

Teplice – Šanov (1895 – 1959)

Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ	5
A. <i>Tratě pro veřejnou dopravu</i>	6
B. <i>Nákladní vlečky</i>	18
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ	23
VOZOVNY	24
<i>Vozovna Nový mlýn</i>	24
<i>Vozovna Horní Dubí</i>	25
VOZOVÝ PARK	27
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i>	27
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i>	37
<i>Motorové služební vozy</i>	39
<i>Přípojné služební a nákladní vozy</i>	40
LINKOVÉ VEDENÍ	47
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY	49
VÝROBCI	49
PRAMENY	49

Stručný historický přehled

Nejstarší české lázně se od poloviny 19. století stále více přetvářely na jedno z průmyslových center uhelné pánve severozápadních Čech. Snaha lázeňské komise o odvrácení tohoto vývoje vedla pouze k tomu, že se průmyslové podniky usazovaly v obcích, které ležely mimo jádrové dvojměstí, kam její pravomoc nesažala (Trnovany, Proboštov, Řetenice, Újezdeček, Horská Bystrice, Pozorka). Rozvoj průmyslu byl založen na blízkých ložiscích uhlí a dobré dopravní dostupnosti, kterou zajišťovala od roku 1858 první trať ÚTD, prodloužená roku 1865 do Mostu a doplněná později konkurenční tratí dráhy Duchcovsko – podmokelské a lokální tratí Řetenice – Lovosice v majetku ÚTD.

Všechny tyto tratě vedly v zásadě ve směru západ – východ a díky chybějícímu vzájemnému propojení mezi oběma společnostmi i obecnému provoznímu režimu železnice nemohly zajišťovat vzájemné vazby mezi výše uvedenými městy a obcemi. Od poloviny 19. století se navíc začaly těsně pod masivem Krušných hor rozvíjet klimatické lázně v Dubí.

Majitel rozhodujících částí obou lázeňských areálů, několika dolů a největšího lesního komplexu v okolí, kníže Edmund Clary–Aldringen, se počátkem 90. let 19. století rozhodl vybudovat tramvajovou trať, která by propojila všechny obce v rámci aglomerace. To se podařilo v letech 1895 – 1913 výstavbou páteřního tahu Řetenice – Teplice – Trnovany – Dubí (skládajícího se z několika stavebních tratí, viz dále). Zahájením dopravy na prvním úseku vznikla první celoročně provozovaná veřejná elektrická dráha na území dnešní České republiky.

Ze všech dalších záměrů se vzhledem k neurovnaným vztahům mezi soukromým podnikem TEKG (Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn Gesellschaft – Teplická elektrářská a malodrážní společnost) a městem uskutečnila pouze stavba později několikrát rušené a znovu obnovované trati do lázeňského Šanova¹. Tramvajový provoz dlouhodobě spíše stagnoval, délkou tratí se spolu s Libercem dělil o poslední přičky mezi velkými provozy rozchodu 1 000 mm.

Na rozdíl od obou dalších podkrušnohorských provozů nezasáhly Teplice a jejich blízké okolí za II. světové války letecké útoky spojenců. Doprava byla zastavena až příchodem Rudé armády 9. 5. 1945, obnovena 13 dní poté.

Po válce došlo k rozhodnutí o kombinaci tramvaje a trolejbusu při řešení obsluhy celé aglomerace. Nejzatíženější úsek tramvajové trati byl zdvoukolejněn, částečně se obnovil i vozový park. Ani tyto kroky však nezabránily likvidaci provozu poté, co se zjistilo, že kombinace obou druhů elektrické trakce je ve městě velikosti Teplic dlouhodobě neudržitelná.

Provoz v Teplicích a okolí se kromě primátu data otevření vyznačoval ještě další pozoruhodností: jeho technická základna a v závěru existence i poslední pozůstalý úsek ležely mimo historické území největšího z měst, kterými procházel (Teplice–Šanov, dnes Teplice).

Popis stavebních tratí

V letech 1895 – 1913 vznikly ve vlastním lázeňském dvojměstí a řadě okolních obcí následující stavební tratě pro veřejnou dopravu:

1. 1895 Školní náměstí – Horní Dubí
2. 1896 Školní náměstí – Zámecká zahrada
3. 1898 Zámecká zahrada – Nádraží Zámecká zahrada
4. 1900 Školní náměstí – Štěpánovo náměstí
5. 1913 Štěpánovo náměstí – Sadová třída
6. 1913 Mariánský dvůr – Řetenice

Pro dopravu nákladů a pošty sloužily vlečky zřízené roku:

7. 1898 ke skladišti stanice Teplice Zámecká zahrada
8. 1899 do knížecího skladu dřeva
9. 1900 na dvůr hlavní pošty
10. 1900 k nádražní poště
11. 1900 do továrny na jízdní kola „Austria“ (později strojírna „Finze“)
12. 1908 ke sklárně Fischmann a synové v Újezdečku (Lesní brána)
13. 1917 do konservárny firmy Fuchs & Fischer v Trnovanech
14. 1918 ke kolejišti žst. Teplice Zámecká zahrada
15. 1918 k dolu Nově nadělené štěstí (Neubeschertglückzeche) v Pozorce
16. 1918 do tabulárny firmy Fischmann a synové ve Mstišově

¹ Přípravovala se zejména stavba tratí do Duchcova a Oseka s pokračováním do Horního Litvínova, do Hrobu, doloženy jsou záměry na zřízení tratí do Břiliny, Krupky a Chabařovic s napojením na síť ústeckých tramvají a technicky velmi odvážný projekt tratí z Dubí na Cínovec s pokračováním po hřebeni Krušných hor až do Tisé.

17. 1920 do dolu firmy Rabe („Trnovanský důl“)

Existence vlečky 8. není zcela jistá. Nelze vyloučit existenci dalších krátkodobě fungujících vleček. Pravděpodobně je zejména zřízení odbočné koleje u dolu František Josef v Novosedlicích.

A. Tratě pro veřejnou dopravu

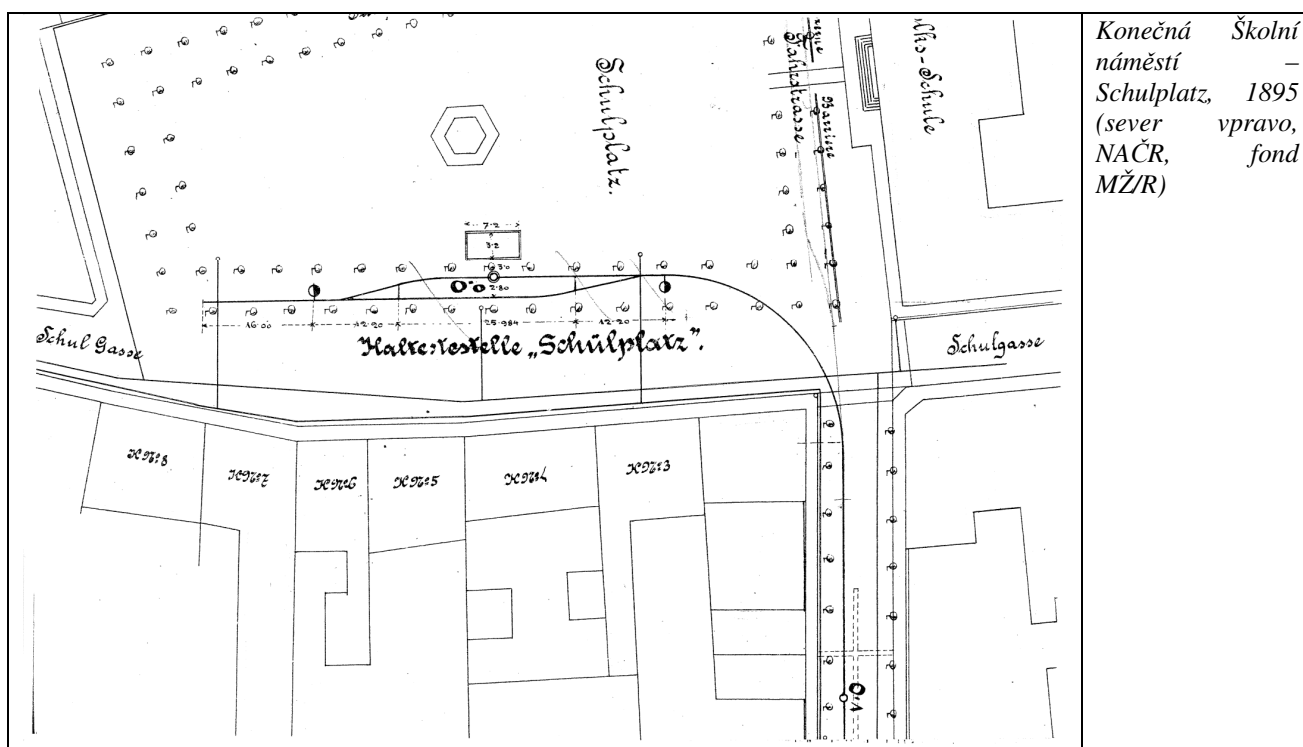
1. Školní náměstí – Horní Dubí

zahájení provozu	25. 7., 7. 8. a 14. 10. 1895
stavební délka	2,685 km, 2,685 km, 8,308 km
provozní délka	0,509 km, 1,260 km, 8,194 km
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	63,0 ‰

Nejstarší a nejdelší stavební trať teplických tramvají vznikla v několika etapách, zprovozněvaných během roku 1895. První úsek, otevřený 25. 7. vedl ze Školního (Benešova) náměstí k nádraží ÚTD (žst. Teplice v Čechách) a sloužil spíše jako propagace vznikajícího provozu. O 14 dní později byla pravidelná doprava prodloužena do výhybny Trnovanský park (přibližně Teplice, Trnovany, Policie ČR), úsek do Nového mlýna sloužil od 25. 7. jako manipulační. Po vyjasnění posledních problémů s trasováním v Novosedlicích a Dubí a dokončení výstavby byla závěrečná část trati otevřena 14. 10. 1895. V té době měla následující staničení (údaje pro výhybny platí pro střed = zastávku):

-0,041	konec výtahné koleje výhybny Školní náměstí (délka koleje 16 m)
0,000	výhybna Školní náměstí – Schulplatz (severní strana Benešova náměstí, cca zastávka busů směr Šanov – Prosetice – Trnovany)
0,509	výhybna Nádraží – Bahnhof
1,260	výhybna Trnovanský park – Turnerpark (Teplice, Trnovany, Policie ČR)
2,030	výhybna Štěpánčina třída – Stefaniestrasse (Městské sály)
2,500	podjezd pod tratí ÚTD Ústí n. L. – Chomutov
2,644	výhybka do vozovny
3,341	výhybna Novosedlice – Weisskirchlitz (Novosedlice, Valentýnská ulice)
4,912	výhybna Křížový šenk – Kreutzschänke (křižovatka Lesní brána)
5,396	výhybna Cukmantl (Pozorka) – Zuckmantel (křižovatka Ruská – Střední)
5,860	zastávka Rudolfova huť – Rudolfshütte
6,158	výhybna Mstišov – Tischau (nad Rudolfovou hutí)
7,032	výhybna Dolní Dubí – Nieder Eichwald (pod městským úřadem)
8,194	výhybna Horní Dubí – Ober Eichwald (v lázeňském parku nad kostelem)
8,267	konec výtahné koleje výhybny Horní Dubí

Výchozí stanice ležela 233,54 m nad mořem. Konečná Horní Dubí byla po celou dobu existence provozu v Teplicích a okolí jeho nejvýše položeným bodem: její nadmořská výška činila 399,034 m. Nejnižší místo trati leželo 220,75 m n. m. (výhybna Trnovanský park). Nejvyšší hodnoty stoupání bylo dosaženo v závěrečném úseku před konečnou Horní Dubí.



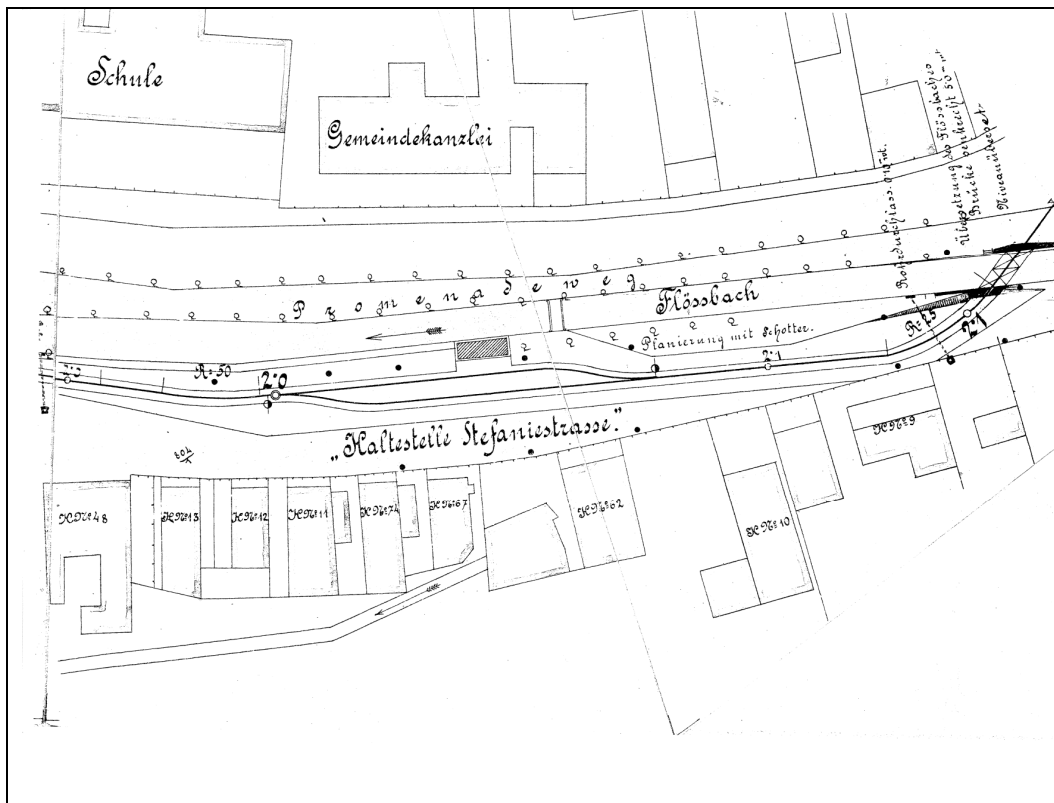
Konečná náměstí – Školní
 Schulplatz, 1895
 (sever vpravo, NAČR, MŽR)
 fond

Trat' začínala na levé straně severní vozovky Školního (Benešova) náměstí. Přibližně v její střední části stála čekárna pro cestující. Výhybna o celkové délce 50,38 m (užitná 25,984 m) byla uspořádána tak, aby do ní vozy vjížděly odbočkou a odjížděly přímo (při levostranném provozu). Trat' po několika metrech za její výhybkou zatáčela pravým obloukem o poloměru 25 m do Meissnerovy² ulice (28. října), po jejímž pravém okraji došla k nádraží (tehdy ÚTD). Zdejší výhybna měla stejné rozměry a provedení jako na Školním náměstí. Kolej dále sledovala pravý okraj západní vozovky Giselinie (Vrchlického) třídy, odkud táhlým obloukem přejela na levý okraj Císařské (Masarykovy) třídy. Za křižovatkou se Sadovou (Jankovcova, přibližně km 1,1) byl vložen složený oblouk o protisměrných poloměrech 25 m, kterým se trat' dostávala na pravý okraj silnice (to již ležela několik desítek metrů na území Trnovan). Výhybna Trnovanský park (délka 57,41/36,60 m), ležící na břehu rybníka, byla provedena položením vyhybací koleje vpravo (v mírném levém oblouku). Prostranství, na němž později vyrostl červený kostel, objížděla trat' dvěma oblouky s vloženou mezipřímou. Dosáhla tak levého břehu Flössbachu (Bystřice), na němž ležela i výhybna Štěpánčina třída o délce 55,38 m (užitná 30,98 m), uspořádaná opačně než první dvě. Ocelovým mostem přejížděla trat' podruhé potok a po levém okraji ulice (Emilie Dvořákové) mířila k železnici. V km 2,348 končily žlábkové kolejnice, začínalo zvláštní těleso.

V prvních několika týdnech provozu, kdy úsek k Novému mlýnu sloužil jen jako manipulační, přejížděla tramvaj železniční koleje úrovnově (projekt schválen 18. 7. 1895). V říjnu 1895 již byla převedena do nového podjezdu, postaveného výlučně pro ni (do poloviny roku 2023 sloužil busům, následně byl nahrazen novým podjezdem pro celou šířku ulice). Kolem vozovny a v polích mezi Trnovany a Novosedlicemi vedla trat' vlevo od silnice na zvláštním tělese. Několik set metrů před výhybnou Novosedlice (délka 50/25 m, vyhybací kolej vlevo) bylo později obestavěno domy a vytvořilo dnešní Malodrážní ulici. Úsek podél dnešní Valentýnské ulice vedl na zvláštním tělese, částečně v mělkém zářezu. Za místním hřbitovem v km cca 3,8 překřížila tramvaj souběžnou silnici Novosedlice – Pozorka a přejela vedle jejího pravého okraje.

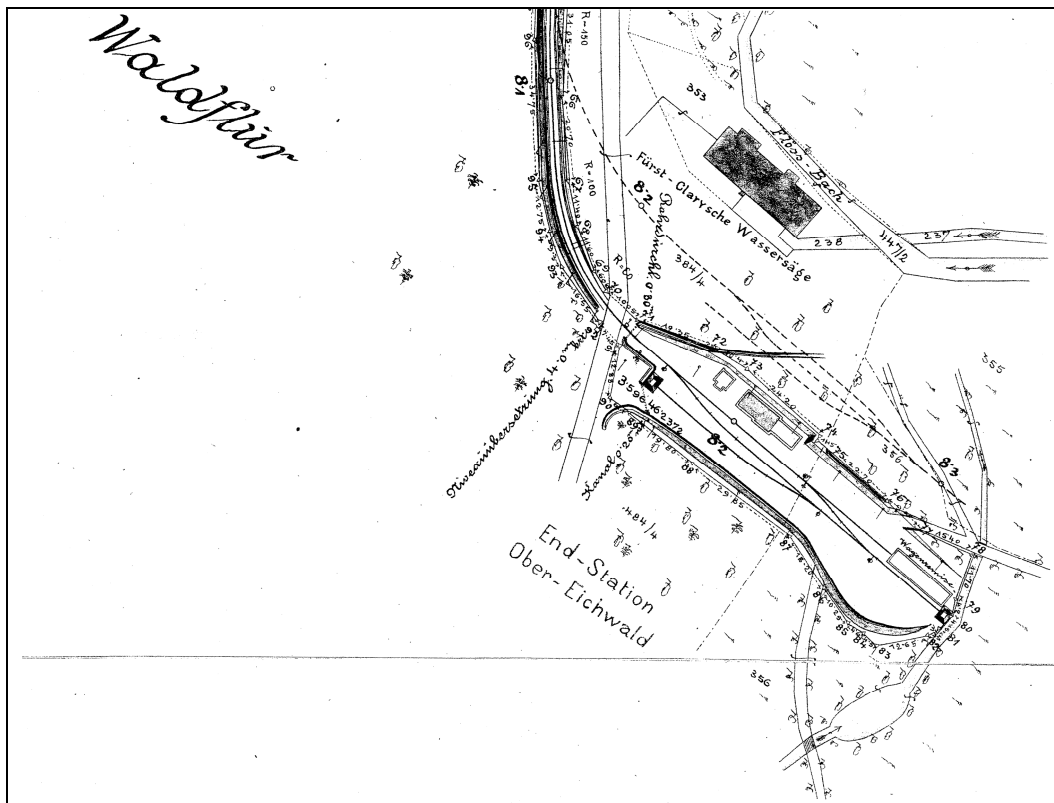
Křižovátku Lesní brána objela po severní straně a překřížila hlavní silnici na Cínovec. Vzápětí vjela do výhybny Křížový šenk, dlouhé 60,00/25,98 m s vyhybací kolejí vpravo. V km přibližně 5,050 byl zřízen úrovnový přejezd s vlečkou do skláren, krytý mechanickými návěstidly. Krátce na to se tramvaj odpojila od silnice a po vlastním tělese prošla severovýchodní částí Cukmantlu (Pozorky). Zde ležela i stejnojmenná výhybna délky 60/25 m, s vyhybací kolejí opět vpravo. Nad zastávkou Rudolfova huť trat' naposledy překřížila hlavní silnici, následovala výhybna Mstišov (60/25 m, vlevo). Do km 6,827 vedla na zvláštním tělese, úsek do km 7,238 (včetně výhybny Dolní Dubí o délce 50,38/25,98 m a vyhybací kolejí opět vlevo) provedený ze žlábkových kolejnic ležel na pravém okraji vozovky. Poslední část tratě vedla po vlastním tělese v odřezu lesního svahu nad údolím Bystřice (dosud částečně zachovaném, většinu trasy využila ulice Karoliny Světlé).

² Německy Meissnerstrasse. Prvorepubliková katastrální mapa uvádí pojmenování „Meissnerova ulice“, je však možné, že šlo o Míšeňskou ulici (Míšeň = Meissen).



Konečná Štěpánčina
– Stefaniestrasse (ca
Městské sály), 1895
(sever vpravo
NAČR, fond MŽR)

Konečná stanice Horní Dubí byla provedena jako výhybna s přímými vjezdy o délce 69 m (užitná 45 m). Kolej ve směru od Teplic pokračovala do místní vozovny, výtazná kolej východně od ní (19,3 m dlouhá) sloužila pro vykládku uhlí. V km 8,247 odbočovala levou zpětnou výhybkou 48 dlouhá kusá kolej, určená pro nakládku dřeva (tzv. vlečka do Claryho pily). Vlevo od kolejiště stála přízemní budova se staniční kanceláří, severně od ní dřevěná čekárna.



Konečná Horní
Dubí – Ober
Eichwald, 1895
(sever cca vpravo
NAČR, fond
MŽR)

Osová vzdálenost ve výhybnách činila 2,8 m.
Trať vedla následujícími katastry:

katastrální území	úsek (přibližně km)
Teplice	0,0 – 0,9
Trnovany	0,9 – 3,1
Novosedlice	3,1 – 4,3
Újezdeček	4,3 – 5,1
Cukmantl (Pozorka)	5,1 – 5,9
(Horská) Bystřice	5,9 – 6,1
Mstíšov	6,1 – 7,1
Dubí	7,1 – 8,3

První změnou bylo opuštění počátečního úseku včetně výhybny Školní náměstí (–0,041 – 0,053). Došlo k němu v souvislosti se zprovozněním trati Školní náměstí – Zámecká zahrada (25. 12. 1896). Trať se tak zkrátila o 94 m. Ve stejném období byly zřízeny v km:

- cca 0,800 zastávka Císařská třída – Kaiserstrasse (hned za křižovatkou Vrchlického – Masarykova), otevřena dne 26. 8. 1896
- cca 1,6 – 1,7 zastávka dle potřeby Lipová – Lindengasse (u dnešního červeného kostela)
- 2,630 výhybna Nový mlýn – Neumühle (u vjezdu do vozovny, délka 75/44,3 m, vyhybací kolej vlevo, směrem k Teplickým krátká kusá kolej), otevřena roku 1897
- cca 4,3 – 4,4 zastávka dle potřeby Křižovatka do Bystřice – Kreuzweg–Wistritz



Zakrývání Bystřice u budoucího červeného kostela v Trnovanech. Vůz 1 jede z Teplíc směrem na Horní Dubí. Vpravo v pozadí čekárna zastávky Lipová – Lindengasse (sbírka L. Kysela, archiv Boveraclub z. s.)

Roku 1898 vznikly v km:

- 4,380 výhybna Křižovatka do Bystřice – Kreuzweg–Wistritz (49,5/27 m, vyhybací kolej vlevo)
- 7,347 zastávka Dubí–škola – Eichwald–Schule

Změny polohy výhyben způsobila postupná změna jejich určení. Zatímco při zahájení provozu měly být především nákladními stanicemi, zavedení pravidelného intervalu si vynutilo jejich situování v odpovídajících rozestupech. Původní představy o výkonech nákladní dopravy se navíc nenaplnily. Zásadní změna proběhla roku 1900.

Důvodem bylo zajištění návaznosti na linku k hlavní poště ve stanici Školní náměstí z obou směrů. Zrušeny byly výhybny Trnovanský park, Štěpánčina třída, Křižovatka do Bystřice a Pozorka (na místě posledních tří zůstaly zastávky dle potřeby) které nahradily v km:

0,810 výhybna Císařská třída – Kaiserstrasse (Masarykova, za křižovatkou s Vrchlického), vyhybací kolej ležela vpravo

1,630 výhybna Lipová třída – Lindenstrasse (na mostě přes Bystřici u stále ještě nestojícího červeného kostela), vyhybací kolej vlevo

Zřejmě ve stejném roce nahradila výhybnu Novosedlice nová u místního hřbitova při ponechání zastávky dle potřeby v původní poloze:

3,750 Novosedlice hřbitov – Weisskirchlitz Friedhof

Do nových poloh se posunuly výhybny Mstišov a Dolní Dubí. Pro zabránění ujetí odstavených vozů byla roku 1900 na konečné Horní Dubí zřízena závora přes traťovou kolej na vjezdu od Teplíc.

Dne 8. 3. 1901 byla zřízena v km:

0,345 zastávka Meissnerova třída – Meissnerstrasse (za křižovatkou 28. října – U nádraží)

V rámci rozvoje přepravy nákladů a pošty se budovaly vlečky, či zřizovaly zvláštní zastávky (v půli roku 1901 např. v km 7,230 u poštovního úřadu v Dolním Dubí). Dne 2. 12. 1902 prošla TPZ kolej k nádražní poště. Během provozu se rovněž měnily polohy zastávek, některé zanikaly, jiné nově vznikaly. Pro lepší přestupní vazbu na železniční trať Duchcov – Podmokly (Oldřichov u Duchcova – Děčín hl. n.) vznikla v říjnu 1906 v km:

3,320 zastávka dle potřeby Novosedlice státní dráha – Weisskirchlitz Staatsbahn

Ležela těsně za nadjezdem přes zmíněnou trať. Železniční zastávka měla tehdy perón na severní straně kolejí a od tramvaje k ní byla zřízena (dodnes existující) přístupová cesta. Dne 21. 2. 1907 byla zřízena v km:

6,700 zastávka dle potřeby Nový Mstišov–sklárna – Neutischau–Glasfabrik

V roce 1908 nahradily původní mosty přes Bystřici v Trnovanech železobetonové konstrukce, zřízené jako počátek zaklenutí potoka v centru obce. Do roku 1909 vznikly dále zastávky:

1,400 Plavecká škola – Schwimmschule

6,850 Mstišov sklárna – Tischau Glashütte

Po zrušení vlečky k nádražní poště téhož roku byla zrušena i výhybna Nádraží (1911).

