

## KOLORIT TRAMVAJÍ V TEPLICÍCH

Od roku 1895 do roku 1959 vtiskly tramvaje Teplicím i některým okolním obcím svou pečef. Tramvajová doprava byla zaváděna a rozvíjena hlavně pro hromadnou přepravu osob uvnitř městských nebo průmyslových celků i do okolních rekreačních míst. Největší část parku proto tvořily motorové a vlečné vozy pro osobní přepravu. Vedle nich si podnik opatroval několik vozidel pro stavbu a údržbu.

Tramvajové dráhy, které vznikaly hlavně v posledních letech 19. století, měly tu výhodu, že mohly těžit z padesátiletých zkušeností provozu normálních železnic. Konstruktoři této nové dopravy převzali osvědčené principy normálních železnic, přizpůsobili je novým poměrům a vznikly tak charakterem zcela odlišné dráhy, které nazýváme tramvajovými.

Tramvajová doprava se v každém městě stala provozně i technicky osobitým systémem, který brzy opustil předpisy a mnohé zvyklosti normálních železnic a přizpůsobil se místním poměrům, možnostem a zvyklostem.

Teplická elektrická dráha používala dva druhy kolejnic — žlábkové kolejnice, které se kladly bez pražců přímo na udusaný podklad z jemného štěrku, spojovaly se navzájem rozporkami z páskové oceli a obkládaly se dlažebními kostkami. Žlábek přitom přebíral funkci nepřetržitě přídržnice, poměrně přesně vedoucí kolo. Toto provedení vyhovovalo dopravě na městské ulici s jejím dlážděním i ostrými oblouky. Druhým typem byly kolejnice Vignolovy (kolejnice podobné železničním). Na některých úsecích tramvajové tratě do Dubí, která vedla zčásti po vlastním tělese mimo silnici, bylo použito právě tohoto typu kolejnic.

Tratě do Dubí, pokud nevedla po vlastním tělese, byla vedena vždy po jedné straně vozovky a to po žlábkových kolejnicích. V Teplicích potom buď po jedné straně vozovky, ale nejčastěji pak středem vozovky.

Rychlost jízdy na trati dříve přímo určena nebývala, motorové vozy byly konstruovány na max. rychlost 40 km/h a okamžitou rychlost regulovali řidiči vozů podle znalostí místních poměrů a vlastního uvážení.

Poloměry oblouků elektrické poluliční dráhy byly v minulosti voleny podle místních poměrů jednotlivých ulic. Předpisy platné od čtyřicátých let určovaly minimální hodnotu 20 m, ale současně pamatovaly i na výjimky.

Vedení tratí městem — to je právě to typické, nenapodobitelné, co tramvaje daly našim městům a co dnes dýchá ze starých fotografií — tramvaj před nádražím, zastávka na náměstí Zd. Nejedlého, tramvaj čekající na protivlak ve stínu stromů, tramvaj na konečném v zasněženém Dubí, křižující se tramvaje na Zámeckém náměstí, divadlo nebo lázeňské budovy tvořící pozadí tramvajového provozu, vystupující, nastupující a čekající lidé. Typické tvářnosti měst a v nich typické zastávky, tvary, druhy a barvy tramvajů, to je ona

# Historie MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

mizející atmosféra, která se už nyní nedá nijak zachytit.

Z technického hlediska můžeme odlišovat menší města, mezi nimi i lázeňské Teplice, kde tramvajový provoz byl poměrně klidným doplňkem městského života, kdy dvě jednokolejné tratě procházely hlavními ulicemi města — jedna spojila nádraží a dělnická předměstí s městským centrem a s výletním Dubím, druhá potom střed města s lázeňským Šanovem.

kteřé byly zakotveny na sloupech nebo na nástěnných ruzicích budov. Často se používalo i vedení, upevňované na sloupech s krakorcovými nosníky.

Na rozdíl od provozu trolejbusového, byly vzdušné výhybky u tramvajů nepohyblivé. Tyčový sběrač na výhybce musel zajet sám do správného směru. Tohoto efektu se dosáhlo optimálním umístěním vzdušné výhybky nad výhybku kolejovou. Tyčový sběrač při pohybu vozu smě-



I když vývoj způsobu pohonu tramvajů, zvláště pak vývoj elektrického napájení je velmi zajímavý, povšimněme si blíže jen trolejového vedení, jaké bylo v Teplicích. Motorové vozy v Teplicích byly vybaveny tyčovým sběračem a proto byla trolej nad přímoou kolejí vedena také přímo, a to nad osou koleje. V obloucích by trolej měla být ideálně vedena také v kružnici, a to v takové, jejíž poloměr je menší než poloměr osy koleje. To proto, aby tyčový sběrač tvořil v půdorysu tečnu k trolejovému drátu a byl jím co nejbezpečněji veden. V úvahu se bralo i naklonění vozidla v obloucích s převýšením. Ideální oblouk trolejového drátu byl v praxi nahrazen mnohoúhelníkem, přičemž trolejový drát se v jednotlivých závěsných bodech neměl odklonit o větší úhel než 7°.

