

## **Bonus neboli fikce na druhou aneb alternativní konec knihy**

Po vzoru filmových DVD, které občas nabízejí jako bonus alternativní konec filmu, i my přinášíme alternativní konec naší knihy. Doufáme, že většina z Vás, kteří jste dočetli až sem chápete, že v Pardubicích nejezdily tramvaje nikdy, tím méně v letech 1908-1958. Když už jsme se ale pustili na tenký led úvah „co by, kdyby ...“, nabízíme také úvahu nad vývojem tramvají po 2. světové válce jinak. Reálné předpoklady pro následující vývoj existovaly, nejpodobnější je osud historických tramvají a trolejbusů v Mostě a Litvínově a jejich následná náhrada moderní tramvají.

### **Výchozí stav v roce 1945**

Úzkorozchodná tramvajová síť Společnosti městské malodráhy se dočkala osvobození města v relativně slušném stavu. Zrušení trati do Karantény nepřineslo pro městskou dopravu velké komplikace. Větším problémem bylo poškození vozovny náletem v roce 1944 a především havarijní stav mostu přes Labe. Během války byly tramvaje silně využívány německou vojenskou správou (mj. zatím neprozkoumané lazaretní vojenské spoje Nemocnice - Krematorium). Dále tramvaje zajišťovaly dopravu dělníků do strategické továrny Explosia. To byly hlavní důvody, proč i v letech války byla na tratích prováděna údržba a dočkaly se osvobození ve slušném stavu. Podobně na tom byl vozový park. Kromě starých „Křížíků“, které dosluhovaly už před válkou, byly vozy v dobrém stavu. Maďaři svou robustností ani příliš údržbu nevyžadovaly a jednosměrné vozy z rychlodráhy dokonce dostaly v letech 1941-42 velké garanční prohlídky u výrobce, kdy byly odstraněny drobné závady a byly provedeny některé modernizace elektrické části a tak vozy byly v podstatě nové.

### **Jak dále, aneb první úvahy po válce**

Během května roku 1945 neproběhly v Pardubicích žádné větší bojové operace a tak provoz tramvají byl přerušen jen na šest dní, kdy byly problémy s dodávkou proudu. Ještě v létě roku 1945 se objevily návrhy na modernizace stávající sítě. Komise složená z lidí z vedení SMM a

revolučního národního výboru předložila k diskusi několik návrhů, z nichž se blíže jednalo o třech:

- ❖ kompletní zrušení tramvají a náhrada trolejbusy
- ❖ přestavba městské části sítě na dvojkolejnou + stavba nové trati směrem k Fantově rafinerii a na Židov
- ❖ zrušení tramvají kromě trati do Rybitví a jako doplněk zavedení trolejbusové tratí Dukla – Jesničánky – nádraží – kostelíček – nemocnice

Protože ale bylo opravdu nedlouho po válce, byly zatím jiné priority a o dalším se zatím nejednalo. Úzkorozchodné tramvaje nadále plnily svou úlohu, celkem zvládaly i kapacitně náročnou dopravu do chemických továren. Do roku 1948 se především stav vozového parku zhoršil. Náhradní díly na staré vozy se sháněly stále hůř a i na zánovních vozech rychlodráhy se začínal projevovat nedostatek péče a především chybějící zázemí poničené vozovny. Vždyť už od dodání tyto vozy stále trvale venku! Nejprve se do vozovny nevešly a od roku 1944 už ani vozovna nestála. V tuto dobu už se provoz stával nespolehlivým. S německou důkladností za války opravovaný svršek tratí byl sice v pořádku, ale kromě vozů už začínalo poruchami trpět i napájení tratí. Barevných kovů byl nedostatek a tak se běžně nahrazovaly nekvalitními levnějšími materiály.

## **Rok 1948 – zelená pro tramvaje?**

První opravdové zásadní jednání o budoucnosti tramvají proběhlo už na podzim 1948, při komorních oslavách 40 let tramvají. K oslavám se přidal ing. Fouse, který provedl slavnostní běh v rudém šátku od nádraží na Stalinovu třídu, kde byl zadržen hlídkou VB. Protože oslavy už se konaly po Vítězném únoru, nemohly se tramvaje pocházející ještě z Rakousko – Uherska nijak moc propagovat. Ani komunistické vedení města ale nemohlo tramvajím upřít zásluhu na rozmachu města v posledních letech. A tak se stalo, že dne 10. prosince 1948 došlo ve vlečném voze neznámého čísla k zásadnímu rozhodnutí. V tom voze totiž kromě Josefa Havrana, národního správce malodráhy seděl také předseda tramvajové komise OV KSČ soudruh Breberka a hlavně sovětský vojenský poradce genmjr. Vasil Vasilijevič Ingot<sup>1</sup>. A těmto třem mužům a několika lahvím vodky, které ve vlečňáku odstaveném v Semtíně vypili vděčíme za to, že tramvaje v Pardubicích nastoupily svou novou etapu. Tehdy to ještě nikdo nevěděl.

