



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní
a pedagogická



Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci

Bakalářská práce

Studijní program: B7106 – Historická studia
Studijní obor: 7105R062 – Kulturněhistorická a muzeologická studia
Autor práce: **Vojtěch Růta**
Vedoucí práce: prof. PhDr. Jan Rychlík, DrSc.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vojtěch Růta**
Osobní číslo: **P14000714**
Studijní program: **B7106 Historická studia**
Studijní obor: **Kulturněhistorická a muzeologická studia**
Název tématu: **Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci**
Zadávací katedra: **Katedra historie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Smyslem práce bude zpracovat vývoj městské hromadné dopravy v Liberci. Práce bude studentem zpracována na základě dokumentů nacházejících se ve společnosti Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. Dále pak bude čerpat z odborné literatury zaměřující se na toto téma. Součástí práce bude i soubor historických fotografií zaměřujících se na dopravu v Liberci.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

BELZA, Jaroslav a Roman KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci. Liberec: Dopravní podnik města Liberce, 1997

DVORSKÝ, Petr, Ivan GRISA a Gisbert JÄKL. Úzkorozchodné tramvajové provozy: Liberec. Praha: Corona, 2007. Městská doprava. ISBN 978-80-86116-49-2.

JÄKL, Gisbert a Lubomír KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976: Podrobný přehled kolejových tras, dopravních prostředků a organizace dopravy, doplněný obrazovou přílohou. Praha: Dopravní podnik města Prahy, 1976.

LACEK, Mikuláš. Městská doprava: Základy teorie a praxe. Praha: Nakl. dopravy a spojů, 1983.

KÁRA, Karel: Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci. Liberec, 1970

SCHULPEK, Anton: Geschichte der Reichenberger Strassenbahn 1897-1947. Ulm, 1950

Vedoucí bakalářské práce:

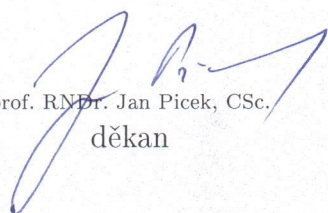
prof. PhDr. Jan Rychlík, DrSc.

Katedra historie

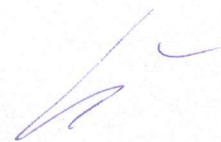
Datum zadání bakalářské práce: **16. prosince 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **16. prosince 2017**

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan



doc. PhDr. Jaroslav Pažout, Ph.D.
vedoucí katedry



V Liberci dne 16. prosince 2016

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Poděkování

Na prvním místě bych chtěl poděkovat panu profesoru Rychlíkovi za odborné vedení práce a za rady během jejího psaní. Dále děkuji Dopravnímu podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, jmenovitě pak panu Ing. Tomáši Krebsovi, za poskytnutí materiálu a fotografií, bez nichž by tato práce vznikala jen těžko. V neposlední řadě si poděkování zaslouží má rodina, jež mne během psaní podporovala a celým textem se průběžně pročítala.

Anotace

Cílem této bakalářské práce bylo popsat historii městské hromadné dopravy v Liberci. Ta začíná v roce 1897, kdy byla zavedena první tramvajová linka. Práce popisuje celkový vývoj v průběhu let, přes postupné rozrůstání tramvajových linek až po zavedení autobusové dopravy. Tato práce je dovedena do roku 2018, tedy do roku svého vzniku. Mimoto práce prezentuje stručnou historii města Liberce, tak aby bylo možné se zorientovat v historických událostech, jež měly vliv na dopravu.

Klíčová slova

Liberec, městská hromadná doprava, tramvaje, autobusy, doprava

Annotation

The goal of this bachelor thesis was to describe the history of public transport in Liberec. It begins in 1897, when the very first tram line was installing. This thesis describes development through the years, from progressive growing of tram lines to introduction bus transport. Text has been finished in 2018, it means in the same year when the work has been written. Besides public transport is here presented short history of Liberec city, so everyone can familiarize with its historic events, which had influence to traffic.

Key words

Liberec, public transport, trams, buses, traffic

Obsah

1	Úvod.....	5
2	Stručná historie Liberce	8
2.1	Založení a kořeny Liberce	8
2.2	Vzestup města	9
2.3	Liberec českým městem.....	11
3	Předpoklady pro vznik a rozvoj MHD	12
3.1	Vývoj městské hromadné dopravy	12
3.2	Vývoj městské dopravy v Liberci před rokem 1897.....	16
4	Městská hromadná doprava v Liberci	17
4.1	První liberecké tramvaje	17
4.2	Tramvajové kolejnice páteří města	21
4.3	První republika.....	24
4.4	Období druhé světové války	28
4.5	Poválečná léta a socialistické budování	31
4.6	Éra normalizace	35
4.7	Devadesátá léta a současnost	40
5	Závěr.....	43
6	Seznam použitých zkratk.....	44
7	Seznam použitých pramenů a literatury	45
8	Přehled aktuálních spojů MHD v Liberci	48
9	Přehled vývoje tramvajových spojů v Liberci.....	50
10	Obrazová příloha	51

1 Úvod

Smyslem této bakalářské práce je zmapování historie a vývoje městské hromadné dopravy v Liberci. Práce byla zaměřena na celkový vývoj všech odvětví této služby. Časový rozsah byl od počátků hromadné dopravy, kdy byly položeny v Liberci první kolejnice, přes nástup autobusové dopravy až do současnosti. Městská hromadná doprava se v průběhu doby postupně vytvořila v každém větším městě a stala se pomyslným krevním řečištěm, bez něž by bylo jen těžko si představit každodenní fungování městského života. Nejinak tomu bylo v severočeském Liberci. O tomto městě, které si prošlo různými historickými peripetemi, může být řečeno, že má bohatou historii, přestože jeho vzestup přišel až v pozdější době. Rozkvět Liberce se pojí s úspěchy industriální výroby, převážně zaměřené na textilní průmysl. Tím, jak se město rozrůstalo a spojovalo se s okolními obcemi, vznikla přímo úměrná potřeba zřídit spolehlivou dopravu, která zvládne přepravit větší počty obyvatel. Symbolickou kostrou města se staly tramvajové kolejnice, které město protkly a brzy již byly jeho nedílnou součástí. Po druhé světové válce se ve větší míře uplatnily i autobusy. Ty do té doby sloužily spíše okrajově. V šedesátých letech dvacátého století vyvstaly otázky, zda má provoz kolejnicové dopravy ve městech smysl a tramvaje byly často rušeny. Takový osud je potkal například v sousedním Jablonci nad Nisou, či v nedalekém Ústí nad Labem, ale i v jiných městech. Nakonec se však podařilo kolejnice v Liberci zachránit. A tak ještě dnes můžeme využívat služeb této Liberečany oblíbené dopravy.

První kapitola je zaměřena na historický vývoj města. Liberec stál přímo v centru dění historických událostí, jako byl zábor Sudet nacistickým Německem nebo odsun německých obyvatel. Citelně se ho také dotkly události ze srpna roku 1968. V tomto roce také vznikla ikonická fotografie sovětského tanku T 55 narážejícího do podloubí u radnice. V té době bylo argumentováno, že tank sklouzl právě po tramvajové kolejnici, přestože takovému vysvětlení mohl věřit málokdo. Všechny tyto události se výrazně dotkly i vývoje městské hromadné dopravy. Tato kapitola je rozdělena do několika menších podkapitol. Ty se zaměřují na jednotlivá období z historie. Dokreslují tak zákulisí zásadních vlivů na fungování dopravy v Liberci.

Následující kapitola se věnuje vývoji městské hromadné dopravy v obecných rovinách, tak aby bylo možné získat přehled o jejím rozvoji i mimo Liberec. V její druhé části je pak rozebrána historie dopravy v Liberci před rokem 1897. V tomto roce jsou

položeny první koleje a obyvatelé města se tak mohou těšit z prvních tramvajových jízd. Avšak různé druhy dopravy v tomto průmyslovém městě musely fungovat ještě v dřívější době, přestože nebyla plně organizovaná a jen stěží mohla získat přízvisko hromadná. Její rozvoj je zde tedy rozebrán.

Třetí, potažmo hlavní kapitola se zabývá postupným mapováním vývoje městské hromadné dopravy v Liberci. Tento proces je dlouhý více než 120 let a zahrnuje převážně tramvajovou a autobusovou dopravu. Většina hromadné dopravy byla v Liberci vykonávána pod správou Dopravního podniku s výjimkou několika linek provozovaných soukromníky, ty však co do počtu přepravených osob a doby provozu byly spíše marginální. Dopravní podnik měnil v průběhu let svůj název. Dokonce byl spojen s Jabloneckým. Mimo hromadnou dopravu se podnik zabíral taxislužbou a nákladní přepravou. Pokud jsou v této kapitole a jejích podkapitolách uváděny názvy zastávek, ulic, náměstí a dalších městských částí, jsou uváděna jejich aktuální jména, v některých případech se pak mohou objevit původní (avšak na to je v textu samotném upozorněno). Také je zde rozebrán vznik a provoz tramvajové linky mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. Takové meziměstské linky dříve nebyly nezvyklé, avšak dnes se jedná spíše o raritu. Kapitola je zakončena současným rokem 2018.

Tato bakalářská práce stojí z hlavní části na textech kronik, jež byly sepsány zaměstnanci Dopravního podniku. Tyto knižně nikdy nevydané materiály jsou uloženy v soukromém archivu Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou. Autorem první kroniky je Anton Schulpek, dlouholetý zaměstnanec a v krátké době také ředitel Dopravního podniku. Tato první část mapuje roky 1897 až 1947. Schulpek byl českým Němcem, a tak se ani jemu nevyhnul neblahý odsun. Pod druhou kronikou je podepsán Karel Kára, ten zmapoval historii liberecké hromadné dopravy do roku 1970, na něj navázal Pavel Stejskal. Jeho práce končí v roce 1986. Tyto tři archiválie jsou tedy bohatým zdrojem informací pro každého zájemce. Z literatury je možno jmenovat publikaci *Sto let městské hromadné dopravy od kolektivu autorů*, vydané ve výročním roce 1997. Neméně důležitou prací je novější kniha Ivana Girsy a kolektivu – *Úzkorozchodné tramvajové rozchody*, vydané v roce 2007. Práce staví samozřejmě i na dalších titulech, ty jsou vždy citovány v poznámkovém aparátu. Mimo knižní oblast je možné využít odborných článků publikovaných v různých periodících. Jejich obsah je většinou zaměřen na vytyčené období vývoje dopravy ve městě. Případně směřuje na různá dílčí témata. Vzhledem k tomu, že je práce dovedena do současnosti, jsou použity

i některé internetové zdroje, zpravidla novinové články informující o činnosti Dopravního podniku, popřípadě o novinkách v liberecké dopravě. Internetové zprávy tak dokáží pohotově a přístupně reflektovat aktuální dění v městské hromadné dopravě.

2 Stručná historie Liberce

Liberec je město nacházející se na severu Čech. Jedná se o krajské město Libereckého kraje, jež čítá více než 100.000 obyvatel a jedná se tak o páté největší město v České republice. Na rozdíl od většiny ostatních velkých měst však začíná jeho historie a největší rozkvět až v mladší době.

2.1 Založení a kořeny Liberce

Oblast dnešního Libereckého kraje byla v raném středověku pouze řídké osídlená. Mezi nejdůležitější města v regionu patřily - Frýdlant, Hrádek nad Nisou, Český Dub, jež ležely na důležitých obchodních cestách vedoucích do Žitavy a Zhořelce. Zde se objevuje první zárodek budoucího Liberce, tedy osada na břehu Harcovského potoka, která náležela k obchodní stezce a pravděpodobně sloužila jako odpočinkové místo pro cestovatele. První písemná zmínka se o Liberci (Richenburc) a Rochlici (Rochlicz) – dnešní městské části se objevuje v roce 1352 a to v záznamech o placení papežského desátku. Z čísel lze usuzovat, že se jednalo o chudé vsi, jelikož poplatek činil pouze dva groše (oproti tomu Hrádek nad Nisou – 24 gr., Hodkovice nad Mohelkou – 12gr.). Koncem 14. století byl pak tento poplatek pro Liberec zdvojnásoben, v té době se objevují i zprávy o dalších obydlených oblastech a budoucích součástech města například Vratislavice (1360), Doubí (1412) a Machnín (1428) Oblast Liberecka se v této době nacházela v rukou pánů z Biberštejna.¹ Období husitských válek se v tomto kraji projevilo pleněním klášterů a dobýváním hradů, vzhledem k tomu, že se jednalo o oblast, která tvořila hranici mezi katolickou šlechtou a kališníky.

V roce 1558 po vymření frýdlantské větve Biberštejnů připadlo panství do rukou Redernů. Bedřich z Redernu zakoupil panství od císaře Ferdinanda I. a byl jeho věrným služebníkem. V druhé polovině 16. století se Liberec začal pomalu transformovat z vesnice do města. To se projevilo pravidelnou stavbou domů, vydlážděním některých ulic a plochy dnešního Benešova náměstí. Jak rostl politický význam Redernů, bylo potřeba zlepšit reprezentaci, proto bratři Kryštof a Melchior začali s výstavbou renesančního zámku.² V roce 1577 byl Liberec císařem Rudolfem II. povýšen na město a získal vlastní znak. Po smrti Kryštofa se finance a správa přenesly na jeho bratra Melchiora, ten však trávil mnoho času mimo panství, když plnil úkoly zadané císařem na

¹ KARPAŠ, Roman, Vlasta JŮZLOVÁ a Jarmila VRBOVÁ. Kniha o Liberci. Liberec: Dialog, 1996, 664 s., s. 9

² KARPAŠ – JŮZLOVÁ – VRBOVÁ, Kniha o Liberci, s. 19

vojenských taženích v Uhrách. Proto faktická správa města a panství ležela v rukou jeho manželky – Kateřiny. Ta Liberci přála a mimo jiné dala podnět ke stavbě městské radnice v letech 1599-1603, která tak mohla odrážet hospodářský vzestup a význam města. Dále se zasloužila o výstavbu kostelů v kraji. V roce 1609 založila novou obec, po ní pojmenovanou a tedy Kateřinky, kde se usadili tkalci plátna. Po dosažení dospělosti a odbytí kavalírské cesty se správy panství chopil Kryštof z Redernu, syn Melchiora a Kateřiny. Ten ponechal matce v državě Liberec. Sám se však zapojil do stavovského povstání a po jeho porážce musel utéci do Saska, panství tedy bylo prodáno Albrechtovi z Valdštejna. Vzhledem k průběhu třicetileté války se již Kryštofovi nepodařilo získat své bývalé panství zpět a spolu s ním vymřela frýdlantská větev Redernů. Během nedlouhé vlády tohoto rodu Liberec hospodářsky vzkvétal i díky udělování různých městských privilegií (hlavně právo várečné).

2.2 Vzestup města

S příchodem Valdštejna na frýdlantské panství je pro Liberec spojeno několik změn. Nejprve městu odňal právo várečné a poté nastolil nenásilnou rekatolizaci v celém kraji. Ve městě však převládaly protikatolické názory a došlo i na ubití kněze. Valdštejn však musel brát v potaz finanční přínos, který mu město přinášelo, a tak se nedopouštěl radikálních řešení. Za Valdštejnovy vlády bylo založeno nové město, dnešní Sokolovské náměstí, do současné doby se zde dochovaly takzvané „Valdštejnské domky“. Po zavraždění Albrechta připadlo panství Matyáši Gallasovi, ten trávil většinu času na bojištích třicetileté války a tak svému majetku mnoho pozornosti nevěnoval, nicméně povolil založení cechu postřihačů plátna a podporoval soukenický cech.³ Město i celý kraj však v průběhu dlouhé války trpěly nájezdy švédských i císařských oddílů, po vyhlášení Vestfálského míru zbyla na mnoha místech jen třetina obyvatelstva.