Výška troleje nad temenem kolejnic byla obvykle 5,6 m při teplotě 20° C, pod podjezdy a ve vozovně nejméně 4,2 m. Ve výjimečných případech se povolovalo rozmezí 3,8 až 6,2 m nad temenem kolejnic.

Trolejový drát se nad koleje upevňoval nejčastěji jako vedení prosté v určitých roztečích asi 25 m dlouhých a to na příčné ocelové dráty,

rem proti hrotům výhybky byl mírně vychýlen vždy opačným směrem, než se mělo vozidlo pohybovat za výhybkou. Pružnost a natočení tyče pak zajistilo vstup sběrače do správného směru vzdušné výhybky.

Nejméně se tramvaje proti normální železnici podobaly v označování a číslování tramvajových vozidel. U vozů elektr. dráhy byly v každém městě jiné zvyklosti, jiné barvy, jiný výběr nápisů. Zvenku bychom na těchto vozidlech marně hledali údaje o hmotnosti, rozměrech vozidla nebo prohlídkách, dokonce ani výrobní štítky se na tramvaje dlouho nedosazovaly. Na vozové skříně bylo možno nalézt jen vlastnické označení dopravního podniku — často zastoupeného znakem příslušného města pečlivě provedeného v barvách a evidenční číslo vozu. Evidenční čísla vozidel v Teplicích tvořila ucelený systém a jednotlivá vozidla do něho byla zařazena buď podle časových přírůstků nebo podle jiných hledisek. Teplické motorové a vlečné vozy byly označeny evidenčními čísly 1—53.

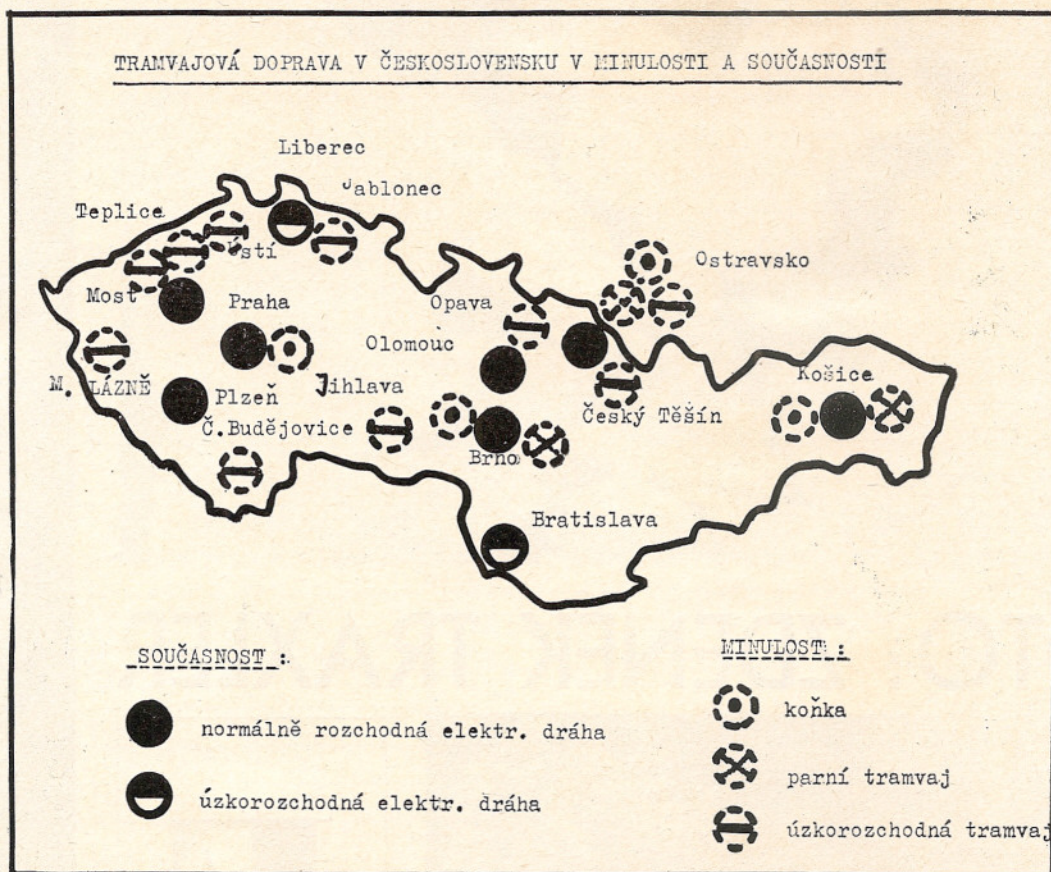
Všude, kde tramvaje rušili, si jejich současníci uvědomovali, že s kolejemi a jezdícími vozy odchází

z města kus jeho každodenního obrazu a také kus jejich života. Často už pozdě se přichází na to, že rušení těchto drah bylo velkou chybou, že odešly rovněž technické pozoruhodnosti, rarity a unikáty.