---

<sup>1</sup> v civilu pomocný dělník vozovny Vostočnaja 5 z Leningradu.

Především proto, že potom, co pánové byli vyloženi před nádražím z vozu, jim nebylo vůbec rozumět. Náhoda ale přeje připraveným a tak se stalo, že když byl genmjr. V. V. Ingot v létě roku 1949 odvelen domů do SSSR, našel ve svém rudém díři (dar od generalissima Stalina) tyto úkoly: 1. dobýt Berlín (odškrtnuto), 2. zavést v ČR socialismus (odškrtnuto s poznámkou „ještě jim pomůžeme“) a 3. zachovat tramvaje v Pardubicích. Zjistil, že tento úkol není splněný a začal jednat po vojensku. Vydal rozkaz číslo 84/1949, kde výslovně zmiňuje nutnost modernizace tramvají v Pardubicích. Tento základní doklad moderního rozvoje byl potom často citován místními činiteli, ačkoliv jeho znění už dnes neznáme. Vešel však do dějin jako „TPI - Tramvajnyj prikaz Ingota“.

## **Jak tedy dál – rok 1949**

Politická situace léta roku 1949 silně pomohla tomu, že v podstatě nekompetentní rozkaz pomocného dělníka Ingota byl chápán jako přání velkého bratra ze SSSR a tak se rozjela další jednání. Po mnoha složitých přípravách a dílčích projektech se na podzim roku 1949 ustálily návrhy na jedné bázi. Tedy – tramvajové trati budou přebudovány na normální rozchod<sup>2</sup>. Postupně bylo rozhodnuto, že bude přebudována trať rychlodráhy, která svým vedením byla již pro normální rozchod připravena, a dále se postaví v podstatě nová dvoukolejná trať Nádraží – Stalinova – Kostelíček, s přípravou odbočky Stalinova – Dukla. To, co na papíře vypadalo velmi reálně ale ve skutečnosti naráželo na obrovské problémy. Chyběly peníze, kapacity stavební i v hutích, nebylo vůbec řešeno umístění vozovny nebo stavba nového mostu přes Labe. Došlo tedy k dalšímu radikálnímu rozhodnutí – do překonání problémů zakonzervovat a udržovat úzkokolejku v současném rozsahu provozu a současně začít budovat trolejbusovou trať do Rybitví, která by po dobu stavby nové trati převzala frekvenci do chemických závodů.

## **Trolejbusy vyjely – 1952**

Když v lednu 1952 vyjely první trolejbusy do Bohdanče, bylo jasné, že moderní tramvaje nemají před sebou zrovna dobré vyhlídky. Provoz na úzkokolejně rychlodráze byl ve stejný den zastaven, posledních pár

---

<sup>2</sup> genmjr. Ingot chtěl 1524 mm, to ale bylo po velkých problémech vyškrtnuto

provozních vozů jezdilo pouze v trase nádraží – nemocnice. Když trolejbusová síť dosáhla v roce 1954 až tam, vypadalo s tramvajemi bledě. Výstavba moderních tramvají se sice zaštiťovala plány, hesly, pětiletkami a především Ingotovým rozkazem, ve skutečnosti se nedělo téměř nic. Bylo postaveno pouze prvních 300 metrů kolejí, kuriózně zrovna po nich ale nikdy tramvaj nejela. Jak k tomu došlo? Když se po zastavení provozu na rychlodráze v roce 1952 opravovala dlažba v Havlíčkově ulici, do nové byly místo původních úzkých zadlážděny nové koleje o normálním rozchodu. Jenže během velice pomalých příprav další stavby došlo ke dvěma zásadním změnám. Zaprvé to byla výstavba nového nádraží o něco západněji a za druhé rozhodnutí opustit v úseku centrum – Doubravice původní trasu rychlodráhy a trasovat tramvaj blíže obydleným částem města. Tak se stala trať v Havlíčkově ulici nadbytečná. Koleje tam vydržely až do poloviny 80-tých let.

