

# KAPITOLY Z HISTORIE

## 100 let městské dopravy v Teplicích 1895-1995

### Trochu povídání o trati do Dubí

Původní akciová dopravní 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 mimo silnici 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. V předvánočním čase vyjela vlaková souprava z konečné stanice a na prudkém svahu nestačil řidič vozy ubrzdít, ačkoliv se pokoušel použít všech prostředků k odvrácení nehody. Vozidla vjela velkou rychlostí do prudké zatáčky, kde v úpatí sklonu vykolejila a převrátila se. Bilance havárie nebyla radostná. Z celkového počtu 38 cestujících utrpělo 18 těžká zranění a dopravní společnost musela všem poškozeným uhradit celou školu.

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

Pro upřesnění uvádím, že konečná stanice v horním Dubí není totožná se současnou konečnou autobusů, nýbrž že se nacházela v místech za novogotickým kostelem, postaveném podle benátského vzoru, a přilehlým lesním svahem. Neúprosný zub času způsobil, že po bývalé konečné tramvaji dnes už není ani památka.

Obtížné klimatické podmínky na dubské trati si vynutily opatření dvou velkými sněhovými pluhů. Jeden byl určen pro žlábkové kolejnice zabudované ve vozovce. Byl lopatkový s hranatým nýtovaným tankem na vodní zátěž a jednostranný, takže jej bylo nutno otáčet na točně. Druhý pluh byl radlicovitý, oboustranný s určením pro Vignolovy kolejnice na dubské části trati, vedoucí mimo silnici. Oba pluhy sloužily také jako solící vozy.

Tramvajová vozidla teplické malodráhy byla opatřena kaštanově hnědým nátěrem a později nápadnými směrovými tabulkami. Zde se vysloužilo shody v tom, že koncová písmena cílových stanic (byly uváděny německy) tvořila začáteční písmena slov „tam“ a „zpět“ a byla tedy patřičně zvětšena – Teplitz a Eichwald. Tramvaje do Dubí jezdily tedy označeny jako TAM a do Teplic jako ZPĚT.

Pavel Kovář

