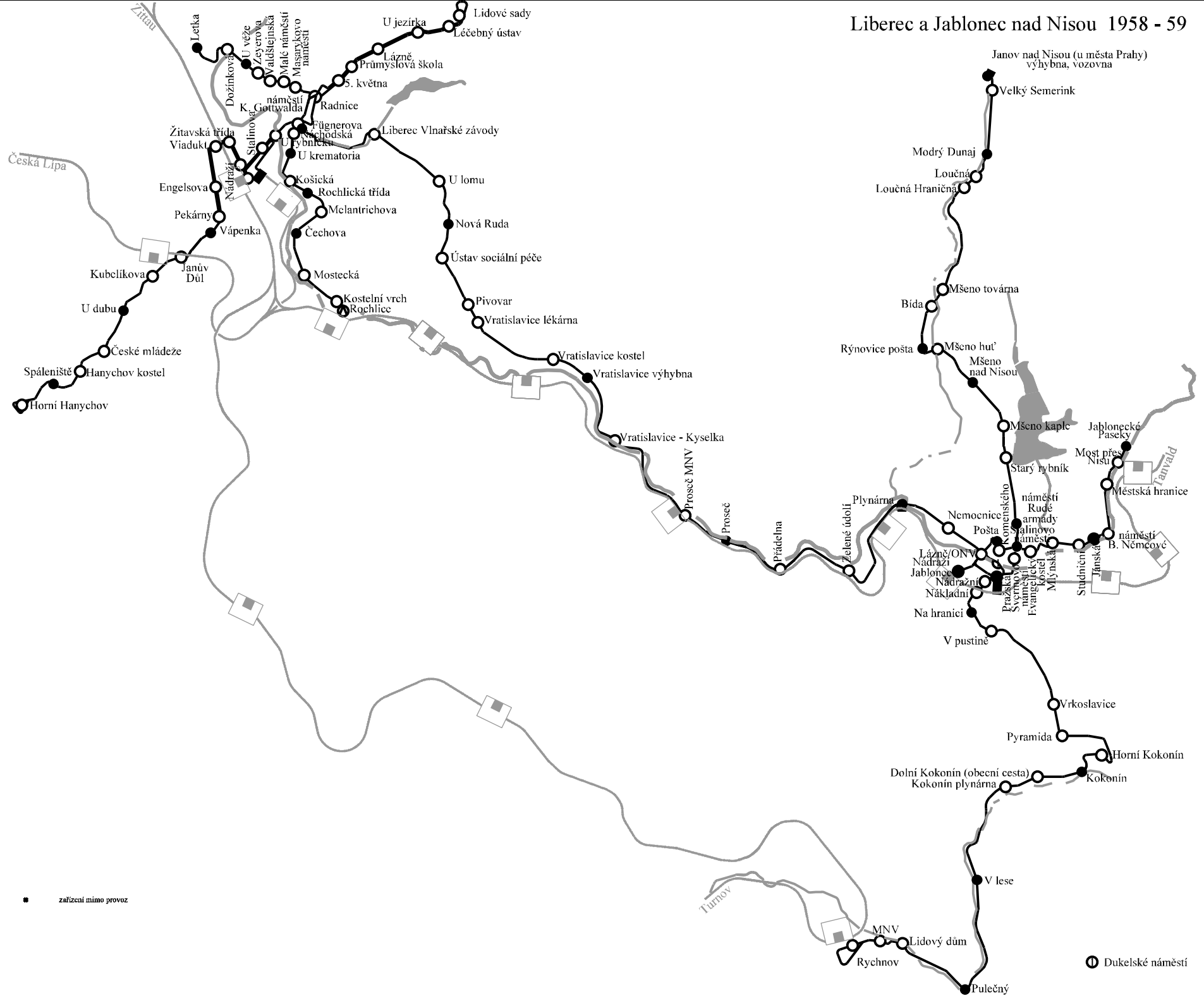
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1957 - 58