## **Konečně se staví – 1955**

Dlouhých sedm let uplynulo od památného setkání ve vlečňáku a konečně na jaře roku 1955 se rozjely práce na stavbě nové rychlodráhy. Začalo to být už zcela nutné, protože dopravu do Semtína už trolejbusy nestačily zvládat ani s vlečnými vozy, stejně tak nestačily ani kapacity měníren. V roce 1953 byl dokonce na přechodnou dobu obnoven provoz na úseku rychlodráhy Labský most – Rybitví, po několika vyšínutí na podmáčeném svršku byl ale definitivně zastaven. Přes Labský tramvajový most se už ale s cestujícími nejezdilo, ti docházeli na nástupní stanici za mostem pěšky. Naopak v úseku nádraží – kostelíček stále pomáhaly trolejbusům zvládat nápor cestujících staré tramvaje, nyní už totálně opotřebované. Každým rokem se připravovalo zastavení provozu, stále se ale odkládalo a na vozech i síti to bylo znát. Vzhledem k jednokolejné trati umístěné asymetricky u chodníku musely tramvaje při jízdě směrem k nádraží bojovat s protijedoucími vozidly a prakticky denně docházelo k drobným kolizím. Projevovaly se také problémy s dvěma nezávislými napájecími soustavami trolejbusů a tramvají, kdy docházelo ke zkratům a přeskokům. V této situaci byla výstavba normálně rozchodné trati spásou. Začalo se stavět na třech místech současně. První a nejjednodušší byla stavba v úseku Rybitví – Doubravice. Zde se použilo původní těleso úzkokolejky a po jeho zesílení a rozšíření se na něm stavěla nová trať s parametry příměstské železnice. Druhým úsekem byla stavba trati od nového nádraží středem

Palackého ulice k zimnímu stadionu, kde probíhala stavba nového mostu přes Labe. Jako třetí oddělená stavba probíhala výstavba nové vozovny na místě bývalých mrazíren u Labe. Od roku 1956 potom pokračovala stavba i v úseku most – Doubravice. Zde se stavěla trať na tělese uprostřed nové silnice.

## **Je skoro hotovo, ale ... - 1958**

V září roku 1958 byla rychlodráha stavebně dokončena. Přesto však ještě celé dva roky ležela ladem. Důvod byl jednoduchý – stavba mostu u zimního stadionu nabírala další a další zpoždění. Zároveň se důrazně ohradili zástupci Lázní Bohdaneč proti záměru po zprovoznění tramvají zrušit trolejbusy do jejich města. Bylo tedy rozhodnuto, že trolejbusový provoz zůstane zachován i potom, o jeho rozsahu se ale zatím nerozhodlo. Nebylo možné ani zahájit dopravu pouze na úseku za mostem, protože 10 nově dodaných tramvají T1 (čísla 201-210) stálo v nové vozovně na levém břehu Labe a přes něj je nebylo možné dostat. V prosinci 1958 a potom i v roce 1959 byl sice zkušebně a také jako připomínka 50 let tramvají provozován kyvadlový provoz na trati Nové nádraží – vozovna, ten ale neměl žádný dopravní význam. Protože nemohly být uvolněny trolejbusy z Rybtevéské trati na městskou část sítě, i nadále byl v provozu úzkokolejný úsek Stalinova – Kostelíček a provoz jedním vozem se zde udržel dokonce až do otevření rychlodráhy v roce 1960, když ještě v roce 1956 bylo postaveno úzkokolejné propojení do haly číslo 1 nové vozovny a poslední tři provozní vozy byly umístěny tam. To umožnilo definitivně zrušit manipulační trať Jindřišskou ulicí a vůbec celou starou vozovnu.

## **Konečně rychlodráha – 1960**

Prvního května 1960, více než jedenáct let od rozhodnutí o její stavbě, byla rychlodráha uvedena do provozu. Zavedena byla jediná tramvajová linka číslo 3 v trase Nové nádraží – Cihelna – Semtín - Doubravice. Ten den vůbec znamenal v MHD „velký třesk“. Byl zastaven provoz trolejbusů po starém labském mostě a celá trať až do Semtína byla změněna na manipulační. Točna Semtín byla upravena pro otáčení z obou směrů a byla zavedena trolejbusová linka Semtín – Bohdaneč, označená zcela atypicky pouze směrovými cedulemi. Spoje této linky měly přípoje z a na tramvaj a platily na ní společné jízdní doklady. Zároveň byl už konečně zastaven

provoz úzkokolejné trati, když ještě 1. máje se poslední dva provozní vozy projely po třídě Míru v průvodu. Následně byly deponovány v hale 1 a především zásluhou ing. Fousete nebyly prozatím sešrotovány. Zároveň byla definitivně zrušena Společnost městské malodráhy, která stále existovala jako národní podnik. Tak se stal tramvajovým dopravcem Dopravní podnik města Pardubic – středisko tramvaje.