Po třicetiletém konfliktu došlo na libereckém panství k další vlně rekatolizace a s ní byla spojená migrační vlna evangelíků do zahraničí, čímž město přišlo o další pracovní sílu. Dále docházelo k úpadku textilní výroby, která byla pro město velmi důležitá. Další nepříjemností bylo selské povstání, to se však více týkalo frýdlantského panství a Liberce se dotklo spíše okrajově.

Městu se opět začíná dařit až v 18. století, kdy díky vhodným podmínkám vznikl velký textilní trh. Přestože v této době rostly manufaktury na zpracování textilu, v Liberci

³ KARPAŠ – JŮZLOVÁ – VRBOVÁ, Kniha o Liberci, s. 35

sídlil soukenický cech, který se z počátku bránil tomuto rozvoji. Teprve s jeho zrušením vznikají ve městě nové manufaktury a později textilní továrny, se kterými přichází ekonomický a rozvojový boom. Mezi první a přední podnikatele se řadí Gottfried Möller, jenž disponoval velkým exportním podnikem. Dalším důležitým mužem byl Johann Georg Berger, ten se v roce 1775 usadil v Liberci a po svých úspěších získal právo zřídit si vlastní barvírnu, čímž se oprostil od cechovního omezování.⁴ Nejdůležitějšími obchodníky s textiliemi se pak stala rodina Liebigů.

V 19. století zažívalo město svůj zlatý věk. Díky hospodářské prosperitě, založené hlavně na textilním průmyslu se řadilo mezi nejdůležitější města českého království. Tomu odpovídala i výstavba nových budov, které měly reprezentovat město. V této době, kdy začínaly být stále citelnější nacionální třenice, byl Liberec tvořen převážně německy mluvícím obyvatelstvem a Češi zde tvořili jen menšinu. Po skončení první světové války se tyto rozpory začaly projevovat naplno. S rozpadem monarchie a vznikem Československa vzrůstal odpor místního obyvatelstva vůči novému státu. Pokus o opětovné připojení pohraničních oblastí k Rakousku, s Libercem v čele, musel uklidnit až zásah armády. Během období první republiky se zde aplikovala například jazyková nařízení, která určovala, že státní úředníci musí hovořit nejen německým, ale i českým jazykem.

Nástup NSDAP v Německu k moci měl důsledky i pro Liberec. Německé nacionální organizace ve městě, potažmo celých Sudetech, se začaly radikalizovat pod vlivem nacistické strany, která je finančně a politicky podporovala. Ideologicky se přibarvoval i spolkový život ve městě například velmi oblíbený německý tělovýchovný spolek Turnverband byl nositelem politické a národní ideje Němců. Do čela radikální Sudetendeutsche Partai se postavil rodák z Vratislavic nad Nisou – Konrád Henlein. S podpisem Mnichovské dohody v roce 1938 ztratilo Československo celé Sudety, jež byly připojeny k Německé říši. Liberec se až do roku 1945 stal hlavním městem Říšské župy Sudety. K získání titulu hlavního města přispělo vytvoření „Velkého Liberce“

⁴ KARPAŠ – JŮZLOVÁ – VRBOVÁ, Kniha o Liberci, s. 78

1. května 1939, kdy došlo ke sloučení s některými okolními obcemi⁵. Tím se Liberec stal největším a nejlidnatějším městem (více než 70.000 obyvatel) v Sudetech.⁶

2.3 Liberec českým městem

Město bylo osvobozeno rudou armádou v květnu 1945, ta přišla směrem od Frýdlantu a ve městě se nesetkala prakticky s žádným odporem. V té době již město Konrád Henlein opustil a nacházel se v americkém zajetí, kde později spáchal sebevraždu. Přestože osvobození proběhlo poměrně hladce, další vývoj se již ukázal jako značně problematický. Jak již bylo řečeno, město tvořili převážně německy mluvící obyvatelé a mezi nimi nastal chaos, převážně říšští Němci se snažili urychleně dostat zpět do své vlasti. Ani správa města nebyla systematická. Postupně se vytvářely Revoluční Gardy, které se snažily převzít moc, to však často vypadalo tak, že se gardisté pasovali do role zákona. Gardy samotné byly často nazývány spíše „rabující“ a docházelo i k popravám v řadách Němců. V říjnu 1945 byl prezidentským dekretem uznám rozsah města v hranicích takzvaného Velkého Liberce. Díky transferům obyvatelstva získávalo na konci roku 1945 to české navrch. V Liberci byla zřízena dvě takzvaná Oblastní sběrná střediska, na území výstaviště a ve Stráži nad Nisou. Ta měla za úkol usnadnit transfer Němců z Československa a stála zde až do počátku padesátých let.⁷

Postupné přebírání státní moci komunisty v období třetí republiky vrcholilo v únoru 1948, kdy dvanáct ministrů demokratických stran podalo demisi, jenž však skončila neslavně. V Liberci jako na většině míst Československa zmobilizované masy demonstrovaly na veřejných místech svou oddanost Klementu Gottwaldovi. Vítězství komunistů se zračilo v přejmenovávání ulic a ve stavbě pomníků sovětským vzorům. Vývoj Liberce se nesl v budovatelském duchu 50. let a nijak zvláště nevybočoval, přestože ani jemu se nevyhnuly stíny této doby. V roce 1960 dochází k přestavbě krajů a Liberec přestává být krajským městem na úkor Ústí nad Labem v nově utvořeném Severočeském kraji. Město se však dále rozrůstá, v roce 1963 jsou k němu připojeny další

⁵ Konkrétně se jednalo o: Dolní Hanychov, Františkov, Horní Růžodol, Janův Důl, Nové Pavlovice, Nový Harcov, Rochlice u Liberce, Ruprechtice, Růžodol I, Staré Pavlovice a Starý Harcov.

⁶ BIMAN, Stanislav: Naplněný generační sen: Vytvoření velkého Liberce [\[online\]](http://fontesnissae.cz/pdf/Fontes_2012_1_02.pdf), Fontes Nissae – Prameny Nisy. 2012, čís. 2, s. 13–17, [vid. 26. 11. 2017], dostupné z: http://fontesnissae.cz/pdf/Fontes_2012_1_02.pdf

⁷ MELANOVÁ, Miloslava, Rudolf ANDĚL, Robert KVAČEK, Markéta LHOVÁ, Kateřina PORTMANN a Milan SVOBODA. Liberec. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2017. Dějiny českých, moravských a slezských měst. Dějiny českých měst. ISBN 978-80-7422-484-3., s. 332

tři obce - Ostašov, Rudolfov a Horní Suchá. O dva roky později má již více než 70.000 obyvatel.⁸

V šedesátých letech docházelo k celkovému uvolňování poměrů. Omezovala se cenzura, filmový průmysl zažíval zlaté období a vzrůstal i společenský život. Toto znovu nadechnutí bylo však rychle potlačeno reakčními silami Varšavské dohody. V srpnu 1968 vstoupilo do Československa společné vojsko států východního bloku. Armáda postupující přes Liberec za sebou nechala značné škody nejen na majetku, ale i na životech. Obětí okupace se stalo devět civilistů a dodnes je na budově radnice umístěn památník ve tvaru tankového pásu. Jako tichou demonstrací odporu se stal hromadný pohřeb sedmi osob u libereckého krematoria 24. srpna, kterého se zúčastnili i významní kulturní činitelé jako Jan Tříska nebo Václav Havel. V následujícím období takzvané normalizace byl v roce 1973 dokončen charakteristický hotel a vysílač na Ještědu, který se stal symbolem města. V sedmdesátých a osmdesátých letech se měnil celkový architektonický ráz města, hlavně jeho centrum dnešní Soukenné náměstí prošlo velkými úpravami.⁹

Na konci 80. let již začal být komunistický režim nejen v Československu neudržitelný. Po tvrdém potlačení studentské demonstrace na Václavském náměstí 17. listopadu se začali lidé po celém státě stavět na odpor. Nejinak tomu bylo i v Liberci, zde se jako jedni z prvních ke stávce připojili herci z divadla F. X. Šaldy a studenti. Původní ekologická demonstrace z 21. listopadu rychle získala politický kontext.¹⁰ Po Sametové revoluci se z Liberce stalo opět krajské město, když byl v roce 2000 znovuoobnoven liberecký kraj.

3 Předpoklady pro vznik a rozvoj MHD

3.1 Vývoj městské hromadné dopravy

Během 17. a 18. století se začal měnit do té doby zachovaný historický ráz Evropských měst. S nástupem průmyslové revoluce a postupnou industrializací se města značně rozšiřovala, vytvářela se nová a početná sociální vrstva - dělnictvo. Díky transferu obyvatelstva do měst se objevovaly nové nebo do té doby zanedbatelné problémy. Dříve

⁸ MELANOVÁ – ANDĚL – KVAČEK - LHOTOVÁ - PORTMANN – SVOBODA, Liberec, s. 359

⁹ MELANOVÁ – ANDĚL – KVAČEK - LHOTOVÁ - PORTMANN – SVOBODA, Liberec, s. 415

¹⁰ MELANOVÁ – ANDĚL – KVAČEK - LHOTOVÁ - PORTMANN – SVOBODA, Liberec, s. 423

bylo cestování a doprava na větší vzdálenosti výsadou úzké skupiny obyvatel především kupců, armády, šlechticů a v neposlední řadě umělců a tovaryšů. S vynálezem parního stroje se po celé Evropě začala rozšiřovat železniční síť, jenž spojovala velkoměsta a činila dopravu mnohem snazší. Největší vzestup meziměstské ale i městské dopravy se odehrával v takzvaném dlouhém 19. století. V této době vznikla například první koněspřežná trať na našem území vedoucí mezi Lincem a Českými Budějovicemi (1828). Už o deset let později byla uvedena do provozu železnice, kde byl vlak tažen parní lokomotivou na trase Vídeň – Brno a ve čtyřicátých letech byla prodloužena až do Prahy. V roce 1860 na celém světě měřila železniční síť 107.935 kilometrů, na konci století měla již 790.478 km.¹¹

Ve městech se ve svých počátcích orientovala hromadná doprava na pohon zajišťovaný koňským tahem. První organizovaná městská doprava se objevila ve formě omnibusu nebo ji zajišťovaly fiakry. Omnibusy byly prvními vozidly, která byla stavěna přímo pro hromadnou dopravu. Jednalo se o kočár dostavníkového typu vpředu s koly malého průměru a vzadu kola vysoká. Běžně se uplatnily ve městech, jejichž dopravním problémem byla vzdálená nádraží od centra, a to často až do nástupu elektrické dráhy.¹² Nejprve se objevily fiakry v Londýně a Paříži již od roku 1650, zhruba o sto let později pak v Berlíně. Od počátku devatenáctého století se začala ve městech organizovat pravidelná omnibusová doprava – Vídeň 1815, Praha 1830, New York 1831, atd.¹³ Nicméně tento druh dopravy nebyl ideální, chyběl mu výkon i kapacita přepravovaných osob. S nárůstem industrializace bylo třeba přepravovat větší počty obyvatel po území měst. Novým druhem se stala koněspřežná tramvaj, ta omnibusy doplnila nebo v některých případech zcela nahradila. Díky na pevně položeným kolejnicím a zavedením pravidelného jízdního řádu již získala charakter moderní hromadné dopravy. Díky své praktičnosti si zasloužila zájem u veřejnosti. Nejprve se objevila a uplatnila za Atlantickým oceánem, první Evropské město, jenž mělo tuto tramvaj je Londýn v roce 1832, na našem území je to pak Brno v roce 1869.¹⁴

Parní stroj nenašel masové užití jako pohon prostředků pohybujících se po městských ulicích. Příliš zde vyčnívaly jeho nedostatky jako velký hluk a značná ekologická zátěž.

¹¹ LACEK, Mikuláš. Městská doprava: Základy teorie a praxe. Praha: Nakl. dopravy a spojů, 1983, 246 s., s. 8

¹² LOSOS, Ludvík. *Atlas tramvají*. Praha: NADAS, 1981, 397 s., s.7

¹³ LACEK, Městská doprava, s. 9

¹⁴ Tamtéž

Uplatnění našel například v Londýně, kde sloužil v první podzemní dráze. Dále se od sedmdesátých let 19. století v Berlíně začalo využívat městské vlakové dopravy, která spojila centrum města s okrajovými částmi. V některých městech se uplatnily i parní tramvaje, jež nahradily ty koněspřežné u nás například v Brně, kde sloužila až do elektrifikace trati a poté byla využívána pro přepravu těžkého materiálu v brněnské zbrojovce. V Ostravě pak byla využívána až do šedesátých let minulého století.

Mnohem větší uplatnění nachází elektrická tramvaj. Na našem území si ke konci 19. století získala značnou oblibu. Pro města je to často poměrně výhodný druh dopravy, který si mohou dovolit i ta na periferii. Proto byly slavnostně pokládány koleje nejen v největších městech, ale i v Teplicích, Mostě, Českých Budějovicích, Mariánských Lázních a samozřejmě i v Liberci. Zajímavým odrazem na tramvajích byl nacionalistický vliv, podle kterého si jednotlivá města vybírala své barevné vzory vozů. V českých oblastech to často byl tradičně červeno-bílý nátěr, naopak v pohraničí pocházela inspirace z Pruska – nejdále zašel právě Liberec, který použil pruský vzor i na střih zaměstnaneckých uniforem, což nevyvolalo nadšení ve zbytku monarchie. Ani dodavatel nebyl samozřejmě pro města jednotný, v Sudetech to byla často firma Oesterreichische AEG Union, která se tu zpočátku starala i o provoz drah. V Praze se o popularizaci elektrické dráhy postaral vynálezce František Křižík se svojí dráhou během Jubilejní výstavy v roce 1891. Mimo to prováděl i experimenty s vozy, které zakoupil a dovezl ze zahraničí, spolupracoval převážně s domácími firmami.¹⁵

Z počátku se používaly častěji jednotlivé motorové vozy a až později se tvořily soupravy doplněné vlečnými vozy. Ty se původně zařazovaly na frekventovanější trati nebo v cestovních špičkách. První elektrické tramvaje si jak do technické vymoženosti, tak do kapacity přepravy samozřejmě nezařadily s těmi dnešními. Staré konstrukce se u nás inspirovaly americkými a většinou pojaly 12 až 18 sedících a 8 až 12 stojících pasažérů. Průkopníkem se stal Frank Julian Sprague, ten v roce 1888 spustil do provozu elektrickou pouliční dráhu v americkém Richmondu. Podařilo se mu při tom odstranit technické nesnáze, které do té doby převládaly. Novinky na poli vývoje, však byly, jak je to běžné chráněny patenty, a tak byla jejich realizace na našem území dosti náročná. Díky tomu se uplatňovaly spíše velké firmy jako AEG Union, jež disponovaly dostatečným kapitálem. Po první světové válce nabývala na oblibě individuální doprava a s postupujícími lety,

¹⁵ LOSOS, Atlas tramvají, s.6

tak jak se rozvíjel automobilový průmysl a stále sílil se stávala dostupnější. Na tento trend musela reagovat i hromadná doprava, která se snažila nabídnout komfortnější cestování. Na tramvaje byly tak kladeny nové požadavky, bylo třeba, aby poskytovaly více prostoru pasažérům, pohodlí, rychlejší odbavení a zlepšení jízdních vlastností. Takové vozy byly vyvíjeny již od roku 1929 ve Spojených státech, koncepce takových vozů dostala název PCC (Presidents Conference Committee Car). U nás se větší čtyřnápravové vozy začaly objevovat až v padesátých letech, když ČKD Tatra vyrobila sérii vozů, která získává označení T1. Následovaly pak další dvě série T2 a oblíbená T3, vozy té poslední můžeme koneckonců v českých městech potkat i dnes v každodenním provozu.¹⁶

Vedle tramvají však hrály nemalou úlohu v systému hromadné dopravy také autobusy. Jejich nástup začal o několik desítek let později. Autobusová doprava často tramvaje po druhé světové válce vytlačila. Důvody se ukazují již na první pohled. Nebylo potřeba nákladně pokládat kolejnice a stavět elektrické vedení, jež často měnilo ráz města, pohyb tramvají tak byl značně limitovaný a nenabízel způsob přepravy takzvaně „z domu do domu“. Údržba vozového parku byla jednodušší a autobusy se tak zdály jako modernější varianta přepravy osob nežli zastaralá kolejová vozidla. V mnoha městech, Liberec nevyjímaje, docházelo k odstraňování kolejnic, ty pak nahradily pneumatiky autobusů. Avšak v 70. letech se začalo ukazovat, že tento krok nebyl nejšťastnější. Smog a výfukové plyny plnily ulice měst, a přestože ekologie v této době nehrála takovou úlohu jako dnes, finance byly vždy na špici zájmů. V roce 1973 došlo k ropné krizi a cena za barel paliva strmě stoupla. To stavělo tramvaje do lepšího světla, protože jejich provoz byl tak ekonomicky výhodnější. Trend se tedy obrátil a rušení tramvajového provozu se zastavilo, začaly se uplatňovat i trolejbusy využívající elektrickou trakci.