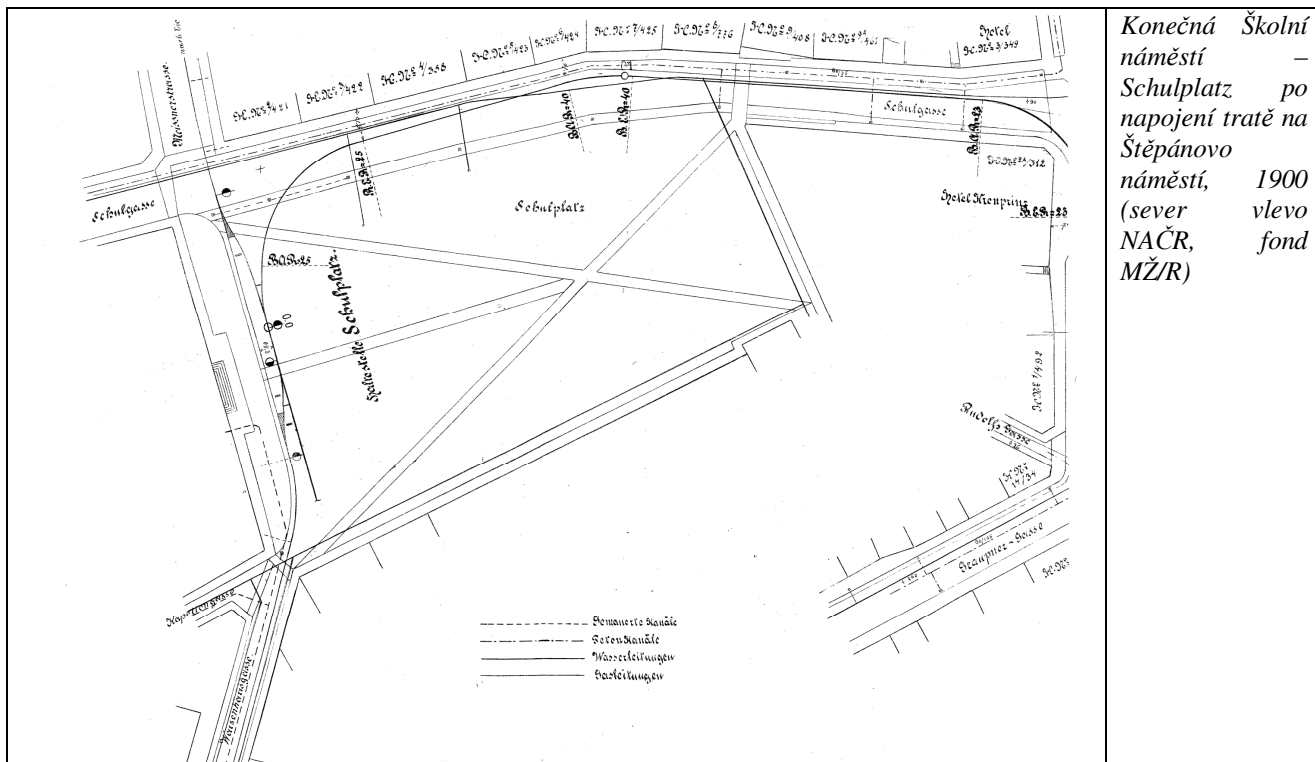
Pravděpodobně od 3. 12. 1911 končila trať v Horním Dubí smyčkou, postavenou na místě původní výhybny a vozovny. Smyčka odbočovala v km 8,142 z traťové koleje vpravo, překřížila obě bývalé koncové koleje a v km 8,203 se napojila na vjezdovou kolej bývalé výhybny. jejíž zbylá část (cca 60 m), spojka na vyhybací kolej a její zakončení (asi 30 m) byly sneseny. Zbytek vyhybací koleje a kolej pro nakládku dřeva byly zachovány (druhá z nich však již ne pro původní účel), další odstavná kolej odbočovala zpětnou pravou výhybkou dovnitř smyčky. Jednalo se o první úzkorozchodné obratiště tohoto typu v českých zemích. V následujícím roce došlo k prodloužení výhyben Císařská třída, Lipová třída a Dolní Dubí a přestavbě výhybny na Školním náměstí (pro napojení obnovené tratě do Šanova). Roku 1913 se prodloužila směrem k Teplícím i výhybna Mstišov (střed v km 6,203). V km 1,152 byla toho roku zřízena odbočka Sadová (levá zpětná výhybka na novou stavební trať Štěpánovo náměstí – Sadová).

Již od výstavby tratě k nádraží Zámecká zahrada se občas i ve stavebních výkresech užívalo tzv. „provozní“ staničení: nejprve od středu výhybny Nádraží Zámecká zahrada, od roku 1913 ze středu výhybny Nádražní třída (Řetenice).

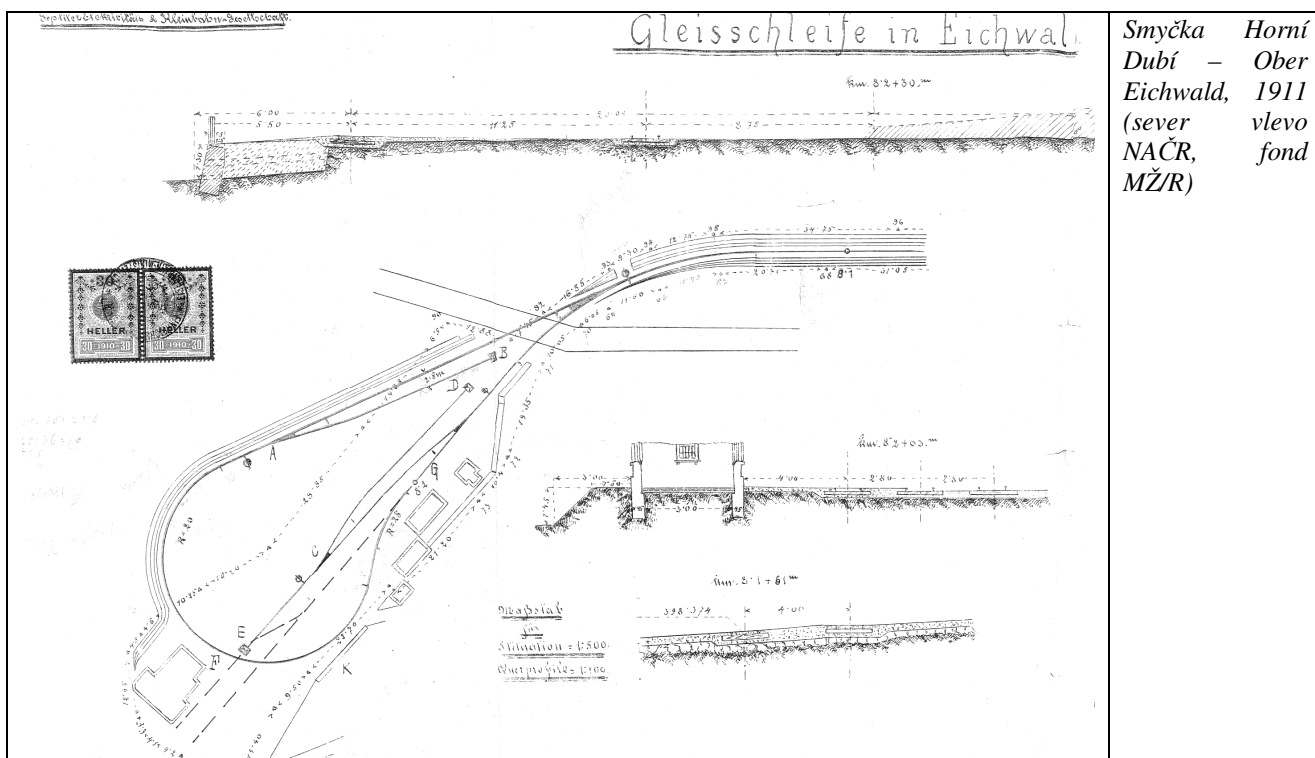
Za I. světové války vznikly odbočením z trati Školní náměstí – Horní Dubí následující nákladní vlečky:

2,685 vlečka do konzervárny Fuchs & Fischer

6,757 vlečka do továrny na tabulové sklo firmy Fischmann a synové



Konečná Školní náměstí – Schulplatz po napojení tratě na Štěpánovo náměstí, 1900 (sever vlevo NAČR, fond MŽ/R)



Smyčka Horní Dubí – Ober Eichwald, 1911 (sever vlevo NAČR, fond MŽ/R)

S rostoucími válečnými problémy se TEKG snažila o zrušení málo využitých zastávek. Ministerstvo železnic povolilo 18. 12. 1917 zrušení zastávek Meissnerova třída a Nový Mstišov–sklárna, 18. 10. 1918 Novosedlice hřbitov. Po válce byly postupně obnoveny³.

Pro větší rovnoměrnost v rozmístění výhyben se roku 1919 přesunulo křížování ze stávající výhybny Dolní Dubí do nové, zřízené v dosavadní zastávce Dubí škola (km 7,250). Roku 1921 uvádí výroční zpráva zřízení výhybny Pozorka – Zuckmantel. V roce 1925 vznikla z podobných důvodů, posílených vyšší frekvencí cestujících a otevřením

³ Zastávka Nový Mstišov – Neutischau v km 6,700 obnovena 10. 12. 1928.

nové hřbitovní brány náhradou za výhybnu Novosedlice hřbitov nová v zastávce Novosedlice Státní dráha (km 3,681: technická revise 13. 7. 1931). Na místě bývalé výhybny zůstala zastávka dle potřeby, vzhledem k minimálnímu využití záhy zaniklá. Nová výhybna byla zřízena pomocí dvou levých výhybek v km 3,643 a 3,719.

Koncem roku 1921 vznikl projekt křížení trati Teplice – Dubí v jejím km 5,0/1 a 6,2/3 s vlečkami dolu Agnes. Realisace tohoto záměru není známa.

Pravděpodobně ve druhé polovině roku 1930 došlo k zabezpečení křižovatky ulice Teplické (Míru) a tramvaje v Novosedlicích. Prostřednictvím trolejových kontaktů si vozy TEKG stavěly cestu přes toto dodnes nepříliš přehledné místo. Obdobně byly počátkem 30. let zabezpečeny křižovatka TEKG a Školní ulice v Cukmantlu (Pozorce) a vjezd z Meissnerovy třídy na Školní náměstí.

Od druhé poloviny 20. let probíhala velká rekonstrukce celé trasy Řetenice – Horní Dubí. Došlo při ní ke změnám v rozmístění výhyben na stavební trati Školní náměstí – Horní Dubí. Snesena byla výhybna Masarykova, kterou nahradila obnovená výhybna Nádraží (užívací povolení 30. 9. 1933). V souvislosti s jejím zprovozněním vzniklo světelné signalizační zařízení, které umožňovalo výjezd směrem ke Školnímu náměstí bez vyčkání na protijedoucí vůz (schváleno 11. 4. 1934).

V noci z 16. na 17. dubna 1939 zanikla odbočka Sadová. Po obnově trati do Šanova roku 1941 se pravidelné křižování posunulo opět na Školní náměstí a pro zajištění plynulého provozu byla náhradou za Lipovou zřízena nová výhybna Pivovar v km 1,400.

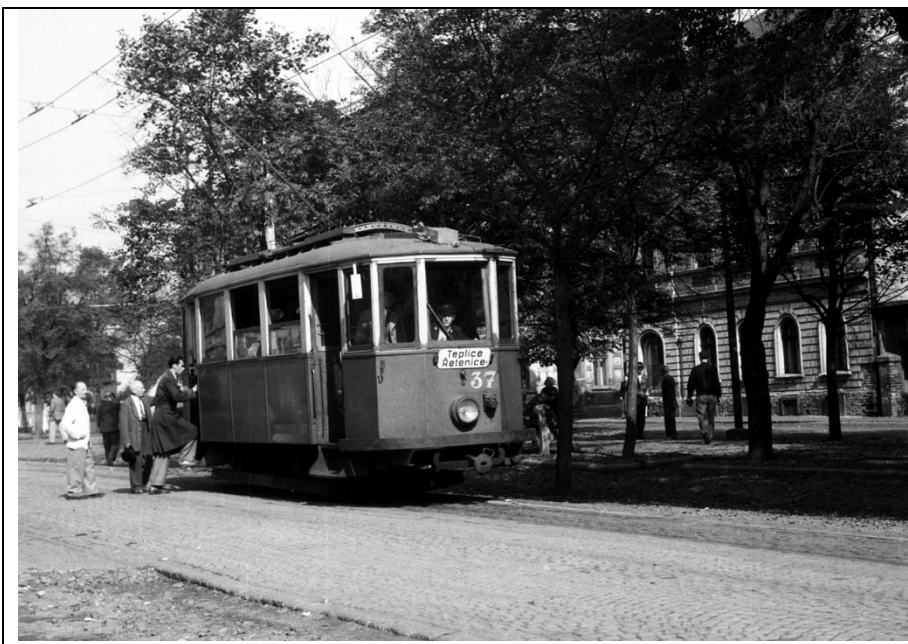
V září 1947 se připravovalo zřízení stálých zastávek Dubí, zámeček (mezi Horním Dubím a zastávkou Dubí, škola) a Horní Mstišov. Zároveň měly být za stálé prohlášeny dosud občasně zastávky Novosedlice a Rudolfova huť. Důvodem těchto kroků byla snaha o zvýšení bezpečnosti (brzdové zastávky).



Masarykova třída v Trnovanech s projíždějící tramvají těsně po II. světové válce (archiv Boveraclub z. s.)

Pro zvýšení výkonnosti na nejfrekventovanějším tramvajovém úseku Benešovo náměstí – Městské sály byla v letech 1951–53 zřízena dvoukolejka. Jednalo se prakticky o novou trať položenou většinou do středu vozovek (v ulicích 28. října a Masarykově, před nádražím), resp. u okrajů zelených pásů dělicích ulice (Vrchlického, U červeného kostela). Původní koleje byly během výstavby vytrhány. V souvislosti se zprovozněním dvojkolejky vzniklo na jejích koncích elektrické signalizační zařízení pro vjezd na jednokolejné úseky.

Se změnou koncepce rozvoje MHD v teplické aglomeraci začala likvidace trati Školní náměstí (Benešovo, tehdy Zdeňka Nejedlého) – Horní Dubí. Od 1. 3. 1956 byla zkrácena jen na úsek Trnovany–Stalinova třída (Červený kostel) – Horní Dubí. Pro obracení souprav v nové konečné byl mezi koleje, vedené zde po okrajích zeleného pásu mezi oběma vozovkami za kostelem, vložen oblouk, čímž vznikla smyčka. Teplice se tak paradoxně staly prvním provozem rozchodu 1 000 mm v tehdejší ČSR, kde nebylo třeba při obracení na žádné konečné „kuplovat“ (pomineme-li provozní období bez vleků v některých městech). V této podobě trať fungovala do úplného zastavení provozu, ke kterému došlo pravděpodobně 31. 1. 1959, nejpozději podle některých údajů o měsíc později. Celostátní statistika za rok 1959 nevykazuje v Teplicích žádné osoby přepravené tramvají.



Vůz 37 v posledním provozním stavu u Městský sálu, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)



Vůz 39 s jedním z nejstarších vleků na Masarykově třídě, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

2. Školní náměstí – Zámecká zahrada (Zámecké náměstí)

zahájení provozu 25. 12. 1896
 stavební délka 0,827 km
 provozní délka 0,789 km
 původní provedení jednokolejná trať s výhybnami
 největší sklon 63,4 ‰

Pokračováním první stavební trati byl úsek, procházející historickým centrem Teplíc:

0,000 = km 0,053 trať Školní náměstí – Horní Dubí

0,113 střed výhybny Školní náměstí – Schulplatz (před průmyslovou školou)

0,367 střed výhybny Dlouhá ulice – Langegasse
0,789 střed výhybny Zámecká zahrada – Schlossgarten (od prosince 1898 Zámecké náměstí–Schlossplatz)
0,829 konec výtahové koleje výhybny Zámecká zahrada

Tramvaj projížděla dnes již bohužel většinou zaniklou zástavbou Tržního náměstí (Svobody) a Dlouhé ulice. Končila na jihozápadním okraji Zámeckého náměstí u zámeckého plesového sálu, dnes sídla Severočeské filharmonie. Nejpozoruhodnějším místem byl průjezd po rampě před starou radnicí a následný sjezd na Tržní náměstí. Kolej ležela většinou ve středu vozovky, v celé délce byla zadlážděna.

Výhybna Školní náměstí dlouhá celkem 54,40 m ležela v nadmořské výšce 234,510 m. Odtud trať klesala až k nejnižšímu bodu v km 0,500 (223,340 m), za kterým následovalo prudké stoupání ke konečné. Střed koncové výhybny dosahoval výšky 234,930 m nad mořem. Nejmenší poloměr oblouku (25 m) byl použit na vjezdu z Tržního náměstí do Dlouhé ulice.

Do roku 1909 vznikly v km:

0,273 zastávka dle potřeby Městský dům – Stadthaus (ulice U radnice)
0,433 zastávka dle potřeby Tržní náměstí – Marktplatz
0,583 zastávka dle potřeby Dlouhá ulice – Langegasse

a byla zrušena výhybna Dlouhá ulice. Roku 1912 byla směrem k nádraží Zámecká zahrada prodloužena výhybna Zámecké náměstí a upravena i stanice Školní náměstí: výhybna se prodloužila s využitím původní koncové koleje trati Školní náměstí – Štěpánovo náměstí směrem k jihu, pro obnovovaný provoz do Šanova vznikla nová odstavná kolej.

Dne 18. 10. 1918 povolilo ministerstvo železnic dočasné zrušení zastávek Městský dům a Dlouhá ulice. Po skončení války a stabilisaci poměrů byly obnoveny.

Počátkem 30. let zřídila TEKG na nátlak města světelnou signalisaci regulující průjezd dnešní ulicí U radnice v návaznosti na vjezd z Meissnerovy ulice na Školní náměstí.

Během dalších let se průběh trati dále nijak nezměnil. Zrušena byla s celým úsekem Řetenice – Trnovany–Stalinova třída dne 29. 2. 1956.

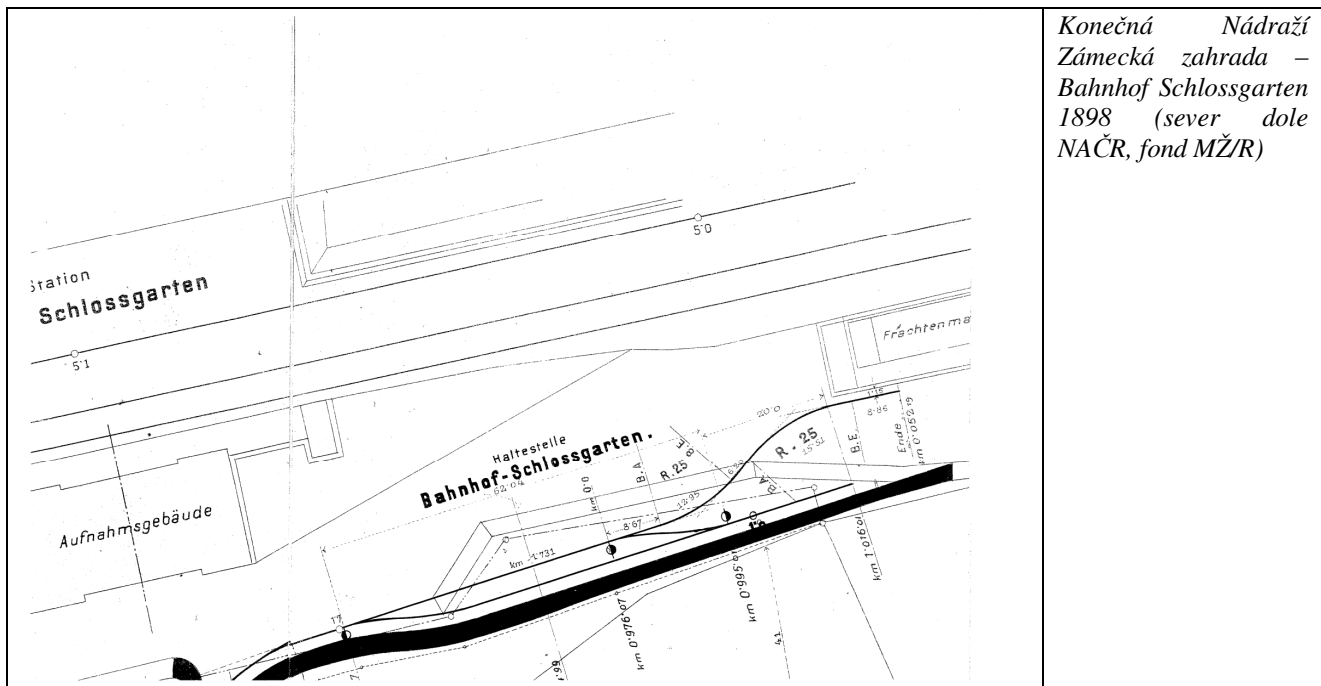
3. Zámecká zahrada (Zámecké náměstí) – Nádraží Zámecká zahrada

zahájení provozu	21. 10. 1898
stavební délka	1,068 km
provozní délka	1,017 km
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	55 ‰

Další prodloužení kmenové linky v oblasti Teplic spojovalo centrum města se stanicí nedávno předtím zřízené místní dráhy Řetenice – Lovosice (později prodloužena přes Českou Lípu do Liberce, dnes železniční trať 097) a tehdy nově zastavovaným okolím Bílinské ulice. Staničení trati začínalo v Teplicích do jisté míry tradičně „minusovým“ úsekem:

-0,052 = km 0,829 tratě Školní náměstí – Zámecká zahrada
0,000 oficiální počátek trati
0,594 výhybna Mariánský dvůr – Marienhof (vyhýbací kolej vpravo)
0,965 střed výhybny Nádraží Zámecká zahrada – Bahnhof Schlossgarten
0,976 odbočná výhybka vlečky k nádražnímu skladišti
1,016 konec výtahové koleje výhybny Nádraží Zámecká zahrada

Trať vedla po levé straně Lovecké (Duchcovské) ulice, za výhybnou Mariánský dvůr (dnes zastávka MHD Nádraží Zámecká zahrada) uhýbala obloukem o poloměru 25 m podél nezpevněné cesty k nádraží Zámecká zahrada. V tomto úseku byla postavena z hlavových kolejnic, zde leželo i její největší stoupání (km 0,737 – 0,910). Počátek trati měl nadmořskou výšku 235,32 m, kolejiště před železniční stanicí leželo celé v rovině ve výšce 253,95 m nad mořem.



Konečná Nádraží
Zámecká zahrada –
Bahnhof Schlossgarten
1898 (sever dole
NAČR, fond MŽR)

Do roku 1909 vznikla v km:

0,304 zastávka dle potřeby Bílinská třída – Biliner Strasse (Okresní soud)

Téhož roku se změnila i výhybna Mariánský dvůr. Vyhýbací kolej byla přeložena vlevo od traťové, celková délka vzrostla na 60 m. Zastávka (střed výhybny) zůstala v km 0,594.

V roce 1913 se v km 0,618 napojila nová stavební trať Mariánský dvůr – Řetenice. Úsek od tohoto bodu ke konečné stanici sloužil omezené osobní dopravě pouze do roku 1917, dále se využíval pro nákladní dopravu (do počátku 30. let). Brzy po skončení války proto výhybnu Mariánský dvůr nahradila pouhá zastávka.

Při velkých rekonstrukcích tratí na přelomu 20. a 30. let byla většina trati přeložena do osy komunikace, úsek Mariánský dvůr – Nádraží Zámecká zahrada byl nejméně do roku 1930 na novou kolej připojen. Zanikl zřejmě během II. světové války či těsně po jejím skončení. Zbylá část trati sloužila do 29. 2. 1956 (zastavení provozu v úseku Řetenice – Trnovany–Stalinova třída).

4. Školní náměstí – Štěpánovo náměstí

zahájení provozu 17. 7. 1900
stavební délka 0,623 km
provozní délka 0,585 km
původní provedení jednokolejná trať s kusým ukončením
největší sklon 56,98 ‰

Tramvajové spojení Teplic a Šanova prošlo velmi složitým stavebním a provozním vývojem. Fungovalo celkem v šesti časových obdobích, mezi nimiž ležely různé dlouhé přestávky, způsobené prakticky vesměs problematickým napojením na „hlavní“ trať.

Poprvé vyjely tramvaje ve směru k Šanovu na první etapě trati, která měla dosáhnout městské plynárny. Její areál stál na Pražské ulici směrem na Bystřany: dodnes zde sídlí plynárenská distribuční firma (na úrovni současného sídliště Prosetice). Trať, která měla zajišťovat i přísun uhlí pro výrobu svítiplynu, však svého cíle nikdy nedosáhla a zůstala omezena na úsek Školní náměstí – Štěpánovo náměstí:

–0,029 konec odstavné koleje (z vyhýbací koleje výhybny Školní náměstí směrem k ulici U radnice)
0,000 zastávka Školní náměstí – Schulplatz = km 0,113 trať Školní náměstí – Zámecká zahrada = střed výhybny Školní náměstí
0,213 zastávka dle potřeby Nádražní třída – Bahnhofstrasse (křižovatka Školní – Masarykova)
0,340 zastávka dle potřeby Divadlo – Theater

0,568 odbočná výhybka vlečky k hlavní poště
0,583 zastávka Štěpánovo náměstí – Stefansplatz
0,594 konec trati

Datum zahájení provozu na trati uvádíme dle dopisu, kterým jej TEKG oznámila ministerstvu železnic. Ve výroční zprávě za rok 1900 uváděné datum 27. 7. 1900 je pravděpodobně tiskovou chybou, dosud presentovaný šestý srpen téhož roku znamenal snad začátek přepravy pošty.

Trať navazovala na vyhybací kolej výhybny Školní náměstí. Z ní odbočovala vpravo a přimykala se k severnímu okraji náměstí (Benešova) a Školní ulice, podél kterého vedla až ke křižovatce s Nádražní (Masarykovou) třídou. Zde se obloukem o poloměru 23 m stáčela do středu spojky, vedoucí k divadlu. Od něj vedla po pravém okraji Královské třídy (U Císařských lázní) na Štěpánovo (Laubeho) náměstí. Končila před Císařskými lázněmi. Byla provedena výlučně ze žlábkových kolejnic.

Celý úsek klesal z 234,51 m nad mořem na Školním náměstí až na 216,77 m u hlavní pošty. Maximální hodnota sklonu byla dosažena blízko u konečné v km 0,504 – 0,540.

Provoz na krátké trati byl trvale vysoce ztrátový, což vedlo záhy k zavedení jednomužné obsluhy a placení jízdného do pokladniček ve voze („samoobsluha“). Opakované pokusy o zřízení dalšího úseku byly neúspěšné kvůli dlouhodobě připravované výstavbě kanalisace v Mlýnské ulici. Společnost nakonec osobní dopravu 1. 7. 1908 zastavila (doprava pošty zřejmě pokračovala ještě několik měsíců poté). Po uzavření nové smlouvy s městem (a mezitím provedené stavbě kanalisace) byla roku 1912 zahájena výstavba navazující trati Štěpánovo náměstí – Sadová (viz dále), při které byla původní trať zkrácena do km 0,573. Při obnovení provozu ležely na trati následující zastávky:

0,025 Školní náměstí – Schulplatz
0,250 zastávka dle potřeby Rudolfovo náměstí – Rudolfsplatz (křižovatka Masarykova – Krupská)
0,340 zastávka dle potřeby Divadlo – Theater (dočasně zrušena 18. 10. 1918)

Spolu s návaznou tratí pak prožila zastavení provozu v obdobích 1. 1. – 29. 2. 1932, 1. 7. 1932 – 31. 3. 1936 a 17. 4. 1939 – 27. 12. 1941. Kvůli nedostatku uhlí byla mimo provoz i v období 25. 12. 1945 – 28. 2. 1946. Definitivně po ní tramvaje přestaly jezdit roku 1950 (snad 31. 12., nelze vyloučit ani první polovinu roku 1951). Z celkové předpokládané doby mezi zahájením a definitivním ukončením provozu tak „provozní přestávky“ zabraly téměř jednu čtvrtinu.

Počátkem 30. let vznikla světelná signalisace zajišťující průjezd křižovatkou Školní ulice a Nádražní třídy (Masarykova). Spínací kontakty byly zřízeny u divadla a na vjezdu ze Školního náměstí do Školní ulice.