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

🕒 Dukelské náměstí

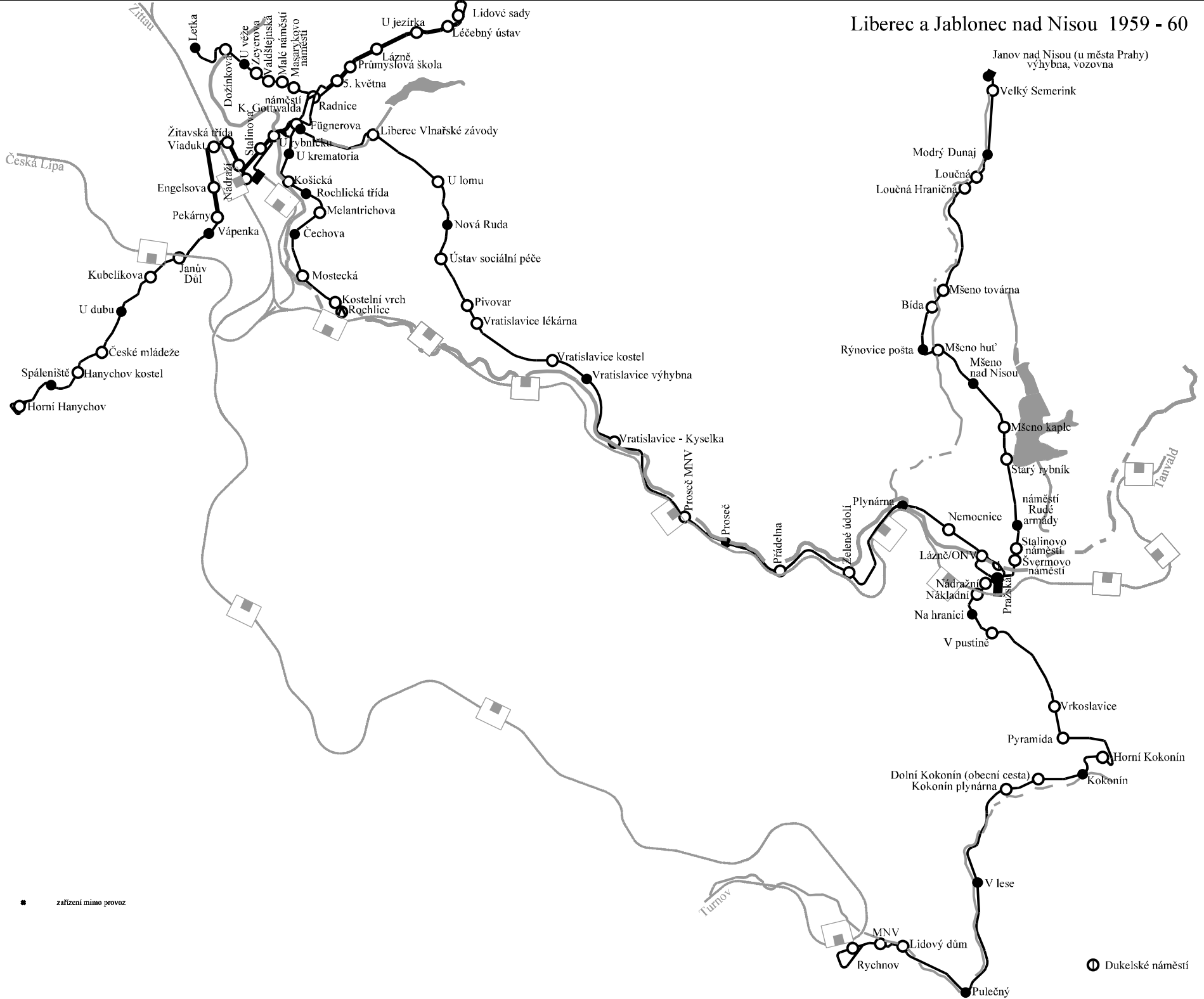
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1958 - 59