V dnešní době se stala městská hromadná doprava neoddělitelnou součástí měst a jen stěží si dokážeme představit každodenní chod bez ní. Často má přesah i do kulturní sféry a spolkového života obyvatel. Ve větších městech se postupem doby vytvořil kompromis mezi výše stručně popsány druhy dopravních prostředků. Snaha o vlídnější přístup k životnímu prostředí a hledání ekonomicky výhodných prostředků provozu tak tlačí inovace stále dopředu. Vývoj dopravy se tedy zdá jako proces, jenž na pevně zakořenil do rozvoje jednotlivých měst.

¹⁶ LOSOS, Atlas tramvají, s.9

3.2 Vývoj městské dopravy v Liberci před rokem 1897

První tramvaj se oficiálně vypravila na svou cestu 25. 8. 1897, kdy byl slavnostně spuštěn provoz na úseku Nádraží - Městský lesík (nynější Lidové sady). Nicméně doprava osob ve městě musela fungovat již před nástupem organizované tramvajové dopravy.

Jak bylo uvedeno výše, městskou dopravu obstarávaly převážně fiakry. A to od roku 1862, kdy byla založena drožkářská služba, která nabízela 19 očíslovaných kočárů. A v budoucích letech se počty fiakrů i různých provozovatelů zvyšovaly – k roku 1887 již mělo licenci opravňující k vykonávání této činnosti na 28 provozovatelů. K tomuto typu neodmyslitelně patří koně, jakožto tažná zvířata. V devadesátých letech 19. století stále nabízela řada podniků v Liberci ustájení koní a pronájem vozů, včetně těch luxusnějších. Byl to například hostinec U Černého koně – na dnešním Nerudově náměstí nebo hotel Zlatý lev. Někteří inzerenti v libereckých novinách nabízeli i pronájem omnibusů, i když se pravděpodobně jednalo pouze o upravené kočáry nežli opravdové předchůdce autobusů. Dále ve městě sídlily podniky, které se staraly o výrobu a opravu drožkářských vozů. Nejvýznamnější firma, rodiny Sachersů, která se udržela na trhu přes půl století nabízela výrobu různých druhů vozů z kategorie luxusních, firemních, sportovních, a dokonce i vozy pro záchranou službu.¹⁷

Drožkářská doprava měla pevně daný tarif cen, ten byl centrálně stanovený pražským c. k. místodržitelstvím. Mimo jiné bylo například zakázáno brát spropitné. Popularitu fiakrů v Liberci ukazuje to, že je nevytlačily ani tramvaje. Dokonce na začátku 20. století docházelo k rozvoji a vydání propracovanějšího tarifu. Ten například přidával přírážku k ceně za cesty do prudkých kopců v libereckém terénu například při cestě do Rudolfova. Dále byla omezena rychlost, když bylo nařízeno, že jeden kilometr cesty nesmí být zdolán rychleji než za osm minut. Je to až první světová válka, která provoz tohoto idylicky vypadajícího druhu dopravy utne. S příchodem nové republiky byly drožky postupně rušeny. Někteří provozovatelé s tím, jak postupovaly technologie v čase měnili svou praxi z provozování fiakrů na taxi službu, a tak stáje postupně nahrazovaly garáže. Koně pak začali sloužit převážně v nákladní dopravě.¹⁸

¹⁷ BELZA, Jaroslav a Roman KARPAS. *Sto let městské dopravy v Liberci*. Liberec: Dopravní podnik města Liberce, 1997, 79 s., s. 2-3

¹⁸ tamtéž

4 Městská hromadná doprava v Liberci

„... tramvaj je městotvorný prvek a města, která zrušila tramvajovou dopravu, přestala být městem.“¹⁹

„...zaslechli jsme nádherný lomoz dvouposchod'ových tramvají, které drnčely kolem, ozářené mnohobarevnými světly jako karnevalové vesnice...“

Filippo Tommaso Marinetti, Manifest futurismu, 1909

4.1 První liberecké tramvaje

Velký mezník pro Liberec znamená rok 1859, kdy slavnostně přijel první vlak do města po Jihoseveroněmecké spojovací dráze z Pardubic. V tom samém roce byla připojena železniční trať do Žitavy. Kolejnice a pára hrají v takzvaném „dlouhém 19. století“ velkou úlohu a v Liberci tomu nebylo jinak. Město mělo tradici v textilním průmyslu a stále více se industrializovalo, čemuž lepší spojení skrz obtížně prostupný horský terén velmi pomohlo. Se zvyšujícím se počtem obyvatelstva bylo zapotřebí začít uvažovat o pevně zavedené městské hromadné dopravě. Od roku 1861 se staralo o lepší spojení s nádražím, které leží přibližně dva kilometry od centra města a průmyslovými předměstími 19 očíslovaných drožek. Město samotné mělo v té době více než 30.000 obyvatel a pokud přičteme přilehlé obce (budoucí městské části), číslo se zvedne na více než 45.000.

Elektrické tramvaje, moderní druh dopravy v druhé polovině 19. století, vzrůstaly na oblibě. A proto bylo 11. září 1894 rozhodnuto, že kolejnice budou ležet i v Liberci. Jistě zajímavým je i průzkum, který byl podniknut v tomto roce. Vyplývá z něj, že po mostě přes řeku Nisu v ulici 1. máje průměrně za jednu hodinu projde na 881 chodců a projede 51 povozů²⁰, to svědčí o značné frekvenci pohybu na trase, kde bude ležet první tramvajová linka. V roce 1895 byla založena Společnost liberecké pouliční dráhy. Přestože by město provozovalo dopravu rádo samo z důvodu nedostatku financí muselo přistoupit k tomuto kroku. Mezi vlastníky této akciové společnosti patřilo město, EAG (Elektrizitäts Aktiengesellschaft – norimberská firma již byl zadán projekt na stavbu) a další zájemci. Plán byl takový, že společnost bude financovat výstavbu a počáteční

¹⁹ Jablonecký deník: Města, která zrušila tramvaje přestala být městem [\[online\]](https://jablonecky.denik.cz/z-regionu/mesta-ktera-zrusila-tramvaje-prestala-byt-mestem-20170616.html), [vid. 17. 4. 2018], dostupné z: <https://jablonecky.denik.cz/z-regionu/mesta-ktera-zrusila-tramvaje-prestala-byt-mestem-20170616.html>

²⁰ KÁRA, Karel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci. Liberec, 1970, s. 4

provoz trati a po určité době provozu a stabilních hospodářských výsledcích přejde pod správu města, za cenu vykoupení zbývajících podílů.²¹ Akciovka získala předběžnou koncesi pro stavbu trati Bahnhof - Volksgarten (dnešní Nádraží - Lidové sady), tedy trať, jež spojila důležitý dopravní uzel a centrum města. Další rok se nesl v duchu byrokratické práce a přípravy pro stavbu. Bylo zapotřebí vykonat několik obchůzek po místě, kde bude v budoucnu vést nová trať a získat příslušná povolení. V říjnu byla společnosti udělena koncese pro stavbu a povolení pro osm motorových vozů (značených v rozpětí čísel 1-8), které budou brzy na trati oscilovat.²²

Začátkem roku 1897 bylo ještě získáno povolení pro stavbu mostu přes řeku Nisu. 17.5. však již začala stavba trati na plno. Projevíly se komplikace, například když v červnu musela být kolej v ulici u nádraží vyjmuta a znovu položena ve správné pozici, nicméně dalo se očekávat, že takovýto projekt nebude bez obtíží. Přesto již 24.7. proběhla první cvičná jízda k průmyslové škole. O měsíc později, 24. srpna, pak proběhla další cvičná jízda a technicky-policejní ověření trati mezi Nádražím a Stadtwäldchen – dnešní Zoologická zahrada. Druhý den již slavnostně začal provoz na předtím vyzkoušené trase.²³ Trať měla následující podobu – od nádraží vyrazily dvě kolejnice na dnešní Soukenné náměstí, směrem k náměstí Edvarda Beneše se tramvaje rozdělily do ulic Pražské a Moskevské, poté se setkaly u radnice. Pražskou ulicí vozy pouze klesaly, prudké stoupání této ulice neumožňovalo tehdejšími slabými motory cestu vzhůru, a tak pro tento účel sloužila ulice Moskevská. Dále pokračovala trasa přes Šaldovo náměstí kolem tehdejších lázní a muzea k Zoo. Zbytek byl dokončen 11.11., kdy byla definitivně trať zprovozněna až do Lidových sadů.²⁴ Celkem dosáhla kolejová cesta 3.327 metrů, v provozu zde bylo denně 6 motorových vozů, přičemž zbylé dva sloužily jako záloha. Na trati je dělil interval 7,5 minuty.²⁵ Tramvaje ve městech byly dožijísta pro nemálo měšťanů zcela novým zjevem, se kterým se museli vypořádat. Avšak vzrůstající obliba ukazuje, že to pravděpodobně nebyl velký problém a lidé počáteční rozpaky a obavy rychle překonali. Během prvního roku provozu je vykázáno na 792.732 přepravených pasažérů, denně to znamená průměrně 2.878 osob.²⁶ První tři roky provozu bylo jízdne

²¹ LOSOS, Atlas tramvají, s. 159

²² SCHULPEK, Anton. Chronik der Reichenberger Strassenbahn 1897-1937. Liberec 1938, s. 1

²³ tamtéž

²⁴ JÁKL, Gisbert a Lubomír KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976: Podrobný přehled kolejových tras, dopravních prostředků a organizace dopravy, doplněný obrazovou přílohou. Praha: Dopravní podnik města Prahy, 1976, 172 s., s. 12

²⁵ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 5

²⁶ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 6

rozděleno do tří pásem – za dvě bylo účtováno 7 krejcarů, za celou trasu (tedy za tři pásma) pak krejcarů 10. To se změnilo na začátku století, kdy byl uveden jednotný tarif – v pracovní dny bylo jízdné 12 haléřů, v neděli a ve svátky potom 20 haléřů (po čase byla cena snížena, aby se zabránilo úbytku cestujících). Cena jízdenky se mírně zvyšovala, až v roce 1920 dosáhla na jednu celou korunu.²⁷

Prvních osm vozů pocházelo od výrobce ze Štýrského Hradce a do Liberce byly dodány v srpnu 1897. Nelze si je představovat, jako nám dnes dobře známé tramvaje. Vozy měly otevřené plošiny zepředu i zezadu s mřížovými dvířky, pět bočních oken a větrací střešní nástavbu. Pro severočeské podmínky bylo potřeba v průběhu dvou let od dodání dodělat do vozů elektrické topení, aby byly vhodné i pro zimní provoz, také byly vybaveny silnějšími motory. Ve dvacátých letech minulého století byla část těchto vozů předělána na vlečné a většina z nich byla v šedesátých letech zlikvidována.²⁸ Kapacita těchto tramvají nebyla velká, pojaly 16 sedících a 13 stojících pasažérů. Do dnešních dnů se zachovalo pouze torzo vozu číslo 3. Vozovna byla vybudována v Tatranské ulici v budově elektrárny.

Kolejnice již tedy úspěšně první trasou protnul město od severu k jihu. Chybělo však obsloužit i zbylé části města. Akciová společnost nelenila a 4. října 1897 žádala o předběžné povolení na stavbu dalších sedmi linek. Ty by měly spojit centrum s Horním Růžodolem, Rochlicemi, Textilanou (v té době textilním podnikem v rukou magnáta Liebiga) a dokonce i s Rýnovicemi – dnešní součást Jablonce nad Nisou. Stavební povolení byla získána, ale ne všechny tyto trasy budou v průběhu času postaveny. V dubnu 1898 začalo pokládání kolejnic směrem do Rochlic, z dnešního Soukenného náměstí. V této době se také zvyšoval komfort cestujícím a to tak, že byly stavěny čekárny na zastávkách u nádraží, na Soukenném náměstí, u Zoo a na konečné v Lidových sadech.²⁹ Kvůli zvyšujícímu se počtu cestujících byl ve vytížených časech nasazován vlečný vůz. Ten byl opět vyroben ve Štýrském Hradci. První zkouška nedopadla příliš dobře, slabý motor působil problémy a vlečnáky mohly být nasazeny až po vylepšení motorové výbavy. V průběhu dvou let bylo dodáno 8 vlečných vozů. Ty byly rozdělené na 4 letní, jež slouží až do roku 1928. A čtyři zimní – uzavřené, které byly užívány do roku 1934. Vlečný vůz byl o něco menší nežli ten tažný, měl pouze 4 boční okénka a

²⁷ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 78

²⁸ JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 29-30

²⁹ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 5-6

vešlo se do něj méně cestujících, konkrétně 14 sedících a 11 stojících při plně obsazené kapacitě.³⁰

V září 1899 přibýlo nové rameno pouliční dráhy z Rochlic. Využití měla tato trasa zejména pro dělníky, ti potřebovali z okolí dojíždět do centra. Do provozu byly uvedeny 4 nové motorové vozy označené v rozpětí čísel 10-13, v podstatě se ale jedná o stejné typy jako byly ty s nižšími čísly. Na tomto úseku se pohybovaly v intervalu 9,5 minut. V tramvajích prováděli běžně kontrolu jízdenek průvodčí, avšak vůbec poprvé v Liberci byl vyzkoušen také samoobslužný prodej jízdenek právě na této trati, a to v roce 1904. Cestující měli vhazovat mince do pokladny umístěné vedle řidiče, nicméně tento způsob odbavení se neosvědčil a po nedlouhé době se opět průvodčí vrátili.³¹ To ale nebyly jediné práce, které v tomto roce proběhly, na lince Nádraží – Lidové sady byly položeny nové koleje a trasa se díky tomu stala od nádraží až do ulice 5. května dvoukolejná. Městská rada sama žádala o předběžné povolení trati, která by vedla přes Proseč nad Nisou do Jablonce nad Nisou (předměstí Brandl), z důvodu již vedoucí vlakové linky byl však požadavek pro tuto chvíli zamítnut.³²

Dalším mezníkem pro tramvajovou dopravu v Liberci se stává rok 1904. Na počátku tohoto roku byl snížen interval mezi jízdami na lince Nádraží – Lidové sady na 5 minut. To umožnilo položení druhé koleje v ulici 5. května. Dále byla v posledním dnu v květnu zahájena stavba tratě do Růžodolu z dnešního náměstí Edvarda Beneše. V listopadu stejného roku započal kyvadlový provoz na této lince, na trati se nacházela pouze jedna výhybna v místě u kostela Nalezení svatého kříže. Interval mezi jízdami byl 13 minut. Na začátku prosince pak byla trať připojena k lince vedoucí ze Soukenného náměstí do Rochlic. Aby se mohl sjednotit interval na 10 minut, byly přebudovány výhybny. Tímto krokem vznikla trať, jež propojovala východní a západní část města a okrajové obce a předměstí v Rochlicích a v Růžodolu získaly spojení s centrem.³³

³⁰ JÄKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 64

³¹ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 9

³² KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 6

³³ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 7

4.2 Tramvajové kolejnice páteří města

Rokem 1905 začíná nová etapa pro tramvaje v Liberci. Na zasedání městské rady 27. dubna bylo rozhodnuto, že město získává zmocnění pro převzetí akciové společnosti do svého vlastnictví. To bylo učiněno 1. ledna následujícího roku, kdy proběhla likvidace akciové společnosti a veškerý provoz a základní prostředky přešly do rukou města. To začalo dráhu provozovat pod názvem „Elektrické podniky města Liberce“. Dále bylo rozhodnuto, že budou vydány další peníze na rozvoj pouliční dráhy, mimo jiné na vytvoření elektrárny. Jak již bylo uvedeno, Liberec byl v této době město s většinovým německým obyvatelstvem a další rok se měla konat připravovaná velká Německo-česká výstava nad libereckou přehradou. Pro tyto účely byla povolena výstavba provizorní jednokolejové tramvajové trati, která měla sloužit pro přepravu návštěvníků na výstavu.