5. Štěpánovo náměstí – Sadová třída

zahájení provozu 4. 7. 1913
stavební délka 1,847 km
provozní délka 1,809 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon 59,81 ‰

Pro spojení Šanova a centra Teplic se od podzimu 1912 budovala nová stavební trať. Navázala na mírně zkrácenou trať Školní náměstí – Štěpánovo náměstí:

0,000 počátek trati (= km 0,573 tratě Školní náměstí – Štěpánovo náměstí)
0,003 zastávka dle potřeby Štěpánovo náměstí – Stephansplatz (Laubeho náměstí)
0,365 výhybna Pražská třída – Pragerstrasse (křižovatka Mlýnská – Pražská – U Hadích lázní)
0,467 zastávka dle potřeby Alžbětiny lázně – Elisabethbad (Kamenné lázně)
0,873 zastávka dle potřeby Nové lázně–Zámecký vrch – Neubad–Schlossberg (křižovatka U Hadích lázní – Pod Doubravkou)
1,163 zastávka dle potřeby Wattova třída – Wattstrasse (křižovatka U Nových lázní – Jankovcova)
1,414 výhybna Mecséryho třída – Mecsérystrasse (křižovatka Sadová – J. V. Sládka)
1,809 zastávka Sadová třída 2 – Parkstrasse 2 (za křižovatkou Jankovcova – Sovova)
1,847 konec trati (km = 1,152 tratě Školní náměstí – Horní Dubí)

TPZ nové trati vykonal 1. 7. 1913 vlak 35 + 18 (spolu s následující tratí). Od výchozího bodu (v nadmořské výšce 216,759 m) trať sjížděla po pravé straně Mlýnské ulice k přemostění Bystřice, kde leželo nejnižší položené místo tramvajového systému v Teplicích a okolí: v km 0,4 na vjezdu do ulice U Hadích lázní dosáhla kolej nadmořské výšky 204,625 m. V Mlýnské ulici měla trať také největší sklon (km 0,128 – 0,138). Odtud vedla u pravého chodníku ulic U Hadích lázní a Novolázeňská alej (U Nových lázní), Sadovou (Jankovcovou) pak projížděla vlevo a uprostřed.

Obloukem o poloměru 20 m (směrem k Dubí) se napojovala na hlavní trať. Nejvyššího bodu dosáhla v km 1,815 (221,115 m), odtud mírně klesala ke svému konci (220,954 m).

Odbočné koleje obou výhyben ležely vpravo. Jejich poloha dovolovala na trati provozovat dopravu v intervalu 10 minut. Výhybna Pražská měla užitnou délku 18,5 m, výhybna Mecséryho 22 m, což dokazuje, že provoz vlaků byl uvažován jen výjimečně. Osová vzdálenost kolejí činila 2,8 – 2,9 m.

Je třeba říci, že trať sice zkvalitnila obsluhu Šanova, nebyla však trasována šťastně. Nutnost přestupu a ne vždy zajištěná návaznost omezovala její atraktivitu pro dopravu lázeňských hostů od nádraží, více než 100 m pěší chůze mezi oběma zastávkami Sadová třída odrazovalo od využití vazby směrem do Dubí. Tyto problémy vedly až k trojí náhradě autobusy. Roku 1930 je doložena přeložka v úseku 0,6/7 – 0,8/9, která trať posunula přibližně o 1 m k ose ulice U Hadích lázní.

Po téměř čtyřleté provozní odstávce se 21. 2. 1936 uskutečnila jízdní zkouška, která měla stanovit nové jízdní doby. Vůz 37 trať projel oběma směry rychlostí do 25 km/h za 8 minut a 15 vteřin s následujícími zastávkami:

zastávka	vzdálenost (m)
Školní náměstí	
Městské sítě	250
Hlavní pošta (dle potřeby)	330
Pražská třída (výhybna)	370
Kamenné lázně (dle potřeby)	270
Nové lázně	230
Wattova třída	290
Mecséryho třída	250
Sadová třída	370

Tehdy ještě existovala výhybna Mecséryho třída, záhy odstraněná během oprav před opětovným zahájením provozu (od 1. 4. 1936).

Snaha vedení společnosti předvést obyvatelům „osvobozených“ Sudet zlepšení dopravní obsluhy vedla k úplné náhradě tramvaje okružní autobusovou linkou, jezdící kolem nádraží (ta dosud jezdila jen ve večerních hodinách). V noci z 16. na 17. 4. 1939 začala demontáž celé tratě: postupně byly vyňaty výhybky ve zbylé výhybně i na odbočce Sadová, ve směru od této odbočky k Novým lázním byla vytrhána kolej. Vypuknutí války práce pozdrželo natolik, že když autobusový provoz ochromil nedostatek pohonných hmot, mohlo dojít k opětovnému obnovení tramvajové dopravy (přesto byl Šanov více než rok odkázán na pěší spojení). Namísto výhybny Pražská byla vložena přímá kolej⁴ a linka 2 vyjela na zachovaný úsek Školní náměstí – Nové lázně (do km 0,875, kolem vánoc 1941). Vzhledem k neexistenci výhybny zde jezdil jeden vůz v intervalu odpovídajícím dvojnásobku aktuálního odstupu spojů na lince 1.

V této podobě sloužila trať do konce roku 1950 (či první poloviny roku 1951), kdy na ní definitivně zanikl provoz (s přestávkou v zimě 1945–46 vynucenou nedostatkem uhlí).

6. Mariánský dvůr – Řetenice

zahájení provozu 4. 7. 1913
stavební délka 1,122 km
provozní délka 1,080 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon 66,16 ‰

Poslední nově vzniklá stavební trať teplických tramvají napojila na jejich síť tehdy samostatné průmyslové Řetenice. Odbočovala z tratě Zámecké náměstí – Nádraží Zámecká zahrada:

0,000 počátek trati (= km 0,618 tratě Zámecké náměstí – Nádraží Zámecká zahrada (křižovatka Duchcovská – Liberecká))
0,282 zastávka dle potřeby Okresní nemocnice – Bezirkskrankenhaus (vstupní brána nemocnice)
0,419 výhybna Chorobinec – Siechenhaus (před křižovatkou Duchcovská – Libušina)
0,723 zastávka Schillerovo náměstí – Schillerplatz (Rooseveltovo náměstí)
0,924 zastávka dle potřeby Jahnova třída – Jahnstrasse (Rybniční ulice)
1,080 výhybna Nádražní třída – Bahnhofstrasse (Tolstého)
1,122 konec trati (před křižovatkou Tolstého – Sklářská)

⁴ Při TPZ 15. 12. 1941 ještě chyběla, zřízena byla během následujících dní.

Na trati leželo paradoxně největší stoupání celé „sítě“: v km 0,844 – 0,874 (sjezd dnešní Rybniční ulicí k Lesnímu potoku). Nejvyšší bod trati ležel na jejím počátku (242,248 m n. m.), nejnižší položené místo v km 0,970 mělo výšku 230,596 m, konec trati 231,916 m nad mořem. Nejmenší poloměr směrového oblouku činil 40 m.

Trať vedla po levé straně Duchcovské a tehdejší řetenické třídy Císaře Františka Josefa (Stará Duchcovská), v Jahnově (Tolstého) uprostřed (kromě některých oblouků). Odbočná kolej výhybny Chorobinec ležela vpravo (užitná délka 32 m), výhybny Nádražní třída vlevo od traťové koleje (užitná délka 31,8 m).

Nejpozději do roku 1930 byla při rekonstrukci svršku v dnešní Duchcovské ulici kolej přeložena do její osy, vyhybací kolej výhybny Chorobinec odbočovala vlevo. V této podobě trať fungovala do 29. 2. 1956. Urychleně začala likvidace vrchního vedení, většina kolejí byla vytrhána či zalita asfaltem až počátkem 70. let 20. století.

B. Nákladní vlečky

7. Vlečka ke skladišti stanice Teplice Zámecká zahrada

zahájení provozu 21. 10. 1898
stavební délka 0,052 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená
největší sklon 0 ‰

Vlečka sloužila pro překládání zboží mezi elektrickou malodráhou a místní dráhou Řetenice – Lovosice (později Liberec) v majetku ÚTD. Odbočovala z hlavní koleje stavební tratě Zámecká zahrada – Nádraží Zámecká zahrada v jejím km 0,976 a protisměrnými oblouky se připojovala k severní rampě skladiště zboží (dnes prodejna stavebnin). V celé délce vedla v rovině, v nadmořské výšce 253,95 m. Vlečka byla v letech 1920–32 vykazována jako neprovozní. Zanikla spolu s traťovým úsekem Mariánský dvůr – Nádraží Zámecká zahrada.

8. Vlečka do knížecího skladu dřeva

zahájení provozu 1899?
stavební délka 0,050 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená

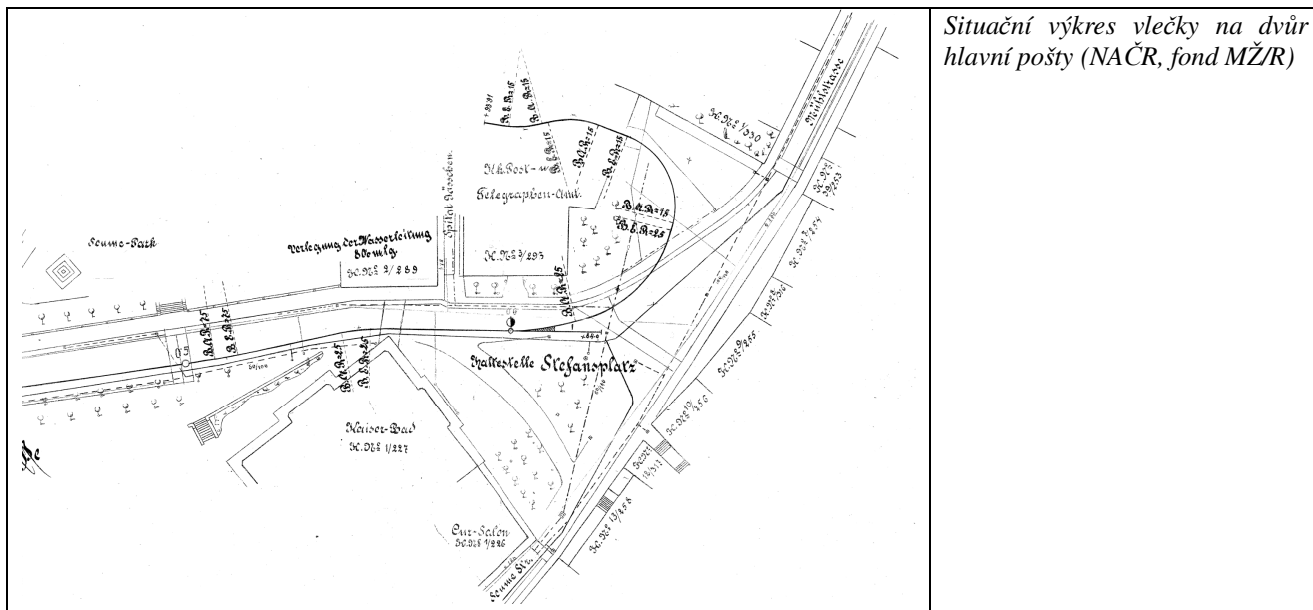
Vlečka měla sloužit pro dopravu dřeva. Její realizace je pouze pravděpodobná (cíl dopravy dřeva z knížecí pily v Horním Dubí). Odbočovala snad v km přibližně 0,050 trati Zámecká zahrada – Nádraží Zámecká zahrada pravou výhybkou, překřížila Loveckou ulici a skončila na dvoře skladiště. Zanikla (byla-li vůbec zřízena) před rokem 1911, kdy při stavbě smyčky v Horním Dubí zanikla možnost nakládky dřeva.

9. Vlečka na dvůr hlavní pošty

zahájení provozu 8. 6. 1900
stavební délka 0,094 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená
největší sklon 1 ‰

Vlečka sloužila pro dopravu poštovních zásilek. Odbočovala v km 0,568 trati Školní náměstí – Štěpánovo náměstí – (Plynárna) a sérií ostrých levých oblouků o poloměrech 15 – 25 m vjížděla na dvůr hlavní pošty. Rozdíl mezi počátečním a koncovým bodem (216,84 a 216,98 m nad mořem) činil 14 cm, vlečka však kopírovala terén náměstí, takže nejprve mírně klesala, poté stejně mírně stoupala ke svému závěru.

V prvních týdnech provozu nebyla opatřena vrchním vedením (politická pochozí komise pro jeho výstavbu se konala až 30. 11. 1900). Dne 20. 3. 1909 zaslala TEKG na ministerstvo železnic žádost o povolení jejího snesení. Pravděpodobně k němu záhy skutečně došlo, protože při obnově provozu na trati Školní náměstí – Štěpánovo náměstí již vlečka není uváděna. Doprava zásilek se nadále prováděla pouze mezi nádražní poštou a úřady v Trnovanech, Novosedlicích, Pozorce a Dubí (pravděpodobně do konce 40. let 20. století).



Situacní výkres vlečky na dvůr hlavní pošty (NAČR, fond MŽR)

10. Vlečka k nádražní poště

zahájení provozu 8. 6. (?) 1900, [2. 12. 1902]
 stavební délka 0,018 km, [0,142 km]
 původní provedení jednokolejná kuse ukončená
 největší sklon [14,3 ‰]

Vlečka sloužila pro dopravu pošty. Její první část vznikla pro odstavení poštovního vleků jako kusé prodloužení pravé koleje výhybny Nádraží. O dva roky později byla prodloužena až k nádražní poště. Vedla v délce 83,6 m přímo po pravém okraji ulice (Na hrázi/Hrázní), jediným obloukem o poloměru 20 m zahrnujela podél východní zdi staniční budovy, končila před staniční kolejí:

0,000 = 0,547 trati Školní náměstí – Horní Dubí
 0,018 původní konec
 0,142 konec po prodloužení

Nejvyšší hodnoty sklonu bylo dosaženo v km 0,019 – 0,034. Z výchozího bodu v nadmořské výšce 227,74 m mírně klesala, oblouk a závěrečná přímá naopak stoupala (konec ležel ve výšce 228,12 m nad mořem). Vlečka byla křižována hlavní traťovou kolejí.

Vlečka pravděpodobně zanikla roku 1908 (současně se zrušením vlečky k hlavní poště), zásilky se pak vykládaly při zastavení pravidelných vlaků, respektive z odstaveného poštovního vleků na výhybně Nádraží (v době, kdy nesloužila pro pravidelné křižování, pravděpodobně do konce 40. let).

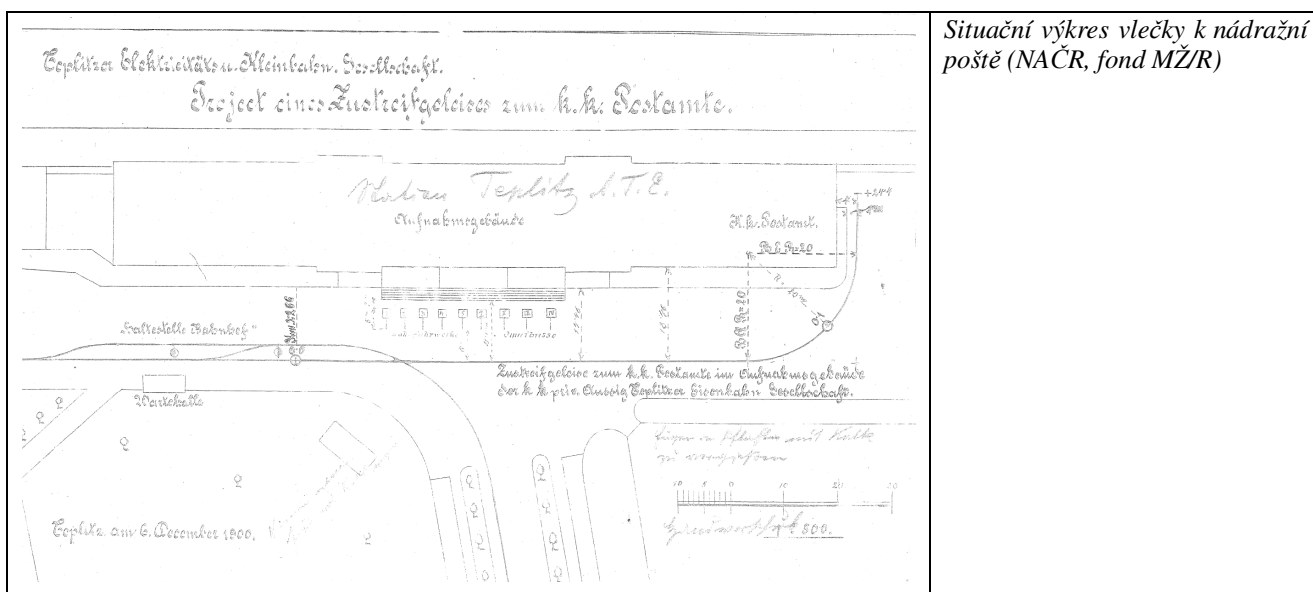
11. Vlečka do továrny na jízdni kola „Austria“ (strojírna „Finze“)

zahájení provozu 1900
 stavební délka 0,084 km
 původní provedení jednokolejná kuse ukončená
 největší sklon 12,5 ‰

Vlečka sloužila pro dopravu uhlí do továrny, která ležela za vozovnou (dnes výroba sanitární keramiky). Vycházela od první točny u elektrárny a sérií oblouků (nejmenší poloměr 23 m) přecházela východní část vozovenského dvora. V přímém směru pak překračovala po novém mostku Bystřici. Krátce na to končila u kotelný závodu:

0,000 = okraj točny u elektrárny
 0,084 konec vlečky

Největší klesání (ve směru staničení) leželo v km 0,000 – 0,032. Celou vlečku měly pojíždět jen nákladní vleký, tlačené ručně (na toto zatížení byl dimensován mostek). Vzhledem k tomu nebyla zřejmě zatrolejována. Provoz zanikl pravděpodobně na konci I. světové války (1918?). Roku 1921 se konala PPK pro obnovení vlečky, které se nerealisovalo.



Situační výkres vlečky k nádražní poště (NAČR, fond MŽ/R)

12. Vlečka ke sklárně Fischmann a synové v Újezdečku (Lesní brána)

zahájení provozu 1908
stavební délka 0,188 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená s odbočnou kolejí
největší sklon 57 ‰

Vlečka sloužila pro dopravu uhlí do sklárny (Lesní brána). Odbočovala levou výhybkou z tratě Školní náměstí – Horní Dubí.

0,000 = 4,508 trati Školní náměstí – Horní Dubí
 0,129 výhybka odbočné koleje (vpravo, délka přibližně 80 m)
 0,188 konec vlečky

Vlečka v celé délce klesala od silnice na dvůr sklárny. Kromě odbočného oblouku vedla celá v přímé. Nejvyšší hodnoty sklonu dosahovala v km 0,036 – 0,096. Výchozí bod ležel v nadmořské výšce 287,83 m, koncový 283,83 m. Sloužila k dopravě uhlí ke generátorové stanici závodu (vlevo od konce hlavní koleje byla umístěna 15 m dlouhá násypka do zauhlovacího zařízení). Provoz patrně zanikl roku 1918 (v roce 1919 není vykazována).

13. Vlečka do konzervárny firmy Fuchs & Fischer v Trnovanech

zahájení provozu 21. 12. 1917
stavební délka 0,113 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená
největší sklon 13,33 ‰

Vlečka byla postavena jako první z mnoha plánovaných kolejí pro komerční nákladní dopravu. Dostala přednost vzhledem k tomu, že podnik „Sauer Kohl-, Gemüse- und Obstkonservenfabrik in Turn“ („Továrna na kyselé zelí, zeleninové a ovocné konzervy v Trnovanech“) byl vyhlášen za válečně důležitý. Sloužila k dopravě vstupních surovin a hotových výrobků mezi konzervárnou a nádražím Zámecká zahrada (oběma vlečkami).

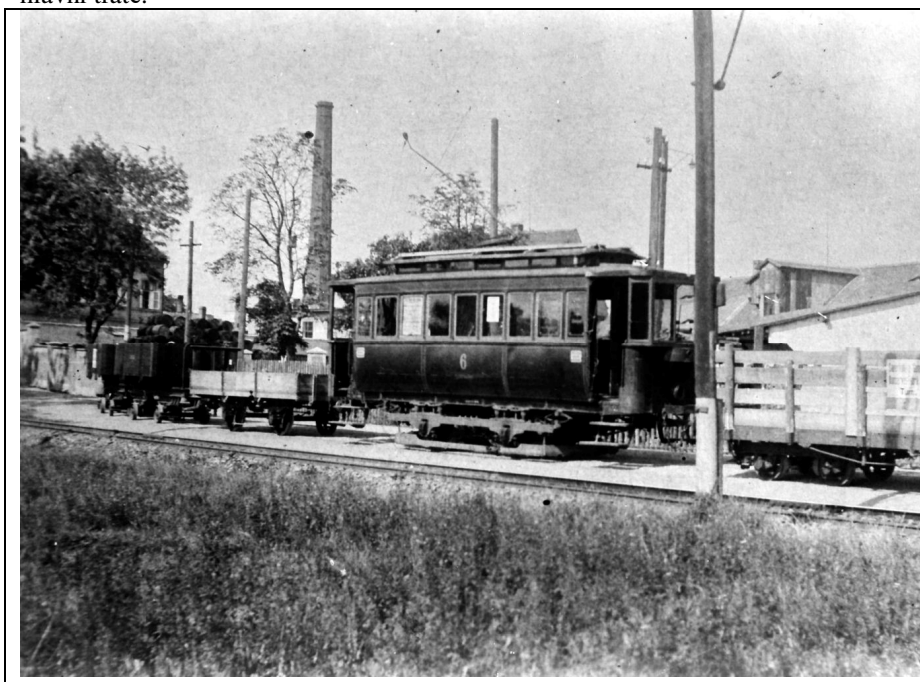
Pro její odbočení od hlavní trati sloužila nově vložená výhybka číslo 5 stanice Nový mlýn:

0,000 = 2,685 trati Školní náměstí – Horní Dubí

Vlečka vedla nejprve mezi hlavní tratí a silnicí Trnovany – Novosedlice (Emilie Dvořákové), kterou posléze překřížila a vjela do dvora továrny (dodnes stojící objekt č. p. 69 a přilehlé haly za trolejbusovou vozovnou). V souladu s terénem mírně stoupala (výchozí bod ležel ve výši 239,8 m nad mořem, konec 240,76 m). Nejvyšší hodnota stoupání se nacházela v souběhu s tratí do Dubí (0,000 – 0,045), minimální hodnota poloměru oblouku byla 20 m. Celá byla provedena ze žlábkových kolejnic.

Pro dopravu mezi konservárnou a nádražím Zámecká zahrada byl vydán zvláštní předpis, podrobně stanovující provozní režim. Dozvídáme se z něj, že vlečka měla oddělené vrchní vedení, které začínalo na dubském zhlaví výhybny Nový mlýn (výhybka 2). Motorový vůz nákladního vlaku musel v těchto místech vždy zastavit a jeho průvodčí přeložil tyčový sběrač. Vlaky jely vždy tak, aby motorový vůz byl směrem k Teplicím.

Vlečka fungovala jako jedna z posledních v Teplicích a okolí (naposledy byla oficiálně vykazána roku 1931). To již objekt sloužil dělnickému družstvu Konsum jako velkosklad. Od sítě byla odpojena ve 30. letech při rekonstrukci hlavní tratě.



Vůz 6 při obsluze vlečky Fuchs & Fischer, snad 1919 (foto A. Schlupek, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

14. Vlečka ke kolejišti žst. Teplice Zámecká zahrada

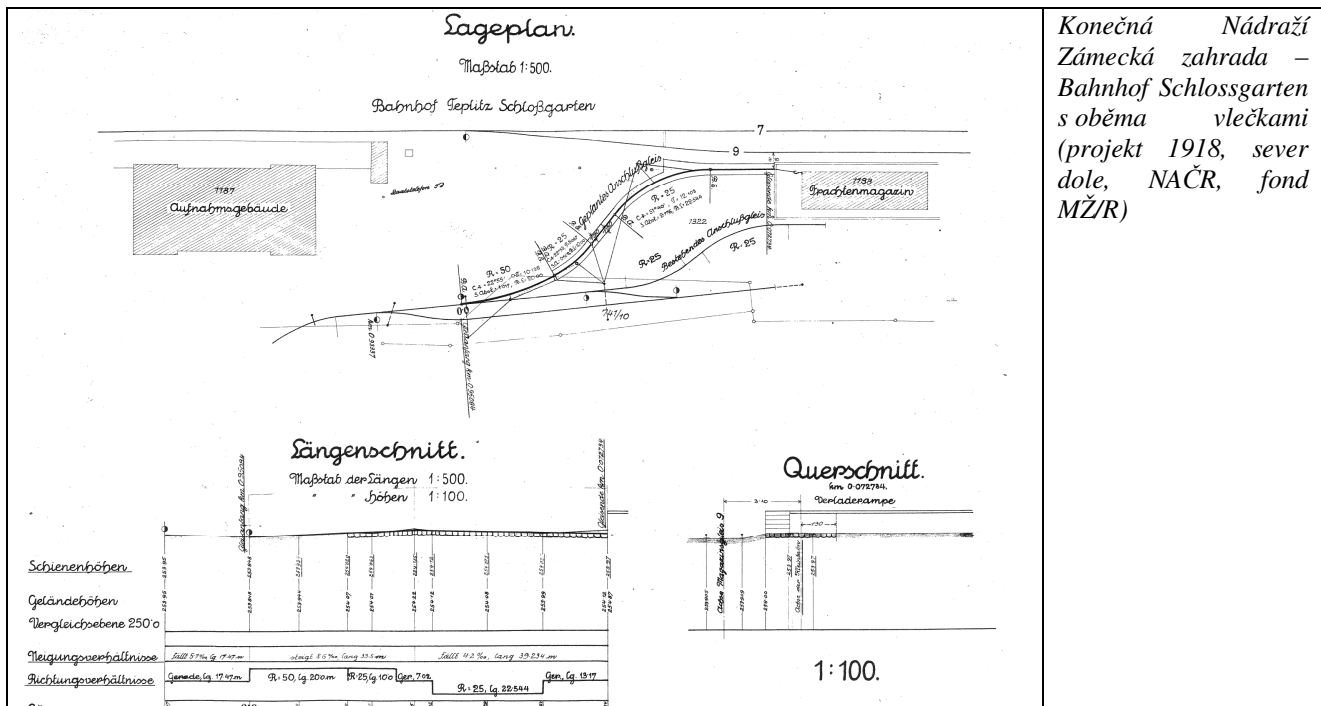
zahájení provozu 1918
stavební délka 0,073 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená
největší sklon 8,60 ‰

Vlečka sloužila pro přímé překládání zboží z železničních vozů na tramvajové a naopak:

0,000 = 0,951 tratě Zámecké náměstí – Nádraží Zámecká zahrada
 0,073 konec vlečky

Odbočovala z hlavní koleje výhybny Nádraží Zámecká zahrada. Protisměrnými oblouky (minimální poloměr 25 m) vedla ke krajní staniční koleji. Z výchozího bodu (253,95 m nad mořem) nejprve mírně stoupala (v km 0,000 – 0,034 byla dosažena největší hodnota sklonu), po dosažení vrcholu (254,135 m nad mořem) klesala ke svému konci (253,97 m).

Vlečka byla vykazána naposledy roku 1932, fyzicky zanikla spolu s traťovým úsekem Mariánský dvůr – Nádraží Zámecká zahrada.



Konečná Nádraží
Zámecká zahrada –
Bahnhof Schlossgarten
s oběma vlečkami
(projekt 1918, sever
dole, NAČR, fond
MŽR)

15. Vlečka k dolu Nově nadělené štěstí (Neubeschertglückzeche)

zahájení provozu 1918
stavební délka 0,037 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená
největší sklon 29 ‰

Vlečka sloužila k odvozu uhlí z dolu na pomezí Újezdčeka a Pozorky (jediná dochovaná budova nese popisné číslo 117). Odbočovala v km 5,054 trati Školní náměstí – Horní Dubí zpětnou pravou výhybkou:

0,000 = 5,054 tratě Školní náměstí – Horní Dubí
0,037 konec vlečky

Vlečka vedla v celé délce rovnoběžně s traťovou kolejí. Z výchozího bodu ve výšce 303,258 m nad mořem klesla do výšky 301,973 m. Nejvyšší hodnota sklonu byla dosažena v km 0,000 – 0,024.