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

ⓘ Dukelské náměstí

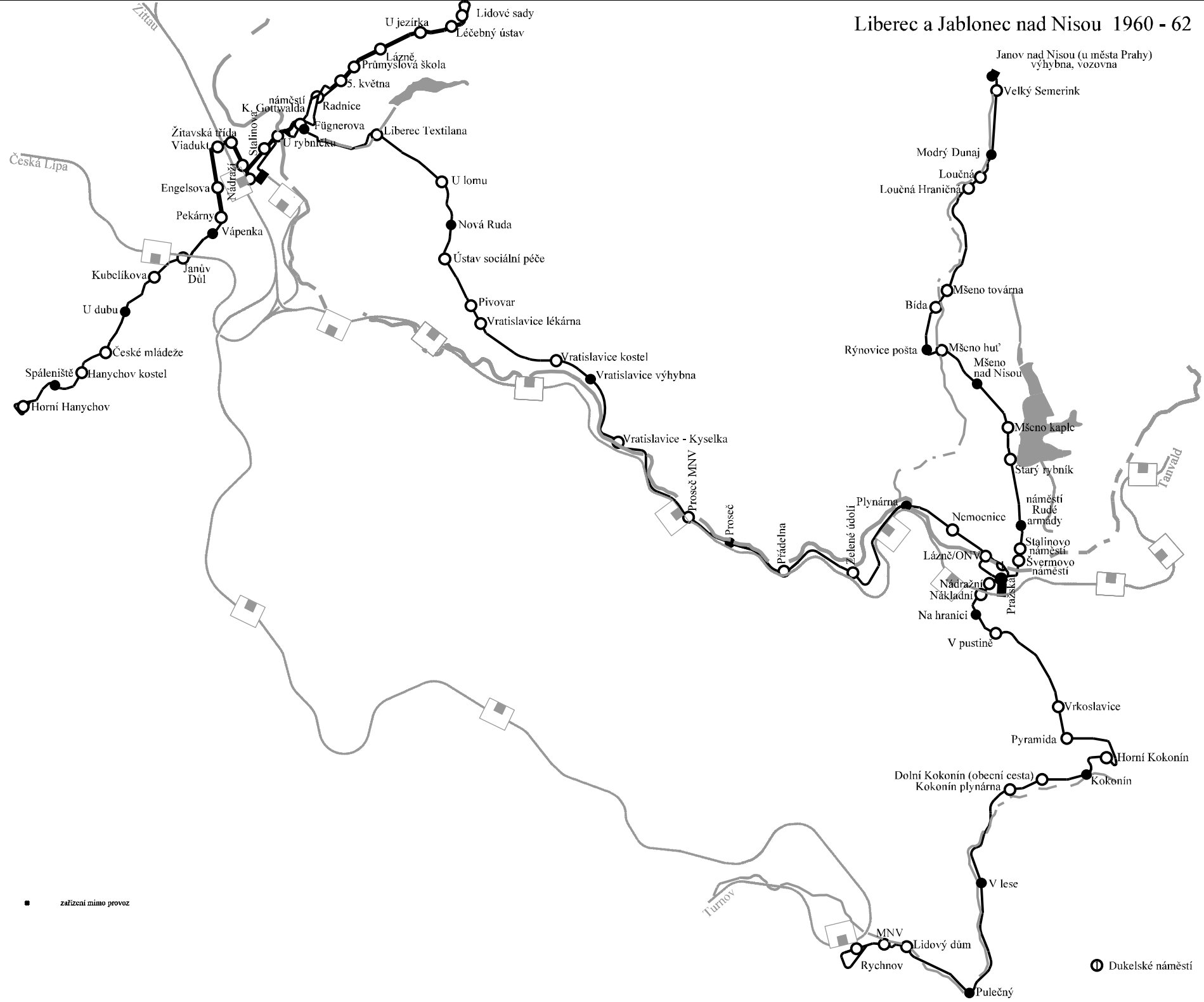
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1959 - 60



