

KAPITOLY Z HISTORIE

100 let městské dopravy v Teplicích 1895-1995

Kolorit tramvají

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

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

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.

Trať do Dubí, pokud nevedla po vlastním tělese, byla umístěna vždy na jedné straně vozovky. V Teplicích potom buď

po jedné straně vozovky, ale nejčastěji pak vedla 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 pouliční 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 trati městem - to je právě to typické, nenapodobitelné, co tramvaje daly našim městům a co dnes dýchá ze starých fotografií - tramvaj před nádražím, zastávka sužujícími se tramvajemi na Benešově náměstí, tramvaj čekající na protivlak ve stínu stromů, tramvaj na konečné v zasněženém Dubí, potkávající se tramvaje a výhybka na Zámeckém náměstí, divadlo, staré domy nebo lázeňské budovy tvořící pozadí tramvajového provozu, vystupující, nastupující a čekající lidé...

Typické tvárnosti Teplic dávno minulých a v nich typické zastávky, tvary, druhy a barvy tramvají - zde je ona mizející atmosféra, která se už nyní nedá nijak zachytit

Pavel Kovář



Snímek z 1. máje 1971. Ještě tou dobou více jak 12 let po úplném zrušení tramvají v Teplicích zůstaly na některých místech koleje elektrické dráhy s rozchodem 1 metru. Snímek je Masarykovy ulice, dnes u oddělení policie.