První dokumentace vlečky je doložena roku 1900 (provedena PPK). Vzhledem k tomu, že o rok později je zakoupen vůz pro kombinovaný provoz silnice – dráha s odůvodněním, že důl nemá kolejové napojení a o vlečce neexistuje do roku 1918 hodnověrná informace, je téměř jisté, že vznikla až na sklonku I. světové války. Zrušena byla o tři roky později (ukončení těžby dolu).

16. Vlečka do sklárny firmy Fischmann a synové ve Mstišově

zahájení provozu 1918
stavební délka 0,231 km
původní provedení jednokolejná s výhybnou
největší sklon 33,60 ‰

Vlečka sloužila pro zásobování tabulové sklárny uhlím z dolu Nově nadělené štěstí. Vznikla na sklonku I. světové války, zanikla s uzavřením sklárny i dolu roku 1921. Byla nejdelší vlečkou TEKG:

0,000 = km 6,758 trati Školní náměstí – Horní Dubí
0,152 vjezdová výhybka výhybny na továrním dvoře
0,214 koncová výhybka výhybny
0,231 konec vlečky

Kolej odbočovala zpětnou pravou výhybkou, překřížila silnici Praha – Cínovec a sjížděla dvorem sklárny. Výchozí bod ležel ve výšce 352,85 m nad mořem, koncový 349,75 m. Maximální hodnota sklonu byla dosažena v úsecích 0,098 – 0,112 a 0,172 – 0,201.

17. Vlečka do dolu Rabe („Trnovanský důl“)

zahájení provozu 1920
stavební délka 0,046 km
původní provedení jednokolejná kuse ukončená

Vlečka sloužila pro zásobování kotelny v Novém mlýně uhlím z „Trnovanského dolu“. Poprvé byla vykázána roku 1920 (v březnu t. r. existovala). Svému původnímu účelu sloužila do ukončení těžby v dole roku 1935. TEKG v jeho areálu zřídila pracoviště vrchní stavby, jehož obsluhu kolej sloužila až do zániku tramvajů roku 1959.

Byla postavena ze žlábkových (30 m) i hlavových kolejnic (v roce 1928 v délce 16 m). Odbočovala z vyhybací koleje výhybní Nový mlýn (km 2,604) a jediným obloukem o poloměru 20 m dosáhla svého kusého zakončení v km 0,046. V celé délce klesala sklonem až 30 ‰ (z 238,31 do 236,84 m n. m.). První část koleje zřejmě jako manipulační existovala již dříve (viz dále). Technická zpráva k projektu je pozoruhodnou ukázkou toho, jakým potíží musela německojazyčná správa provozu čelit v komunikaci s novými státními úřady:

„Nová kolej připojovací v délce 46.60 m tvoří prodloužení koleje závěrečného při výhybce „Neumühle“.

Kolej se zřídí v šířce 1 m z vygnolových kolejnic, tvar XX na dřevěných příčných pražcích a tam, kde jest také použita povozy, z kolejnic žlábkových (tvar Phönix VII a) ve šterkové podložce; končí pod první výsypkové ulicí ložní rampy uhelného dolu.

Radius kolejní jest 20 m, jehož se užívá bezvadně také od roku 1912 při kolejní oklice ve Horní Dubí.

Upevnění jízdního vedení stane se dle tvaru schváleného i pro ostatní tratě a připojuje se (bez vypínače) k dřívějšímu vedení jízdnímu.

Připojovací kolej slouží v naložení uhlí na dolu města Trnovany pro dobu těžnosti dolu toho, která jest předpokládána na 10 let.

Připojovací kolej nalézá se v první čtvrti dílky na pozemku dráhy a v pokračovám na pozemku městského dolu na dolišti uděleném městu Trnovany (...) a totiž v celosti na chránicím pilíři nutném pro provozování těžné budovy.“

Napájení tramvajových tratí

Proud pro pohon dráhy vyráběla od počátku parní elektrárna v Novém mlýně. Roku 1895 tvořily její technologické vybavení dva pístové parní stroje o výkonu po 150 PS, které poháněly dynamo o výkonu 110 kW při napětí 500 – 550 V (proud 200 A). Pro vyrovnávání nerovnoměrností odběru sloužila akumulátorová baterie. Trať Školní náměstí – Horní Dubí byla od svého dokončení rozdělena na sedm napájecích úseků. V roce 1897 přibýlo třetí soustrojí o stejných parametrech. Od roku 1903 odpadní teplo z elektrárny vytápělo areál Nového mlýna.

Koncem roku 1897 byl na konečné v Dubí postaven domek pro akumulátorovou baterii, která měla zlepšovat napájecí poměry na nejvzdálenějším konci tratě a zajišťovat proud pro osvětlení podhorských lázní (její drážní část byla schopna dodávat 100 Ah). Stál vedle vozovny (za souběžnou „uhelnou“ kolejí). V průběhu I. světové války, když TEKG musela v rámci rekvisic barevných kovů odevzdat posilovací vedení mezi Novým mlýnem a Horním Dubím, byl v domku instalován pro nabíjení baterie motorgenerátor se stejnosměrným výkonem 43 kW (57 PS), napájený z teplické městské elektrárny. Agregát byl zrušen roku 1921, kdy bylo napájecí vedení obnoveno.

V roce 1900 byla zřízena baterie číslo 2 na křižovatce Lovecké (západní konec Alejní) a Bílinské (Lounská), aby došlo ke zlepšení napěťových poměrů na trati k nádraží Zámecká zahrada. Její kapacita byla stejná jako u zařízení v Horním Dubí.

Před otevřením nových tratí v roce 1913 došlo k zásadní změně v napájení: původní elektrárna v Novém mlýně sloužila nadále pouze jako kotelná a TEKG odebírala veškerý proud od městské elektrárny Teplice (dnes areál SČE mezi Jateční, Křížkovou a železniční tratí Ústí n. L. – Chomutov). Souhlas s tímto krokem vydalo dne 19. 9. 1912 ministerstvo železnic. Městská elektrárna produkovala stejnosměrný proud pomocí dvou dynam (600 A/550 V) a jednoho motorgenerátoru (200 A/550 V). Pro vyrovnávání odběrových špiček a výpadků sloužila akumulátorová baterie, schopná po tři hodiny dodávat proud 1 500 A. Nadále se používala akumulátorová baterie na konečné v Horním Dubí, obdobné zařízení na Lovecké (Duchcovské) ulici bylo zrušeno. Pro zásobování proudem sloužily tři napájecí body: Chorobinec, Školní náměstí a Novosedlice.

Za I. světové války postihla napájecí soustavu rekvisice mědi. Na vyhybacích a vozovenských kolejích byla použita železná trolej, napájecí vedení z Nového mlýna do Horního Dubí zcela zaniklo.

V letech 1919–22 bylo vrchní vedení kompletně obnoveno měděnou trolejí o průřezu 65 mm². Pro posílení úseku do Dubí sloužilo nyní čtyřvodičové vedení (150 + 90 + 2 × 50 mm²) z Novosedlic.

Roku 1928 vznikla první měnična se rtuťovým usměrňovačem. Nacházela se v Dolním Dubí, její výkon činil 170 kW a napájelo ji vedení 10 kV z městské elektrárny přes trafostanici na dvoře nedaleké školy. Technologii dodala

firma BBC. Sestávala ze dvou skleněných hlavic, z nichž každá dodávala proud 170 A. Dokumentace uvádí přetížitelnost 25 % po dobu 20 minut, 50 % po dobu tří minut a 100 % „na moment“. Měnič pracovala bez obsluhy, do chodu se uváděla vypínačem umístěným zvenčí ve výklenku za železnými dveřmi. Vypadnutí oznamovala osádkám kolem projíždějících vlaků signální světla, pro zapnutí bylo povoleno půlminutové zastavení.

Vzhledem ke stížnostem státní telegrafní zprávy na rušení telefonního spojení se měnič zapínala pouze o nedělích. Až na přelomu let 1933/34 dostala TEKG po úpravách, provedených na její náklady na telefonních linkách, povolení k trvalému provozu.

Pravděpodobně před vypuknutím II. světové války přímá výroba stejnosměrného proudu zanikla. Pro usměrňování střídavého proudu byly pak zřízeny měničky o celkovém výkonu 400 kW:

- Školní náměstí – 350 A
- Novosedlice – 500 A
- Řetenice – 150 A

V období války vznikla měnič Trnovany – Nový mlýn v prostorech bývalého Trnovanského dolu. V nouzově zbudované stavbě (v letech 1948–50 musela projít rekonstrukcí, která odstranila zatékání a vlhkost zdí) byl instalován transformátor 10 000/400/231 V, 350 kVA a jednofázový měnič o výkonu 350 kW při napětí 550 V. Měnič nahradila obdobné zařízení v Novosedlicích, sloužila až do ukončení tramvajového provozu.

V rámci výstavby první trolejbusové trati byla zřízena nová měnič ve Školní ulici, která nahradila původní kapacity na Školním náměstí a v Řetenicích.

Podle pasportu podniků místního hospodářství z roku 1954 měly měničky následující parametry:

- Horní Dubí: výkon 200 kW, rtuťové usměrňovače 2 × 150 A, čtyři napájecí body
- Nový mlýn: výkon 320 kW, motorgenerátor, jeden napájecí bod
- Školní ulice: výkon 760 kW, rtuťové usměrňovače 2 × 500 A, tři napájecí body

Po zastavení tramvajového provozu zanikly měničky v Dolním Dubí (stavební část dosud existuje) a Nový mlýn, měnič Školní sloužila nadále trolejbusům.

Vozovny

Vozovna Nový mlýn

Jako hlavní areál údržby a odstavení vozů sloužila po celou dobu existence teplických tramvají vozovna, zřízená v blízkosti vrchnostenského Nového mlýna na Bystrici na severním okraji Trnovan⁵. Na trať Školní náměstí – Horní Dubí ji napojovala krátká manipulační spojka, odbočující levou zpětnou výhybkou. Diagonálou přešla silnici (Emilie Dvořákové) a západní část vozovenského dvora. Pravým obloukem dosáhla v poloze rovnoběžné se silnicí okraje přesuvny, která procházela podél vlastní haly. Ta se členila (ve směru od silnice) na kovárnu, dílnu (s jednou kolejí, opatřenou montážní jámou) a odstavnou halu se sedmi koleji (hned roku 1895 rozšířenou o další tři), z nichž pod 1. a 3. byly zřízeny další kanály. Zastřešená část kolejí byla přibližně 13 m dlouhá, na každé z nich tedy mohly stát dva tehdejší vozy. Hala měla rozměry 28,82 (šířka) × 13,62 (délka), přesuvna byla dlouhá 29,90 m.

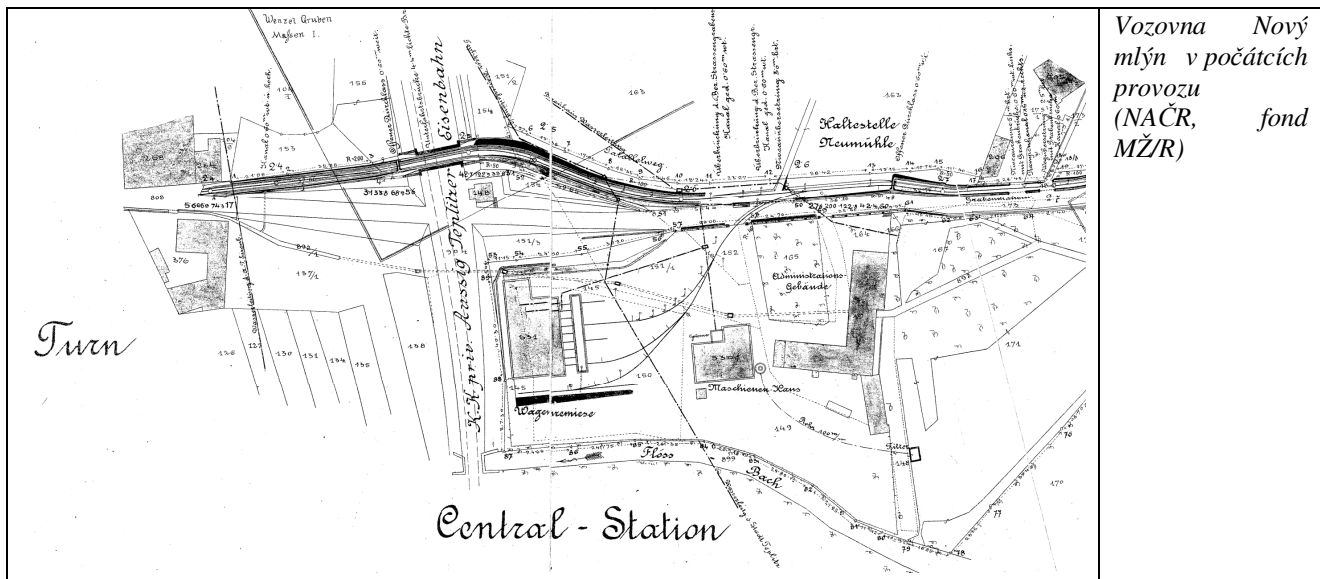
Vjezdy na přesuvnu ležely proti třetí a osmé odstavné koleji, matečná kolej pokračovala dále k východu, kde z ní pravou zpětnou výhybkou odbočovala výtažná kolej k obsluze elektrárny. Přesuvna měla most o délce 3,46 m, původně posouvaný ručně pomocí vrátku.

Po zahájení dopravy uhlí do elektrárny byla druhá výhybka na matečné koleji nahrazena točnou o průměru 3,00 m, ze které vycházely dvě koleje k vozovně, vlečky k elektrárně a do továrny Austria (později Finze).

Roku 1900 bylo směrem k východu přistavěno dalších pět krytých stání, délka přesuvny vzrostla na 55,25 m. O devět let později byla přistavěna hala s dalšími osmi koleji (východním směrem, pod první z nich byl zřízen kanál) a dále prodloužena přesuvna. Proti nejvýchodnější koleji vozovny pokračovala za přesuvnou kolej, do níž byla vložena točna o poloměru 3 200 mm. Délka přesuvny byla již pro ruční obsluhu neúnosná, proto byla připravena její elektrifikace (19. 10. 1910 povolena). Pantografový sběrač, kterým odebírala proud pro svůj pohon, byl jediným exemplářem tohoto zařízení v historii MHD v Teplicích a okolí. O rok později byly pod dalšími koleji zřízeny montážní jámy (4. – 8., 10.).

⁵ Ve skutečnosti Dolní Dubí: viz výše.

⁶ Samotný mlýn byl adaptován na provozní budovu dráhy, slouží dodnes jako administrativní budova provozovatele MHD.



Vozovna Nový
mlýn v počátcích
provozu (NAČR,
MŽR) fond

Pro skladování písku byla na konci prodloužené koleje s točnou zřízena dřevěná kůlna (u břehu Bystřice, za strojovnu elektrárny, vzdálenost mezi zdí vozovny a stěnou kůlny činila 32,1 m).

Rozšiřování vozového parku nutilo společnost hledat další možnosti pro odstávání a údržbu. Roku 1913 byl zpracován projekt na využití části bývalé elektrárny jako další vozovenské haly. O rok později byla zrušena přesuvna, jejíž negativní vliv na provoz neodstranila ani elektrifikace pohonu. Podle projektu, schváleného 15. 4. 1914, vznikla na nádvoří vozovny složitá harfa, která napojovala bývalou strojovnu (koleje 1 – 5), vozovnu (koleje 6 – 20) a dílny (kolej 21), zpětnou výhybkou pak i skladiště písku na původní odbočnou kolej z trati Školní náměstí – Horní Dubí.

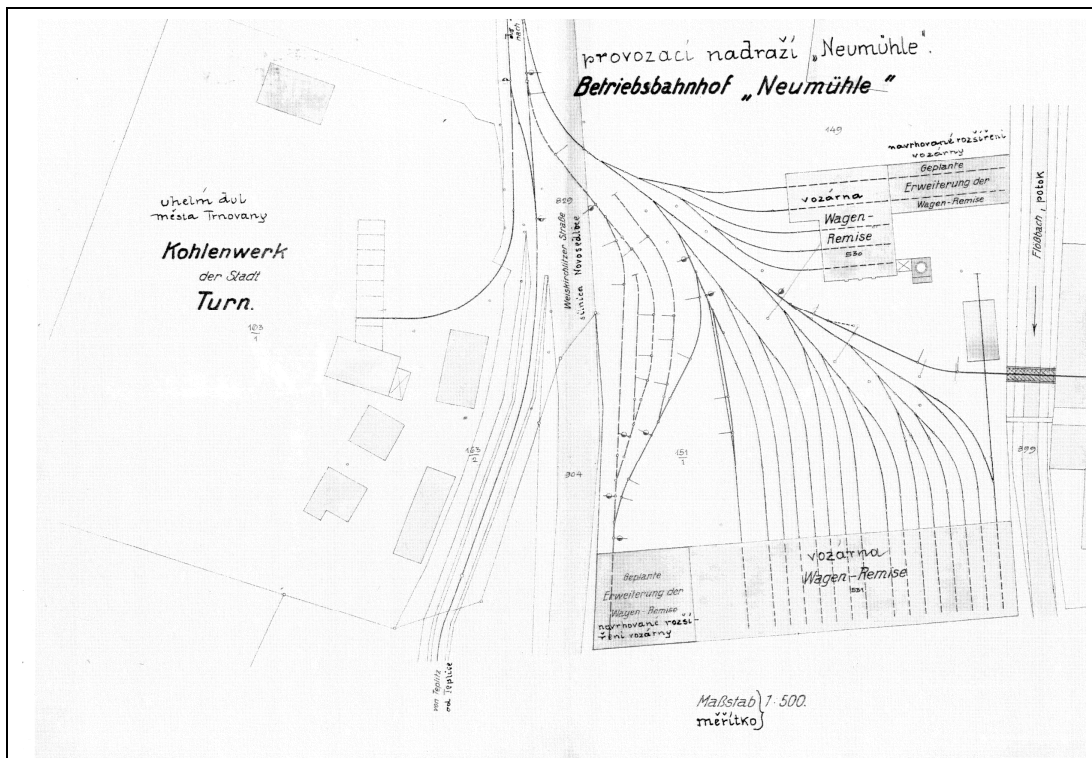
Vozovna se dále upravovala a rozšiřovala. Počátkem 20. let bylo zřízeno několik nových montážních jam, prodloužila se krytá délka kolejí v bývalé elektrárně. Nejvýznamnější změna proběhla v letech 1929–30. Bývalá strojovna elektrárny (koleje 1 – 5) byla přestavěna na autobusové garáže, kapacita pro tramvajovou dopravu byla získána přístavbou hlavních vozovny (dokončení úprav oznámila TEKG ministerstvu železnic 30. 7. 1930, které 13. 10. téhož roku vydalo užívací povolení celé stavby).

Od roku 1956 se postupně omezoval počet kolejí, tenčící se park tramvají ustupoval autobusům. Ty nakonec roku 1959 převzaly celý objekt, který jim slouží dosud.

Vozovna Horní Dubí

Na konečné v Dubí byla při zahájení provozu zřízena prostá dřevěná vozovna s jednou kusou kolejí. Její hala měla rozměry 17,00 × 3,40 m, výška ke krovu činila 4,20 m. Sloužila zřejmě k odstávání pluhu, případně jednoho motoráku. Kolej ležela mimo podélnou osu stavby (blíže k východní stěně: osa koleje 1,20 m od ní).

Vozovna zanikla zřejmě roku 1902 (rok předtím byla naposledy vykázána), kolej do ní vedoucí pak při stavbě smyčky. Byla nejmenší stavbou svého druhu v provozech s rozchodem 1 000 mm v zemích Koruny české.



Vozovna Nový mlýn po odstranění přesuvny (před úpravami v letech 1929/30, NAČR, fond MŽ I)



Vozy 33/I a 36 ve vozovně Nový mlýn, 6. 9. 1919 (foto A. Schlupek, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

Vozový park

V úvodu kapitoly o vozovém parku uvádíme informace o označování vozidel v době existence tramvajové dopravy v Teplicích. Evidenční čísla se po celou dobu provozu přidělovala vzestupně v podstatě bez ohledu na kategorii vozidla. Výjimku tvořily vozy získané za II. světové války, které z části obsadily pozice dříve vyřazených tramvají.

Označování vozidel se provádělo arabskými číslicemi, u prvních motoráků řadovými (s tečkou).

Evidenční čísla se na vozech vyznačovala během existence tramvajového provozu několika typy písma. Původní zdobný tvar z let 1895 – 1912 byl během I. světové války podstatně zjednodušen. Velké číslice jednoduchých tvarů bez stínování se udržely na čelech vozů až do období II. světové války. Poté se používala stínovaná čísla v přibližně stejné velikosti. S příchodem vozů typu **6 MT** se začaly používat obtisky s menšími stínovanými číslicemi, které vydržely do ukončení tramvajového provozu.

Městský znak se na tramvajích nikdy neobjevil. Důvodem byla majetková situace podniku do roku 1945 (soukromá firma) a „ideová závadnost“ jeho hlavního motivu (hlava sv. Jana Křtitele) v období následujícím. Na vozech **6 MT** se používal znak tehdejšího komunálního podniku (trojboký štítek vpravo od předních dveří).

Motorové vozy osobní dopravy

Za necelých 64 let existence tramvaje v Teplicích zde jezdilo 47 motorových vozů (skříní) osobní dopravy. Z toho 39 přišlo od výrobců, 7 z jiných provozů, jedna vznikla ve vlastních dílnách.

typová skupina „T–A“

typ „T–A1“

Pro zahájení provozu bylo pořízeno šest motorových vozů, vyrobených kooperací firem Bergische Stahlindustrie v porýnském Remscheidu (podvozky), vagonky ve Štýrském Hradci (vozové skříně) a berlínské UEG (elektrické výzbroje, finalisace pojezdů). Obdržely čísla 1 – 6 (původně s tečkou). Technické zkoušky vykonaly postupně v průběhu roku 1895: vůz 1 dne 23. 6., vůz 2 dne 6. 8. a vozy 3 – 6 dne 24. 10. Hned následující rok přišly od týchž producentů další dva vozy totožného provedení (čísla 7, 8: technické zkoušky 22. 2. 1896).

Jednalo se o dvounápravové vozy standardní konstrukce počátků tramvají ve střední Evropě. Podvozek ze snýtovaných ocelových profilů vedl dvě nápravy odpružené listovými pružinami, na něž byly tlapovými ložisky zavěšeny trakční motory. Jako ochrana proti přejetí sloužil pevný prkenný rám s šípovitě ukončenými čely.



Souprava nejstarších vozů před výpravní budovou nádraží ÚTD, 1902 (sbírka L. Kysela, archiv Boveraclub z. s.)

Na podvozku byla umístěna jednoduchá skřín s dřevěnou kostrou, zevně oplechovaná, zaoblené rohy poprsnic čela kryly svislé peřejky. Na plošiny, cloněné jen úzkými okénky přiléhajícími k příčným stěnám salonu, se vystupovalo po dvou značně vysokých schůdcích. V rozích u oddílů byla umístěna podélně orientovaná sedátka. Na každé bočnici bylo kromě zmíněných okének na plošinách celkem sedm obdélníkových rámových spouštěcích oken. Z nich tři patřily oddílu 2., čtyři pak 3. třídy. Dveře v přepážkách mezi plošinami a oddíly byly jednokřídlové posuvné,

podlaha ležela v celé délce ve stejné úrovni (1 000 mm nad t. k.). Mírně vyklenutá střecha nesla nad oddíly nástřešek s větracími okénky (po sedmi na bocích a po dvou na čelech), na kterém byl umístěn nosič tyčového sběrače.

Hmotnost prázdného vozu včetně elektrické výzbroje činila 6 400 kg.

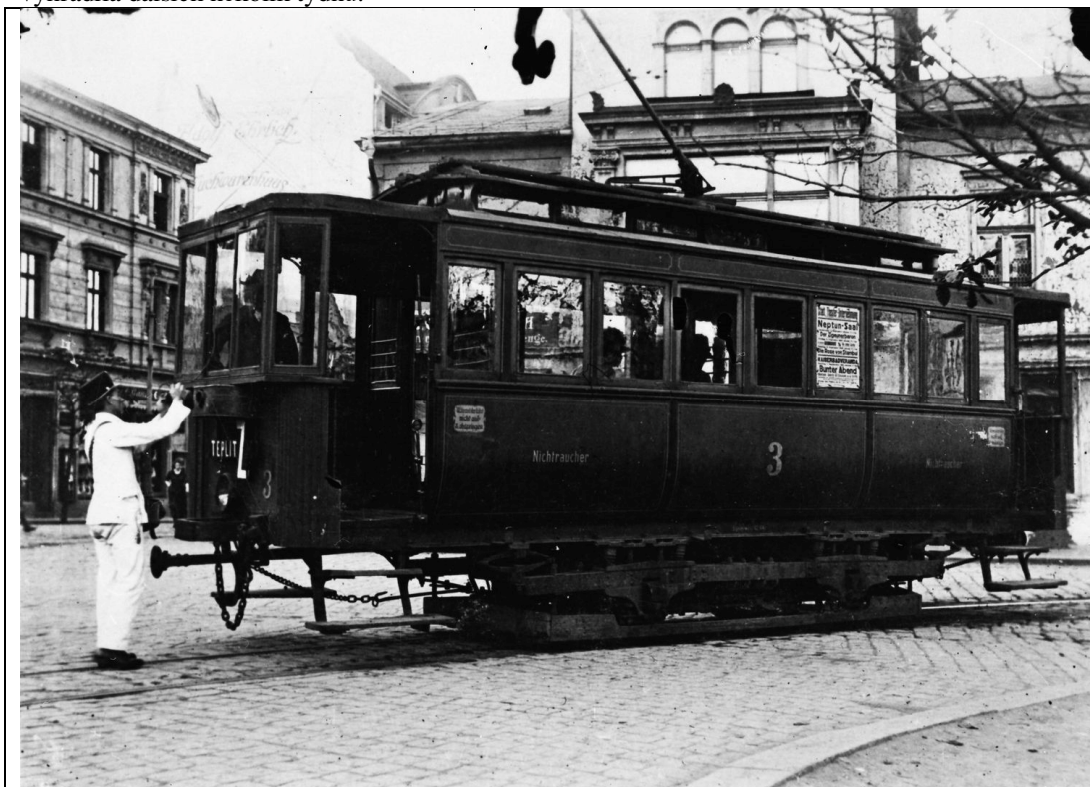
Vnitřní uspořádání oddílů bylo shodné (podélné lavice), lišilo se provedením sedáků a opěradel (v oddílu 2. třídy byly čalouněné). Kapacita vozů byla následující:

prostor	míst k sezení	míst k stání
přední plošina	2	0
oddíl 2. třídy	8	4
oddíl 3. třídy	10	5
zadní plošina	2	2
celkem	22	11

Rozdělení na vozové třídy se používalo asi jen u prvních osmi vozů, do roku 1900 se změnilo na oddíly kuřácký (bývalá 3. třída) a nekuřácký (bývalá 2. třída).

Elektrická výzbroj vozů 1 – 10 sestávala z kontrolérů se 4 + 3 jízdními stupni, dvou motorů systému Thomson – Houston typu GE 800 o trvalém výkonu 15 kW (20 PS), hodinovém 22,5 kW (30 PS) a dalšího příslušenství (pojistky, vypínače). Vnitřní osvětlení obstarávalo pět sériově zapojených žárovek, napájených z trakčního vedení. Vozy nebyly z počátku nijak vytápěny. Původní kontroléry neměly stupně pro elektrodynamické brždění, snižování rychlosti až do úplného zastavení a zajištění umožňovala americká řetězová osmišpalíková brzda.

Druhá dodávka z roku 1897 zahrnovala tři vozy. První dva (9 a 10) se od předchozích nelišily, vůz 11 byl jako první osazen kontrolérem typu BA s brzdovými stupni. Úřední zkouška proběhla 23. 6. 1897, všem byl sice povolen provoz, ale pro úplné schválení žhavé novinky – elektrodynamické brzdy – si Generální inspekce rakouských železnic vyhradila dalších několik týdnů.