Na tramvajové lince 3 byl zaveden celodenní provoz sólo vozy, když v sedle jich bylo nasazeno 5 a ve špičce 8. Vzhledem k celkovému počtu tramvají to bylo maximum. V případě poruch byl vypravován náhradní trolejbus s vlekem (!). Už v roce 1961 byl na souběžné trolejbusové trati obnoven provoz špičkovou výpomocnou linkou 7 Dukla – Semtín. V roce 1963 byly dodány 16 nových tramvají T2 (211-226), které byly spojeny do dvojic a nasazovány především na dělené kurzy, jejichž počet vzrostl na 6.

### **Rozšíření sítě – 1968 až 1978**

V šedesátých letech se začalo uvažovat o dalším rozšíření tramvajového provozu, především do nově stavěného sídliště Polabiny. V roce 1968 byl při opravě křižovatky na Stavařově postaven úplný kolejový triangl směrem do ulice Bělehradské, v roce 1970 potom byla dobudována odbočná trať k nádraží v Rosicích. Ve stejném roce byla zbudována tramvajová křižovatka u Domu služeb, kde vzniklo kompletní propojení do všech směrů. Větev směrem k podjezdu zůstala ale opuštěná a nakonec byla v roce 1988 zrušena, ale směrem na třídu Míru se postupně začala budovat trať, která měla původně končit Na Okrouhlíku. Ještě během stavby se ale rozhodlo o prodloužení, takže se nakonec postavila trať ulicí na Drážce a ukončila se u trolejbusové točny Židov. Stavebně byla trať dokončena v roce 1972, provoz na ní byl potom zahájen v roce 1973 po dodání prvních z celkem 30 nových tramvají T3 (čísla 227-256). Nová linka byla označena číslem 13. Protože tento stav vozidel už byl dostatečný, mohl DPmP odprodat 8 z původních vozů T1. Byly předány DP Košice. Zůstal pouze vůz 201 (služební + pluh) a potom 206, upravený pro provoz ve dvojicích s T2 jako záložní. V roce 1978 se realizovalo prodloužení trati ze Židova směrem na Dubinu a byla zavedena linka 23 Dubina – Rybitví, vedená pouze ve špičkách.

### **Období stagnace – 1978 až 1990**

V tomto období se snad ani nejednalo přímo o stagnaci, ale provoz se nijak nerozšiřoval. V polovině osmdesátých let se začalo s vyřazováním vozů

T2, když vozy 211-216 byly předány do Liberce, vozy 217 a 218 byly přestavěny na služební vozy, vůz 219 byl sešrotován, vůz 220 nahradil záložní vůz T1 číslo 201 (sešrotován) a vozy T2 221-226 byly po totální renovaci přestavěny na T3PU. Poslední vůz T1 číslo 206 byl mimo koleje přetažen do haly 1, kde zůstal ve společnosti úzkorozchodných vozů jako součást připravovaného minimuzea tramvají. Nově byly na konci roku 1989 dodány 14 vozů T3 (257-270). Celkem se tedy kapitalismu dožil jeden neprovozní vůz T1 (206), dvě pracovní + jedna služebně-záložní T2 (220), 6 reko T2 (221-226) a celkem 44 tramvají T3 (227-270).

