

Trochu povídání o trati do Dubí

Původní akciová společnost dovedla prozíravě a se značným přehledem určit následné linkové směry novostaveb drážních úseků, neboť poznala, že v Teplicích může počítat nejen s přepravou místních obyvatel a lázeňských hostů, ale i s výraznou rekreační přepravou do krásného letoviska Dubí v Krušných horách. Do horního Dubí vedl také nejromantičtější úsek teplické tramvaje, který procházel po vlastním drážním tělese průsekem smíšeného lesa. Zde dosahoval spád tratě také svojí nejvyšší hodnoty 68 promile. A právě v těchto místech došlo 17. prosince 1911 k první velké havárii. (Foto v minulém čísle.) V tomto předvánočním čase vjela vlaková souprava z konečné stanice a na prudkém svahu nestačil řidič vozy ubrzdít, ačkoli se pokoušel použít všech prostředků k odvrácení nehody. Vozidla vjela velkou rychlostí do prudké zatáčky a v úpatí sklonu vykolejila a převrátila se.

Bilance havárie byla smutná. Z celkového počtu 38 cestujících utrpělo 18 těžká zranění. Dopravní společnost musela všem poškozeným uhradit celou škodu.

Nedůvěra k tomuto nejhezčímu, ale dále i nejnebezpečnějšímu úseku, byla záhy překonána a počet cestujících opět vzrůstal.

Obtížné klimatické podmínky na dubské trati si vynutily opatření dvou velkých sněhových pluhů. Jeden byl určen pro žlábkové kolejnice, které vedly v silnici, byl lopatkový s hrnatým nýtovaným tankem na vodní zátěž a jednostranný, takže jej bylo nutno otáčet na točce. Druhý pluh byl radlicovitý, oboustranný s určením pro Vignolovy kolejnice na dub-



NEJSTARŠÍ TYP TEPLICKÉ TRAMVAJE V DĚLNICKÝCH TRNOVANECH



Z dalšího rozvoje

V roce 1912 končila platnost původní smlouvy s městem Teplice a bylo nutné ji obnovit. Nové smluvní podmínky byly stanoveny takto: 1. Město poskytne dopravní společnosti půjčku ve výši 800 000 Kč pro další rozšiřování dopravy a dokončení staveb. 2. Nejpozději do jednoho roku bude zahájen provoz na rozestavěném úseku ze Školního náměstí přes Šanov do Sadové třídy (Jankovcova).

Obě tyto podmínky byly splněny. Další dva body stanovily, že zapůj-

bylo nutné také doplnit zastarávající vozový park. Firma Brown-Bowery dodala proto pět velkých motorových vozů se silnějšími motory o výkonu 33 kW. Vozy měly uzavřené plošiny, velké oddíly se čtyřmi okny v každé bočnici a střechu s typickým větracím nástřeškem. Na rozdíl od starších vozů byly provedeny jako volnoosé s velkým rozvorem a byly určeny na trať Dubí-Retenice pro tažení dvou vlečných vozů.

Tou dobou se změnil i nátěr vozidel z původního hnědého na tmavozelený s výraznou dekorací pozdně secesního ornamentu, který využíval folklórních motivů. Poprsnice měla světlou barvu. To bylo v té době velmi neobvyklé výtvarné pojetí vozidla.

Po prodloužení trati do Šanova v roce 1913 byly pro tuto trať objednány 4 malé městské motorové vozy, jejichž skříň dodal Ringhoffer.

Dodávka moderních vozů s uzavřenými plošinami měla za následek, že ještě v letech těsně před vypuknutím první světové války byly u všech starších vozů, se kterými se počítalo i nadále do provozu, rovněž zaskleny plošiny, a to dosazením jednoduchých rámových oken, z nichž čelní se odsouvalo do strany.

Tou dobou se začaly rušit některé staré motorové vozy, které jezdily od zahájení provozu, přestavovaly se na vlečné.

V průběhu světové války a v prvních poválečných letech nenastaly v městské dopravě žádné větší změny. Naopak společnost se dostala do tíživé finanční situace. Východisko proto hledala v úpravě tarifních sazeb tak, že je rozdělila na větší počet pásem. A tak v roce 1917 došlo k úpravě jízdného z 0,12 Kč na 0,14 a z 0,16 Kč na 0,18 Kč.

PAVEL KOVÁŘ
(Pokračování příště)



OPRAVA A ÚDRŽBA TRAMVAJÍ. FOTO Z ARCHÍVU KRAJSKÉHO MUZEA V TEPLICÍCH

ské části tratě, vedoucích mimo silnici. Oba pluhy sloužily také jako solící vozy.

Osobní vozidla teplické malodráhy byla opatřena kaštanově hnědým nátěrem a nápadnými směrovými tabulkami. Zde se využilo shody v tom, že koncová písmena cílových stanic tvořila začáteční písmena německých slov „tam“ a „zpět“ a byla tedy příslušně zvětšena Teplitz – zurück a Eichwald – dort. Tramvaje do Dubí jezdily označeny jako TAM a do Teplic jako ZPĚT.

čaná částka 800 000 Kč bude splacena do roku 1955 a dále, že veškerý majetek dopravní společnosti připadne ke dni 1. března 1955 městu Teplicím. Půjčka sice splacena nebyla, ale provoz společnosti převzalo město v rámci znárodnění o šest let dříve v roce 1949.

V roce 1913 byla prodloužena trať od Mariánského dvora do Retenic. Dále byla rekonstruována trať a prodloužena ze Štěpánského náměstí (dnes hlavní pošta) až do Sadové ulice (dnes Jankovcova).