Motorák 3/I na konečné „šanovské“ linky na Školním náměstí, po roce 1905 (foto A. Schlupek, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

Hromadné úpravy (není-li uvedeno jinak, všech vozů):

- montáž elektrického vytápění (1897),
- zakrytí čel plošin a vytvoření ochranného výstupku nad spráhlem 420 mm před linií čela (provedení schváleno 10. 8. 1905),
- výměna kontrolérů za nové typy, umožňující elektrodynamické brždění (vozy 1, 3, 6 kontroléry UEG 5 + 4/6 stupňů, vozy 2, 4, 5 kontroléry Ganz 4 + 5/6 stupňů, 1908),
- výměna motorů GE 800 za GE 58 (od roku 1908),
- nové pružné upevnění ochranného rámu (1908),

- výměna původních kontrolérů za použité z vozů 12 – 15 (doloženo u vozů 8 a 10 roku 1909),
- přestavba na vlečné vozy (8 – 11, 1914–26),
- přemístění odporů na střechu (4 a 7, 1930),
- rozšíření vnitřního osvětlení (5 a 7, 1930).

V roce 1911 byl upraven vůz 7 (úřední zkouška po přestavbě 24. 4.). Rozvor podvozku se zvětšil na 2,6 m. Nově dostal motory AEG typu U 105 o výkonu 2 × 49 PS (37 kW) a kontroléry s 6 + 5/6 stupni. Rekonstrukcí prošly dále pískovače a vstupy na plošiny, zesílena byla spřáhla. Vlastní hmotnost narostla na 9,3 t. Další změna spočívala v namontování ústrojí tlakové brzdy s elektricky poháněným kompresorem (úřední zkouška 31. 7. 1916). Tyto úpravy prodloužily jeho životnost až do roku 1943, kdy byl po získání ojetých tramvají z Německa a Rakouska vyřazen.

Vůz 6 sloužil od 30. let jako služební (výkaz z 29. 7. 1947 jej uvádí jako nákladní), vozy 1 – 5 byly vyřazeny před II. světovou válkou (nejpozději od roku 1932 jezdily s cestujícími pouze výjimečně).

typ „T–A2“

Pro rozšíření provozu v souvislosti s výstavbou trati k nádraží Zámecká zahrada přišly další tři vozy od týchž výrobců. Skříň se nijak nelišila od předchozího typu, měly však podvozky se závěsem náprav Peckham, od počátku elektrické vytápění oddílů, elektrodynamickou a ruční brzdu. Oddíly se již nedělily podle tříd, ale na kuřácký a nekuřácký. Vozy, označené čísly 12 – 14, byly zařazeny do provozu 17. 10. 1898.

Hromadné úpravy (není-li uvedeno jinak, všech vozů):

- zakrytí čel plošin a vytvoření ochranného výstupku nad spřáhlem 420 mm před linií čela (provedení schváleno 10. 8. 1905),
- výměna kontrolérů za typ Ganz 4 + 5/6 stupňů (vozy 13 a 14 roku 1908, vůz 12 roku 1909),
- nové pružné upevnění ochranného rámu (1908),
- výměna elektrické výzbroje (motory GTM 4, kontroléry BBC: 1913/14),
- rozšíření vnitřního osvětlení (1930).

Výměna výzbroje byla schválena 30. 9. 1913, úřední zkoušky přestavěných vozů probíhaly společně s motoráky typu „T–C“ v prvních měsících následujícího roku: vůz 12 dne 7. 2., vůz 14 dne 4. 3. a vůz 13 dne 17. 4. 1914. Roku 1931 byly tramvaje 12 a 13 rozebrány a jejich díly použity v nových vozech téhož čísla (viz typ „T–A2R“). Vůz 14 brzy poté odešel z osobního provozu (viz kapitolu **Motorové služební vozy**).

typ „T–A3“

Posledním vozem typové skupiny „T–A“ byl motorák, po dodání označený číslem 15. Rozšířil vozový park při otevření první části budoucí šanovské tratě (úřední zkoušku vykonal 11. 8. 1900). Od svých starších „kolegů“ se lišil volnoosým pojezdem s výrazně delším rozvorem. Skříň a elektrická výzbroj odpovídaly typu „T–A2“. Přišel s příčnými sedadly, uspořádanými do boxů 2 + 1 (včetně plošin celkem 24 sedících).

Roku 1905 byl opatřen zasklením čel, o tři roky později novými kontroléry Ganz. Na přelomu let 1913/14 byla vyměněna elektrická výzbroj (BBC, motory GTM 4): úřední zkoušku vůz vykonal 4. 3. 1914.

Po I. světové válce prošla zásadní úpravou ve vlastních dílnách vozová skříň. Místo sedmi oken na bocích oddílu zaujala tři téměř čtvercová s oblym vrchním zakončením rámu. Nově byla vyřešena i čela, zachován zůstal větrací nástřešek.

Ani úprava zřejmě užité vlastnosti vozu nijak významně nevylepšíla, takže z osobní dopravy byl stažen při druhém zastavení provozu na šanovské lince (1932). Jako služební vůz sloužil pravděpodobně do konce existence teplických tramvají.



Vůz 15 již jako služební u teplické radnice, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

Vozy celé typové skupiny „**T-A**“ měly původně celočervený nátěr se žlutými linkami. Na bocích vozů 1 – 6 byl zpočátku umístěn žlutý nápis „ELECTRISCHE BAHN TEPLITZ – EICHWALD“ (Elektrická dráha Teplice – Dubí), přerušovaný v příčné ose vozu znakem společnosti, tvořeným propletenými písmeny EBTE v kruhové kartuši a doplněný ve spodní části bočnice na příslušných místech menšími nápisy II. CLASSE (2. třída), resp. III. CLASSE (3. třída). Nápisy brzy nahradily pouze arabské číslice označující vozovou třídu, znaky zmizely o něco později, poté co se boky vozů začaly osazovat reklamními tabulemi.

Po roce 1905 byly na čelech vozů umístěny nápisy **TEPLITZ** a **EICHWALD**, které sloužily jako orientace směru jízdy (Z = zurück = zpět, D = dort = tam). Jejich existence je doložena ještě roku 1919, ačkoli po zřízení smyčky v Horním Dubí si správné postavení vozů (pokud táhly vleč) vyžadovalo pozoruhodné manévry.

Po roce 1912 (spíše však až po I. světové válce) se postupně při opravách laku nátěr měnil na zeleno – bílý (meziokenní sloupky, nadokenní a podokenní lišta). Vozy 6 a 15, které jako motorové (služební) fungovaly nejdéle, získaly zřejmě po roce 1941 červeno – bílý nátěr.

typ „T-B“

Pro zajištění rozšířeného provozu dodal Ringhoffer pět velkých motorových vozů, označených čísly 32 – 36. Úřední zkouškou prošly všechny 18. 10. 1912. Jednalo se o nejdelší vozy rozchodu 1 000 mm, dodané do našich měst před I. světovou válkou. Jejich působištěm byla od počátku linka Nádraží Zámecká zahrada/Retenice – Horní Dubí.

Celkový vzhled a technické řešení se inspirovalo tramvajemi, dodávanými tehdy do Prahy („dvoustováky“). Hluboké polouzavřené plošiny se zaoblenou poprsnicí a pěti rámovými okny byly přístupné po dvou schůdcích otvory, které se uzavíraly jen mřížovými dvířky. Na každé byla umístěna dvě sedátka, na přední mohlo stát 11, na zadní 13 cestujících. Oddíl osvětlovala čtyři rámová okna, oddělená masivními sloupky. Dřevěné lavice byly uspořádány kombinovaně: u jednoho boku čtyři boxy po čtyřech místech, podél druhého se táhla lavice pro 11 sedících. Oblá střecha nesla nástřešek s ventilačkami, na kterém spočíval základ tyčového sběrače. Bočnice oddílu byly projmuté jen ve spodní části.

Vůz spočíval na volnoosém pojezdu, ložiska náprav byla přes listové pružiny zavěšena přímo na rám skříně. Mezi nimi spočívaly odporníky a ústrojí tlakové brzdy Kunze – Knorr s nápravovým kompresorem. Pro zajištění vozu sloužila ruční osmišpalíková brzda systému Ackley. Ochranu před přejetím zajišťovaly spouštěcí koše, ovládané čelní prkennou mřížkou. Zboku pojezd kryl pevný rám. Bez elektrické výzbroje vážil vůz 7,3 t, celková vlastní hmotnost činila 11,3 t.

Původní nátěr vozů byl tmavě zelený se secesními florálními ornamenty, projmuté části bočnic a meziokenní sloupky byly bílé, střecha a pojezd tmavě šedé. Nad čelním oknem byl umístěn překlopný transparent s označením konečných stanic.

Vozy tvořily důležitou součást vozového parku až do počátku likvidace tramvajového provozu. Z tohoto důvodu prošly několika úpravami, které měly modernisovat jejich vzhled. Od počátku byly vybaveny výkonnými

motory GTM 45 z produkce BBC (do příchodu vozů 6 MT disponovaly v Teplicích největším výkonem). Kontroléry poskytovaly 5 + 4/7 stupňů.

Od 30. let se postupně skříň zbavovala projmutí bočnic, celkově se zjednodušoval jejich vzhled a demontovala tlaková brzda. Jako ostatní vozy byly po I. světové válce natírány celokrémově, od II. světové války v kombinaci červená – bílá. V letech 1947–48 získaly skládací sedátka pro řidiče s tyčovými zábrany přístupu cestujících na stanoviště. Těsně po II. světové válce nahradil zařízení proti přejetí pružně zavěšený pevný rám.

Elektrická výzbroj a pojezd vozu 33, jehož skříň byla těžce poškozena při nehodě, posloužily v letech 1947–48 pro novou vozovou skříň, postavenou ve vlastních dílnách (viz typ „T-E“).

Ostatní jezdily v Teplicích do roku 1955, kdy byl vyrazen vůz 32 (po nehodě?). Vozy 34 – 36 přešly následujícího roku po zastavení provozu v úseku Řetenice – Trnovany do Mostu (pod čísly 13 – 11, druhé obsazení).



Vůz 34 na náměstí Svobody, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

typ „T-C“

Pro dopravu na obnovené a prodloužené lince do Šanova nakoupila TEKG roku 1913 čtyři malé motoráky, které označila čísla 37 – 40. Šlo prakticky o opakovanou výrobu typu, který roku 1908 dodala firma Ringhoffer do Českých Budějovic. Volnoosý pojezd nesl krátkou skříň s mělkými plošinami, uzavřenými jedním širokým čelním a dvakrát dvěma úzkými rohovými okny. Vstupy uzavírala jen mřížová dvířka. Na plošinách mohlo stát pět (na přední) a sedm (na zadní) cestujících. Oddíl měl na každém boku tři okna se zaobleným zakončením rámu, uspořádání sedadel bylo příčné (boxy 2 + 1, celkem 18 míst). Vyklenutá střeška nesla větrací nástřešek se základem lyrového sběrače.

Vlastní hmotnost vozu činila 9 t (z toho vozová část 6 t, výzbroj 3 t). Ochrana proti přejetí odpovídala předchozímu typu.

Nátěr odpovídal předchozímu typu, použit byl i stejný transparent. Jednalo se o poslední vozy, dodané do Teplic od výrobce s motory AEG (kontroléry typu BTZ vyrobila firma Ganz), s přihlédnutím ke svému určení neměly tlakovou brzdu. Jako jediné teplické vozy byly vybaveny „lyrami“ s hliníkovými smykadly.

Vozy byly do provozu uváděny v roce 1914 postupně po vykonaných úředních zkouškách: 7. 2. jí prošel vůz 37, dne 4. 3. vůz 40 a dne 17. 4. vozy 38 a 39.

V období I. světové války činilo podniku velké potíže obstarání potřebného hliníku do vložek lyrových sběračů. Dne 27. 4. 1916 proto žádal o povolení jejich náhrady „kladkami“ užívanými na ostatních vozech. Úprava byla zřejmě provedena záhy poté. Ve výkazu investic za rok 1930 nalezneme položku „nákup kladkových sběračů pražského typu pro vozy 38 a 40“.

Vzhledem k několikerému omezení a zastavení provozu k své „mateřské“ lince jezdily i na trati Řetenice – Dubí (vložené vlaky). Roku 1942 byl vůz 40 zapůjčen do Mostu, kde zůstal i po skončení války. Zbylé tři prošly po roce 1945 důkladnou opravou (vzhled skříň se změnil podobně jako u předchozího typu, navíc byl demontován nástřešek). Obvyklé vybavení plošin (sedátka, trubkové hrazení) nezískaly vzhledem ke svým malým rozměrům. Těsně po II. světové válce nahradil pohyblivé zařízení proti přejetí pružně zavěšený pevný rám. Roku 1955 všechny tři odešly jako přípojné osobní vozy na HLŽ.



Souprava 37 + 23 na výhybně Nový Mlýn, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

typ „T-D“

Pro umožnění údržby válkou zanedbaného parku a jako náhrada nejstarších motoráků zakoupila TEKG roku 1921 ze smíchovské vagónky pět motorových vozů, které označila čísla 41 – 45. Velikostí a technickým provedením odpovídaly typu „T-B“, karoserie však již byla modernější: podlaha plošin byla proti oddílu snížena, střecha plochá a větrání obstarávaly dvojice ventilacek nad každým oknem oddílu. Jako poslední nové vozy byly vybaveny tlakovou brzdou Kunze – Knorr, pro kterou dodávaly stlačený vzduch elektrické kompresory. Ruční brzda byla osmišpalíková.

V oddíle se nacházelo 24 míst k sezení na dvou podélných lavicích, na plošinách udávala technická zpráva 28 míst k stání. Ochranné zařízení proti přejetí bylo na rozdíl od předchozích vozů „pražského“ typu, odporníky ležely na střeše.

Elektrická výzbroj z vídeňského závodu firmy Brown – Boveri zahrnovala především motory GTM 4 o výkonu 2×40 kW, kontroléry měly 5 + 4/7 stupňů. Hmotnost vozů bez výzbroje činila 8 t, celková vlastní hmotnost pak 12,13 t.

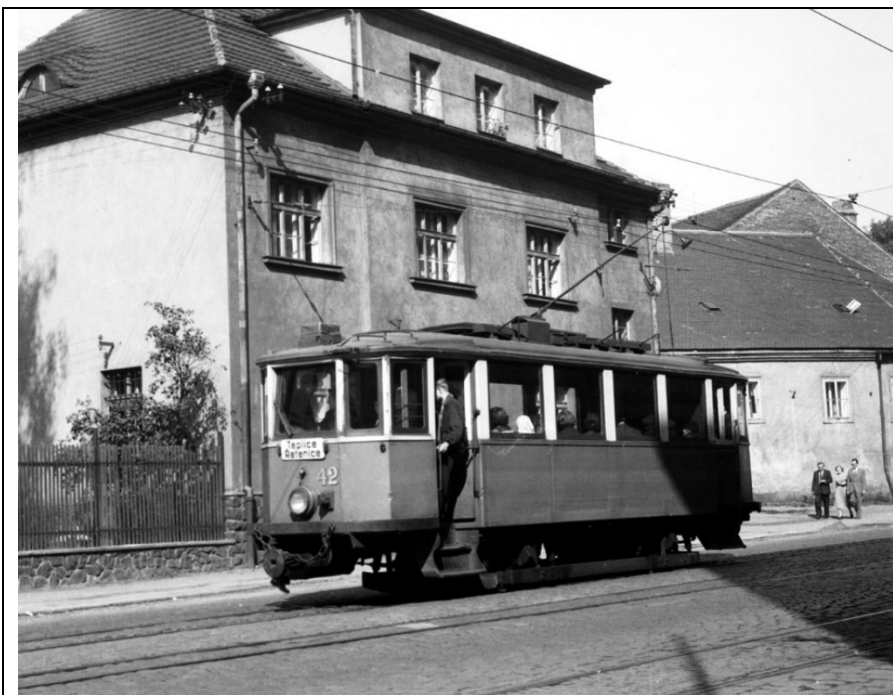
Jezdily na dubské trati, odkud vytlačily většinu motoráků z počátku provozu. Přišly v nátěru podle vzoru předchozích typů, po několika letech dostaly celokrémový, za II. světové války červeno – krémový nátěr.

Po II. světové válce prošly vozy 41 – 45 běžnými úpravami (zarovnání bočnic, u některých odstranění ventilacek, dosazení jednokřídlových otočných dveří do vstupů na plošinu, sedátka řidiče, trubkové zábrany), pohyblivé zařízení proti přejetí nahradil pružně zavěšený pevný rám. Jejich postupné vyřazování začalo rokem 1955, kdy vůz 41 přešel do parku služebních vozů. Následujícího roku byl vůz 43 předán do Bratislavy (jako 48/I) a vozy 42 a 44 byly vyřazeny. Jako poslední zůstal ve stavu osobní dopravy vůz 45, který roku 1959 odešel do Ústí pravděpodobně pod číslem 74 (třetí obsazení).

Provoz třívozových vlaků s průběžnou vzduchovou brzdou byl povolen na základě zkoušek, provedených 23. – 24. 10. 1912 (souprava 32 + 20 + 23). Udržování vzduchové brzdy se však již během brzké I. světové války stalo zásadní komplikací. Ani nasazení kompresorů s vlastním pohonem nezlepšilo situaci. Nejpozději od roku 1927 se TEKG snažila prokázat možnost její náhrady průběžnou elektrickou brzdou, obvyklou v jiných městech se srovnatelným charakterem tratí. Ministerstvo železnic váhalo s udělením povolení k tomuto kroku a vyžadovalo stále další podklady.

Ve dnech 15. – 17. 7. 1930 proběhly porovnávací zkoušky účinnosti vzduchové a elektrické brzdy u třívozového vlaku. Souprava 41 + 25 + 26 je vykonala v úsecích km 4,4 – 4,5 a km 2,8 – 2,9 tratě Školní náměstí – Dubí rychlostí 18 – 30 km/h. Vozy o vlastní hmotnosti 12 128 + $2 \times 3 800$ kg byly zatíženy starým železným materiálem o hmotnosti 5 000 + 3 010 + 2 999 kg na celkovou hmotnost 30 729 kg. Zkoušky poměrně jasně prokázaly nižší účinnost vzduchové brzdy.

Ani to dohlédacímu orgánu státní správy nestačilo. Ještě v září 1934 je doložena další žádost o technické podklady. TEKG zřejmě resignovala a nadále udržovala oba typy brzd (snad až do prvních poválečných let).



Vůz 42 v posledním provozním stavu u bývalého trnovanského pivovaru, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

V popředí kolej původní jednokolejky.

typ „T-E“

Dalším posílením motorového parku byly tři vozy, zakoupené od Královopolské strojírny v letech 1931 (46, 47) a 1938 (48). Šlo o vůbec největší dvounápravové tramvaje, jaké na území dnešní České republiky jezdily po kolejích rozchodu 1 000 mm. Jako první přišly do Teplic po roce 1913 bez tlakových brzd.

Volnoosý pojezd tradičně velkého rozvoru nesl robustní skříň s hlubokými plošinami (2 280 mm!), uzavřenými širokými jednokřídlými dveřmi, které se zasouvaly směrem k čelům. Oddíl měl na každém boku čtyři vysoká spouštěcí okna, oddělená širokými sloupky. Osvětlení uspořádané do dvou okruhů sestávalo ze šesti svítidel v oddíle a po jednom na plošinách. Na každém čele měl vůz jeden reflektor a jednu návěstní svítilnu.

Poprvé u teplických vozů se kombinovaly dvojí brzdové odporníky: letní drátové spočívaly na nízko klenuté střeše, která kromě nich nesla obvyklý tyčový sběrač s kladkou, v zimě sloužily litinové odporové články pod sedadly (i pro vytápění). Vozy 46 a 47 měly při dodání rovněž osazeny světelné háky, které se však v Teplicích zřejmě nikdy nepoužívaly.

Úřední zkouška vozů 46 a 47 proběhla 5. 4. 1932 na obvyklém úseku km 4,2 – 4,6 trati Školní náměstí – Dubí mezi Novosedlicemi a Lesní bránou. Vlastní hmotnost činila 12 500 kg, při 56 cestujících a dvou členech osádky vážila tramvaj celkem 17 000 kg.

Po II. světové válce byly také tyto vozy vybaveny přenosnými sedátky a tyčovým k zabránění přístupu na obsazené stanoviště řidiče, pohyblivé zařízení proti přejetí nahradil pružně zavěšený pevný rám.

Roku 1948 vznikla ve vlastních dílnách podle vzoru vozů 46 – 48 nová skříň, do níž byla osazena výzbroj a pojezd vozu 33. Od svého vzoru se lišila jen tvarem hlavního reflektoru (zapuštěný do čela).

První odešel do Bratislavy vůz 48 (pod číslem 46, 1956). Zbylé tři zůstaly v Teplicích do konce provozu v roce 1959, vůz 46 zajišťoval pravděpodobně poslední spoje linky 1 Trnovany – Horní Dubí. Poté byly předány do Ústí, kde dostaly čísla 73, 76 a 79 (třetí obsazení), krátce zde jezdil zřejmě jen nejnovější vůz z roku 1948.

typ „T-A2R“

Po nepřilíš úspěšné rekonstrukci vozu 15 se TEKG rozhodla k modernizaci starších tramvají podstatně rasantnějším způsobem. Skříně vozů 12 a 13⁷ byly rozebrány, na jejich opravené podvozky dosedly zcela nové výrobky strojírny Ringhoffer, vzhledově odvozené od typu „T-D“, kvůli kratšímu rozvoru však celkově menší. Podvozky prošly důkladnou opravou a prodloužením rozvoru na 2 600 mm, dostaly pohyblivé zařízení proti přejetí (nárazové mřížky a spouštěcí koše). Pískovače byly umístěny vždy jen nad jednou kolejnicí.

⁷ Původně se počítalo s přestavbou vozů 12 – 14, poslední z nich zůstal zřejmě kvůli nedostatku peněz v původním stavu a záhy odešel z osobní dopravy.

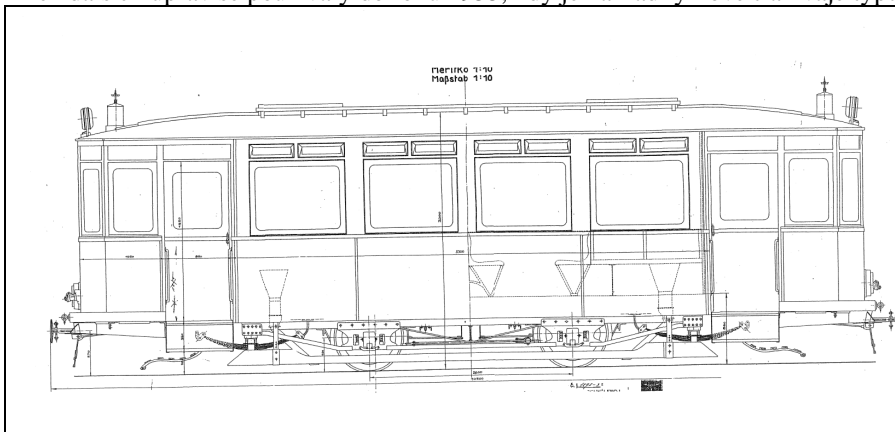


Vůz 46 s vlekem 8/II na Masarykově třídě, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

Nové skříň měly zcela uzavřené hluboké plošiny (pětiboce uzavřené), na něž se vstupovalo jednokřídlými posuvnými dveřmi. Snížení podlahy proti oddílu umožnilo používat k nástupu jen jednoho schůdku. Pro jejich větrání sloužilo spouštěcí „levé rožní okno“. Celou jinak dřevěnou skříň nesl rám z ocelových profilů U 14. Bočnice oddílu byly hladké a rovné, jeho osvětlení obstarávala čtyři velká téměř čtvercová okna v dřevěném rámu s dvojitými ventilačkami, po jedné straně spouštěcí. Sedadla byla kombinovaná: dva příčné boxy 2 + 1 a podélné lavice u vstupů. Celkově poskytovala 20 míst, v oddíle mohlo stát 10 cestujících, na plošinách 10 + 12 dalších. Mírně vyklenutá hladká střeška nesla tyčový sběrač a nové automaty Siemens TE 2.

Osvětlení obstarávalo šest svítidel v oddíle, po jednom na plošinách a po jednom reflektoru a návěstní svítilně na každém čele.

Úřední zkouška vozu 12 proběhla 5. 4. 1932, vůz 13 zřejmě brzy následoval. Po II. světové válce získaly přenosná sedátka a zábranné tyče na stanovištích, pohyblivé zařízení proti přejetí nahradil pružně zavěšený pevný rám. Bez dalších úprav se používaly do roku 1953, kdy je nahradily nové tramvaje typu **6 MT**.



Výkres rekonstrukce vozů 12 a 13 (NAČR, fond MŽ I)

typ „MÖDLING“

Jako válečná posila parku byly od tehdejší DR zakoupeny roku 1941 dva vozy z dráhy Mödling – Hinterbrühl v obsazeném Rakousku. V Teplicích obdržely čísla 5 a 14 ve druhém obsazení. Popis viz **Most**. Jejich příchodem začíná změna nátěru na červenou – krémovou. V osobní dopravě se zřejmě používaly jen sporadicky (pokud vůbec: v té době byly prakticky nejstaršími motoráky v Teplicích), všechny materiály po II. světové válce je uvádějí jako služební. Zejména u vozu 14 je jeho nasazení v osobní dopravě nepravděpodobné. Nedostaly proto sedátka pro řidiče a trubkové zábrany. Vůz 5/II byl vyřazen zřejmě roku 1955, vůz 14/II se do osobní dopravy zapojil roku 1950 jako vlečný (pod číslem 8/II).

typ „T-G“

Jediný typ motorových vozů s podvozky „maximum traction“ na úzkém rozchodu na území dnešní ČR zahrnoval tři vozy, které TEKG získala jako válečnou výpomoc. Otočné podvozky „maximum traction“ měly nápravy s různým průměrem kol: vnější poháněné 820 mm, vnitřní vodící 600 mm. Byly konstruovány tak, aby adhesní hmotnost dosahovala 75 %.

Do Teplíc přešly roku 1942 koupí od Vestische Strassenbahn⁸. Za každý zaplatila TEKG 10 000,- říšských marek. Podle pramene (12) patřily původně dráze Herne – Recklinghausen. Pocházely ze dvou dodávek: jeden vyrobily roku 1905 hamburské dílny Falkenried (původně vůz 9/II, od roku 1915 pak 209), další dva o rok později Lindner (původně 18 a 19, později 7/II a 8/II, od roku 1915 207 a 208). Všechny vozy prošly pravděpodobně ve 20. letech důkladnou opravou skříně, při níž získaly delší plošiny a hustší rytmus bočních oken. V Teplících obdržely čísla 1 – 3 (druhé obsazení).

Nejpodrobnější známou zprávou o nich je protokol úřední zkoušky vozů 1 a 2, provedené dne 27. 3. 1947 (šlo o typovou zkoušku provedenou po poválečné opravě, vozy jezdily již během války). Z tohoto pramene pocházejí rozměry, uvedené v tabulce technických parametrů. Vozy se mírně lišily použitými motory (vůz 1 měl motory AEG typu U 105, vůz 2 pak od stejného výrobce U 104) a počtem podélných míst k sezení (32, resp. 28). V oddíle byl u obou udán počet míst k stání 13, na každé z plošin pak 9 osob (mimo to dvoučlenná osádka). Elektrickou výzbroj tvořily kontroléry AEG s šesti sériovými a čtyřmi paralelními stupni jízdy a šesti stupni brzdy, bleskojistky s tlumivkou, dva automatické vypínače ovládané táhly z místa řidiče a litinové odpory, umístěné ve čtyřech skřínkách mezi podvozky.