## Útlum na rychlodráze – po roce 1990

Téměř ihned po roce 1990 se začal projevat úbytek cestujících na lince 3. Chemické závody omezovaly výrobu a často se stávalo, že vlastně všichni cestující z tramvaje přesešli do trolejbusu do Bohdanče. Tato linka (na které stále platily společné jízdenky) byla už delší dobu označena jako linka 33. Zároveň se začal už neúměrně zhoršovat stav trati. V roce 1991 potom padlo rozhodnutí trať „utlumit“ a postupně opět obnovit plnohodnotný provoz na souběžné trolejbusové trati, stavěné kdysi jako provizorium. Naštěstí v DPmP už delší dobu pracoval jako vedoucí střediska tramvaje ing. Stojan Brk, nevlastní vnuk<sup>3</sup> dávného projektanta Jakotyče. Ing. Brk se už od počátku osmdesátých let zasazoval o prodloužení tramvají do Bohdanče, což by přineslo podstatné zefektivnění provozu. Po roce 1991 se mu podařilo pro tento záměr získat zástupce Pardubic i Bohdanče a když se v roce 1994 připravovala výstavba cyklistické stezky, byla do projektu přidána i stavba zemního tělesa dráhy. Po mnoha problémech na ní byl opravdu provoz zahájen v roce 1996. Je v Pardubicích po mnoha letech opět prvním jednokolejným úsekem, a to mezi stanicemi UMA a V Ráji. Moderní zabezpečovací zařízení již dopředu upozorňuje řidiče, který vlak jede jako první. Grafikon linky 3 byl potom upraven tak, že na celodenní kurzy byly vypravovány sólo vozy T3, dělené kurzy 2xT3 potom byly ukončeny na nové točně UMA. Původní točna Rybitví byla opuštěna. Ještě předtím proběhla postupná oprava téměř celé trati, přitom byla vybudována točna Globus. Při výlukách byl provoz zajišťován souběžně vedenými trolejbusy. Opět se ukázalo, že mnohokrát kritizované rozhodnutí nezrušit souběžný trolejbusový provoz bylo

---

<sup>3</sup> a syn posledního hlavního inženýra úzkokolejně tramvaje Stojana Brka staršího

správné. Protože ale pro takové mimořádnosti nebylo dost místních vozidel, dostaly se do Pardubic cizí trolejbusy 9Tr, vyřazované v té době v jiných městech. Po přechodnou dobu tak zde bylo až 15 cizích trolejbusů, většinou jezdících v původní imatrikulaci. Tuto dobu, kdy byly Pardubice Mekkou všech nadšenců MHD si jistě všichni dobře pamatujeme. V roce 1996 byly dodány čtyři článkové tramvaje KT8, generáلكované ze starších neodebraných vozů původem pro Rusko a zároveň vyřazeny čtyři tramvaje T3 z první dodávky.

## **Současnost po roce 2000**

Po zprovoznění trati do Bohdanče upřel ing. Brk svoje úsilí k výstavbě trati Nádraží – Sluneční. Ta byla dostavěna v roce 2001 spolu s prodloužením trati na Dubině téhož roku dosáhla tramvajová síť v Pardubicích pravděpodobně svého maxima. Jak tedy vypadá současný provoz? V provozu jsou tramvajové linky 3, 13, 23 a 33.

Linka 3 Nádraží – Cihelna – Globus – UMA – Bohdaneč, linka 13 Sluneční – nádraží – Dubina, linka 23 Dubina – Globus a linka 33 Nádraží Rosice – Cihelna – třída Míru (otáčí se blokově ul. Sladkovského). Ačkoliv poslední nové tramvaje byly dodány v roce 1996, park se neustále modernizuje. K 1.1.2007 činí totiž celkem 40 tramvají T3, z toho již 28 prodělalo celkovou modernizaci, 4 vozy KT8 s nízkopodlažním středním dílem, šest nízkopodlažních vlečných vozů (reko původních T2 čísel 221-226), dále služební T2 číslo 220 a tři pracovní a školní tramvaje (1 x T2, 2 x T3). V hale 1 se dokončuje náročná renovace T1 číslo 206, který bude slavnostně představen v roce 2008 a spolu s původním vozem úzkokolejky bude hvězdou oslav 100 let tramvají. Při posledních úpravách Masarykova náměstí byla odkryta část úzkokolejného propojení vozovny a křižovatky u Domu služeb. Tento úsek bude také restaurován a bude na něm prezentován úzkokolejný motorový vůz.

Tramvajovou dopravu doplňují trolejbusy, a to na trasách Jesničánky – centrum/S.K.Neumanna – Slovany a Černá za Bory - Pardubičky – centrum – nádraží – Dukla – Krematorium. S tramvajemi souběžná trať do Bohdanče je stále jako záložní připravená k provozu, v úseku centrum – Globus ji potom využívají trolejbusy linky Sezemice – Zlatá Štika/Židov - Sukova - Ohrazenice. Autobusová doprava do blízkých obcí, Svítkova a Rosic byla v roce 2001 předána firmě Connex a nyní tak je DPmP jediným



Z historie tramvají v Pardubicích

plně elektrifikovaným dopravním podnikem v ČR. Autobusy jezdí v plně integrovaném systému a mají přidělena čísla jako městské linky.

A pokud jste dočetli až sem, a ještě něčemu o tramvajích v Pardubicích věříte, tak s tím se nedá už nic dělat...