V únoru roku 1906 bylo započato se stavbou trati. Ta směřovala z Šaldova náměstí přes Husovu ulici až k branám průmyslové výstavy. Pro provoz tohoto úseku bylo potřeba si vypůjčit tři motorové a čtyři vlečné vozy ze sousedního Jablonce nad Nisou³⁴ (ty byly přepraveny po železnici a po skončení výstavy opět navraceny), vzhledem k tomu, že kapacita vozového parku byla vyčerpána. Dne 3. května proběhla technicko-policejní zkouška, kdy po nové koleji projela jablonecká souprava motorového vozu a vleku rychlostí 12 km/h. Toto rameno pouliční dráhy sloužilo pouze po dobu konání výstavy, ve dnech 14. května až 12. prosince 1906, interval se pohyboval okolo 7,5 minut a celková délka dosáhla 715 metrů. Dráha byla postavena ze žlábkových kolejnic, které po skončení výstavy posloužily ke stavbě druhé kolejnice na trati do Lidových sadů.³⁵

Nejstarší trasa je od roku 1907 dvoukolejná, to podstatně zvýšilo komfort cestování, vzhledem k tomu, že se tak odboural čas strávený na výhybnách. V průběhu roku došlo k nákupu tří motorových vozů. Podnik v tomto roce mohl oslavit své desetileté fungování a za tuto nedlouhou dobu zvládl přeci jen dost práce. K tomuto roku bylo k dispozici celkem 20 motorových a 8 vlečných vozů. Dopravní podnik vlastnil i netypické vozy – kropicí, s montážní věží a dále pro liberecké podmínky potřebný speciální vůz vybavený sněžným pluhem. V březnu potvrdilo ministerstvo železnic rozhodnutí o převedení

³⁴ JÄKL, Gisbert. Liberecké tramvaje. Liberec: Česká beseda, 1984, 28 s. Zprávy České besedy, č. 49., s. 8

³⁵ GRISA, Ivan, Ludvík LOSOS a Tomáš KREBS. Úzkorozchodné tramvajové provozy: Jablonec nad Nisou. Praha: Corona, 2014, 295 s. Městská doprava, 2. ISBN 978-80-86116-50-1., s. 99

provozu tramvajové dopravy do rukou města, mimo to určilo městu provoz dopravy na 90 let dopředu.³⁶

V následujícím roce byla předána do provozu nová vozovna a dílny v Nitranské ulici, které slouží Dopravním podnikům dodnes. Dílna byla vybavena vším, co bylo pro provoz pouliční dráhy potřeba, nechyběla lakovna, kovárna, truhlářství a další nutné vybavení. Počítalo se i s budoucím rozšiřováním vozovny, proto byla navržena tak, aby budoucím stavitelům nic nepřekáželo. V roce 1910 se uvažovalo o zavedení trolejbusů jako dalšího druhu městské dopravy. Přestože pořizovací náklady jsou nižší než u tramvají a není potřeba pokládat kolejnice, provozní a klimatické nároky nevyhovují podmínkám Liberce, a tak je doporučeno pokračovat s pouliční dráhou. Proto také přišly další návrhy pro prodloužení linky od Hanychova, což bylo městem odsouhlaseno. V dubnu 1920 bylo započato s výstavbou trati ze Soukenného náměstí přes ulici Barvířskou a Orlí. Po rozšíření trati bylo dodáno deset nových motorových vozů opět z vagónky ve Štýrském Hradci. Tyto vozy byly moderní, měly úplně zakryté nástupní plošiny a byly vybaveny kolejnicovou brzdou.³⁷

Velký test pro novou trať znamenal mistrovství na ještědské sáňkařské dráze, to byl také první evropský šampionát pořádaný v Liberci. Konal se 1. a 2. února 1914 a byl velkou zátěží pro tuto linku, jelikož bylo jen tramvajemi přepraveno 10.000 návštěvníků, což je přibližně 1/3 všech zúčastněných. Stav vozového parku k tomuto roku byl 31 motorových a 9 vlečných vozů.³⁸ Od dubna byl na hanychovské trati povolen celoroční provoz s vlečnými vozy, to bylo dříve možné pouze v letních měsících. Technický pokrok také umožnil, že díky výbavě kolejnicovými brzdami již nebylo nutné, aby byl ve vozech vedle průvodčího i brzdař.³⁹

28. července 1914 vyhlásilo Rakousko-Uhersko válku Srbsku a začala tak první světová válka, která později silně zasáhla celý kontinent. V Liberci se mladá městská doprava doposud vyvíjela slibně a úspěšně. Avšak touto prudkou změnou byla silně zasažena. Hned v prvních okamžicích války klesl počet přepravených osob o 25 %. Před válkou se uvažovalo o zdvoukolejnění tratí, na které byl hustý provoz. Bylo žádáno několikrát o povolení stavby tramvajové linky do Ruprechtic. Tyto ambiciózní projekty

³⁶ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 10

³⁷ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 12

³⁸ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 13

³⁹ JÁKL. Liberecké tramvaje, s.8

však byly vlivem války smeteny ze stolu a na další roky zmrazeny. Provoz musel být omezen, jelikož 46 zaměstnanců bylo nuceno narukovat. Celková statistika za první válečný rok ukazuje pokles cestujících o 9,2 %.⁴⁰ Počty přepravených se však rychle narovnaly a v průběhu následujících let se zvýšily. Tramvaje začaly sloužit k rozvozu raněných vojáků do městských lazaretů. Avšak světový konflikt měl značné důsledky, chyběly důležité materiály, stav vozů se postupně zhoršoval, podnik postrádal potřebné řemeslníky a tak dále. Poprvé v historii této dráhy se také objevily ženy v roli průvodčích, a to v červenci 1915. Prvních osm motorových vozů se již dostalo na hranici své životnosti, a tak byly v průběhu tří let postupně přestavovány na vozy vlečné. 18. listopadu napadlo takové množství sněhu, že musel být provoz na lince do Hanychova na dva dny přerušen. Tato nepřízeň počasí byla nová zkušenost od zavedení tramvají, udržení sjízdnosti trati však bylo komplikováno i nedostatkem lidských sil, které by se podílely na odhazování sněhu. V průběhu následujících několika let skokově vzrostl počet přepravených osob – v roce 1916 je to 5.954.330, avšak v roce 1918 již 8.197.176 přepravených pasažérů.⁴¹ Kvůli válečné produkci nebyly přijímány objednávky na kolejnice, a tak se zvyšovala zátěž na chod celé trati. K roku 1916 byl provoz na třech tratích s tímto obsazením: Nádraží – Lidové sady (6 motorových vozů), Rochlice – Růžodol I (6 motorových vozů) a Soukenné náměstí – Hanychov (9 motorových vozů).⁴² V zimě posledního roku vlády rakousko-uherského císaře opět došlo k nucenému zastavení provozu díky sněhu. K úklidu trati bylo velitelstvím dáno k dispozici na 500 vojáků, takže tramvaje mohly znovu vyrazit po svých cestách. Díky stávce zaměstnanců z 11. června 1918 došlo ke zvýšení mzdy.⁴³

Zajisté by bylo na místě popsat práci průvodčích a řidičů tramvají. Ti museli překonat počáteční nesnáze a přizpůsobit se svému povolání. Řidiči museli vykonávat práci ve stoje a k pohodlí jim rozhodně nepřidaly otevřené kabiny vozů, kde museli čelit nepřízní počasí. Během zimních měsíců pak museli natáhnout silné kožichy. Dále bylo zakázáno ve výkonu služby kouřit, jíst, pít a bavit se s cestujícími. V letech 1903 až 1905 bylo provedeno zasklení přední části kabiny, což práci ulehčovalo. Vytápěné kabiny se však řidiči dočkali až v roce 1953. Služba byla často velmi dlouhá a dosahovala nezřídka

⁴⁰ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 14

⁴¹ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 15

⁴² JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 14

⁴³ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 15

14 hodin, včetně tří hodinových přestávek. Po skončení první světové války dostali řidiči sedátka, která však nebyla úplně pohodlná.⁴⁴

Ani práce průvodčího nebyla snadná, stejně jako řidiči museli mít uniformy. Průvodčí byl vybaven brašnou přes rameno na jízdenky a drobné, peněženkou na bankovky, kleštěmi a píšťalou, kterou dával znamení řidiči pro odjezd ze zastávky. Během jízdy musel procházet vozem a kontrolovat, případně prodávat jízdenky. Průvodčí dále musel hlásit názvy zastávek a platily pro něj stejné zákazy jako pro řidiče, dokonce bylo zakázáno, aby průvodčí seděl.⁴⁵

4.3 První republika

Zrod nové republiky se neobešel bez komplikací, obzvláště v Liberci. Místní obyvatelé, v drtivé většině Němci, se nehodlali s nově vzniklým útvarem smířit a pokusili se o připojení pohraniční oblasti k Německu. Celou situaci musela uklidnit až armáda, která do města dorazila v prosinci 1918. Ustanovení Československa však poměry v hromadné dopravě nijak nezměnilo, němčina byla nadále primárním jazykem, kterým zaměstnanci mluvili. Vozový park se díky přestavbám na vlečnáky dostal na svou hranici životnosti, a tak bylo potřeba přikoupit deset nových vozů. Díky poválečné nouzi bylo zvyšováno razantně cestovné, z ceny 18 haléřů v roce 1918 se vyšplhalo na haléřů 40 v září 1919. Další zdražování na sebe nenechalo dlouho čekat, brzy se projevila výše provozních nákladů, která stoupala díky cenám pohonných látek a mzdám. Jízdné se před válkou nijak dramaticky nezvyšovalo, a proto bylo potřeba ho v roce 1920 navýšit, a to až na 70 haléřů. Představitelé města odsouhlasili, že od 1. ledna 1922 bude jízdné rozděleno do tří tarifních pásem s jízdným v rozpětí 1 až 1,80 korun. Počty přepravených osob mezi roky 1924 až 1930 vykazují pravidelné zvyšování. V roce 1925 byl poprvé od roku 1921 vykázan čistý zisk více než 800.000 korun, tento výdělek byl využit k důchodovému zaopatření zaměstnanců a k zaplacení daní.⁴⁶

V průběhu let docházelo k přestavbám vozů, situace vozového parku v roce 1926 byla taková, že dopravní podnik disponoval 29 motorovými vozy a 13 vlečnými. Z provozu byly vyřazeny tři otevřené letní vozy. Mezi zajímavosti patří, že od října tohoto

⁴⁴ JÄKL. Liberecké tramvaje, s.21-23

⁴⁵ tamtéž

⁴⁶ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 17

roku byla povolena přeprava psů tramvají. A to za předpokladu, že na přední plošině byl dostatek místa a zvíře bylo vybaveno náhubkem. Za psa se pak platilo jízdné ve výši dospělého cestujícího.

Následující rok by se dal považovat za určitý mezník ve vývoji městské hromadné dopravy v Liberci. Počet přepravených osob stále stoupal a okolní obce⁴⁷ si vyžadovaly tramvajové spojení s městem. Na zasedání, jež se konalo na liberecké radnici, se jednalo o vybudování 3 nových tramvajových linek a prodloužení jedné stávající s celkovou délkou 9.430 metrů. Na konec však nedošlo k žádné výstavbě. Začala se totiž objevovat otázka, zda je vhodnější tramvaj nebo autobus. Právě autobusy se v této době rozvíjejí a objevují se názory, že tramvaj již není vhodná k zajištění spojení mezi městy. Proto liberečtí zástupci v květnu 1927 zadali objednávku na 3 autobusy o 40 místech, ty by měly sloužit na lince Radnice – Ruprechtice (právě tato obec několikrát vyžadovala tramvajové spojení). První autobusy na této nové lince vyrazily 1. října v intervalu 15 minut. V roce 1928 byl povolen přestup cestujících mezi tramvaji a autobusy. V březnu 1929 pak následovala objednávka čtvrtého autobusu. O rozvoj autobusové dopravy se starali i soukromníci, ti provozovali dopravu i do vzdálenějších obcí jako je Chrastava, Dlouhý Most a Hrádek nad Nisou.⁴⁸

5. září roku 1929 došlo k první závažné nehodě tramvaje. Ranní spoj linky číslo 3, ve čtvrt na sedm vykolejil v ostré zatáčce v Dolním Hanychově. Při nehodě došlo k převrácení celé soupravy a neštěstí mělo jednu okamžitou oběť a 23 zraněných muselo být převezeno do nemocnice, tam svému zranění podlehl další dva lidé.⁴⁹ Za celou nehodu nebyl nikdo odsouzen, jelikož bylo vyhodnoceno, že se jednalo o selhání brzd.⁵⁰ Po této dopravní nehodě byly všechny vozy, které byly dodány v roce 1921 vybaveny kolejnicovými brzdami. Hospodářská krize měla vliv nejen na obyvatelstvo, mezi kterým převládala velká nezaměstnanost, ale i na dopravní podnik. Projevila se prvním poklesem přepravených osob od roku 1924. Od ledna 1931 docházelo ke zvyšování jízdného ve snaze čelit provozním ztrátám. Ekonomická situace se dotkla i první, a ještě mladé autobusové linky z dnešního Náměstí Edvarda Beneše do Ruprechtic, na této lince došlo k poklesu cestujících o 5,1 %. Ani další dva roky se nenesly v duchu zlepšení, a proto

⁴⁷ Na zastupitele města se obrací 9. září 1926 Vratislavice nad Nisou, Doubí, Harcov a Růžodol I.

⁴⁸ CVRČEK, Zdeněk – ČERVENÝ, Stanislav – JÄKL Gisbert – STEJSKAL, Pavel: 90 let tramvají a 60 let autobusů městské hromadné dopravy v Liberci, Liberec 1987, s. 5

⁴⁹ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 20

⁵⁰ JÄKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 98

došlo k dalším úsporným opatřením. Jedním z nich bylo to, že provoz na trati Soukenné náměstí – Viadukt, která vedla přes ulice Barvířskou a Orlí byl zastaven. K likvidaci samotné trati vedoucí přes tyto dvě ulice došlo 25.3. 1934, kolejnice byly zužitkovány pro další stavby.⁵¹ Díky tomu se uvolnily tři motorové vozy a provoz vlečných vozů na ostatních linkách byl omezen. Změnou trati došlo k přímému spojení mezi Hanychovem a Lidovými sady bez přestupu, tak jak jej známe nyní. Rozvoj výstavby dalších tratí byl omezen.⁵²

Tramvajová doprava neprožívala zrovna nejlepší období, to však nelze říci o té autobusové. Během léta 1932 přibývaly nové linky, číslo 5 na trase od městské radnice do Harcova, linka 6 začínající na stejném místě vedla přes Františkovskou ulici do Janova Dolu. Číslo 4 dostala již zaběhlá linka od radnice do Ruprechtic. Vozový park byl pro tyto účely rozšířen o další 3 autobusy. Za tento rok přepravily autobusy na 905.900 pasažérů. V červnu 1933 byla zavedena kyvadlová doprava od konečné zastávky tramvaje v Horním Hanychově ke stanici nově zřízené lanovky směřující na Ještěd.⁵³ Tato autobusová linka byla pouze provizorní, vzhledem k tomu, že bylo schváleno prodloužení kolejnic z konečné stanice v Horním Hanychově až k lanovce, ke stavbě samotné však nikdy nedošlo.