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

ⓘ Dukelské náměstí

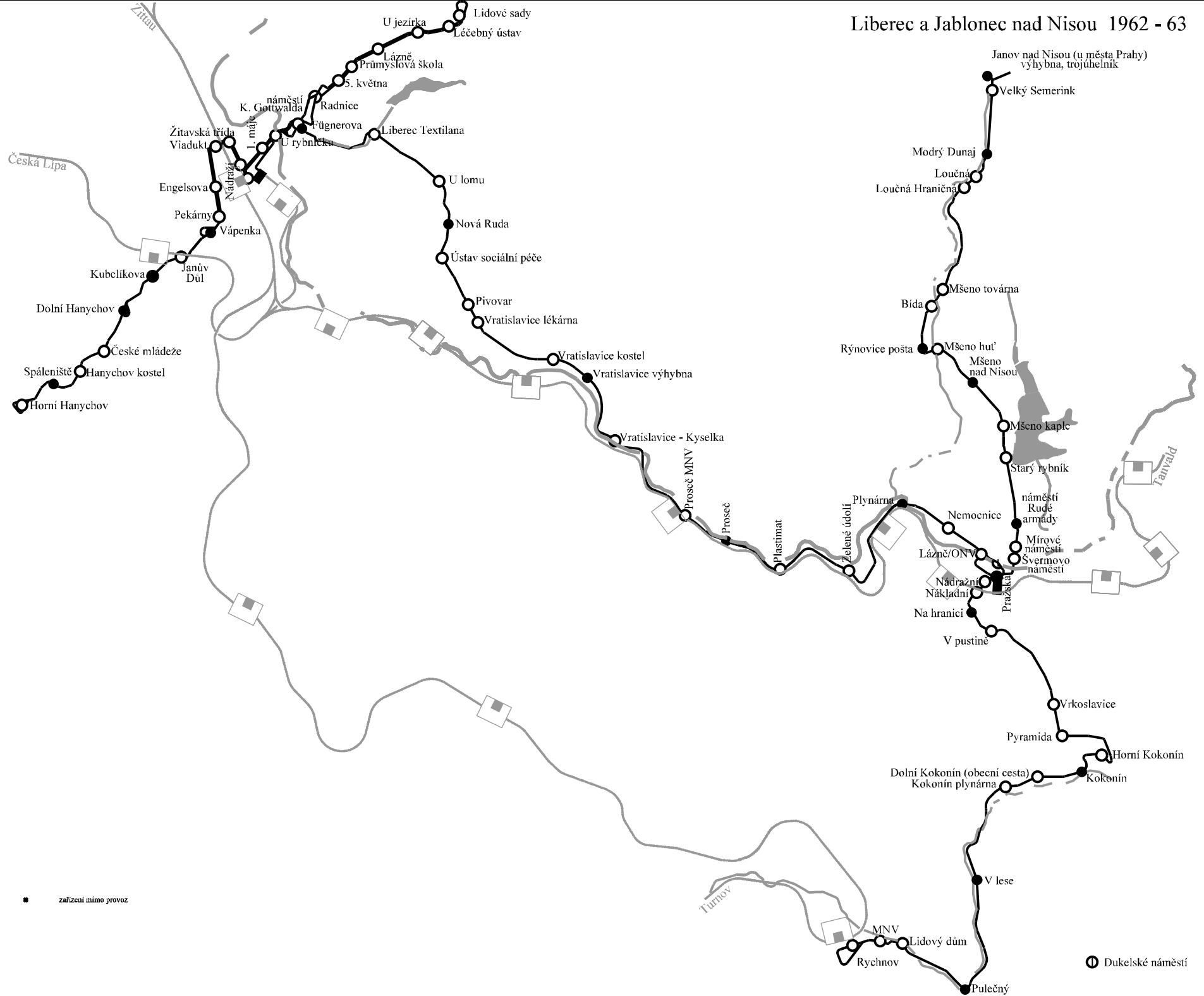
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1960 - 62



