

Historie

MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Řada pozdějších záměrů dalšího rozšíření kolejové dopravy do okolí Teplic se nedočkala realizace. Zamýšlená a připravovaná výstavba nových linek narážela na četné technické potíže, jakými byly v okolí Teplic úroňové křížení na přejezdech se železnicí, nepříznivé směrové a spádové poměry, úzké ulice apod. Výstavbu znemožňovaly rovněž obtíže ve vzájemných podnikatelských vztazích.

V roce 1900 byl předložen a v roce 1903 dokonce schválen projekt elektrické dráhy z Trnovan do Bohusdova a Krupky s případným prodloužením do Chabařovic. Mimochodem tomuto zajímavému projektu by napo-

(3. pokračování) NEUSKUTEČNĚNÉ PROJEKTY TEPLICKÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH

V letech 1924—1925 začala probíhat obnovená jednání o novostavbách do Krupky a do Hrobu. Trať do Krupky měla měřit 6,735 km a stavební náklad by činil 9 263 000 korun. Druhá,

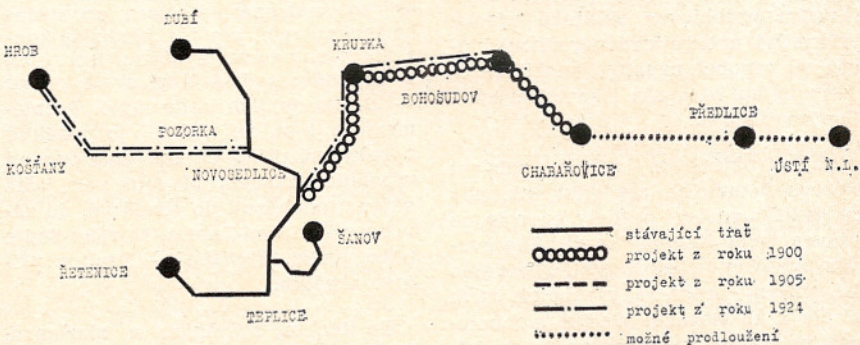


VOZY TEPLICKÉ ELEKTRICKÉ DRÁHY U ZASTÁVKY NOVÝ MLÝN — DNES ZDE SÍDLÍ DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA TEPLICE

mohlo i to, že od roku 1929 vedla do Chabařovic pouliční dráha z Ústí nad Labem. Škoda, že se s tímto projektem nepřišlo raději později. Tramvajové tratě Teplic a Ústí nad Labem, které mělo nejrozsáhlejší tramvajovou síť hned po Praze a Brně, by se tak bývaly spojily a vytvořily by velmi rozsáhlou síť na velké územní rozloze.

Před samotným započítáním stavby však pověřená stavební firma vyhlásila úpadek, a tak se od tohoto projektu upustilo.

Po pěti letech však podnikatelé přišli s dalšími plány. V roce 1905 to byl projekt odbočky elektrické dráhy z Pozorky přes Košťany do Hrobu. Ani tento projekt se však nepodařilo realizovat.



NÁRYS NEUSKUTEČNĚNÝCH PROJEKTŮ TEPLICKÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH

o celkové délce 9,562 km, byla o něco lacinější — nabídka předpokládala obnos 11 391 000 korun.

Jelikož celkové náklady se zdály účastníkům značně vysoké, tak z obou návrhů opět sešlo.

Otevřením posledního úseku tratí do Řetenic a Šanova tak vznikla tramvajová síť, která se později už nezrozsířovala.

Od roku 1909 byl v provozu vlečný kropicí vůz, který se používal zejména ke kropení ulic v lázeňské čtvrti. Prodělal několik přestaveb a nakonec se ustálil na válcové cisterně, umístěné na pojezd důlního vozíku s brzdovou plošinou, odkud se také ovládalo kropicí zařízení. Vůz neměl vlastní čerpadlo, voda z něho vytékala samospádem. Tohoto kropicího vozu se používalo až do roku 1956.

Vývoj v letech dvacátých

Prudký vzestup nákladní dopravy v poválečných letech si vynutil rozšíření parku o několik nákladních vozů. Jeden otevřený nákladní vůz o hmotnosti 5 tun byl pronajat dokonce z Mostu.

Do černé kroniky dopravní společnosti se zapsal den 24. září 1920, kdy se staly nezávisle na sobě dvě smrtelné nehody, v krátkém časovém rozmezí. Nejprve vyskočil cestující z jedoucí tramvaje v Dlouhé ulici, dostal se pod vlečný vůz a na místě zemřel. O několik hodin později usmrtil motorový vůz elektrické dráhy na třídě 28. října občana, který tlačil dvoukolovou káru. Stejně jako v roce 1911, byla dopravní společnost odsouzena k celé náhradě škody.

Denně bylo v provozu průměrně 15 motorových a 7 vlečných vozů. Jelikož staré vozy trpěly velkou poruchovostí, přikročila společnost opět k vlastní rekonstrukci starších vozů. Vozům byly ponechány původní podvozky, na kterých provedli generální opravu a v dílnách zhotovili úplně nové skříňe podle vzorů motorových vozů z roku 1921.

K umožnění pohodlnějšího nástupu se poměrně vysoká úroveň podlahy těchto vozů, způsobená novými skříňemi, snížila o jeden schod, což si však vyžádalo příčné uspořádání sedadel, protože do vozu vyčnívaly plechové kryty kol.

Ve dvacátých letech se upustilo od dvoubarevných nátěrů vozů a začaly se lakovat celé krémovým odstínem bílé barvy.

PAVEL KOVÁŘ