

KAPITOLY Z HISTORIE

100 let městské dopravy v Teplicích 1895-1995

Z technického hlediska můžeme odlišovat menší města, mezi nimi i lázeňské Teplice, kde tramvajový provoz byl poměrně klidným doplňkem městského života. Tady 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.

I když způsob pohonu tramvají, zvláště pak vývoj elektrického napájení je velmi zajímavý, povšimněme si alespoň blíže trolejového vedení, jaké bylo v Teplicích. Motorové vozy v Teplicích byly vybaveny tyčovým sběračem, a proto trolej byla nad přímou 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 bylo jím co nejbezpečněji vedeno. V úvahu se bralo, i naklonění vozidla v obloucích s převýšením. Ideální oblouk troleje byl v praxi nahrazen mnohoúhelníkem, přičemž trolej se v jednotlivých závěsných bodech neměla odklonit o větší úhel než 7 stupňů. Trolejový drát se nad kolej upevňoval nejčastěji jako vedení prosté v určitých roztečích asi 25 metrů dlouhých a to na příčné ocelové dráty, které byly zakotveny na sloupech nebo na nástěnných růžicích či hácích budov. Často se používalo i vedení, upevňované na sloupech s krakorcovými nosníky.

Na rozdíl od provozu trolejbusového, byly vzdušné výhybky u tramvají nepohyblivé. Tyčový sběrač na výhybce musel zajet sám do správného směru, tohoto efektu se dosáhlo optimálním umístěním vzdušné výhybky nad výhybku kolejo-

vou. Tyčový sběrač při pohybu vozu směrem 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.

Nejméně se tramvaje oproti normální železnici podobaly v označování a číslování tramvajových vozidel. U vozů elektr. dráhy byly v každém městě jiné zvyklosti, jiné barvy, jiný výběr nápisů. Na vozové skříní bylo možno nalézt jen vlastnické označení dopravního podniku - často zastoupené znakem příslušného města pečlivě provedeným v barvách, a evidenční číslo vozu. Teprve později přibýly ještě výrobní štítky. 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 až 53.

Všude, kde tramvaje rušili, si jejich současníci uvědomovali, že s kolejemi a vozy jezdícími na nich 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.

Ponechání alespoň částí elektrické tramvaje do Dubí by dnes mohlo být pozoruhodnou raritou, kterou jsme se mohli chlubit i před zahraničními návštěvníky.

Pavel Kovář



Elektrická tramvajová dráha z Teplic do Dubí na mnohých místech křížila silniční komunikace. Tento snímek z roku 1971 zachycuje ještě patrné křížení dnešní mezinárodní silnice E 55 s tramvajovou tratí v prostorách křižovatky v Ponorce pod Barevkou.