Vozy brzdila kromě elektrodynamické také osmišpalíková ruční a tlaková brzda. Jako výstražné znamení sloužily šlapací zvonky, ochranu před přejetím zajišťoval pevný dřevěný rám na každém podvozku. Sypače písku se ovládaly pneumaticky, po likvidaci tlakové brzdy počátkem 50. let zřejmě ručně. Vnitřní osvětlení obstarávala žárovková svítidla (10 v oddíle, po jednom na každé plošině). Vozy měly velmi hluboké plošiny, do kterých se vstupovalo po dvou schodech jednokřídlými dveřmi u krajů oddílu. Čela uzavírala tři okna (dvě krajní kulatá, prostřední s výklopnou horní částí rovné), další dvě okna byla na boku plošiny mezi čelem a dveřmi. Oddíl měl na každém boku 10 oken, z nichž obě krajní a jedno z prostředních mělo horní třetinu výklopnou. Bočnice byly mírně projmuté, spodní okraj rovné části kryla masivní lišta. Na střeše ležel „americký“ větrací nástřešek. Na širokých sloupcích okrajů oddílu byly za války umístěny „blinkry“, po jejím konci zřejmě neobnovené.

Typ je doložen na obou tehdejších linkách. Zmíněný protokol z jara 1947 hovoří o tom, že vůz 3 prochází přestavbou, která bude dokončena v létě. Zda k tomu došlo, není jisté, zpravidla se udává, že sloužil jako zdroj náhradních dílů pro zbylé dva. Tramvaje měly údajně tendenci k častému vykolejování, je otázkou, nakolik se na této skutečnosti podílel stav svršku. Protože nemáme k dispozici popis vozu 3, nelze spolehlivě určit, k jaké dodávce který vůz patřil. Pro svou délku a tvar čel získaly v Teplících přezdívku „krokodýl“.

Vyřazeny byly v souvislosti s dodávkou typu **6 MT** (vůz 3 údajně roku 1953, zbylé dva o rok později). Pravidelně přestaly jezdit nejpozději roku 1952. Vozy 1 a 2 odešly na HLŽ, kde sloužily jako osobní přípojné.

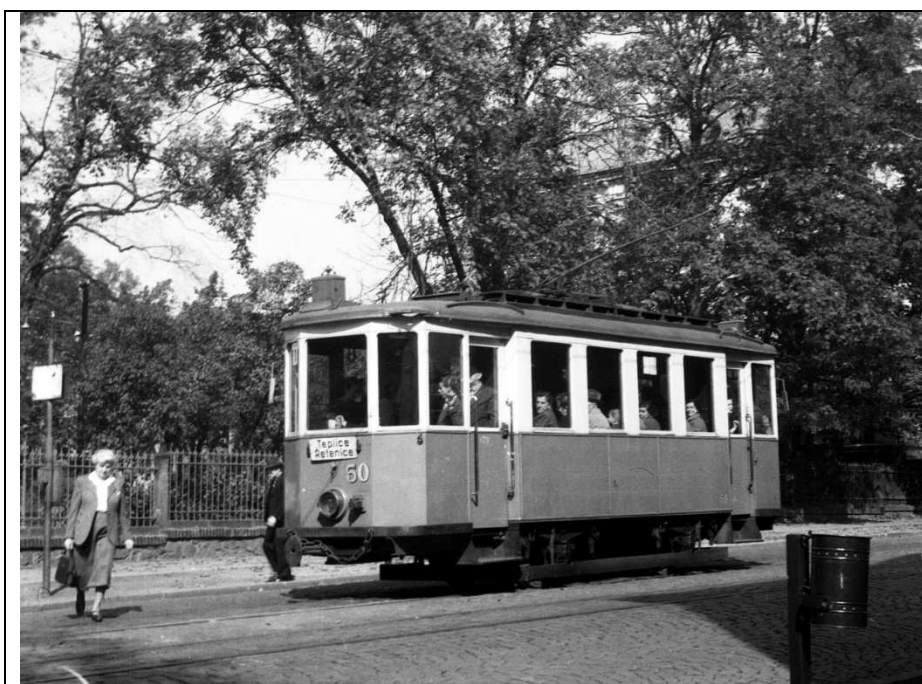
typ „ML-C“

Pro rozšíření parku motoráků v souvislosti se zavedením posilové linky 2 byly z likvidovaného provozu v Mariánských Lázních převezeny vozy 7 a 8, vyrobené roku 1931 v České Lípě. Popis viz část **Mariánské Lázně**. V Teplících obdržely čísla 49 a 50, není bohužel bezpečně doloženo, zda se dodrželo původní pořadí. Jedinými provedenými úpravami byla instalace tyčového sběrače a pevného ochranného rámu (původní pantografy a pohyblivé ochrany byly sňaty ještě před transportem do Teplíc) a změna nátěru na červenou – bílou. Jejich provozní využití po 29. 2. 1956 bylo pravděpodobně minimální, po úplném zrušení tramvají přešly do Mostu, kde byly zřejmě okamžitě přestavěny na vlečné.

⁸ Systém meziměstských tramvajových tratí, vzniklý kolem měst Recklinghausen a Herne (SRN, Severní Porýní – Vestfálsko). Poslední trať zrušena 1982, podnik pod původním názvem existuje jako čistě autobusový dopravce dodnes.



*Motorový vůz
2/II na
konečné
v Horním
Dubí, přelom
40. a 50. let
20. století
(sbírka G.
Jákl, archiv
Boveraclub
z. s.)*



*Vůz 50 na Masarykově třídě,
počátek 50. let 20. století (foto
E. Cettineo, sbírka G. Jákl,
archiv Boveraclub z. s.)*

typ 6 MT

Zahrnuje dodávky nejnovějšího typu dvounápravových motorových vozů osobní dopravy v historii teplických tramvají. Úvodní informace a obecný popis viz **Ústí nad Labem**. Do Teplic přišlo pět nových vozů (1953, evidenční čísla 51 – 55). Všechny po zrušení provozu odešly do Ústí (51, 52) a Mostu (53 – 55).

Jako jediné z celé série byly dodány s tyčovými sběrači proudu. V Teplicích neprošly žádnou úpravou. Zpočátku jezdily na posilové lince 2, po dosazení „pražských“ spráhel na vlečné vozy (či spíše po výrobě spojovacích redukcí) pak především na lince 1, od března 1956 vyjízděly na zbylý úsek téměř výlučně (starší vozy sloužily převážně jako záloha).



Vlek 52 u červeného kostela v Trnovanech, 1956 (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

Vlečné vozy osobní dopravy

Do provozu teplických tramvají zasáhlo celkem 25 osobních vleků. TEKG jich 11 zakoupila od výrobce, pět přestavěla z původně motorových vozů a 9 získala od jiných dopravců. V rámci podpory válečnému úsilí byly dva z nich roku 1943 odeslány do Mostu. O tři léta později přešel jeden jako poválečná pomoc do Českých Budějovic. Při omezování tramvajové dopravy od roku 1956 jeden vlek přešel do Mostu, po úplném zastavení provozu pět do Ústí.

typ „t-a“

První typ vleků na rozchodu 1 000 mm v českých zemích reprezentovalo devět vozů, dodaných v letech 1895–98 štýrskohradeckou vagónkou. Měly volnoosé pojezdy, jejich nápravy byly zavěšeny přímo na rámu skříně z ocelových profilů. Samotná skříň měla dřevěnou kostru pokrytou zevně plechem. Na obou koncích se nacházely mělké plošiny s rovným, v rozích zaobleným čelem. Vcházelo se na ně po dvou schůdkách, vstupy bylo možné uzavřít sklopnými mřížovými dvířky (výška podlahy činila stejně jako u prvních motorových vozů 1 000 mm nad t. k.). Poprsnice čel měly u vstupů vybrání s přídržnou tyčí. Bočnice byly ve spodní části silně projmuté, pod okny kryté ozdobnou vodorovnou lištou, sloupky mezi vnějšími a vnitřními okenními otvory opticky pokračovaly slabšími lištami. Celý vůz kryla mírně vyklenutá hladká střecha, na níž byly osazeny dva válcové větráky s kuželovým zakončením.

Prvních šest vozů (16 – 21) mělo zcela otevřenou skříň: v přepážkách mezi plošinami a oddíly nebyly umístěny žádné dveře (pouze zasklená okna symetricky prolomená po stranách vstupního otvoru), tuhost skříně zajišťovala stěna v příčné ose vozu s jednokřídlými posuvnými dveřmi a dvěma symetricky umístěnými okny. Oba oddíly byly vybaveny podélnými lavicemi III. třídy (4 × 6 sedících), míst k stání bylo 16. Uzavření oken bylo možno jen plachtami z režného plátna, vozy měly vnitřní elektrické osvětlení napájené z motorového vozu, nebyly vytápěny. Brzdění obstarávala stejně jako u prvních motoráků tzv. americká řetězová čtyřšpalíková brzda, sloužící i k zajištění odstavených vozů. Vozy byly velmi lehké: prázdné vážily 2 600 kg. Úřední zkoušku prošly dne 24. 10. 1895. Jednalo se o nejstarší vlek postavené přímo pro elektrický provoz, které jezdily na našem území.

Vozy čísel 22 – 24 se lišily uspořádáním skříně: do jediného oddílu se z plošin vstupovalo jednokřídlými posuvnými dveřmi, přepážky měly po obou jejich stranách obdélná okna. Oddíl měl na obou bocích čtyři okenní otvory, které bylo možno v létě uzavřít plachtami z režného plátna, v chladnějších obdobích vsazovacími dvoudílnými okny. Do provozu byly schváleny 23. 6. 1897 (vůz 22), resp. 17. 10. 1898 (vozy 23, 24).

Starší vozy se upravovaly podle novějších, do všech bylo roku 1900 instalováno elektrické topení, 1908 solenoidová brzda, od roku 1912 i brzda tlaková (každá pak na jedné nápravě).

Vozy přišly v celočerveném nátěru, který byl snad nahrazen celozeleným, v době II. světové války pak byl zcela jistě změněn na červeno – bílý. U vozu 17 je doložena změna tvaru střešních větráků (dvě válcové roury, ohnuté proti směru jízdy o 90°).

Jako první byl vyřazen vůz 17 v roce 1939, další následovaly až po II. světové válce. Čtyři „dožily“ konce teplického provozu, byť jejich nasazování bylo od března 1956 sporadické. Všechny tyto vozy, koncem 50. let již

značně archaické, odešly na jaře 1959 do Ústí, kde je doložen jejich provoz (nejdéle do roku 1961). V té době již byla okna vsazena pevně a zasklena jedinou tabulkou, střešní větráky byly demontovány a bočnice zarovnány.

typ „t-b“

Pro dopravu zavazadel si TEKG obstarala dva vleký, které sloužily i k dopravě osob (po roce 1900 i poštovních zásilek). Šlo o jediné vozy rozchodu 1 000 mm s touto kombinací účelů v českých zemích. Výrobce, pojezd, rám skříně, tvar bočnic a plošiny se shodovaly s typem „t-a“. Salón dělila v polovině přepážka na zavazadlový (poštovní) a osobní oddíl. První měl na každém boku dvě okna, mezi nimiž se nacházely dvojkřídlé dveře, které se otvíraly ven. Uvnitř byly umístěny dvě podélné vyjímatelné lavice, které mohly v případě potřeby poskytnout po šesti místech k sezení (po zahájení poštovní přepravy byly zřejmě trvale odstraněny). Osobní oddíl osvětlovala na každém boku tři okna (krajní užší – téměř čtvercová, střední širší), dřevěné lavice 3. třídy poskytovaly po šesti místech. Střecha nesla nad oběma oddíly nástřešek s výklopnými větráčkami.

Vozy nesly čísla 25 a 26, úřední zkoušku vykonaly 17. 10. 1898. Jejich nátěr se shodoval s typem „t-a“. Stejně s ním bylo v „poštovních“ vozech zavedeno topení a instalována solenoidová brzda. Změna na červeno – bílou kombinaci není jistá, údajně od roku 1945 pravidelně nejezdily. Zanikly pravděpodobně v rámci „úklidu“ před dodávkou nových tramvají v roce 1953.

typová skupina „t-c“

Ze čtyř motoráků typové skupiny „T-A“ vznikly vynětím elektrické výzbroje vlečné osobní vozy. Podržely si svá původní evidenční čísla (8 – 11).

Vozy 8 a 11 byly přestavěny roku 1914. Úprava spočívala v prosté demontáži elektrické výzbroje a instalaci ústrojí tlakové brzdy (typ „t-c1“).

Vozy 9 a 10 byly přestavěny roku 1926 výrazněji. Kromě odstranění elektrické výzbroje a dosazení tlakové brzdy se pojezd změnil na volnoosý a pro vylehčení bylo odstraněno zasklení čel (typ „t-c2“). Roku 1927 byly zřejmě na volnoosé upraveny i vozy 8 a 11.

První byl ještě před vypuknutím II. světové války vyřazen vůz 8, v roce 1950 jej následoval vůz 9. Zbylé zanikly po zastavení provozu přes centrum města (1956).

typ „t-d“

Pro rozšíření provozu byly roku 1940 získány z německého Koblenze tři vlečné vozy. Jednalo se původně o motoráky, vynětí výzbroje a odstranění zakrytí čel provedl snad ještě původní provozovatel. Vleký označené čísla 27 – 29 byly velmi malé a pro teplý provoz se záhy ukázaly jako přebytečné. Roku 1943 proto dva odešly do Mostu jako pomoc při zajištění dopravy do chemických závodů (27, snad 29). O tři roky později přešel poslední zástupce tohoto typu z Teplic do Českých Budějovic jako částečná náhrada za válkou zničený motorový vůz (viz příslušný díl).

Vleký měly volnoosý pojezd, skříně s otevřenými plošinami s plochými čely. Oddíl byl přístupný jednokřídlými posuvnými dveřmi, osvětlený na každém boku pěti stejnými okny se zaoblenou horní hranou, na střeše s větracím nástřeškem. Bočnice měl projmuté s vodorovnou okrasnou lištou v jedné třetině výšky. Teplý nátěr byl zřejmě červeno – bílý.

typ „t-e“

Dalšími vleký získanými z Koblenze byly otevřené vozy z původní série 101 – 112. V Teplicích obdržely čísla 49 – 52. Jednalo se o dvounápravové vozy s příčnými lavicemi přes celou šířku oddílu a vnějšími přechodovými lávkami. Na rámu z ocelových profilů byly vztyčeny sloupky nesoucí střechu: na koncích vozu po dvou ocelových, na bocích dvakrát po šesti dřevěných s různými rozestupy (od okrajů vozů širší, mezi střední čtveřicí užší). Čela byla plochá, v rozích zaoblená. Střecha z ohýbaných lišt a palubek byla velmi mírně klenutá.

Pro zvýšení bezpečnosti byly v Teplicích po II. světové válce upraveny snesením lávek, zřízením bočnic nesených dřevěnými sloupky a změnou uspořádání lavic na podélné.

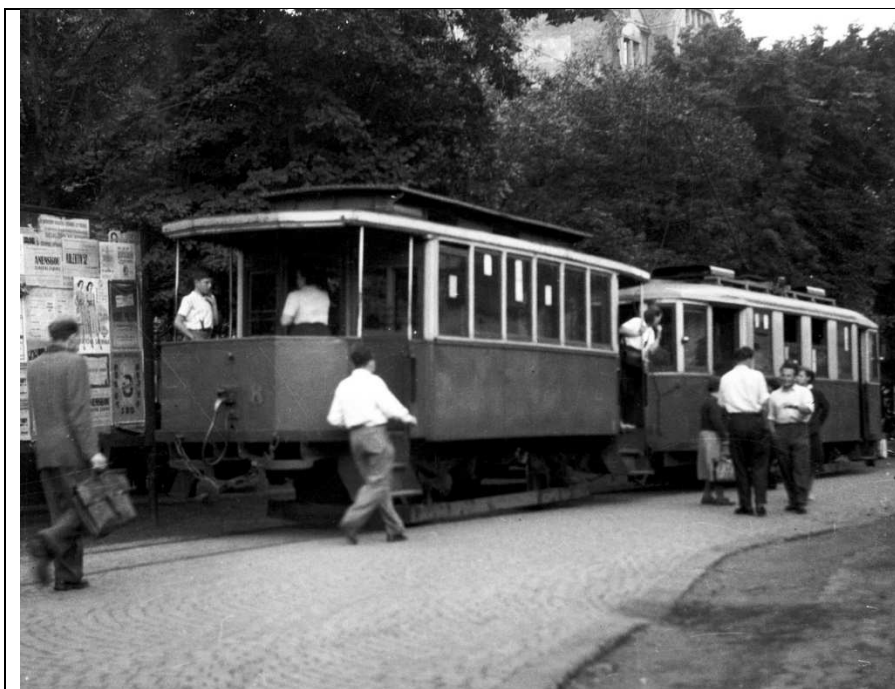
Jejich provozní nasazení bylo omezené (teplejší období roku). Po roce 1945 se zřejmě používaly jen sporadicky. Roku 1948 byl vyřazen první z nich, ostatní jej následovaly o čtyři roky později. Vůz teplického čísla 51 byl roku 1954 převeden na HLŽ, odkud putoval do technického musea v Brně, kde byl opraven a předán do skansenu Výchylovka (Slovensko). Zde však roku 1987 shořel. Tak zanikl poslední vůz, který alespoň jistou dobu jezdil na tramvajových kolejkách v Teplicích (na lesní železnici o rozchodu 760 mm byl osazen dvěma dvounápravovými podvozky).

typ „mödling“

Roku 1941 byly dva původně motorové vozy z dráhy Mödling – Hinterbrühl (22, 23) nakoupeny od DR jako vlečné. Vynětí elektrické výzbroje bylo zřejmě provedeno ještě před převozem do Teplic. Vzhledově odpovídaly motorovým vozům stejného původu, došlo však k úpravě plošin (vstupní dveře se přesunuly až k oddílu, plošiny byly zřejmě prohloubeny). Vozy obdržely čísla 53, 54.

Roku 1950 byl jeden z motorových služebních vozů téhož původu upraven na vlečný, označený číslem 8 (druhé obsazení). Na rozdíl od vozů 53, 54 byla zcela demontována okna na obou plošinách (zřejmě pro snížení hmotnosti)⁹. O dva roky později byly vleky 53, 54 přečíslovány na 17, 16 (druhé obsazení). Vůz 17/II přešel roku 1956 do Mostu, kde obdržel číslo 53.

Ostatní dva byly ve stavu teplické tramvaje až do úplného zastavení provozu roku 1959. Jeden odešel do Ústí, kde byl označen číslem 38 a po krátké době zrušen.



Vlek 8/II v soupravě s „královopolákem“ v Trnovanech, počátek 50. let 20. století (foto E. Cettineo, sbírka G. Jäkl, archiv Boveraclub z. s.)

Motorové služební vozy

Park motorových služebních vozů tvořily převážně minimálně upravené osobní motoráky. K tahání nákladních vlaků se užívaly běžné osobní vozy.

Nejvýraznější úpravou prošel roku 1936 vůz 14. Mezi jeho nápravy bylo umístěno brusné zařízení od firmy Albert Thode & Cie Strassenbahn Unternehmen Hamburg. Brusné kameny přitlačovaly pružiny, přítlak bylo možno regulovat ručním kolem a šroubem. Při broušení je smáčela voda z nádržky, umístěné ve voze. Žádost o schválení úpravy hovoří o tom, že vůz je sice delší dobu mimo osobní dopravu, avšak provozuschopný. Nelze vyloučit, že roku 1941 bylo brusné zařízení přeneseno do vozu téhož čísla původem z Mödlingu.

Při úplném zastavení provozu snad přešel tehdy služební motorák 41 do Mostu (viz příslušná kapitola).

typ „T-V“

Jediným služebním motorovým vozem, postaveným přímo pro tento účel, byla trolejová věžka, kterou podnik získal roku 1898. Výrobce byla pravděpodobně vagónka Graz, elektrická výzbroj pocházela z produkce AEG. Na rozdíl od osobních vozů z téhož období se nepodařilo k věžce nalézt technickou dokumentaci. Měla instalován pouze jeden motor i kontrolér, jehož typ a provedení jsou neznámé. Označení je nejisté, nejpozději od poloviny 20. let nesla číslo 30.

Pojezd byl dvounápravový, volnoosý, opatřený pevným ochranným rámem proti přejetí, jehož konce byly šípovitě zešíkmené. Nápravy vedl hlavní rám snýtovaný z ocelových profilů, na jehož hlavních podélnících byly zavěšeny prkenné lávky. Ty usnadňovaly vstup do střední hranolové nástavby, jejíž kostra byla sestavena z trámů (svíslé a vodorovné, na bocích vyztužené ondřejskými kříži) se spoji zpevněnými ocelovými prvky. Po obou stranách dveřních otvorů byly umístěny přídržné tyče.

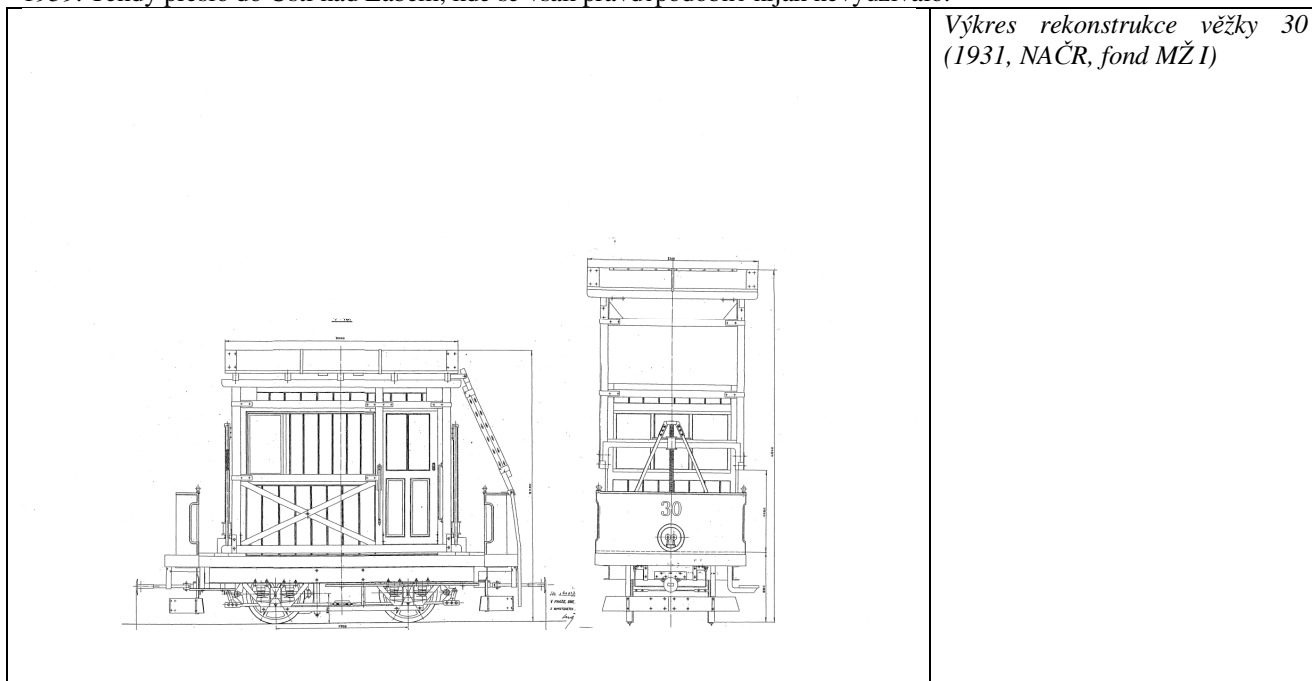
⁹ U zbylých dvou vozů došlo k této úpravě rovněž pravděpodobně v tomto období.

Obě čela byla provedena jako zcela otevřená, beze střechy. Řidiče kryla pouze nízká oplechovaná poprsnice, na jejíchž koncích byly umístěny výřezy s přídržnými tyčemi. Na jednom z čel stál žebřík pro výstup na montážní plošinu. Jeho spodní část, připevněná zvenčí k poprsnici, byla kovová, výsuvná horní část, opírající se o čelo nástavby, byla z izolačních důvodů dřevěná. Sama montážní plošina svým obrysem mírně přesahovala na všechny strany přes půdorys nástavby. Jejím středem procházel tyčový sběrač, po obvodu byla vybavena sklopným zábradlím. Její vertikální pohon obstarával ozubený převod poháněný ruční klikou.

Roku 1931 prošla věžka rekonstrukcí. Původně otevřená nástavba se změnila na uzavřený prostor. Na každém jejím čele byla umístěna tři stejná obdélná okna, na bocích bylo po jednom širokém okně a jedné posuvných jednokřídlých dveřích (zasouvaly se dovnitř nástavby). Uvnitř nástavby bylo uloženo potřebné vybavení a zázemí pro obsluhu. Zřejmě se zde nacházely i akumulátorové baterie, které umožňovaly pojezd věžky na úsecích bez funkčního vrchního vedení. Podokenní plochy vyplňovaly svislé palubky.

Bylo doplněno druhé kompletní stanoviště řidiče, pohon zdvihu plošiny byl elektrifikován (jeden motor výkonu 3 PS), původní klika zůstala zachována pro nouzové použití. Rekonstruovaný vůz absolvoval úřední zkoušku 10. 11. 1931. Úpravou se vlastní hmotnost vozu zvýšila z 2 740 na 3 540 kg.

Celé vozidlo mělo jednobarevný nátěr (zřejmě šedý). V Teplicích sloužilo až do úplného zániku tramvají roku 1959. Tehdy přešlo do Ústí nad Labem, kde se však pravděpodobně nijak nevyužívalo.



Výkres rekonstrukce věžky 30 (1931, NAČR, fond MŽ I)

Přípojné služební a nákladní vozy

Stejně jako ve většině tramvajových provozů nacházíme pro tuto kategorii vozidel i v Teplicích nejméně údajů. Následující stať je pokusem o jejich co možná nejpřesnější utřídění:

Pro odstraňování sněhu z úseků, vedených mimo vozovku, byly pořízeny dva sněhové pluhy. Poprvé jsou vykazány v roce 1899. Jeden z nich byl roku 1904 upraven i pro provoz na žlábkových kolejnicích. Nejméně jeden z nich existoval zřejmě do konce provozu.

Do statistické skupiny „*Pomocné a opravárenské vozy*“ patřil i vozík na přepravu zlomených náprav.

V roce 1900 je poprvé vykazován dvounápravový zavřený vůz pro dopravu pošty.

Výkaz vozů za rok 1900 udává existenci solícího vlečného vozu. Jeho konstrukce a rozměry jsou neznámé. Statisticky je vykazován minimálně do roku 1908.

Pro režijní dopravu šterku disponovala TEKG již roku 1896 dvěma vozy. Dosud se o nich nepodařilo zjistit žádné bližší údaje.

Pro udržování čistoty v ulicích města a pravděpodobně i pro jedování otevřených úseků trati si TEKG roku 1901 postavila jednoduchý cisternový dvounápravový vůz opatřený číslem 30. V polovině 20. let byl nahrazen novým. Nádrž původního kropicího vozu měla zřejmě kvádrový tvar.

Dalším vozidlem schopným převozu po kolejích i silnici byla „jednonápravová“ věžka (respektive výsuvný žebřík). Subtilní ocelová konstrukce vedla sice nápravy dvě, na každé jízdni dráze však bylo možno použít pouze jednu. Jedinou známou dokumentací představuje fotografie, datovaná 6. 8. 1910, uložená v pramenu (3).

V roce 1920 byl zakoupen vůz na přepravu balíkové pošty, označený zřejmě číslem 109. Vůz jednoduché konstrukce sestavené z ocelového rámu, kostry snýtované z profilů tvarů „L“ vyplněné prkny a volnoosého pojezdu měl jednu brzdářskou plošinu. Jeho ložná plocha činila 7,3 m², objem 14,1 m³. Z určení vyplývala celkově vylehčená stavba: vůz vážil pouze 2 000 kg. Uvnitř byl osvětlen třemi žárovkami, venkovní signalisací obstarávaly dva obdobné zdroje.