Avšak i autobusová doprava začala zažívat horší období, na konci roku 1932 vydala vláda Československé republiky rozhodnutí o 30% dani z jízdného na autobusových linkách, které jsou provozovány mimo hranice města. Následkem toho byla linka číslo 6 omezena pouze na hranice města a končila v dnešní městské části Jeřáb. Provoz na lince číslo 4, po neúspěchu se zvýšením jízdného, byl značně omezen a patnáctiminutový interval zcela zrušen. Vzhledem k tomu, že tato opatření nevykompenzovala ztrátu ani ve výši poloviny nákladů na provoz, rozhodla městská rada o předání autobusové přepravy na lince 4 do rukou KVG – Autobusové společnosti. Zbýlé dvě linky, tedy číslo 5 a 6, musely být kvůli malým výnosům zastaveny. Autobusové společnosti byly dány do užívání 3 vozy a ta musela odvádět poplatek městu za každý ujetý kilometr.

Rok 1934 přinesl nová označení pro tramvajové linky. Pro lepší orientace byl úsek Nádraží – Lidové sady označen jako linka číslo 1. Horní Hanychov – Lidové sady získal

⁵¹ JÄKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 15

⁵² KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 21

⁵³ CVRČEK – ČERVENÝ – JÄKL – STEJSKAL. 90 let tramvají a 60 let autobusů městské hromadné dopravy v Liberci, s. 5

označení číslo 3 a spojení Pekárny – Lidové Sady bylo značeno číslem 4 (autobusová linka, která nesla toto číslo dříve již nebyla spravována dopravním podnikem). Na lince číslo 2 nedošlo k žádné změně a nadále patřila úseku Růžodol I – Rochlice. Nadále se však počty přepravených osob nezlepšily a provozní ztráta pro tento rok se pohybovala okolo 270.000 korun. A to i přes to, že u příležitosti liberecké výstavy a Leteckého dne v srpnu 1934 byly dány do provozu všechny vozy, včetně těch vlečných. Ani rok následující nepřinesl zlepšení a pokles přepravených stále pokračoval, nezlepšila se ani ekonomická situace podniku. V roce 1936 proto musel podnik sáhnout po dalších úsporných opatřeních, ta se projevila prodlužováním intervalu mezi jednotlivými jízdami na všech linkách (na lince číslo dva byl prodloužen pouze noční interval z 10 na 15 minut). Provoz na lince číslo jedna byl využíván jen podle potřeby, a to jako spojová posila, naopak došlo k zachování nočního odvozu z divadelního představení. Aby se ušetřilo, byl zrušen kyvadlový autobusový provoz k lanovce. Tento rok nepřinesl téměř žádné novinky nebo investice, kromě nové zasklené čekárny na nádraží a pro zvýšení pohodlí stojících pasažérů byly nainstalovány emailová držadla v motorových vozech.⁵⁴

Pokud budeme hledat příčiny ekonomického neúspěchu dopravního podniku, nemůžeme všechnu vinu přičítat hospodářské krizi z roku 1929. Nyní se pohybujeme o šest let později, kdy už na většině území našeho státu byly její dopady překonány, i když to zajisté nemusí vždy platit pro Sudety. Nahlédneme-li však do účetnictví firmy, zjistíme, že 75 % z veškerých výdajů směřuje na platy zaměstnanců a zbylých 25 % putuje do oprav vozidel, investic a na provozní energie. Již výše bylo uváděno zdražování jízdného, to se od roku 1917 zvyšovalo v různých pásmech v rozmezí od 3,6krát do 6,5krát. Oproti tomu například plat průvodčího stoupl až 13krát. Vedení podniku mělo snahu snížit výdaje za zaměstnance, aby tak čelilo ztrátám, to se u zaměstnanců samotných setkalo s odporem, který demonstrovali podáním výpovědi (celkem tak učinilo 27 lidí). V provozu na tramvajových linkách docházelo k nepravdělnostem mezi intervaly, což mělo samozřejmě za následek příval stížností z řad cestujících. Vedení podniku se dostalo se svými zaměstnanci do dalšího sporu, když je obvinilo ze sabotáží. Na schůzi zaměstnanců byl proti tomuto nařčení podán ostrý protest.⁵⁵

Zlepšení situace se objevilo až v roce 1937, kdy se počet přepravených ustálil, a dokonce se oproti předešlému roku zvýšil o 3,5 %. Došlo i ke zvýšení tržeb o necelých

⁵⁴ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 26

⁵⁵ tamtéž

5 %. Koncem jara tohoto roku tedy mohl být znovu nastolen interval 5 a 10 minut. Jako novinka se objevily osvětlené číslice na střechách vozů, jež značily číslo linky. Rok 1938 je neblahým mezníkem pro vývoj mladého československého státu. Jakoby předzvěst budoucích dnů, došlo 17. září následkem zkratu k požáru na dvoře vozovny. Oheň zničil jeden vůz a jeden kolejový brus, dále poškodil ostatní okolo stojící vozy. Brus byl nenávratně ztracen, a tak musel být motorový vůz číslo 14 přestavěn k tomuto účelu. V těchto dnech se dostala československá krize na svůj vrchol. Mobilizace z 24. září měla za následek znatelné omezení provozu, jelikož bylo do zbraně povoláno 34 zaměstnanců z provozu a řada dalších z dílen.⁵⁶ Schůzky britského předsedy vlády Nevilla Chamberlaina s Adolfem Hitlerem v Berchtesgadenu a Godesbergu vrcholí 30. září 1938 podepsáním takzvané Mnichovské dohody. Ta mělo pro Liberec fatální důsledky, jelikož celé Sudety byly zabrány německým wehrmachtem a připojeny jako pevná součást k nacistické třetí říši. 8. října 1938 vstoupilo nacistické vojsko do města a tramvajová doprava byla na několik hodin přerušena. Liberec byl ustanoven jako župní město Sudet.

Přes tyto události se ustálil trend zvyšování přepravených osob, to vedlo k návrhům na zdvoukolejnění linky číslo tři mezi nádražím a Vápenkou. Objevil se i požadavek na převzetí soukromých autobusových linek do rukou města. Byly zavedeny směrové tabulky na čela vozidel psané v němčině a některé zastávky byly přemístěny v řádech několika metrů, tak aby lépe vyhovovaly dopravní situaci.⁵⁷

4.4 Období druhé světové války

Po těchto událostech nastaly nešťastné časy pro Československý stát. Ten byl ztrátou svého historického území značně paralyzován a politická situace měla k dokonalosti velmi daleko. Toto období takzvané druhé republiky netrvalo dlouho, pouze do března roku 1939, kdy pod výhrůzkami zničující války vstoupila německá vojska i do Prahy a zbytku republiky, tím vznikl Protektorát Čechy a Morava. Zároveň se vydělilo Slovensko a založilo svůj vlastní fašistický stát. Vpádem nacistického wehrmachtu do Polska vypukla 1. září 1939 válka, která se později zapsala jako druhá světová. V létě tohoto roku panoval v dopravě čilý ruch, který válka ještě zintenzivnila.

⁵⁶ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 27

⁵⁷ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 28

Tento konflikt bohužel opět negativně zasáhl do vývoje dopravy. Nedostatek pohonných hmot způsoboval výkyvy v provozu tramvají. Paradoxně však válka přispívá i k modernizaci a vývoji, například dochází k emancipaci žen. Ty byly ihned po vypuknutí války vyškoleny na pozice průvodčích, tak aby bylo možno zvládat zvyšující se nároky na dopravu. Na dráze chyběli muži, kteří museli jakožto občané Třetí říše narukovat do armády. Jak již bylo dříve uvedeno, 1. května 1939 byly k Liberci připojeny některé okolní obce a počet obyvatel tak stoupl na více než 70.000. Dále pod podnik „Pouličních drah“ přešly i soukromé autobusové linky, jež provozoval Heinrich Thomas. Ty zajišťovaly provoz mezi Radnicí a Pavlovicemi, Stráží nad Nisou a Chrastavou. Pro tyto linky se do konce roku podařilo sehnat 5 autobusů.⁵⁸

Od začátku roku 1940 byly v provozu městské dopravní sítě 4 tramvajové linky a 3 autobusové. Dále byla zdvoukolejněna trať mezi viaduktem a nádražím. V říjnu byly dodány 4 nové tramvajové vozy Siemens, ty nabízely 20 míst k sezení a 31 k stání.⁵⁹ K nim přibýly čtyři autobusy značky Gräf & Stift a Magirus, ty nabízely 28 a 30 sedadel. Za tento rok bylo přepraveno necelých 8.500.000 cestujících, z toho většina tramvajemi, ty také po dlouhé době vykázaly čistý zisk. V následujícím roce došlo v nočních hodinách k vážné nehodě, autobus narazil do stromu, jeden cestující byl usmrcen a další tři zraněni, torzo autobusu pak muselo být odvezeno na opravu až do Vídně. Avšak počty přepravených cestujících v roce 1941 stále stoupají.⁶⁰

V roce 1942 mohl tramvajový provoz v Liberci slavit výročí 45 let od svého založení. Na začátku roku byla převzata autobusová linka směřující do Rudolfova. Stále se pořizovaly novější autobusy. V červnu bylo dokonce na práci v dílnách nasazeno 30 válečných zajatců z Anglie. 8. listopadu vyhořel velký zájezdní hostinec Walhalla v Horním Hanychově, kde v té době sídlily jednotky wehrmachtu. Tento velký požár zastavil tramvajovou dopravu. Později zde vznikla tramvajová výhybna, dnes nese zastávka jméno Spáleniště.⁶¹ V průběhu roku 1943 byly tramvaje vybavovány směrovými tabulkami. Další změnou v hromadné dopravě byl převod lanové dráhy na krátkou dobu pod správu města. Do roku 1943 lanovku provozovaly Říšské dráhy a v roce 1945 byla předána Československým drahám.⁶² V červenci došlo k další velké nehodě, kdy vůz plně

⁵⁸ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 30

⁵⁹ JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 49

⁶⁰ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 32

⁶¹ TUREK, Josef. Liberecká Walhalla. Ročenka Jizersko-ještědského horského spolku. Liberec: Jizersko-ještědský horský spolek, 2012, 11, 179-192. ISBN 978-80-87095-08-9. ISSN 1214-1585. s. 190

⁶² JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 13

obsazený cestujícími, avšak bez obsluhy ujel ze zastávky a před stanicí Spáleniště vykolejil, bylo zraněno na 70 osob. Po obratu na frontě se již válečná mašinérie začala dotýkat městského provozu. To se projevilo zesílením leteckých poplachů a přísným dodržováním zatmění, což však vedlo k nehodám, například, když tramvajový vůz najel do skupiny vojáků. Promítl se i nedostatek pohonných hmot, takže provoz na některých linkách musel být omezen. V prosinci byl provoz na autobusové lince do Ruprechtic úplně zastaven. I přesto však počty přepravných stále stoupají.⁶³

Rok 1944 se nesl ve znamení dalších omezení. U části zaměstnanců byl prodloužen pracovní týden z důvodu nedostatku zaměstnanců. 10. listopadu pak vstoupilo v platnost nové pravidlo, které nadřazovalo tramvaj v silničním provozu nad ostatní dopravní prostředky. V neděli a ve svátky byly vypravovány spoje pouze k některým vlakům a zbrojním továrnám. Motorové vozy se dokonce používaly k tahání nákladních automobilů a jejich přívěsů, aby se ušetřilo palivo. V prosinci byla postavena vlečná kolej k mlékárně v Žitavské ulici a k rozvozu mléka byl používán speciálně upravený vůz.⁶⁴

Začátek roku 1945 již byl v duchu válečného konfliktu, uhlí a jiné potřebné komodity citelně chyběly. Od osmé večerní hodiny končil veškerý pouliční provoz a později byl úplně zastaven. Dráha se musela potýkat s nedostatkem personálu, do armády byl povolán i ředitel podniku Ing. Mahler, v nepřítomnosti ho zastoupil Ing. Schulpek. V půlce února byly všechny autobusy určeny pro transporty utečenců, proto byla autobusová doprava paralyzována až do 8. března. V květnu byl jeden autobus s válečnými migranty zničen leteckým náletem na cestě do Chomutova. Druhá světová válka pro Liberec končí 9. května 1945, když do města vstoupila rudá armáda. V tento den byl tramvajový provoz zastaven, vzhledem k tomu, že díky leteckým útokům došlo k poškození trati na mnoha místech. Dále panoval kritický nedostatek elektrické energie, takže vozidla musela zůstat po několik dní na tratích. To trvalo do 14. května, kdy byl provoz opět postupně zaváděn. Byly odstraněny všechny německé nápisy z vozidel i ze zastávek a jako jediný úřední jazyk byla ustálena čeština. Koncem války začínaly vyplouvat protiněmecké nálady, které vyústily v odsun německého obyvatelstva. Ten se neblaze dotkl i provozu městské dopravy vzhledem k tomu, že velká část zaměstnanců byla mezi odsunutými. Dopravní podnik byl 26. října 1945 zestátněn.⁶⁵ Druhá světová

⁶³ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 35

⁶⁴ JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 13

⁶⁵ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 38

válka, stejně jako ta první, měla pro městskou dopravu neblahé důsledky, vozy byly často přetěžovány, chyběly materiály na servis a docházelo k poklesu množství přepravených osob. Zanedlouho po konci války byly ženy z pozic průvodčích propuštěny a němečtí zaměstnanci nahrazeni českými. Na konci roku 1945 byly v provozu 3 tramvajové linky a to Linka 2: Rochlice – Růžodol, Linka 3: Lidové sady – Horní Hanychov, Linka 4: Lidové sady – Vápenka. A celkem 4 autobusové linky spojující Náměstí doktora Edvarda Beneše s Ostašovem, Stráží nad Nisou, Katřinkami (přes Pavlovice) a s Ruprechticemi.⁶⁶

4.5 Poválečná léta a socialistické budování

Přestože Liberec nebyl nijak výrazně poškozen válečnými událostmi, dotkl se ho výrazně odsun německých obyvatel. Personální nedostatky byly řešeny povoláním pracovních sil z českého vnitrozemí, tito lidé však měli často nízkou a nedostačující kvalifikaci.⁶⁷ Začátkem roku 1946 bylo jízdné zdraženo až o 60 %. Bylo rozhodnuto, že podnik bude nadále zařízením města a byl veden pod názvem „Podniky města Liberce“, tam mimo tramvajovou dráhu a autobusy spadala i vodárna. V roce 1947 byla autobusová doprava rozšířena o další dvě linky, jednu do Machnína a jednu na Českou chalupu. V tomto roce také pouliční dráha slavila 50 let své existence, proto byl jeden ze starších vozů slavnostně vyzdoben a takto přepravoval pasažéry. Také proběhly přípravné práce pro stavbu meziměstské trati mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou.⁶⁸ Návrhy na zavedení trati mezi těmito městy se objevovaly již dříve, ale vždy byly zamítnuty s odůvodněním souběžné železniční trati. Po válce však byl intenzivní nedostatek palivových hmot a pneumatik, nebylo tak možné zintenzivnit dopravu po silnici.⁶⁹

V sousedním Jablonci nad Nisou již tramvajová doprava také nebyla žádnou novinkou, a i v tomto městě má svou dlouhou historii. Avšak na rozdíl od Liberce zde byla provozována soukromou společností. Po dohodách a jednáních mezi oběma podniky došlo na rozhodnutí zřídit „Dopravní komunální podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou“. Ten byl založen 10. března 1949 a sídlil v Liberci. Dopravní podniky mimo jiné

⁶⁶ tamtéž

⁶⁷ KREBS, Tomáš. Tramvaje v Liberci a Jablonci nad Nisou v letech 1945-1960. Liberec: ročenka liberecké architektury. 2009, 5, 73-75. ISSN 1801-6227. s. 73

⁶⁸ JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 14

⁶⁹ KREBS, Tomáš. Unikátní tramvajová trať slaví významné výročí. Veřejná správa. 2017, 28(17), 22-[25]. ISSN 1213-6581. s. 22

pořídily nový autobus Škoda 706 RO.⁷⁰ Tyto autobusy byly vyráběny od roku 1947 v letňanské Avii, verze určená pro městskou dopravu nabízela 22 nebo 23 míst k sezení. Tento autobus mohl dosáhnout rychlosti až 68 km/h.⁷¹ Od konce války se počty přepravených osob opět postupně zvyšovaly.

