

První roky po zahájení tramvajového provozu v Teplicích

Kapitoly z teplické městské hromadné dopravy k jejímu letošnímu stopátému výročí vzniku

Firma LINHEIM a spol., která projektovala první tramvajové trasy v Teplicích dodala do lázeňského města rovněž vozový park. Pro zahájení provozu bylo k dispozici celkem 8 motorových vozů. Na trámovém podvozku spočívala dřevěná skříň s devíti okny v každé bočnici, se střechem opatřenou větracím nástřeškem, uvnitř rozdělená na dva stejně velké oddíly, uvažované původně jako dvě vozové třídy. Později jeden oddíl patřil kuřákům, druhý nekuřákům. Sedadla uvnitř vozu měla podélné uspořádání, takže cestující si hleděli „z očí do očí“.

Výrobce těchto tramvajových vozů byla Weitzerova vagonka ve Štýrském Hradci. Vozy měly obsaditelnost pro 40 osob, přičemž plošiny zůstaly otevřené. Jako sběrače elektrického proudu se používala tzv. kladka - tedy tyčový sběrač, jehož obdobou jsou dnešní sběrače trolejbusů.

Teplická městská rada podnikatelské plány všestranně podporovala a tak se mohly zbudovat a otvírat další tramvajové tratě. Ještě v roce 1895 byla uvedena do provozu trať z Trnovan na hlavní nádraží a také trasa z Trnovan do Dubí, kde byly zřízeny klimatické lázně. Roku 1896 se otevřel úsek ze Školního dnes Benešova náměstí na Zámecké náměstí a ten byl o dva roky později roku 1898 prodloužen k hostinci Mariánský dvůr a k i nádraží Teplice-Zámecká zahrada. Při zahájení provozu do Dubí byly dodány další motorové a vlečné vozy tzv. kombinovaného typu s vyjímatelnými okny, které se v létě nahrazovaly svinovacími plachtami. V parných

horkých dnech bychom rádi dnešní trolejbusy a autobusy, připomínající saunu, raději vyměnili za staré, ale vzdušné tramvaje.

Ještě v posledním roce 19. století přibyla v Teplicích další, tzv. městská tramvajová trať ze Školního náměstí k hlavní poště. Psal se rok 1900, kdy mohla dopravní společnost zahájit také pravidelnou přepravu pošty a všech zásilek. Doprava poštovních zásilek nepatřila jen k okrajovým, naopak, byla velmi intenzivní. Zprostředkovala přepravu listovní i balíkové pošty mezi oběma nádražními poštovními úřady v Teplicích a dále poštami v Novosedlicích, Pozorce, Dubí a hlavní poštou v Teplicích, kde byla k tomuto účelu dokonce zřízena odstavná kolej. K této činnosti byly zakoupeny vlečné tramvajové vozy s uzavřenou skříň, rozdělenou přepážkou na dvě části, z nichž jednu trvale vyhradili pro přepravu pošty. Kromě poštovních vozů se při velkém množství zásilek používaly i běžné vozy motorové oddíly, které se daly uzavřít. Zajímavě se jeví i provozní předpisy z roku 1909, které opravňovaly průvodčího a vlakvedoucího v případě potřeby oddíl nebo celý vůz vyklidit od cestujících, kteří mohli, pokud nebylo místo ve vlečném voze, cestovat na plošině. Později si dopravní společnost opatřila zavřený nákladní vlečný vůz, který se používal přepravě balíkové pošty a novin. Ten jezdil až do 2. světové války kdy se už přeprava pošty tramvají nevyplácela.

Pavel Kovář