Druhý kropící vůz byl postaven na pojezdu výsypného nákladního vozu (viz dále). K úpravě došlo zřejmě v polovině 20. let. Na poměrně úzkém rámu z ocelových profilů byly zavěšeny dvě nápravy. Na jednom z čel tvořil rám plošinu pro brzdaře, který zároveň obsluhoval kropící zařízení. To tvořila trubka s válcovým průřezem umístěná kolmo k podélné ose vozu a na obou koncích zahnutá směrem ke středu vozu. Na spodní straně této trubky byla umístěna řada otvorů, které fungovaly jako trysky. Voda přes ně vytékala samospádem. Brzdaře před vypadnutím chránilo jednoduché zábradlí z ohýbaného ocelového profilu tvaru „L“. Přístup na plošinu usnadňoval na každém boku jeden schůdek, umístěný nad kropícím zařízením. Vůz byl bržděn pouze ručně. Nádrž na kropící vodu měla tvar ležatého válce s horním kruhovým plnicím otvorem. Vůz existoval zřejmě do samého závěru tramvajového provozu.

Druhý pojezd výsypného nákladního vozu posloužil pro zřízení vyprošťovacího vozu. Na rám byl posazen jeřáb, který pomáhal vrátit na koleje vozy, vypadlé na úsecích s otevřeným svrškem.

Roku 1934 byl pořízen vozík se svářecím agregátem. Ten byl tvořen stejnosměrným motorem o výkonu 12 PS (8 kW) napájeným z troleje, který poháněl generátor vyrábějící střídavé napětí 25 – 30 V/200 A.

Kromě kolejových (zcela či částečně) služebních vlečných vozidel disponoval provoz v letech 1895 – 1904 pluhem na čištění žlábkových kolejnic, taženým koňským potahem. Jeho konstrukce je neznámá, zlikvidován byl zřejmě po úpravě druhého kolejového pluhu pro provoz na žlábkových kolejnicích.

Plány nákladního vlečného vozu na přepravu uhlí byly na ministerstvo železnic zaslány 15. 9. 1896. V příslušném archívním fondu se bohužel nedochovaly. V té době byl vůz zřejmě již v Teplicích, druhý téhož typu přišel o rok později. Od 8. 3. 1897 se dopravovalo uhlí z dolu František Josef (u zastávky Křižovatka k Bystřici), které se nakládalo při zastavení vlaku v km 4,38. Vozy byly dvounápravové, vybavené ocelovou korbou, na jejichž bocích se otvíraly dvojkřídlé dveře. Nejméně do roku 1908 byly bržděny pouze ruční čtyřšpalíkovou brzdou. Jejich ložná plocha činila 6,28 m².

Pravděpodobně technicky nejpozoruhodnějším nákladním přípojným vozem byl výrobek firmy Van der Zypen – Charlier (Köln – Deutz), který do Teplic přišel roku 1900 (7. 1. 1901 podstoupil úřední zkoušku). Jednalo se o vůz schopný jízdy po kolejích i silnici. Masivní ocelový rám vedl dvě hlavní nápravy s paprskovými koly o průměru 1 000 mm s plochými ocelovými obručemi pro silniční provoz. Na nápravách byly přes ozubený převod upevněny vždy dvě zvedací osy, na jejichž koncích byla umístěna paprsková kola o průměru 400 mm pro jízdu po kolejích. „Silniční“ kola se při jízdě po zadlážděných úsecích opírala o vozovku, na úsecích s otevřeným svrškem visela nad terénem. Vůz byl opatřen ruční brzdou, ovládanou ze sedátek na obou čelech. Korba sestávala z ocelové kostry, vyplněné prkny. Směrem vzhůru se mírně rozšiřovala. Její ložný objem činil 8 m³, nosnost 5 t. Vůz sloužil k dopravě uhlí z dolu Nové darované štěstí, kam nebyla zpočátku zavedena vlečka. Označení evidenčním číslem je nejisté. Vyřazen byl zřejmě po postavení vlečky do dolu (1918–19).

Pro rozšíření dopravy sypkých materiálů (kromě uhlí a škváry i řepa a brambory do konservárny v Trnovanech) byly roku 1918 zakoupeny od radotínské firmy Ferrovia tři výsypné vozy („*Kastenkippwagen*“). Šlo o společnou dodávku s obdobnými vleky do Mostu.

Dalším vozem pro přepravu uhlí byl čtyřnápravový vlek dodaný firmou O & K na sklonku I. světové války. Jednalo se jedinou podvozkovou konstrukci mezi teplými nákladními vleky: dva otočné podvozky s rámy z ocelových odlítků, které vedly nápravy odpružené vinutými pružinami, nesly masivní rám vozu, z něhož vystupovala kostra bočnic a čelníků z ocelových profilů, vyplněná vodorovnými prkny. Při ložném objemu 12,5 m³ byl vůz schopen převážet 10 t nákladu.

Roku 1920 zakoupila TEKG od firmy Ferrovia Radotín dva plošinové vozy o nosnosti 10 t jednoduché volnoosé konstrukce s ocelovým hlavním rámem. Plošina nebyla opatřena bočnicemi, na jednom čele bylo zřízeno brzdářské stanoviště, opatřené jednoduchým zábradlím z ohnutého ocelového profilu (obrácené „U“).

Pro rozšíření dopravy sypkých materiálů byly od již osvědčené firmy Ferrovia nakoupeny další tři výsypné vozy. Proti staršímu provedení měly především vyšší ložnou hmotnost. V nákladní dopravě nepůsobily příliš dlouho: v polovině 20. let byl jeden z nich přestavěn na kropící, druhý na vyprošťovací a třetí zřejmě záhy na to prodán některé skryvkové firmě.

V letech 1927–28 bylo zakoupeno celkem pět vozíků na přepravu lyží. Byly označeny čísla 114 – 117 (1927) a 118 (1928). Jejich výrobce a technické provedení jsou bohužel neznámé. Naposledy byly vykázány roku 1943, zanikly zřejmě brzy po II. světové válce.

Vývoj parku nákladních a služebních vleků osvětlují jen kusé údaje z podnikových výkazů. Ty bohužel nesledovaly zejména služební vleky se stejnou pozorností po celé období, což jejich vypovídací schopnost omezuje:

- 1920 přibyl pronajatý otevřený vůz s nosností 5 t

- 1924 ve stavu tři plošinové vozy o nosnosti 10 t, jeden samovýšpný vůz 10 t (toho roku zapůjčen), jeden otevřený vůz 6 t, dva otevřené vozy 5 t, tři výšpné vozy 3 t, jeden zavřený (poštovní) vůz 3 t, dva tlačné pluhy, jeden zkušební vůz (pořízen t. r.?)
- 1933: 7 nákladních vleků, jeden kropící vůz, dva pluhy, 5 vozíků na lyže, jeden vůz na trolej, tři traťmistrovské vozíky, jeden brus („Schubleiter“)
- 1934: vyřazen jeden nákladní vůz
- 1938: 6 nákladních vozů, 16 jiných
- 1947: jeden nákladní vlečný vůz
- 1954: v pasportu podniků místního hospodářství jsou udávány tři nákladní vlečné vozy a jeden pluh

Počty nákladních vleků podle celostátní statistiky drobných drah z let 1920–33 (asi včetně vozíků na lyže):

rok	počet NV	celkem náprav	celková nosnost (t)
1920	10	22	65
1921	10	22	65
1922	10	22	65
1923	10	22	65
1924	10	22	65
1925	9	20	55
1926	9	20	55
1927	13	28	72
1928	13	28	72
1929	11	24	61
1930	11	24	61
1931	12	26	64
1932	12	26	64
1933	12	26	64



Výsuvný žebřík pro údržbu trakčního vedení, fotografie přiložená ke schvalovací dokumentaci (1910, NAČR, fond MŽR)

Vozový park tramvají
Motorové vozy osobní dopravy

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
1	1	T-A1	1	I	1894	1895	1936	
2	2	T-A1	2	I	1894	1895	1937	
3	3	T-A1	3	I	1894	1895	1935	
4	4	T-A1	4	I	1894	1895	1938	
5	5	T-A1	5	I	1894	1895	1938	
6	6	T-A1	6	I	1894	1895	1938?	na SM 6/I
7	7	T-A1	7	I	1895	1896	1943	1911 přestavba podvozku a skříně
8	8	T-A1	8	I	1895	1896	1914	na V 8/I
15	9	T-A1	9	I	1897	1897	1926	na V 9/I
16	10	T-A1	10	I	1897	1897	1926	na V 10/I
17	11	T-A1	11	I	1897	1897	1914	na V 11/I
19	12	T-A2	12	I	1898	1898	1931	podvozek a elektrická výzbroj na M 12/II
20	13	T-A2	13	I	1898	1898	1931	podvozek a elektrická výzbroj na M 13/II
21	14	T-A2	14	I	1898	1898	193?	na SM 14/I
26	15	T-A3	15	I	1900	1900	1932	192? přestavba skříně, na SM 15/I
27	16	T-B	32	I	1912	1912	1955	
28	17	T-B	33	I	1912	1912	1947	pojezd a elektrická výzbroj na M 33/II
29	18	T-B	34	I	1912	1912	1956	do Mostu M 13/II (1956–59)
30	19	T-B	35	I	1912	1912	1956	do Mostu M 12/II (1956–59)
31	20	T-B	36	I	1912	1912	1956	do Mostu M 11/II (1956–58)
32	21	T-C	37	I	1913	1914	1955	po 1945 přestavba skříně, na HLŽ
33	22	T-C	38	I	1913	1914	1955	1947–53 přestavba skříně, na HLŽ
34	23	T-C	39	I	1913	1914	1955	1947–53 přestavba skříně, na HLŽ
35	24	T-C	40	I	1913	1914	1942	pronajat do Mostu, nevrátil se (1942–50)
36	25	T-D	41	I	1921	1921	1955	na SM 41/I
37	26	T-D	42	I	1921	1921	1956	1947 přestavba skříně
38	27	T-D	43	I	1921	1921	1956	1947 přestavba skříně, do Bratislavy M 48/I
39	28	T-D	44	I	1921	1921	1956	
40	29	T-D	45	I	1921	1921	1959	1947 přestavba skříně, do Ústí M 74(?)/III (1959–60)
41	30	T-E	46	I	1931	1932	1959	do Ústí M 76/III (1959–60), SM 76/I (1960–63)
42	31	T-E	47	I	1931	1932	1959	do Ústí M 79/III (1959–60)
43	32	T-A2R	12	II	1932	1932	1953	podvozek a elektrická výzbroj z M 12/I
44	33	T-A2R	13	II	1932	1932	1953	podvozek a elektrická výzbroj z M 13/I
45	34	T-E	48	I	1938	1939	1956	do Bratislavy M 46/I
55	35	MÖDLING	5	II	1903	1941	194?	z Mödlingu M 29/I (1903–41, od 1932 mimo provoz), na SM 5/I
56	36	MÖDLING	14	II	1903	1941	194?	z Mödlingu M 28/I (1903–41, od 1932 mimo provoz), na SM 14/II
57	37	T-G	1	II	1905/6	1942	1954	z Herne – Recklinghausen M 18, 19 (1906–190?), M 7/II, 8/II (190?–15), M 9/II (1905–15), Vestische Strassenbahn M 207–209 (1915–42), vůz 3 1945–47 nejezdil (zprovoznění nejisté), vozy 1, 2 na HLŽ
58	38	T-G	2	II	1905/6	1942	1954	
59	39	T-G	3	II	1905/6	1942	1953	
60	40	T-E	33	II	1947	1948	1959	pojezd a elektrická výzbroj z M 33/I, do Ústí M 73/III (1959–60)
61	41	ML-C	49	I	1931	1952	1959	z Mariánských Lázní M 7, 8 ¹⁰ (1931–52), do Mostu V 16/I, V 22/I
62	42	ML-C	50	I	1931	1952	1959	(1959–61), Jablonce V 182/II, V 186/I (1961–63)
63	43	6 MT	51	I	1953	1953	1959	do Ústí M 119/I (1959–68), skříň M 110/II (1968–70)
64	44	6 MT	52	I	1953	1953	1959	do Ústí M 120/I (1959–70)
65	45	6 MT	53	I	1953	1953	1959	do Mostu M 41/I (1959–61), dále viz Most
66	46	6 MT	54	I	1953	1953	1959	do Mostu M 42/I (1959–61), dále viz Most
67	47	6 MT	55	I	1953	1953	1959	do Mostu M 43/I (1959–61), dále viz Most

¹⁰ Pořadí přečíslování vozů z Mariánských Lázní je nejisté.

Vlečné vozy osobní dopravy

poř. č. skříně	poř. č. V	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
9	1	t-a	16	I	1895	1895	1951	
10	2	t-a	17	I	1895	1895	1939	
11	3	t-a	18	I	1895	1895	1955	
12	4	t-a	19	I	1895	1895	1959	do Ústí V 19/II (1959–61)
13	5	t-a	20	I	1895	1895	1959	do Ústí V 20/II (1959–61)
14	6	t-a	21	I	1895	1895	1957	
18	7	t-a	22	I	1897	1897	1956	
22	8	t-a	23	I	1898	1898	1959	do Ústí V 30/I (1959–60)
23	9	t-a	24	I	1898	1898	1959	do Ústí V 31/II (1959–60)
24	10	t-b	25	I	1898	1898	1953?	zavazadlový (poštovní) oddíl, od 1945 mimo provoz
25	11	t-b	26	I	1898	1898	1953?	zavazadlový (poštovní) oddíl, od 1945 mimo provoz
8	12	t-c	8	I	1914	1914	1938	z M 8/I
17	13	t-c	11	I	1914	1914	1956	z M 11/I
9	14	t-c	9	I	1926	1926	1950	z M 9/I
16	15	t-c	10	I	1926	1926	1956	z M 10/I
46	16	t-d	27	I	1900	1940	1943	do Mostu V 40/II (1943–52?)
47	17	t-d	28	I	1900	1940	1946	z Koblenze M 34 – 48 (1900–30?), V 34 – 48 (1930?–40)
48	18	t-d	29	I	1900	1940	1943	do Českých Budějovic V 23 (1946–50)
49	19	t-e	49	I	1902	1940	1952	do Mostu V 43/II (1943–52?)
50	20	t-e	50	I	1902	1940	1948	z Koblenze V 105–112
51	21	t-e	51	I	1902	1940	1952	z Koblenze V 105–112, 1954 na HLŽ, 1987 shořel ve Výchylowce
52	22	t-e	52	I	1902	1940	1952	z Koblenze V 105–112
53	23	mödling	53 17	I II	1903 1903	1941 1952	1952 1956	z Mödlingu M 22/I (1903–41, od 1932 mimo provoz), na V 17/II z V 53/I, do Mostu V 53/II (1956–58)
54	24	mödling	54 16	I II	1903 1903	1941 1952	1952 1959	z Mödlingu M 23/I (1903–41, od 1932 mimo provoz), na V 16/II z V 54/I
56	25	mödling	8	II	1950	1950	1959	z Mödlingu M 28/I (1903–41, od 1932 mimo provoz), M 14/II (1941–4?), SM 14/II (194?–50), do Ústí V 38/I (1959–60)

Motorové služební vozy

určení	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
			výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
motorová trolejová věž	30	I	1898	1898	1959	označení do poloviny 20. let nejisté, rekonstrukce 1931, do Ústí SM 30/I (1959–68)
motorový služební vůz	15	I	1900	1932	1959?	z M 15/I
motorový brus	14	I	1898	1936	1941?	z M 14/I
motorový služební vůz	6	I	1894	1938?	1950?	z M 6/I
motorový služební vůz	5	I	1903	194?	1955	z M 5/II
motorový služební vůz	14	II	1903	194?	1950	z M 14/II, na V 8/II
motorový služební vůz	41	I	1921	1955	1959	z M 41/I, do Mostu?

Vlečné služební a nákladní vozy

Tabulkový přehled vlečných služebních a nákladních vozů nelze sestavit bez četných nejistot a nejasností. Dosažitelné údaje jsou uvedeny v textu a tabulce technických parametrů.

Technické parametry tramvajových vozidel

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce el. výzbroje	motory		druh brzdy	původní sběrač proudu	poznámky
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			typ	výkon (kW)			
Motorové vozy osobní dopravy													
T-A1	1894–97	Remscheid	Graz	8 000	2 000	3 420	2 000	UEG	GE 800	2 × 15	Ř, R E, R	tyčový	vozy 1 – 10 vůz 11
T-A2	1898	Remscheid	Graz	8 000	2 000	3 420	2 000	UEG	GE 800	2 × 15	E, R	tyčový	
T-A3	1900	–	Graz	8 100	2 100	3 285	3 500	UEG	GE 800	2 × 15	E, R	tyčový	
T-B	1912	–	Ringhoffer	10 400	2 220	3 300	3 600	BBC	GTM 45	2 × 52	E, R, T	tyčový	tlaková brzda soustavy Kunze – Knorr (nápravový kompresor)
T-C	1913	–	Ringhoffer	8 235	2 120	3 300	2 500	AEG, Ganz	GE 58	2 × 23	E, R	lyrový	motory AEG, kontroléry Ganz
T-D	1921	–	Ringhoffer	10 400	2 150	3 310	3 600	BBC	GTM 4	2 × 40	E, R, T	tyčový	tlaková brzda s vlastním pohonem kompresoru
T-E	1931–48	–	Královopolská/ Teplice	11 400	2 050	3 180	3 600	BBC	GTM 4	2 × 48	E, R, K	tyčový	vůz 33/II s elektrickou výzbrojí typu T-B
T-A2R	1932	Remscheid	Ringhoffer	10 500	2 090	3 400	2 600	BBC	GTM 4	2 × 40	E, R	tyčový	nové skříně na podvozcích T-A2 s prodlouženým rozvorem
MÖDLING	1903	–	Graz	8 850	2 200	3 265	3 000	AEG	GE 58	2 × 23	E, R	tyčový	
T-G	1905/6	Lindner nebo Falkenried		13 020	2 000	3 310	6 400/ 1 300	AEG	U 104 U 105	2 × 28 2 × 37	E, R, T	tyčový	tlaková brzda soustavy Kunze – Knorr (nápravový kompresor)
ML-C	1931	–	Česká Lípa	9 300	2 120	3 170	2 600	SSW	D 491	2 × 25	E, R	tyčový	
6 MT	1953	Česká Lípa	Česká Lípa	11 200	2 200	3 150	3 200	ZVIL, BEZ	GBM 430	2 × 60	E, R, K	tyčový	
Motorový služební vůz (věžka)													
T-V	1898	–	Graz?	5 280	2 200	3 450	1 700	AEG	GE 800	1 × 15	E, R	tyčový	při plném zdvihu plošiny výška 4 500 mm

Vlečné vozy osobní dopravy (I)

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámky
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			
t-a	1895–98	–	Graz	8 300	2 140	3 100	2 000	Ř, R So, R	původně otevřené (vozy 16 – 21) s vyjímatelnými okny (22 – 24)
t-b	1898	–	Graz	8 500	2 100	3 350	2 000	R, So, T	původně se zavazadlovým oddílem
t-c1	1914	Remscheid	Graz	8 100	2 100	3 285	2 000	R, So, T	přestavba z motorových vozů T-A1 (8, 11)

Vlečné vozy osobní dopravy (II)

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámky
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			
t-c2	1926	–	Graz	8 100	2 100	3 285	2 000?	R, So, T	přestavba z motorových vozů T-A1 (9, 10)
t-d	1900	–	Weyer	7 000?	2 000	3 100	2 000	R, So	z Koblenze zavřené
t-e	1902	–	Weyer						z Koblenze otevřené
mödling	1941–50	–	Graz	8 850	2 200	3 265	3 000	R, So, T	přestavba z motorových vozů MÖDLING

Vlečné vozy nákladní a služební (pouze známé parametry)

rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	hmotnost (kg)		druh brzdy	poznámky
	podvozku	skříně	délka	šířka	výška		vlastní	ložná		
1895									R	vůz na přepravu šterku
1896–7						1 200	1 980	5 000	R	vůz na přepravu uhlí (ev. čísla 106, 107)
1897	–	Teplice							R	vůz na přepravu kabelů
1899			6 000			3 500			R	ev. číslo 27, stranový pluh pro žlábkové kolejnice (úprava 1904?)
1899			5 000			3 650			R	ev. číslo 28, šípový pluh pro hlavové kolejnice
1900									R	vůz na přepravu zlomených náprav
1900									R	vůz na přepravu pošty
1900									R	solící vůz
1900	–	Teplice							R	kropící vůz
1900		Köln	5 690	1 600	2 220	2 600/1 600		5 000	R	nákladní otevřený vůz pro jízdu po kolejích i silnici
1910	–	Teplice							R	vozik s výsuvným žebříkem pro jízdu po kolejích i na silnici
1913	–	?							R	vůz na čištění žlábků
1918	–	Ferrovía	4 260	1 700	1 840	1 800	2 250	4 000	R	výklopné vozy na sypký materiál
1918		O & K	6 790	2 020		3 800/1 100	3 670	10 000	R	čtyřnápravový vůz na přepravu uhlí
1920	–	Ferrovía	8 300	2 000	2 100	3 500		10 000	R	plošinový vůz
1920	–	?	5 700	1 700	2 950	2 500	2 000	3 000	R	ev. číslo 109, vůz na přepravu balíkových zásilek
1921	–	?						3 000	R	ev. číslo 103, plošinový vůz malý
1921	–	Ferrovía	4 210	1 700	1 880	1 800	2 000	4 000	R	výklopné vozy na sypký materiál
1926?	Ferrovía	Ferrovía, Teplice	4 260	1 700		1 800			R	kropící vůz, přestavba z typu t-vyk2
1926?	Ferrovía	Ferrovía, Teplice	4 260	1 700		1 800			R	vyprošťovací vůz, přestavba z typu t-vyk2
1927–8	–	?							R?	ev. čísla 114 – 118, vozíky na přepravu lyží
1934	–	?							R	svařovací vůz

Brzdy: E = elektrodynamická, Ř = řetězová, R = ruční, T = tlaková, K = kolejnicová elektromagnetická, So = solenoidová

Linkové vedení

Tramvajové linky v Teplicích byly vedeny vždy jednoduše, v zásadě v souladu s provozními tratěmi (= souhrn funkčně souvisejících stavebních tratí). Na vozidlech byly velmi dlouho (do 17. 4. 1939) označovány pouze směrovými tabulkami, na jízdním řádu pro veřejnost je použití čísel v souladu s pozdější praxí doloženo poprvé (a na delší dobu naposledy) roku 1913.

Tabulí s velkou arabskou číslicí 2 se do roku 1931 označovaly pravidelné vlaky, za nimiž jel násled (posíla podle potřeby). Od 17. 11. 1931 sloužily k témuž účelu kulaté terče, dělené ondřejským křížem s horním a dolním polem červeným a bočními bílými. Terče, umístěné za rohovými okny čel, byly při běžném provozu vyklopeny nad okraj okna, jel-li za pravidelným vlakem násled, jeho řidič uvolnil západky a terče se sklopily do zvenci viditelné polohy.

linka [Řetenice/Nádraží Zámecká zahrada – Zámecké náměstí] – Školní náměstí – Nádraží – [Trnovanský park – Horní Dubí], od 1938/39 linka 1

- 25. 7. 1895 Školní (Benešovo) náměstí – Nádraží, spoje v vlakům ÚTD, jeden motorový vůz
- 7. 8. 1895 prodloužení: ... – Nádraží – Trnovanský park (Okresní ředitelství policie), interval 15 minut, dva motorové vozy
- 14. 10. 1895 prodloužení: ... – Trnovanský park – Štěpánčina třída (Městské sály) – [Horní Dubí], interval 11 minut [čtyři páry spojů], čtyři motorové vozy
- 2. 1896 změna intervalu: 10 minut [30 – 60 minut], pět motorových vozů
- 8. 1. 1897 prodloužení: Zámecké náměstí – Školní náměstí – ..., interval beze změny, pět – sedm motorových vozů, vleky na spojích do Horního Dubí
- 21. 10. 1898 prodloužení: Nádraží Zámecká zahrada – Mariánský dvůr – Zámecké náměstí – ..., interval 10 minut ke Štěpánčině třídě, 20 minut do Horního Dubí, v neděli provoz do Horního Dubí v intervalu 10 minut, 12 vlaků
- 6.(?) 1900 v úseku [Nádraží Zámecká zahrada – Mariánský dvůr] provoz pouze k vlakům ÚTD
- 4. 7. 1913 změna trasy a prodloužení: Řetenice, Nádražní třída – Mariánský dvůr – ..., interval 10 [20] minut, šest vlaků (Řetenice – Horní Dubí) a tři sólo motorové vozy (Řetenice – Štěpánčina třída), v neděli do Horního Dubí v intervalu 10 minut, 12 vlaků
- 1916 zkrácení provozu večer do 21.30 (dosud 22.10)
- 12. 12. 1917 dočasné zkrácení: Schillerovo (Rooseveltovo) náměstí – Mariánský dvůr – ... (válečné omezení)
- 1918–19 zrušení válečných omezení
- 1920 provoz v intervalu 10 minut v pracovních dnech až do výhybny Novosedlice Státní dráha (+ 1 motorový vůz)
- 8. 1921 provoz v intervalu 10 minut v pracovních dnech až do výhybny Křížový šenk (počet vozů beze změny)
- 1923 provoz v intervalu 10 minut v pracovních dnech jen do výhybny Nový mlýn (– 1 motorový vůz)
- 1930 provoz v intervalu 10 minut v celé délce linky po celý týden (12 vlaků)
- 1938/39 zavedeno označení číslem 1, interval 12 minut, 11 vlaků
- 1941?–45 v provozu 10 vlaků
- zima 1945/46 po 20. hodině provoz jen sólo motorových vozů
- do podzimu 1950 interval 10 minut (doloženo letním jízdním řádem 1950)
- 1951 interval 12 minut (vliv výstavby dvojkolejně trati?)
- 5. 12. 1953 interval 10 minut, 11 vlaků
- 1. 3. 1956 zkrácení: Trnovany–Stalinova třída (Červený kostel) – Městské sály – Horní Dubí, interval 10 minut, šest motorových a čtyři vlečné vozy
- 31. 1. 1959 zastaven provoz (nelze vyloučit ani datum 28. 2. 1959)

linka Školní náměstí – Zámecká zahrada (Zámecké náměstí)

- 25. 12. 1896 Školní náměstí – Zámecká zahrada (Zámecké náměstí), interval 10 minut, jeden motorový vůz
- 7. 1. 1897 zastaven provoz

linka Školní náměstí – Štěpánovo náměstí – [Sadová třída 2], od 1938/39 linka 2

- 17. 7. 1900 Školní náměstí – Štěpánovo (Laubeho) náměstí, interval 10 minut, jeden motorový vůz

- 1. 7. 1908 zastaven provoz
 - 4. 7. 1913 Školní náměstí – Štěpánovo nám. – Sadová třída 2 (Jankovcova), interval 10 minut, tři motorové vozy
 - 15. 10. 1917 ukončení večerního provozu 20.05 (dosud 21.55) s výjimkou divadelních vlaků
 - 11. (?) 1931 zkrácení: Školní náměstí – Nové lázně, interval 40 minut, jeden motorový vůz (žádost TEKG, nedoložena realizace)
 - 1. 1. 1932 zastaven provoz
 - 1. 3. 1932 Školní náměstí – Sadová třída 2, rozsah provozu nejistý
 - 30. 6. 1932 zastaven provoz
 - 1. 4. 1936 Školní náměstí – Sadová třída 2, interval 10 minut, dva motorové vozy
 - 1938/39 zavedeno označení číslem 2
 - 16. 4. 1939 zastaven provoz
 - 27. 12. 1941 Školní náměstí – Nové lázně, interval 24 minuty, jeden motorový vůz (zahájení provozu mezi 20. a 31. 12.)
 - 21. 12. 1945 zastaven provoz
 - 1. 3. 1946 Benešovo náměstí – Nové lázně, interval 24 minuty, jeden motorový vůz
- do podzimu 1950 interval 20 minut, jeden motorový vůz (doloženo letním jízdním řádem 1950)
- 31. 12. (?) 1950 zastaven provoz (nelze zcela vyloučit zastavení provozu až roku v první polovině roku 1951)
 - 3. 1953 Benešovo náměstí – Městské sály, interval 12 minut (5.30 – 20.30), dva motorové vozy
 - 5. 12. 1953 interval 10 minut, rozsah provozu a počet vozů nezměněny
 - 29. 2. 1956 zastaven provoz

linka Mariánský dvůr – Nádraží Zámecká zahrada

- 4. 7. 1913 Mariánský dvůr – Zámecká zahrada, spoje k vlakům ÚTD, jeden motorový vůz
- 28. 7. 1914 zastaven provoz
- 5. (?) 1916 obnoven provoz v původní trase a rozsahu
- 30. 9. 1916 zastaven provoz
- 5 (?) 1917 obnoven provoz v původní trase a rozsahu (ve výroční zprávě TEKG uváděn „v letních měsících“)
- 9. (?) 1917 zastaven provoz

Počátkem května 1923 ochromila provoz „teplických“ tramvají několikadenní stávká. Vrcholíci poválečná hospodářská krize nutila vedení společnosti k úsporám nákladů, což vyvolalo odpor zaměstnanců. V relaci presidia Zemského výboru čteme: *„Dne 7. května 1923 pokusila se společnost elektrické dráhy zahájit omezený provoz se dvěma vozy. To vzbudilo pobouření nejen mezi stávkujícími, ale i mezi jiným dělnictvem a zvláště nezaměstnanými. Dělníci cizí a nezaměstnaní shromáždili se na několika místech a chtěli jízdu zamezit. OSP (=okresní správní komise) nevědouc o tom, že podnik zahájí provoz a nemajíc dostatečných prostředků po ruce, prozatím zakázala další provoz, ježto v městě jest asi 7 500 nezaměstnaných. Po příchodu posily 59 četníků byl zákaz odvolán a dne 11. května 1923 pokusila se elektrická dráha znovu obnoviti provoz, zatím se dvěma vozy. Obecenstvo však jich nepoužilo a obec na žádost elektrárenského dělnictva hrozícího stávkou, zastavila dráze dodávku el. proudu, takže vozy zůstaly stát na trati.*

Dne 11. května 1923 došlo pak k dohodě mezi zástupci el. dráhy a dělnictvem na podkladě snížení mezd o 8 % a dne 12. května 1923 dopoledne byl provoz opět normálně obnoven a stávká ukončena.“

Provoz byl dočasně zastaven 9. 5. 1945¹¹, kdy město obsadila Rudá armáda. Přerušení trvalo do 22. 5. 1945, podle zprávy, vydané o devět dní později byly všechny tratě sjízdné s výjimkou poškozeného konce trati u Nových lázní.