K roku 1950 zůstávaly linky beze změn, pouze přibyla nová autobusová linka od radnice do Harcova a tramvajová linka číslo 1 mezi nádražím a lázněmi byla již využívána jen příležitostně. V dubnu došlo ke zvýšení mezd zaměstnanců o 27 % a byl jmenován první „dělnický“ ředitel, František Šamánek, jenž si polepšil z pozice řidiče autobusu. Do vozového parku přibyli dva nové vozy Škoda 706 RO. Za celý rok 1950 bylo přepraveno 17.034.600 cestujících a z toho 9.700.200 tramvajemi. To svědčí nejen o tom, že se trend přepravených stále zvyšuje, ale tato čísla nám také ukazují, že tramvaje začínají ztrácet svůj monopol, přestože pořád přepraví více než polovinu cestujících.⁷²

Na začátku padesátých let se prováděl nábor žen do dopravních podniků na pozice průvodčích a řidiček, mužští zaměstnanci byly přesouváni do dílen a výroby. Ke konci roku 1951 měl podnik 243 zaměstnanců včetně 33 žen. Dopravní podniky také nabízely jízdné pro dělníky, na které byla sleva až 50 %.⁷³ Stále také probíhala výstavba trati mezi Jabloncem n. Nisou a Libercem, provoz na ní byl zahájen již v roce 1953, kdy byla dobudována z Jablonce do Proseče nad Nisou a v nadcházejícím roce byla protažena až do Vratislavic nad Nisou, zde se přestupovalo na autobusovou linku do Liberce. Pro dokončení trati byly předneseny dvě varianty. První počítala s napojením na již fungující trasu mezi Rochlicemi a Růžodolem, druhá varianta navrhovala položení nových kolejnic přes Novou Rudu a kolem Textilany na Šaldovo náměstí (později bylo změněno na Fügnerovu ulici). Zvítězila druhá varianta. Celá trať byla dokončena v roce 1954 jako jednokolejová dráha s výhybnami, rozchod kolejí odpovídal 1.000 milimetrům, tedy běžnému standartu v obou městech. K provozu na této trati byly dodány vozy typu 6MT z České Lípy.⁷⁴ Jablonecká provozovna dostala do užívání devět tramvají tohoto typu a ta liberecká 6, díky tomu mohly být vyřazovány staré typy z let 1904-12.⁷⁵ V průběhu let se u zastávek stavěly čekárny různých typů, zděné, plechové i dřevěné. K napájení trati

⁷⁰ KÁRA, Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 40

⁷¹ HARÁK, Martin. Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990]. Praha: Grada Publishing, 2014, 224 s., viii s. obr. příl. ISBN 978-80-247-4738-5. s. 22

⁷² KÁRA, Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 41

⁷³ KÁRA, Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 43

⁷⁴ KREBS, Tomáš. Unikátní tramvajová trať slaví významné výročí, s. 22

⁷⁵ KREBS, Tomáš. Tramvaje v Liberci a Jablonci nad Nisou v letech 1945-1960, s. 75

sloužily měnirny blízko zastávek U lomu a na zastávce Zelené údolí.⁷⁶ 26. prosince vyjely slavnostně první vozy s vybranými hosty za doprovodu dechovky.⁷⁷ Od 1. ledna 1955 byl zahájen pravidelný provoz na celé trati v intervalu 15 minut a po osmé hodině večerní pak 30 minut.⁷⁸ Tato linka dodnes nese číslo 11.

Autobusovou dopravu trápil zastaralý a nedostatečný vozový park, pro stísněné podmínky nebylo možné efektivně využít vlečné vozy. V roce 1956 byly dodány další tři vozy Škoda 706 RO a jejich celkový počet tak stoupl na 18 kusů. Novinkou je, že autobusové linky již nejsou značeny písmeny, jak tomu bylo doposud, ale čísly, a to v rozmezí 12 až 19. Tramvajová trať se dočkala vylepšení v podobě zdvojkolejnění na úseku od Viaduktu ke Starým pekárnám. Díky sloučení dopravních podniků se počet zaměstnanců vyšvihl na 602 a z toho 138 žen. Celkem za tento rok bylo přepraveno více než 20.000.000 cestujících a díky nové meziměstské trati, přibližně 70 % obsloužily tramvaje.⁷⁹

Na začátku roku 1957 převzal podnik nákladní dopravu spolu s 11 nákladními vozy. Liberec byl zasažen takzvanou asijskou chřipkou, tato epidemie měla za následek pokles cestujících a také nedostatek zaměstnanců. Autobusový park se již skládal pouze z vozů Škoda, zato tramvajový obsahoval 11 rozdílných typů vozidel, a to komplikovalo jejich opravy. Rok 1957 je také poznamenán 3 vážnými nehodami, ty se udály v krátkém sledu během jednoho měsíce. Tyto nehody si vyžádaly 3 mrtvé, 10 těžce zraněných a desítky lehce poraněných pasažérů.⁸⁰ V této době byl testován prototyp nové velkoprostorové tramvaje T2 na meziměstské trati. Tyto vozy odpovídají americké koncepci PCC, byly vybaveny 3 uzavíratelnými dveřmi – přední pro nástup, zbylé pro výstup cestujících. Průvodčí zde měl pevně dané stanoviště mezi předními a zadními dveřmi, jejich otevírání a zavírání mohl ovládat právě on a řidič. Vlevo po směru jízdy byla sedadla jednoduchá na opačné straně zdvojená. Tento prototyp byl vypůjčen z Prahy a testován na úzkém rozchodu, po roce byl přesunut do Bratislavy.⁸¹ V průběhu roku 1957 došlo k sanačním pracím mezi Soukenným náměstím a řekou Nisou, díky tomu mohlo dojít ke změně trasování kolejnic. Díky propojení Švédské a Náchodské ulice mohlo dojít

⁷⁶ JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 19

⁷⁷ JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 15

⁷⁸ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 45

⁷⁹ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 46

⁸⁰ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 47

⁸¹ JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 58

ke změně trasy do Rochlic a na Soukenném náměstí vznikla společná zastávka pro linky 1,3 a 4.⁸²

Během prvního ledna 1960 převzal Dopravní podnik pod svou činnost taxislužbu s devíti automobily a spolu s tím i potahovou službu, jež obsahovala traktor, 2 vlečné a 2 potahové vozy a dokonce i 4 koně. Se souhlasem města byla pak potahová služba v březnu zlikvidována. Pro nákladní dopravu bylo zakoupeno několik nových vozů, včetně sněhového pluhu. V květnu se konečně dostaly do provozu 3 nové vozy T2, a to na lince 3 (Lidové sady – Horní Hanychov), dalších 5 bylo dodáno ke konci roku. V roce 1961 vzrostl počet vozů T2 na 14 kusů. 1. července došlo ke zrušení Krajského národního výboru v Liberci a spolu s tím byly dopravní podniky obou severočeských měst rozděleny. Podnik, jenž se měl starat o dopravu v Liberci a jeho okolí podědil název „Dopravní podnik města Liberce“. Počet zaměstnanců tedy klesl na 444.

V tomto roce se také začínaly pomalu stahovat mračna nad tramvajovou dopravou, a to nejen v Liberci, ale i v ostatních městech. Autobusy zažívaly svůj velký boom a levná nafta jejich rozvoji pomáhala. Ekologie neměla v šedesátých letech velké zastání a v neprospěch pouliční dráhy mluvily i potřeby investic do kolejnic, zařízení a vozů samotných. Objevovaly se také názory, že kolejnice ve městě jsou již překonané a měly by ustoupit autobusům. To mělo přímý dopad na linku číslo 2 spojující Rochlice s Růžodolem. 31. října 1960 je poslední den, kdy byla trať v provozu, dalšího dne již musela ustoupit rozmachující se automobilové dopravě a během rekonstrukce třídy Dr. Milady Horákové byly kolejnice nadobro vytrhány. Provoz byl nadále zajišťován autobusy.⁸³ Od roku 1961 byl znovuobnoven provoz na lince číslo 1 na trase Lázně – Pekárny. V roce 1963 byla linka číslo 4 prodloužena z Vápenky až do Dolního Hanychova. Od roku 1964 jezdily na linkách 3 a 4 již jen moderní jednosměrné vozy T2, pro jejichž provoz byla trať upravena.⁸⁴

V prosinci roku 1965 byly dopravnímu podniku dodány nové tramvajové vozy T3 do zkušebního provozu, ty konstrukčně vycházely z předešlého typu T2. Tramvaje T3 byly ve své době nejmodernější a velmi oblíbené o jejich nadčasovosti svědčí i fakt, že v Liberci přepravují cestující dodnes. Dále byly podniku převedeny vozy T2 z Ústí nad Labem. Díky těmto inovacím mohla být zvýšena cestovní rychlost, to však bylo

⁸² KREBS, Tomáš. Tramvaje v Liberci a Jablonci nad Nisou v letech 1945-1960, s. 75

⁸³ tamtéž

⁸⁴ JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 17

podtrženo potřebou zdvoukolejnění celé trati mezi Lidovými sady a Horním Hanychovem. Taxi služba si v tomto roce polepšila o 4 nová vozidla. Ke konci roku byl vozový park dopravního podniku následující: Tramvaje – 19 vozů T2, 6 vozů T3, 9 vozů 6MT, 6 vlečných vozů. Autobusů vlastnil podnik celkem 39 kusů.⁸⁵

Celkem pět nových autobusů typu Škoda 706 RTO získal DP v roce 1966. Tyto typy vozidel byly velmi rozšířené v celém tehdejší východním bloku, městská verze autobusu byla dvoudvřového provedení a dosahovala rychlosti 65 km/h.⁸⁶ V roce 1967 oslavil dopravní podnik 70 let své existence a za tuto dobu se změnil takřka k nepoznání. Zajímavostí je, že od května byly v provozu rekreační nedělní linky do Rudolfova a během letních prázdnin i na zámek Sychrov, to však nepřineslo očekávané výnosy. Od května byl zaveden nový jízdní řád, který reagoval na snížené přepravní nároky v sobotu. Nadále se nakupovaly nové vozy Škoda 706 RTO a mimoto i jeden nový velkokapacitní typ Karosa ŠM 11. Dopravní podnik myslel ale i na své zaměstnance a zakoupil pro ně několik rekreačních chat, které byly zbudovány poblíž hradu Kost v Českém ráji.⁸⁷

Rok 1968 se nesl v duchu rozšiřování vozového parku a to o 6 kusů Škoda 706 RTO a 6 kusů ŠM 11, ty byly dodány v průběhu roku. Nový jízdní řád snížil intervaly mezi jednotlivými jízdami na lince 12 a 21 z 10 minut na 8. Dále byly některé linky protaženy až do centra. Události pražského jara vyústily v invazi vojsk Varšavské smlouvy, 21. srpna vjely tanky i do Liberce a zde napáchaly škody nejen na životech, ale i na majetku. Jeden tank poškodil podloubí domu v blízkosti kolejí na náměstí Dr. Edvarda Beneše a znemožnil tak provoz, ten musel být nahrazen autobusy. Objevily se problémy na meziměstské trati, ta nebyla v dobrém technickém stavu a také byl nedostatek náhradních dílů pro vozy 6MT. Proto vyvstala složitá jednání o budoucnosti této trati.⁸⁸

4.6 Éra normalizace

Rok 1969 nezačal ani pro Dopravní podnik pozitivně. Na začátku února se udála jedna z nejvážnějších dopravních nehod. Na nechráněném železničním přejezdu došlo ke srážce vlaku s autobusem v Doubské ulici. Při tomto neštěstí bylo zraněno na 40 lidí a byl autobus zcela zdemolován. Udála se výměna starších a nevhodných vozů Ikarus 620

⁸⁵ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 61

⁸⁶ HARÁK, Martin. Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990], s. 24

⁸⁷ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 63

⁸⁸ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 65

za nové ŠM 11, těch díky tomu vlastnil podnik již 10 kusů. K tomu přibýly další tři Škody 706 RTO, z nichž jedna byla v luxusním provedení (vybavena televizorem). Rozšiřoval se vozový park i v taxislužbě a v stavební technice. Nový jízdní řád opět upravoval autobusovou dopravu, a to zejména posílením spojů na lince číslo 2 mezi Růžodolem a náměstím Dr. Edvarda Beneše, a dále na linkách do Harcova. Také se využívaly velkokapacitní vozy ŠM 11 v nejfrekventovanějších časech na vytížené lince 12 do Pavlovic. Koncem roku byla dostavována sídliště ve Františkově a Ruprechticích, což znamenalo zvýšené požadavky na přepravu, to však pro nepřípravenost nemohlo být hned řešeno. Dopravní podnik vlastnil na konci roku 1969 35 tramvají a 51 autobusů.⁸⁹ Linka číslo 5 vedoucí z Liberce do Vratislavic musela být obsluhována pouze autobusy, jelikož pro staré typy tramvají MT6 se nedostávalo náhradních dílů.⁹⁰

Tramvajová doprava měla v nedalekém Ústí nad Labem své nejlepší dny již za sebou a bylo rozhodnuto, že zde od roku 1970 již tramvaje v ulicích jezdit nebudou. Proto dopravní podniky obdržely jeden vůz upravený na kolejový brus. Jednalo se o starou motorovou tramvaj z roku 1929. Nadále sloužil v Liberci jako technická podpora pro klopení tratě, posun vozů a tak dále. Zajímavostí však je, že se na konci osmdesátých let podařilo tento vůz zrekonstruovat do vystavovatelské podoby a stal se symbolem historických tramvají pod Ještědem. Navíc jeho jméno „Bovera“ převzal i spolek místních nadšenců pro tramvajovou dopravu.⁹¹

Hned na začátku roku 1970 převzal pod svou správu celou trať linky číslo 11 liberecký Dopravní podnik. V sousedním Jablonci nad Nisou byla totiž zcela zrušena kolejová doprava. Zbylé vozy z Jablonce byly převedeny do Liberce. V březnu na této lince musela být dokonce doprava, kvůli sněhovým závějím zcela zastavena, a to na necelé dva týdny, na odklizení sněhu se podílel i pluh z roku 1925. Provoz mezi městy tak musel být udržován autobusy, některé poskytl i podnik ČSAD.⁹² V tomto roce vznikl pro Liberec charakteristický oranžovo-černý obchodní dům na Soukenném náměstí a díky tomu převzal Dopravní podnik nový dispečink a kanceláře. Kvůli této stavbě byly zrušeny koleje ve Švédské a Náchodské ulici a nově položeny v ulici Fügnerově směrem k Soukennému náměstí. Na konci roku 1970 bylo v provozu pět tramvajových linek

⁸⁹ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 66

⁹⁰ JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 21

⁹¹ KREBS, Tomáš. Motorový vůz "Bovera" ev. č. 78 z roku 1929. Liberec: Boveraclub, [2010], 11 s. Atlas historie tramvajové dopravy, 1. ISBN (Brož.).