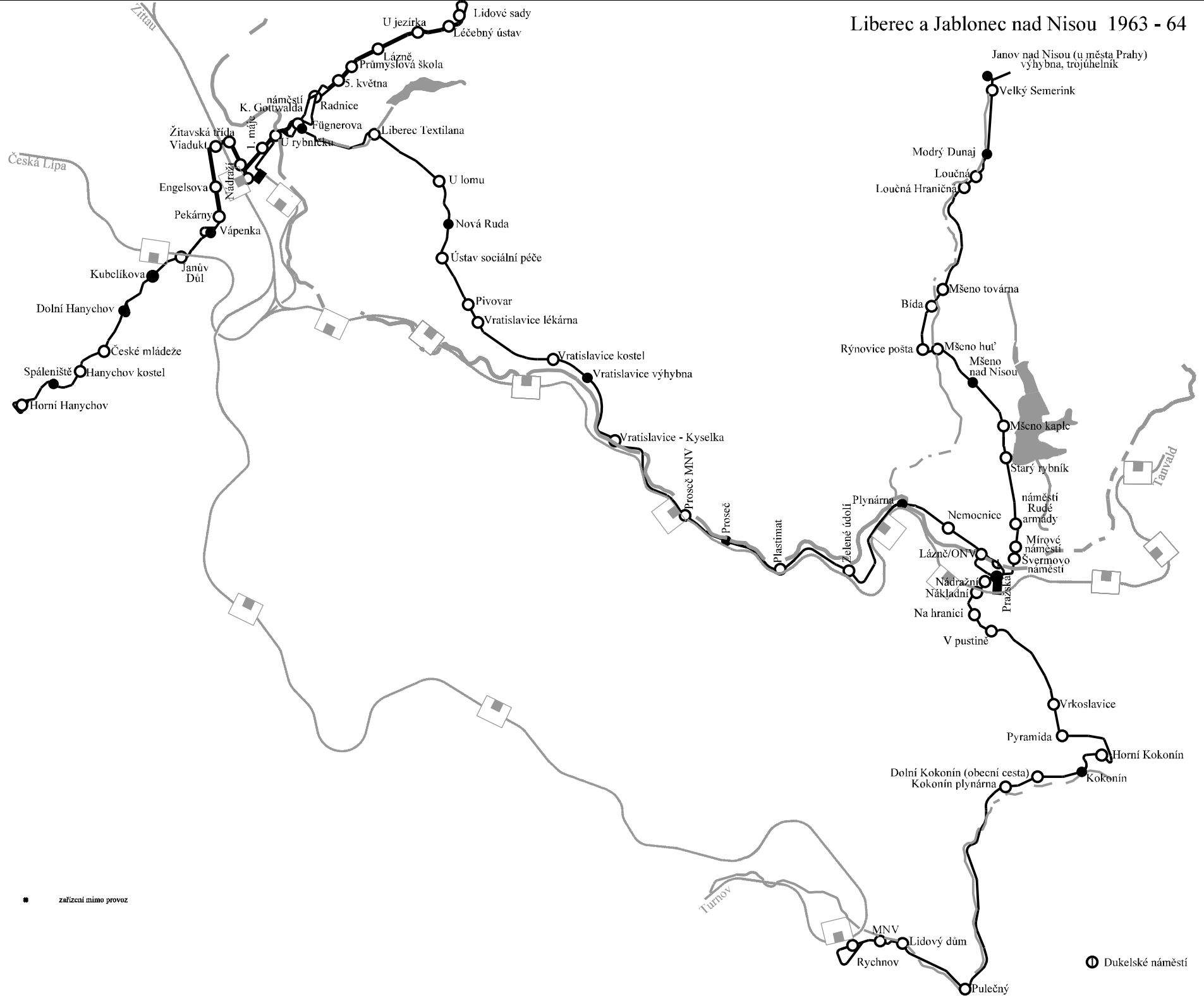
- výhybna
- zastávka
- konečné rozvídlení
- vozovna
- zařízení mimo provoz