V poslední době se však nejen u nás, ale i ve světě začíná mluvit

o tramvajích jako o spolehlivém dopravním prostředku. Vyhrály dokonce i svou bitvu o moderní velkoměsto, i když se ještě před nedávnem zdály být v městských ulicích anachronismem. V přeplněném, znečištěném, hlučném městě se zdají přece jen spolehlivější než autobusy. Neznečiš-

tují ovzduší a navíc šetří tak vzácnou surovinu, jakou je nafta. Inu pokrok jde někdy též i tak, že se musí k lečjakým starým a osvědčeným prostředkům vracet. Ve světovém měřítku se zdá, že snad i tramvaje budou prožívat své vzpomínky na budoucnost.  
PAVEL KOVÁŘ



### Tramvajová doprava na území Československa

V kolika československých městech vlastně tramvaje jezdily? Na to by se možná rozvzpomněli někteří pamětníci, sotva však dnešní mladí lidé. Zalistujeme proto trochu do historie tramvajů na území Čech, Moravy a Slovenska.

#### Zavádění tramvajové dopravy

**BRNO** 1869 — koněspřežní tramvaj, 1884 — parní tramvaj, 1900 — elektr. dráha na normálním rozchodu  
**PRAHA** 1875 — koňka, 1891 — elektrická tramvaj na normálním rozchodu krátkodobě zavedena F. Křížikem, 1896 — elektr. tramvaj zavedena trvale  
**KOŠICE** 1891 — koňka, 1893 — parní norm. rozchodná tramvaj, 1914 — norm. rozchodná elektrická dráha  
**TEPLICE** 1894 — elektrická úzkorozchodná dráha  
**OSTRAVA** 1894 — parní norm. rozchodná dráha, 1901 — norm. rozchod. elektr. dráha, 1902 — úzkorozchodná koňka, 1903 — úzkorozchodná parní tramvaj, 1909 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**BRATISLAVA** 1895 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**LIBEREC** 1897 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**ÚSTÍ N. L.** 1899 — elektrická úzkorozchodná dráha  
**PLZEŇ** 1899 — normálně rozchodná elektrická dráha  
**OLOMOUC** 1899 — normálně rozchodná elektrická dráha  
**JABLONEC N. N.** 1900 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**MOST** 1901 — elektrická úzkorozchodná dráha, 1961 — normál. rozchod. el. dráha  
**MARIÁNSKÉ LÁZNĚ** 1902 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**OPAVA** 1905 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**ČESKÉ BUDĚJOVICE** 1908 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**JIHLAVA** 1909 — úzkorozchodná elektrická dráha  
**ČESKÝ TĚŠÍN** 1911 — úzkorozchodná elektrická dráha

### Rušení úzkorozchodných tramvajů v Československu

**ČESKÝ TĚŠÍN** — tramvaj zrušena v roce 1921, důvodem bylo rozdělení TĚŠÍNA mezi Československo a Polsko  
**JIHLAVA** — tramvaj zrušena v roce 1948, nahrazena byla trolejbusy  
**ČESKÉ BUDĚJOVICE** — tramvaj zrušena v roce 1950, byla nahrazena trolejbusy, později autobusy  
**MARIÁNSKÉ LÁZNĚ** — tramvaj zrušena v roce 1952, byla nahrazena trolejbusy  
**OPAVA** — tramvaje zrušeny roku 1956, byly nahrazeny trolejbusy  
**TEPLICE** — tramvaje zrušeny roku 1959, byly nahrazeny trolejbusy a autobusy  
**MOST** — úzkorozchodná tramvaj zrušena roku 1961, byla nahrazena normálně rozchodnou elektrickou rychlodráhou a autobusy  
**JABLONEC** — tramvaje zrušeny roku 1965, byly nahrazeny autobusy, úzkorozchodnou elektrickou tramvaj, která spojuje Jablonec s Libercem, provozuje Liberec  
**ÚSTÍ NAD LABEM** — tramvaje zrušeny roku 1970, byly nahrazeny autobusy  
**OSTRAVA** — úzkorozchodná elektr. dráha na rozchodu 760 mm byla zrušena v roce 1973, nahrazena byla autobusy a normálně rozchodnou elektr. dráhou.  
 Po postupném rušení elektrických drah ve městech na rozchodu 1000 a 760 mm, zbyla úzkorozchodná elektrická dráha (1000 mm) pouze v Liberci a v Bratislavě. V ostatních šesti městech — Praze, Plzni, Brně, Olomouci, Ostravě a v Košicích zůstal normálně rozchodný provoz elektrických drah zachován. V roce 1961 namísto úzkorozchodné elektr. dráhy měst Mostu a Litvínova byla zavedena elektrická rychlodráha na normálním rozchodu.  
 V současnosti jsou tramvaje v provozu celkem v 9 městech Československa.  
 PAVEL KOVÁŘ