⁹² JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 18

spojujících Lidové sady s Vápenkou, Dolním a Horním Hanychovem, dále spojení mezi Libercem a Vratislavicemi a prodloužená verze do Jablonce. Autobusové linky se rozrostly na 12 tras.⁹³

Na konci března 1972 započala náročná rekonstrukce tramvajové trati mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. Z toho vyplývaly zvýšené nároky na autobusovou dopravu, jelikož autobusy musely zajistit výlukovou dopravu. Autobusy ŠM 11 zde jezdily v patnáctiminutovém intervalu. Modernizace této trati znamenala, že zde ukončili provoz staré dvounápravové tramvaje, které byly 1. dubna naposledy v provozu. Do budoucna je nahradily moderní čtyřnápravové vozy T3, ty zde v dopravní špičce jezdily i spřažené do dvojic. Po dobu oprav vypomáhaly na trase autobusy ČSAD. V roce 1974 byl přesunut dopravní dispečink ze Soukenného náměstí do vhodnějších prostorů ve Fügnerově ulici.⁹⁴ Celá trasa linky číslo 11 byla uvedena do provozu 29. prosince roku 1976. V dubnu následujícího roku zde byl zaveden i pravidelný provoz o sobotách a nedělích. Na celé trati kromě městských úseků byly vyměněny kolejnice, položené na betonových pražcích (na zastávkách dřevěných), v Jablonci byla zbudována tramvajová smyčka pro otáčení v Tyršových sadech.⁹⁵ V odpoledních hodinách byl slavnostně zahájen provoz za přítomnosti zástupců politických a společenských organizací. Jízdní doba na nově opravené trati činila 27 minut a cestující mohli tramvaje čekat každých 12 minut. Touto rekonstrukcí si tramvaje alespoň částečně upevnily svou pozici po dobách velké nejistoty v podobě rušení kolejové dopravy. V roce 1977 Dopravní podnik využíval již jen vozů T2 a T3, kterých dohromady vlastnil 43 a o převoz zákazníků se staralo 72 autobusů.⁹⁶

Problémy zažívala i nejstarší tramvajová trasa v Liberci, a to hlavně proto, že nebyl dostatek náhradních dílů pro vozy. Výrobce byl nucen upřednostňovat vývoz do zahraničí, a tak Dopravní podnik musel sáhnout po rekonstrukci starších vozů typu T2. Od července 1979 se začaly vozy pravidelně spřahovat a vzhledem k nedostatku řidičů byla od srpna 1980 linka číslo 1 oficiálně zrušena, dříve byl její provoz již spíše nepravidelný. Během rekonstrukce byla zrušena kolej u pivnice vedle vlakového nádraží.⁹⁷ Rok 1980 se také zapsal zavedením tak zvaného „MOC“, tedy mechanického

⁹³ KÁRA. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 70

⁹⁴ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, Liberec, 1986, s. 2

⁹⁵ JÁKL - KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976, s. 23

⁹⁶ JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 19

⁹⁷ BELZA - KARPAS. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 38

odbavení cestujících. Od tohoto okamžiku si museli cestující zakoupit jízdenku a tu si pak při nástupu označit, to umožnilo plynulý nástup a výstup cestujících všemi dveřmi, avšak řidič ztratil kontrolu nad cestujícími a ti se mohli snáze dopouštět jízdy na černo. Byla zavedena nová autobusová linka číslo 25 směřující na sídliště v ulici Broumovská. Dále byla zavedena pravidelná doprava do Machnína.⁹⁸

Od března 1981 musela být zřízena zastávka v Moskevské ulici a v ulici 5. května. Takovou změnu si vyžádal technický stav budov na náměstí Dr. Edvarda Beneše, které byly v havarijním stavu. Tramvaje kolem nich mohly projíždět nadále jen bez cestujících a rychlostí 5 km/h. Cestující tak museli vystoupit a přejít po svých na další zastávku. Takový stav trval až do listopadu, kdy byla kolejnice přeložena a provoz se vrátil do normálního stavu.⁹⁹

Rok 1982 znamenal posun pro tehdejší autobusovou dopravu a to proto, že podnik obdržel vozy z nové řady Karosa C 700. Jako první dorazila tři dvoudveřová vozidla C 734 s kapacitou 45 cestujících. Poté následovala třídvěřová verze pro 35 cestujících dodaná v 12 kusech. A na konci roku přibyly ještě dva nové autobusy.¹⁰⁰ Tyto typy byly vyráběny od začátku osmdesátých let ve Vysokém Mýtě. Jednalo se o moderní jedenáctimetrové vozy, pro komfort cestujících byly vybaveny zvýšenými sedadly a odhlučňovanou kabinou.¹⁰¹ Pro nástup a výstup sloužily opět všechny dveře vozidla, což řidiči ne vždy dobře snášeli. V tomto roce bylo dodáno dalších deset vozů série T3 z podniku ČKD Praha. Lidé v důchodu získali v roce 1983 výhodu v podobě bezplatné dopravy, kdy se stačilo pouze prokázat občanským průkazem. Avšak nedostatek paliva vedl k potřebě úpravy letních jízdních řádů a zrušení již dlouho provozovaných spojů pro zaměstnance. Nově byla zavedena linka číslo 27 na Kunratické sídliště. Komfort cestujících zlepšovaly informační tabule zavedené na terminálu MHD ve Fügnerově ulici. Další nová linka směřovala v roce 1984 do Radčic, pro tyto účely byly zakoupeny malé autobusy pro dvacet cestujících, které byly schopné se vypořádat s užší silnicí. Nově byly upraveny intervaly na některých linkách, aby bylo možno přepravit více cestujících. Kvůli zavedení systému MOC byl zřízen další předprodej jízdenek v ulici 1. Máje u kina Lípa.¹⁰² Panovaly představy, že by se MHD v Liberci měla orientovat na trolejbusovou

⁹⁸ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 5

⁹⁹ JÁKL. Liberecké tramvaje, s. 20

¹⁰⁰ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 6

¹⁰¹ HARÁK, Martin. Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990], s. 33

¹⁰² STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 6

dopravu, zejména pak na linku, jež by spojila Pavlovice a Ruprechtice přes městské centrum s Rochlicemi. Tento druh dopravy se však nikdy pod Ještědem neuskutečnil, stejně tak jako zamýšlená tramvajová linka mezi muzeem a Ruprechticemi.¹⁰³

Již během roku 1983 došlo k přípravě na přeložení tramvajové trati vedoucí ulicemi Moskevská a Pražská. Aby k tomu mohlo dojít, muselo být strženo několik objektů v ulicích Palachova a Rumunská. V prosinci pak byla přerušena doprava od radnice do Lidových sadů. Dvěma, pro liberecké centrum charakteristickými ulicemi, tedy Pražskou a Moskevskou, projela tramvaj naposledy na předělu dnů 14. a 15. prosince. Jednokolejný úsek v Revoluční ulici byl vybaven pro zvýšení bezpečnosti světelným zabezpečovacím zařízením. Roku 1985 bylo odstraněno trolejové vedení, ale zrušení samotných kolejnic se protáhlo až do devadesátých let. Na památku cesty této nejstarší liberecké tramvajové linky byly vsazeny krátké části kolejnic do dlažby v horní části ulic Pražské a Moskevské s nápisem „Těmito místy vedla tramvajová trať v letech 1897-1984“.¹⁰⁴ Tato připomínka tramvajového provozu je v obou ulicích dodnes dobře patrná.

Táhlá krize s nedostatkem pohonných hmot vrcholila v roce 1985, kdy musel být prodán nákladní vůz Liaz 100 a během letních měsíců byla doprava zredukována o 10 %. Naopak musely být posíleny spoje ve špičce na sídliště v Doulbě, Veselí a do Pavlovic. Byly zmodernizovány autobusové garáže ve Vilové čtvrti, například instalací velkokapacitní podzemní nádrže na palivo. Pro kontrolu čerpaného množství byl zakoupen počítač, což byla v té době žhavá novinka. Nadále byly nakupovány nové autobusy a na konci roku se celkem 18 autobusových tratí mohlo pochlubit statistikou 30 miliónů přepravených osob.¹⁰⁵ Již tradičně mrazivá zima zkomplikovala dopravu na začátku roku 1987, kdy rtuť teploměru, klesla hluboko pod mínus 20 stupňů. To se podepsalo na technickém stavu dopravních prostředků i zvýšené spotřebě. Byly připraveny nové jízdní řády na září, avšak MěNV nemohl zvýšit limit spotřebované nafty. Proto vyšly v platnost jen drobné změny. Novinkou bylo sjednocení tarifů a od 1. července zavedení MOC na tramvajové lince směřující do Jablonce nad Nisou, to se však projevilo snížením zisků pro DP.¹⁰⁶ Oslavy devadesátého výročí nebyly vynechány, byl ustanoven Kroužek přátel MHD, který sdružoval zájemce o tramvaje a jejich historii. Tomu se podařilo uvést do provozu již dříve zmiňovaný historický vůz dodaný z Ústí nad

¹⁰³ JÄKL. Liberecké tramvaje, s. 21

¹⁰⁴ BELZA - KARPÄŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 40

¹⁰⁵ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 6

¹⁰⁶ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 8

Labem. Takto byly pořádány propagační jízdy po trase již zrušené linky číslo 1. Kroužek také uspořádal netradiční výstavu historických fotografií nainstalovaných v tramvajovém voze T2, jenž byl odstaven ve Fügnerově ulici. Tato výstava se setkala s kladným ohlasem mezi obyvateli a návštěvníky města. Symbolicky bylo v tento výroční rok dodáno 12 nových tramvají typu T3.¹⁰⁷

V průběhu roku 1988 se musel DP potýkat s nedostatkem náhradních dílů a zaměstnanců, ti chyběli jak na dílnách (zejména dobře kvalifikovaní dělníci), tak mezi řidiči. Podle rozhodnutí MěNV byl tento problém řešen žádostí o vypůjčení řidičů u ČSAD a z DP v Pardubicích. V tomto roce byly také vyřazeny z provozu poslední kusy tramvají T2, tři z nich byly ponechány jako pracovní vozy.¹⁰⁸

V průběhu roku 1989 byly investovány nemalé prostředky do modernizace měníren. Boky tramvají se v tomto roce začaly používat k propagaci výrobků z libereckých podniků. Bylo dodáno 11 nových autobusů Karosa B 732 a tak 16 starých mohlo být vyřazeno. Rok 1989 přinesl velké změny. Od začátku roku se začaly projevovat nespokojenosti mezi obyvateli, které se promítaly i do chodu DP, ten se musel potýkat dokonce i s telefonáty vyhrožujícími bombou na trati.¹⁰⁹ A konečně 17. listopadu vypukly studentské protirežimní protesty, které vyvrcholily pádem komunistického režimu.

4.7 Devadesátá léta a současnost

Po rozpadu východního bloku se podílel podnik na humanitární misi, když poskytl autobusy na přepravu pomoci do Rumunska, kde byly demonstrace proti režimu krvavě potlačeny. Zároveň byla ukončena činnost taxislužby a vozy nabídnuty řidičům. Nová éra vývoje nezačala pro DP přímo optimisticky. Vozový park byl značně opotřebovaný a tramvajová trať poškozená nebo položená na nevhodném povrchu. Tramvaje měly opět pod Ještědem namále, proto bylo rozhodnuto o komplexní rekonstrukci celé liberecké kolejnicové sítě. Liberec byl v devadesátých letech posledním českým městem, které stále provozovalo dopravu na rozchodu 1.000 mm. Bylo rozhodnuto, že během rekonstrukce bude rozchod změněn na 1.435 mm, tak jak je běžným standardem. Rekonstrukce začala po vybudování provizorního trojúhelníku na křižovatce před

¹⁰⁷ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 41

¹⁰⁸ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 9

¹⁰⁹ STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, s. 12

průmyslovou školou. Od srpna 1990 byly pokládány speciální panely BKV, do nichž byly vsazovány tři kolejnice – vhodné pro provoz obou rozchodů. Spolu s kolejnicemi byly opravovány i chodníky, osvětlení a okolí trati. Postupně byla trasa upravena až k Viaduktu. Provoz byl slavnostně zahájen 15. listopadu 1995.¹¹⁰ Rekonstruována byla i meziměstská trať, jednotlivé úseky byly v průběhu let postupně modernizovány a ani zde nebylo počítáno se zachováním rozchodu 1.000 mm.

Byl uveden nový jízdní řád, ve kterém byla zrušena autobusová linka 2 a o provoz na ní se postaraly autobusy z nově prodloužené trasy 12. Další linky byly poupraveny a vznikly nové, číslo 29 z Fügnerovy přes Husovu třídu na Kunratickou, dále číslo 30 směřující do Stráže nad Nisou. Situace se zlepšila v počtu zaměstnanců, když se rozšířily řady řidičů v řádu desítek. Jízdné bylo v dubnu 1991 zvýšeno, přesto se DP potýkal s finančními problémy. V průběhu devadesátých let byly nakupovány nové autobusy, tak aby mohly držet krok s požadavky na dopravu.¹¹¹ Na počátku nového desetiletí si také na tramvajích a autobusech získala místo reklama. Od této doby se objevují na tramvajích fólie propagující inzerenta nebo přímo reklamní nátěr po celém vozu. Počátkem roku 1995 byly vozy T3 posílány na rekonstrukci a přestavbu trakčního vedení do Plzně, tím se docílilo snížení spotřeby o 20 %. Pohodlí cestování bylo zvýšeno přidáním držadel, polstrováním sedadel a odhlučněním vnitřního prostoru. V roce 1995 byl otevřen nový terminál ve Fügnerově ulici s velkými hodinami v průčelí, které se brzy staly součástí libereckého folklóru. Vozový park v roce 1997 čítal 56 tramvají.¹¹²

Na konci devadesátých let byl v Liberci testován prototyp nízkopodlažní tramvaje Tatra RT6S, ten byl ale velmi poruchový a v roce 2003 byl nadobro odstaven do depa. Později byla tramvaj odprodána soukromníkům.¹¹³ DP stále modernizoval oblíbené vozy T3 a pořídil několik nízkopodlažních typů vhodných pro přepravu invalidů a dětských kočárků. Znovu se začalo jednat o zavedení tramvajové linky do Rochlic, tak jako dříve jezdily tramvaje číslo 2. S touto vidinou zakoupil dopravní podnik nový vůz s názvem EVO2. Jedná se o nízkopodlažní 20 metrů dlouhou kloubovou tramvaj. Ta vyrazila do ulic poprvé v roce 2012 a její kapacita činí až 230 cestujících. Pro zamýšlenou znovuoobnovenou linku se plánovalo nakoupit dalších osm vozů. Avšak protože

¹¹⁰ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 43

¹¹¹ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 54

¹¹² BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 44

¹¹³ LÁNSKÝ, Tomáš: Poruchovou libereckou tramvaj nabízeli v bazaru. Byl to prý jenom omyl [\[online\]](https://liberec.idnes.cz/tramvaj-dpmlj-muzeum-boveraclub-tatra-inzerat-bazar-f9v-/liberec-zpravy.aspx?c=A141002_083933_liberec-zpravy_ddt), [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: https://liberec.idnes.cz/tramvaj-dpmlj-muzeum-boveraclub-tatra-inzerat-bazar-f9v-/liberec-zpravy.aspx?c=A141002_083933_liberec-zpravy_ddt

k realizaci stavby nedošlo, v Liberci přepravuje pasažéry pouze jediná tramvaj typu EVO2.¹¹⁴