ⓘ Dukelské náměstí

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1962 - 63



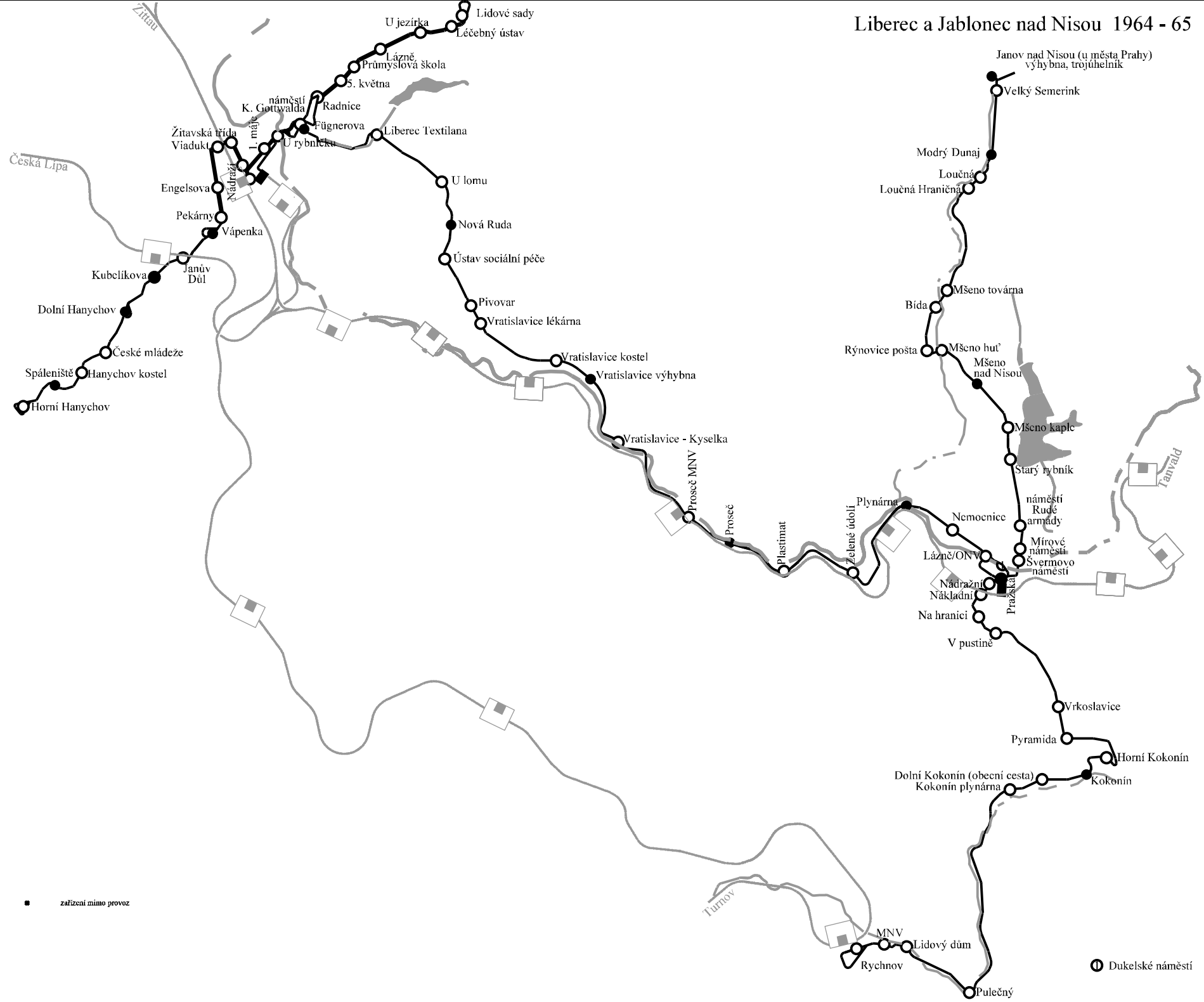
# Liberec a Jablonec nad Nisou 1963 - 64



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

① Dukelské náměstí

# Liberec a Jablonec nad Nisou 1964 - 65



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

Ⓜ Dukelské náměstí