K opětovnému sloučení dopravních podniků Liberce a Jablonce nad Nisou došlo v roce 2010. V této době podepsala jablonecká radnice kontrakt na desetileté provozování MHD právě libereckým DP. Od této doby nese podnik název „Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou“.¹¹⁵ Během nového tisíciletí byly zaváděny nové autobusové spoje tak, aby pokryly potřeby obyvatel. Jejich počet se k roku 2018 ustálil na čísle 47. Včetně speciálních školních linek a dvou přímých tras zajišťujících spojení s obchodními centry Nisa a Globus, jež jsou pro cestující zdarma. Od roku 2012 funguje jako subdodavatel pro dopravu v Liberci firma BusLine, která poskytuje přibližně jednu třetinu autobusových vozů. DP se podílí i na kulturním životě v Liberci, každý rok zde probíhá mezi návštěvníky oblíbený den otevřených dveří, kde jsou prezentovány historické vozy. V roce 2017 oslavily tramvaje své stodvacetileté jubileum v ulicích tohoto severočeského města. K této příležitosti byla uspořádána výstava v Severočeském muzeu. Dále byl vůz EVO2 polepen velkoplošnou fólií zobrazující staré vozy a informující o meznících tramvajové historie. Vůz také získal nový nátěr místo původního stříbrného byl přebarven na bílo-červené barvy ve stylu tramvají typu T2. K tomuto kulatému výročí také vyrazily historické autobusy a tramvaje do ulic na speciálních jízdách.¹¹⁶

¹¹⁴ MINSTROVÁ, Zuzana: Ledová tramvaj už brázdí liberecké koleje [\[online\]](http://www.liberec.cz/cz/aktuality/zpravy-z-mesta/ledova-tramvaj-brazdi-liberecke-koleje.html), [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: <http://www.liberec.cz/cz/aktuality/zpravy-z-mesta/ledova-tramvaj-brazdi-liberecke-koleje.html>

¹¹⁵ Jabloneckou MHD přebírá liberecký dopravní podnik [\[online\]](http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ct24/domaci/1363048-jabloneckou-mhd-prebira-liberecky-dopravni-podnik), [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ct24/domaci/1363048-jabloneckou-mhd-prebira-liberecky-dopravni-podnik>

¹¹⁶ MAZÁNEK, Zdeněk: Liberecká EVO2 změnila háv, připomíná kulaté výročí MHD [\[online\]](http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2017/6/6/libereck-evo2-zmnila-hv-pipomn-kulat-vro-mhd), [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: <http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2017/6/6/libereck-evo2-zmnila-hv-pipomn-kulat-vro-mhd>

5 Závěr

Na předchozích stránkách se práce snažila v rámci možností popsat vývoj městské hromadné dopravy v Liberci. Doprava je neustále pulzující proces, který je stále inovován a stal se již nenahraditelnou součástí našich běžných životů. Zdá se, že si Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou vybudoval pevné místo ve fungování tohoto města pod Ještědem. Od nového tisíciletí se stále objevují návrhy na znovuoobnovení tramvajové linky na sídliště v Rochlicích. Jak je v práci uvedeno tato linka po dlouhá léta sloužila, než byla nahrazena autobusy a koleje vytrhány. Jestli se však Liberečané obnovy dočkají není stále jasné a tato otázka díky ekonomické náročnosti silně zasahuje i do městské politiky. Objevily se i návrhy na zavedení trolejbusů, ale tento charakteristický dopravní prostředek se nikdy v Liberci neobjevil. V poslední době se začíná brát zřetel na ekologii a čistotu ovzduší. Pamětníci si jistě vzpomenou na vzduch zamořený výfukovými plyny na autobusovém terminále ve Fügnerově ulici. Technologie moderních autobusů již takové věci nedovolují, díky ekologickému pohonu na zemní plyn.

Nicméně Dopravní podnik si musel projít i komplikovanějšími časy. Liberecké zimy byly vždy velkou zkouškou připravenosti a schopnosti flexibilně reagovat. Často haldy sněhu zastavily provoz úplně a nezřídka musela být pro odklizení nasazena i armáda. Ale nebyly to jen přírodní podmínky, s čím bylo třeba se potýkat. Ani ekonomická situace nebyla vždy nejlepší, a tak spousta tramvajových i autobusových vozů přesahovala svou životnost. Na stavu vozového parku se podepsaly obě světové války, když byly dopravní prostředky využívány na maximum a často i mimo své běžné určení. V neposlední řadě působily vrásky zaměstnancům podniku nedostatky náhradních dílů a pohonných hmot, vždy tedy bylo třeba najít řešení situace.

Městské hromadná doprava v Liberci si za všechna léta prošla zajímavou historií. Na tu Liberečané nezapomínají a své zalíbení v ní dávají najevo různými způsoby. Ať už je to účastí v dobrovolném spolku, který se stará o renovaci starých vozů nebo jenom zasněnými pohledy na prohánějící se tramvaje z minulého století. Jak bylo popsáno zachování kolejnicové dopravy ve městě není samozřejmostí. A přitom se o ní tvrdí, že je to přímo městotvorný prvek. Avšak díky investicím a velkému kusu odvedené práce se zdá, že tato stodvacetiletá tradice má své pevné místo. Proto se snad i budoucí generace budou moci těšit pohledem na šinoucí se tramvaj po malebné Masarykově třídě.

6 Seznam použitých zkratek

ČSAD	Československá státní automobilová doprava
DP	dopravní podnik
MěNV	městský národní výbor
MOC	mechanické odbavování cestujících
MHD	městská hromadná doprava

7 Seznam použitých pramenů a literatury

Prameny

KÁRA, Karel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci. Liberec, 1970

SCHULPEK, Anton. Geschichte der Reichenberger Strassenbahn 1897-1947. Ulm, 1950

SCHULPEK, Anton. Chronik der Reichenberger Strassenbahn 1897-1937. Liberec 1938

STEJSKAL, Pavel. Vývoj městské hromadné dopravy v Liberci, Liberec, 1986,

Literatura

BELZA, Jaroslav a Roman KARPAŠ. *Sto let městské dopravy v Liberci*. Liberec: Dopravní podnik města Liberce, 1997, 79 s.,

CVRČEK, Zdeněk – ČERVENÝ, Stanislav – JÄKL Gisbert – STEJSKAL, Pavel: 90 let tramvají a 60 let autobusů městské hromadné dopravy v Liberci, Liberec 1987

GRISA, Ivan, Ludvík LOSOS a Tomáš KREBS. Úzkorozchodné tramvajové provozy: Jablonec nad Nisou. Praha: Corona, 2014, 295 s. Městská doprava, 2. ISBN 978-80-86116-50-1.

HARÁK, Martin. Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990]. Praha: Grada Publishing, 2014, 224 s., viii s. obr. příl. ISBN 978-80-247-4738-5

JÄKL, Gisbert. Liberecké tramvaje. Liberec: Česká beseda, 1984, 28 s. Zprávy České besedy, č. 49.

JÄKL, Gisbert a Lubomír KYSELA. Liberecké tramvaje 1897-1976: Podrobný přehled kolejových tras, dopravních prostředků a organizace dopravy, doplněný obrazovou přílohou. Praha: Dopravní podnik města Prahy, 1976, 172 s

KREBS, Tomáš. Motorový vůz "Bovera" ev. č. 78 z roku 1929. Liberec: Boveraclub, [2010], 11 s. Atlas historie tramvajové dopravy, 1. ISBN (Brož.).

LACEK, Mikuláš. Městská doprava: Základy teorie a praxe. Praha: Nakl. dopravy a spojů, 1983, 246 s.

LOSOS, Ludvík. *Atlas tramvají*. Praha: NADAS, 1981, 397 s.

KARPAŠ, Roman, Vlasta JŮZLOVÁ a Jarmila VRBOVÁ. *Kniha o Liberci*. Liberec: Dialog, 1996, 664 s.

MELANOVÁ, Miloslava, Rudolf ANDĚL, Robert KVAČEK, Markéta LHOTOVÁ, Kateřina PORTMANN a Milan SVOBODA. *Liberec*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2017. *Dějiny českých, moravských a slezských měst. Dějiny českých měst*. ISBN 978-80-7422-484-3., s. 332

Periodika

KREBS, Tomáš. Tramvaje v Liberci a Jablonci nad Nisou v letech 1945-1960. *Liberec: ročenka liberecké architektury*. 2009, 5, 73-75. ISSN 1801-6227

KREBS, Tomáš. Unikátní tramvajová trať slaví významné výročí. *Veřejná správa*. 2017, 28(17), 22-[25]. ISSN 1213-6581

TUREK, Josef. *Liberecká Walhalla*. *Ročenka Jizersko-ještědského horského spolku*. Liberec: Jizersko-ještědský horský spolek, 2012, 11, 179-192. ISBN 978-80-87095-08-9. ISSN 1214-1585

Internetové zdroje

BIMAN, Stanislav: Naplněný generační sen: Vytvoření velkého Liberce [[online](#)], *Fontes Nissae – Prameny Nisy*. 2012, čís. 2, s. 13–17, [vid. 26. 11. 2017], dostupné z: http://fontesnissae.cz/pdf/Fontes_2012_1_02.pdf

Jabloneckou MHD přebírá liberecký dopravní podnik [[online](#)], [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ct24/domaci/1363048-jabloneckou-mhd-prebira-liberecky-dopravni-podnik>

Jablonecký deník: Města, která zrušila tramvaje přestala být městem [[online](#)], [vid. 17. 4. 2018], dostupné z: <https://jablonecky.denik.cz/z-regionu/mesta-ktera-zrusila-tramvaje-prestala-byt-mestem-20170616.html>

Jízdní řády MHD Liberec [[online](#)], [vid. 14. 6. 2018], dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/jizdnirady>

LÁNSKÝ, Tomáš: Poruchovou libereckou tramvaj nabízeli v bazaru. Byl to prý jenom omyl [[online](#)], [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: https://liberec.idnes.cz/tramvaj-dpmlj-muzeum-boveraclub-tatra-inzerat-bazar-f9v-/liberec-zpravy.aspx?c=A141002_083933_liberec-zpravy_ddt

MAZÁNEK, Zdeněk: Liberecká EVO2 změnila háv, připomíná kulaté výročí MHD [[online](#)], [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: <http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2017/6/6/libereck-evo2-zmnila-hv-pipomn-kulat-vro-mhd>

MINSTROVÁ, Zuzana: Ledová tramvaj už brázdí liberecké koleje [[online](#)], [vid. 12. 6. 2018], dostupné z: <http://www.liberec.cz/cz/aktuality/zpravy-z-mesta/ledova-tramvaj-brazdi-liberecke-koleje.html>

8 Přehled aktuálních spojů MHD v Liberci

Přehled tramvajových linek¹¹⁷

Linka číslo	Trasa linky
2	Lidové sady – Dolní Hanychov
3	Lidové sady – Horní Hanychov
5	Viadukt – Vratislavice nad Nisou, výhybna
11	Viadukt – Jablonce nad Nisou, Tyršovy sady

Přehled autobusových linek¹¹⁸

Linka číslo	Trasa linky
12	Broumovská – Pavlovice Letná
13	Doubí sídliště – Škola Kateřinky
14	Fügnerova – Globus
15	Fügnerova – Lukášovské údolí
16	Fügnerova – Křižanské sedlo
17	Fügnerova – Aréna
18	Fügnerova – Bedřichov
19	Fügnerova – Rudolfov
20	Fügnerova – Šimonovice
21	Karlův Háj – Fügnerova – Karlův Háj
22	Kunratice Mšenská – OC Nisa
23	Pekárny – Stráž nad Nisou
24	Doubí sídliště – Radčice
25	Broumovská – Ruprechtice sídliště
26	Doubí sídliště – Stráž nad Nisou

¹¹⁷ Jízdní řády MHD Liberec [[online](http://www.dpmlj.cz/jizdnirady)], [vid. 14. 6. 2018], dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/jizdnirady>

¹¹⁸ tamtéž

27	Fügnerova – Průmyslová zóna Sever
28	Fügnerova – Radčice
29	Kunratice Mšenská – Fügnerova
30	Fügnerova – Stráž nad Nisou
31	Šaldovo náměstí – Průmyslová zóna jih
32	Fügnerova – Průmyslová zóna sever
33	Kunratická sídliště – Průmyslová zóna jih
34	Fügnerova – Průmyslová zóna jih
35	Fügnerova – Zelené údolí – Průmyslová zóna jih
36	Fügnerova – Ulice 28. října – Fügnerova
37	Františkov sídliště – Fügnerova
38	Fügnerova – U Krematoria
51	Fügnerova – ZŠ Jabloňová
52	Fügnerova – Králův Háj
53	Fügnerova – Škola Kateřinky
54	Škola Kateřinky – Nádraží – Fügnerova
55	Škola Kateřinky – Radčice – Fügnerova
56	Králův Háj – Kunratická sídliště
57	Doubí sídliště – Univerzitní koleje
58	Nádraží – Univerzitní koleje
59	Vratislavice n. N. škola – Sportovní Areál – Vratislavice n. N. škola
60	Šimonovice – Fügnerova
90	Fügnerova – Zelené údolí – Fügnerova
91	Fügnerova – Ječná – Fügnerova
92	Fügnerova – Vrchlického – Pavlovice Letná – Fügnerova
97	Žitavská – Nádraží
98	Doubská – Nádraží
99	Broumovská – Nádraží
500	Fügnerova – OC Nisa
600	Fügnerova – Globus

9 Přehled vývoje tramvajových spojů v Liberci¹¹⁹

Linka číslo	Trasa linky	Zahájení provozu
1	Lidové sady – Vápenka	25.8.1897
	Původně mezi Nádražím a Zoo, později prodlužováno do Lidových sadů a k Pekárnám. V průběhu let byly počáteční a koncové stanice měněny. Dnes funguje pouze jako speciální historická linka.	
2	Rochlice – Růžodol	14.9.1899
	Nejdříve pouze mezi Soukenným náměstím a Rochlicemi, v roce 1904 rozšířeno k Letce. Od roku 1960 byla linka provozována autobusy. Dnes toto číslo patří lince do Hanychova.	
3	Lidové sady – Horní Hanychov	16.10.1912
	Zpočátku provozována pouze mezi Soukenným náměstím a Horním Hanychovem, do roku 1932 byla linka vedena ulicemi Barvířskou, Orlí a Františkovskou.	
4	Lidové sady – Dolní Hanychov	24.11.1934
	Původně linka obsluhovala Lidové sady – Pekárny, v roce 1936 prodloužena k Vápence a 1964 do Dolního Hanychova. Od roku 1990 funguje pod číslem 2.	
5	Fügnerova – Vratislavice, výhybna	16.7.1966
	Mezi lety 1966 a 1975 končila trasa ve stanici Vratislavice, kostel.	
11	Fügnerova – Jablonec nad Nisou	1.1.1955
	V roce 1976 byla trasa zkrácena v Jablonci n. Nisou z Pražské ulice do Tyršových sadů.	

¹¹⁹ BELZA - KARPAŠ. Sto let městské dopravy v Liberci, s. 74

10 Obrazová příloha



Motorový vůz 6MT s vlečným vozem na trase mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou.

Archiv Boveraclub



Velkokapacitní motorový vůz T2. Na lince do Horního Hanychova.

Archiv Boveraclub



Autobus Škoda 706 RO s vlečným vozem. Terminál MHD Fügnerova.

Archiv Boveraclub



Autobus Karosa ŠL 11.

Archiv Boveraclub



Předávání pamětního diplomu
zaměstnancům Dopravního
podniku za ujeté kilometry.

Archiv autora



Pohled na zaměstnance a vozy
taxislužby spadající pod
Dopravní podnik.

Archiv autora