¹¹ Údaj vychází z poválečné situační zprávy, vzhledem k postupu od Berlína na Prahu je pravděpodobnější večer 8. 5. 1945.

Použité zkratky a zvláštní termíny

DP	dopravní podnik
HLŽ	Hronecká (Čiernohronska) lesní železnice (Slovensko, rozchod 760 mm)
kuplovat, kuplování	objížďení vleků motorovým vozem na konečných
nadmořská výška	není-li uvedeno jinak, jedná se o výšku nad hladinou Jaderského moře
vlastní těleso	trať vede nezávisle na silnicích či ulicích
zvláštní těleso	trať vede podél silnice (ulice) bez možnosti použití jejího tělesa pro silniční dopravu
zpětná výhybka	jízda do odbočky (proti hrotu) možná pouze proti směru staničení
počet stupňů kontroléru	např. 5 + 4/7 = devět jízdních stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením sloužily zpravidla tři další stupně
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
DR	Deutsche Reichsbahn = Německá státní dráha (1937–49 v Německu, 1949 – 91 v Německé demokratické republice)
ÚTD	Ústecko – teplická dráha
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho
„americký“ nástřešek	větrací nástřešek, který se plynule zvedal od čel vozů

Výrobci

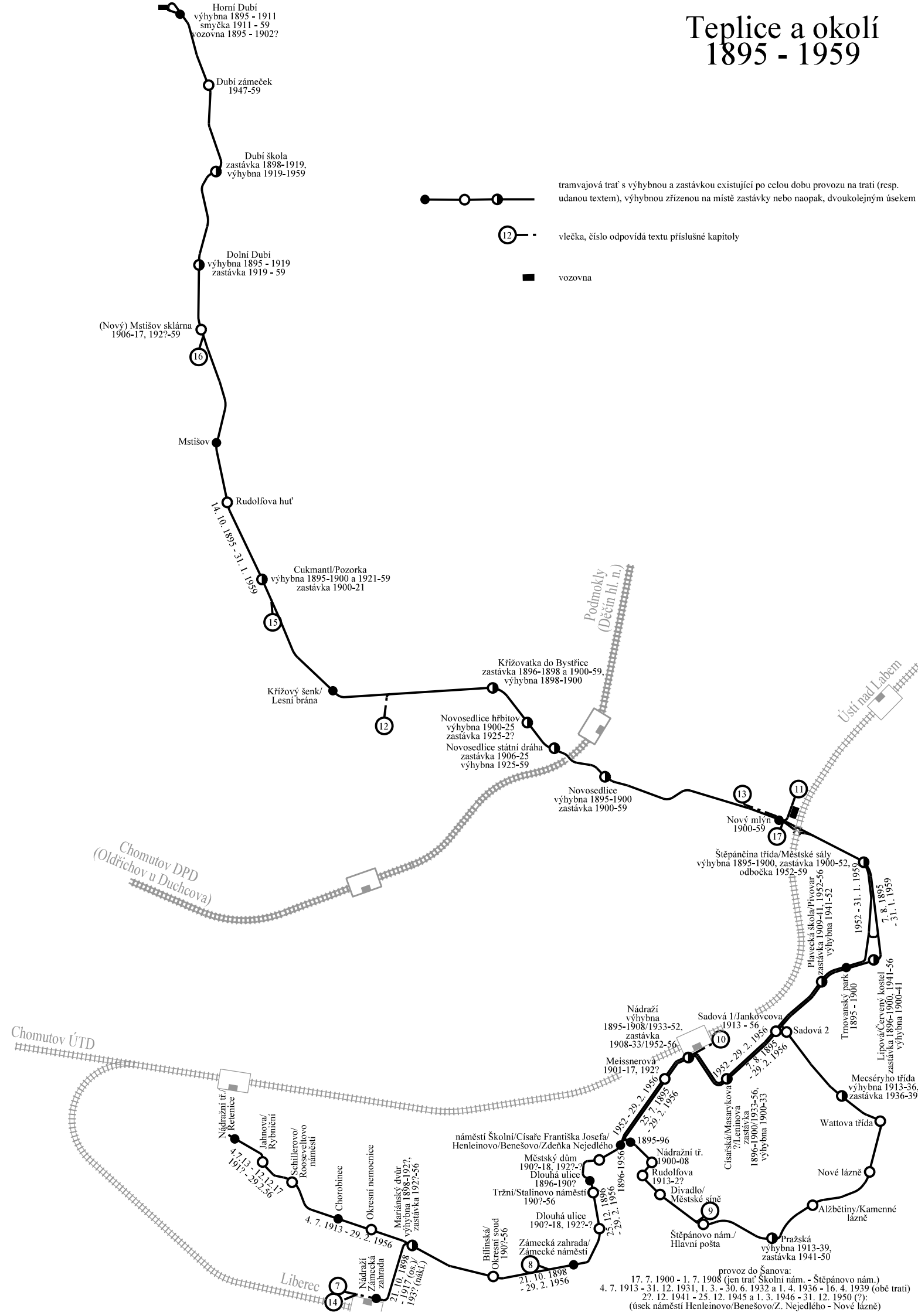
AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
Bautzen	Waggon– und Maschinenfabrik AG, vormaly Waggonfabrik W. C. F. Busch, Bautzen
BBC	Brown, Boveri & Cie.
BEZ	Bratislavské elektrotechnické závody, Bratislava
Česká Lípa	Nordböhmsche Waggonfabrik (Severočeská vozovka), Bohemia, WAGOMA, Tatra Česká Lípa
Falkenried	Wagenbauanstalt Falkenried der Hamburger Straßen–Eisenbahn–Gesellschaft, Hamburg
Ferrovía	Ferrovía Roessemann & Kühnemann, Radotín
Ganz	Waggon– und Maschinenfabrik Ganz, Leobersdorf
Graz	Waggonfabrik Graz, vormaly Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Köln	Van der Zypen – Charlier (Köln – Deutz)
Královopolská	Královopolská strojárna Brno
Lindner	Gottfried Lindner Waggonbau AG, Ammendorf (dnes součást města Halle v SRN)
O & K	Orenstein & Koppel, Berlin–Drewitz
Remscheid	Heinrich Böcker, Bergische Stahlindustrie Remscheid
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smichow (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)
SSW	Siemens–Halske, Siemens–Schuckert Werke, Siemens a. s. na výrobu elektrotechnických zařízení
Teplíce	tramvajové dílny v Teplících
UEG	Union–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
Weyer	Karl Weyer & Cie., Düsseldorf–Oberbilk
ZVIL	Závody Vladimira Iljiče Lenina, Plzeň

Prameny

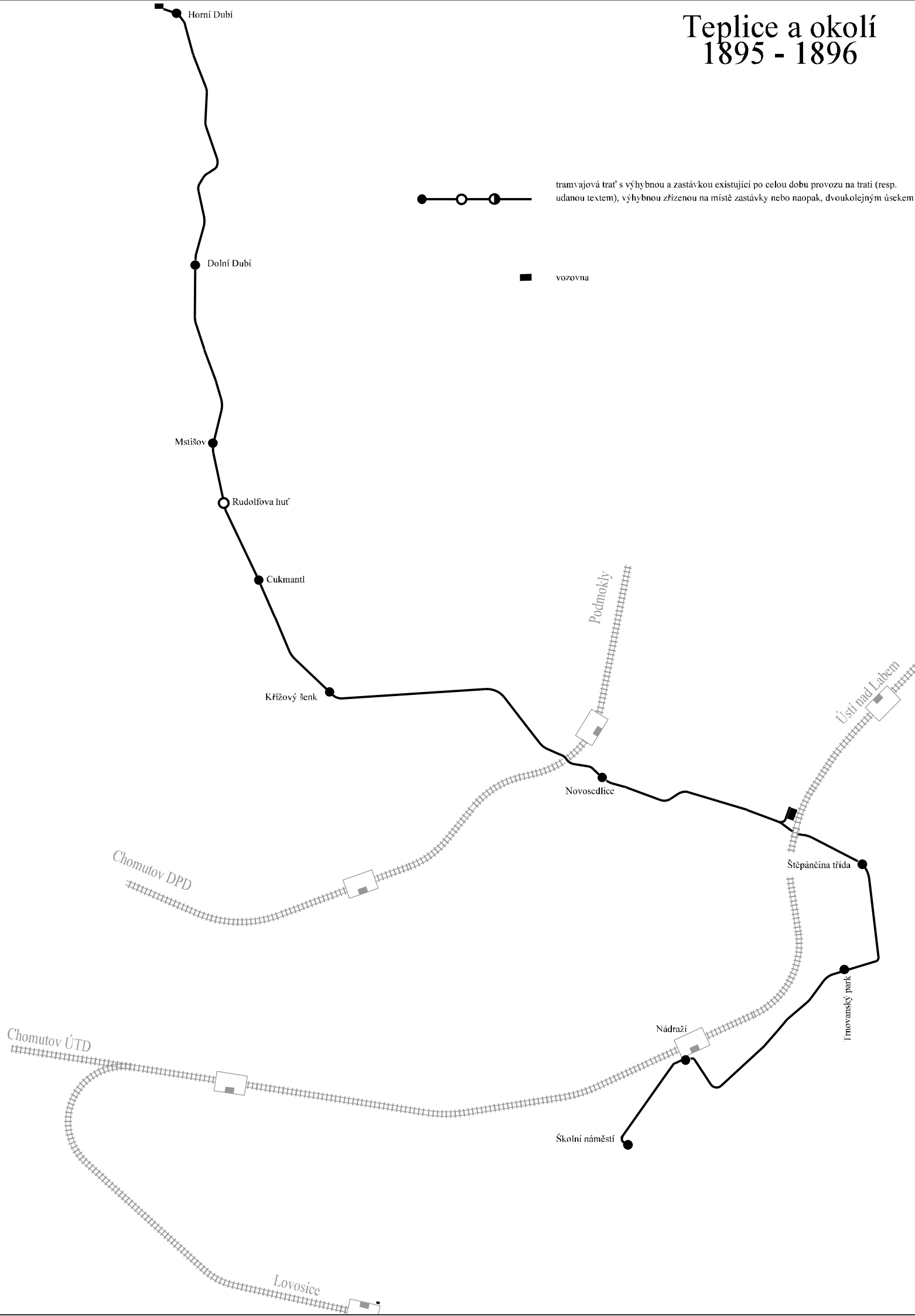
- (1) Atlas tramvajů, autoři Ludvík Losos a kolektiv, vydal NADAS Praha, 1981
- (2) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic Vídeň
- (3) Národní archiv Praha, archivní fond Generální inspekce železnic Vídeň
- (4) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic 1918–45
- (5) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo dopravy 1945–51
- (6) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo místního hospodářství 1952–58
- (7) 100 let městské dopravy v Teplících, autoři M. Grisa, Ing. Petr Havlík, vydavatelství Wolf Ústí n. L., 1995
- (8) Státní oblastní archiv Litoměřice, pracoviště Děčín, fondy velkostatku a ústřední účtárny Clary–Aldringenů
- (9) Tramvajů po Českých Budějovicích 1909 – 1950, autor Jan Bajer, vydavatelství Wolf Ústí n. L., 1999
- (10) Mariánské Lázně – 100 let městské dopravy, autoři Jan Bajer a kolektiv, vydavatelství Wolf Ústí n. L., 2002
- (11) Atlas trolejbusů, autoři Ladislav Holub, Petr Vychodil, Jiří Čermák, vydal NADAS Praha, 1986
- (12) Straßen– und Stadtbahnen in Deutschland, Band 4 Ruhrgebiet, autor Dieter Höltinger, vydavatelství Wolfgang Zeunert

číslo tratí (viz text)	stavební délka provozovaných tratí (km) k 31. 12. daného roku	1895	1896-97	1897	1898	1899	1900 - 01	1902-06	1907	1908	1909	1910	1911-12	1913-15	1916	1917	1918-19	1920-30	1931	1932	1933-35	1936-38	1939-40	1941-44	1945	1946-49	1950-51	1952-55	1956-58							
1 Skolní náměstí - Horní Dubí 2. kolej		8,308	8,214	8,214	8,214	8,214	8,214	8,214	8,214	8,214	8,214	8,214	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	8,375	6,700	2,030	0,600			
2 Skolní náměstí - Zámecké náměstí			0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774	0,774			
3 Zámecké náměstí - Nádraží Zámecká zahrada				1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672	0,672			
4 Skolní náměstí - Štěpánovo náměstí						0,623	0,623	0,623	0,623					0,573	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573			0,573			0,573			0,573								
5 Štěpánovo náměstí - Sadová														1,847	1,847	1,847	1,847	1,847	1,847			1,847		0,875		0,875		0,875								
6 Mariánský dvůr - Retenice														1,122	0,723	0,723	0,723	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122	1,122			
trati pro veřejnou dopravu + manipulační		8,308	8,988	10,110	10,110	10,733	10,733	10,733	10,733	10,110	10,110	10,110	10,271	13,813	13,414	13,414	13,414	13,813	13,363	10,943	10,943	13,363	10,943	12,391	10,943	12,391	10,943	12,391	10,943	10,943	6,700					
7 skladiště Zámecká zahrada					0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052																			
8 Claryho sklad dřeva						0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050																									
9 Hlavní pošta						0,094	0,094	0,094																												
10 Nádražní pošta						0,018	0,142	0,142																												
11 Austria/Finze						0,084	0,084	0,084		0,188	0,188	0,188	0,188	0,188	0,188	0,188																				
12 Fischmann (Lesní brána)																																				
13 Fuchs a Fischer (Konsum)																0,113	0,113	0,113	0,113																	
14 kolejnice Zámecká zahrada																	0,073	0,073	0,073	0,073	0,073															
15 Nové nadělené štěstí																	0,037	0,037																		
16 Fischmann (Mstišov)																	0,231	0,231																		
17 Trnovanský důl																		0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	
nákladní vlečky		0,000	0,000	0,000	0,052	0,102	0,298	0,422	0,422	0,374	0,374	0,324	0,324	0,324	0,324	0,437	0,506	0,500	0,232	0,119	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	0,046	
vozovna		0,400	0,400	0,400	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600
celkem Teplice		8,708	9,388	10,510	10,662	11,335	11,531	11,655	11,655	10,984	10,984	10,934	11,095	14,737	14,338	14,451	14,520	14,913	14,195	11,662	11,589	14,009	11,589	13,037	11,589	13,037	11,589	13,037	11,589	11,589	7,346					
z toho dvojkolejně																																	2,030	0,600		

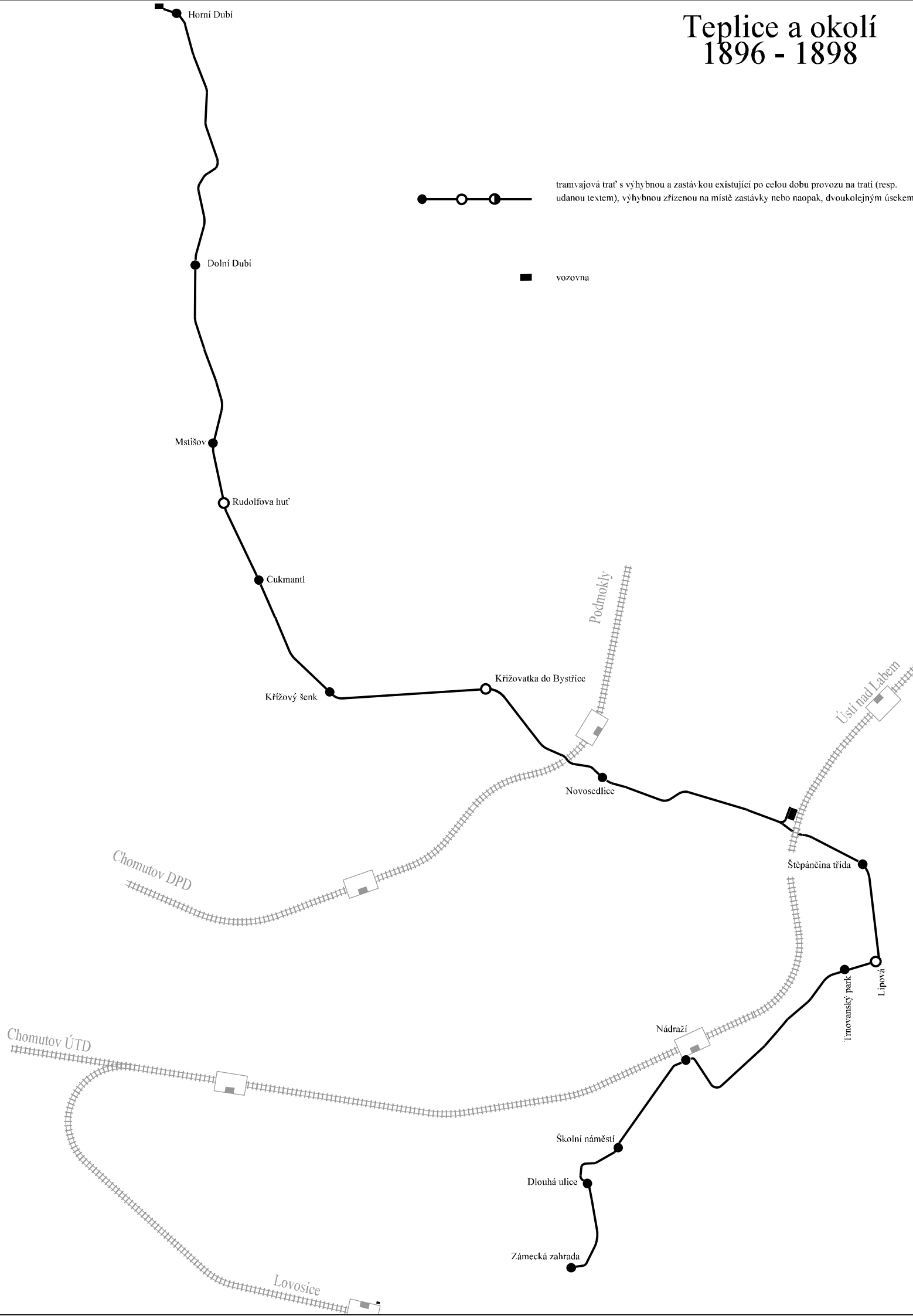
Teplíce a okolí 1895 - 1959



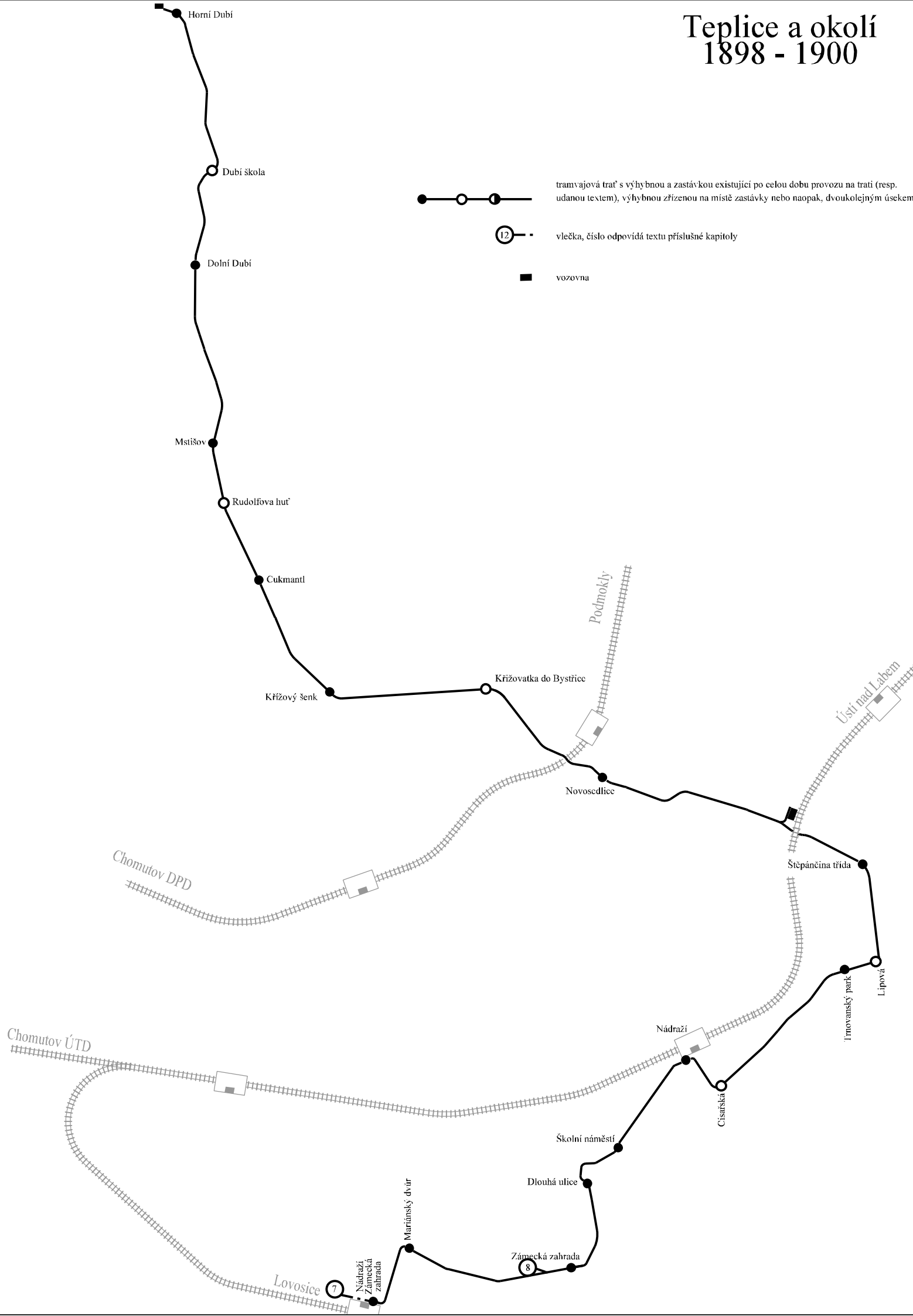
Teplice a okolí 1895 - 1896



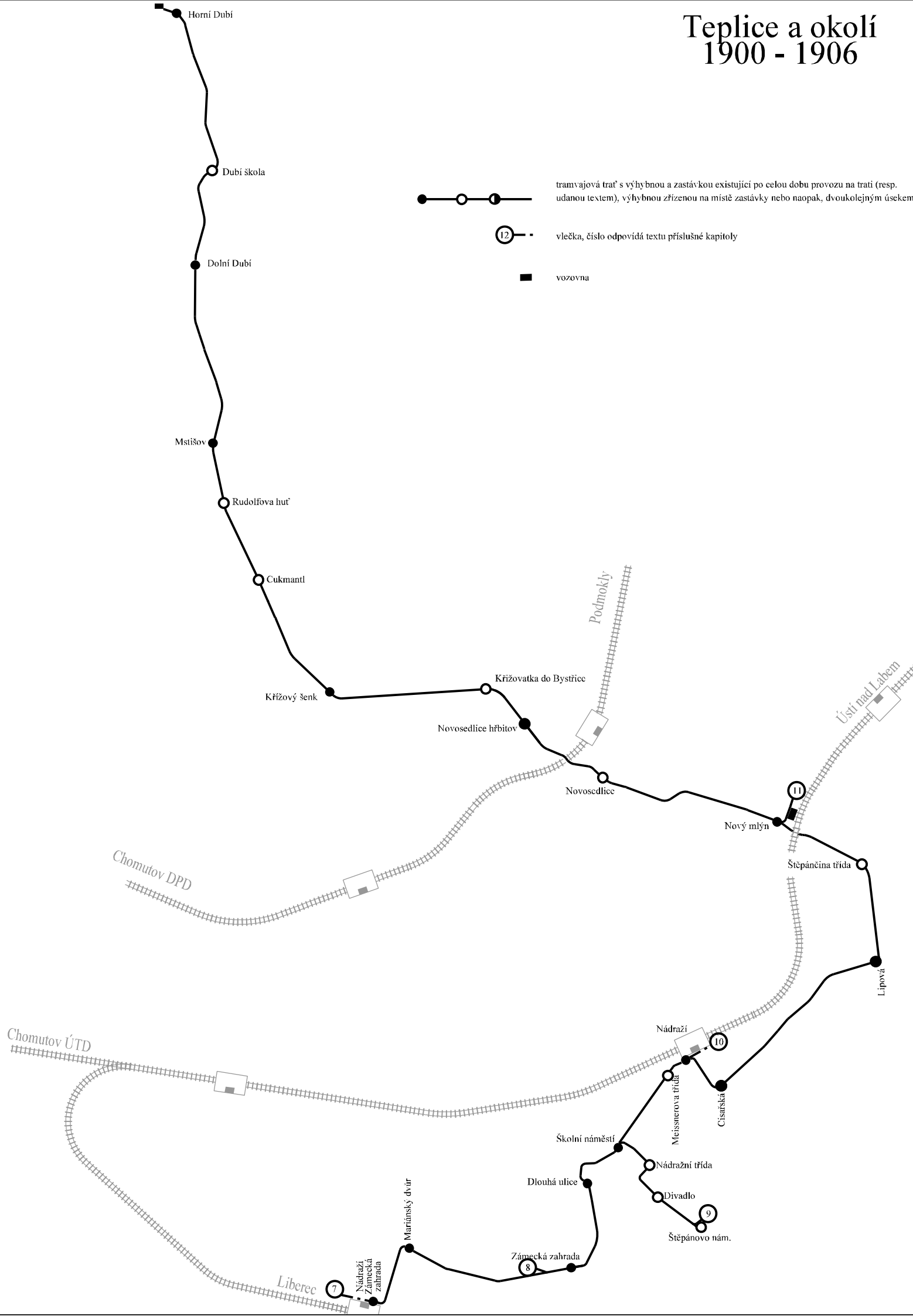
Teplíce a okolí 1896 - 1898



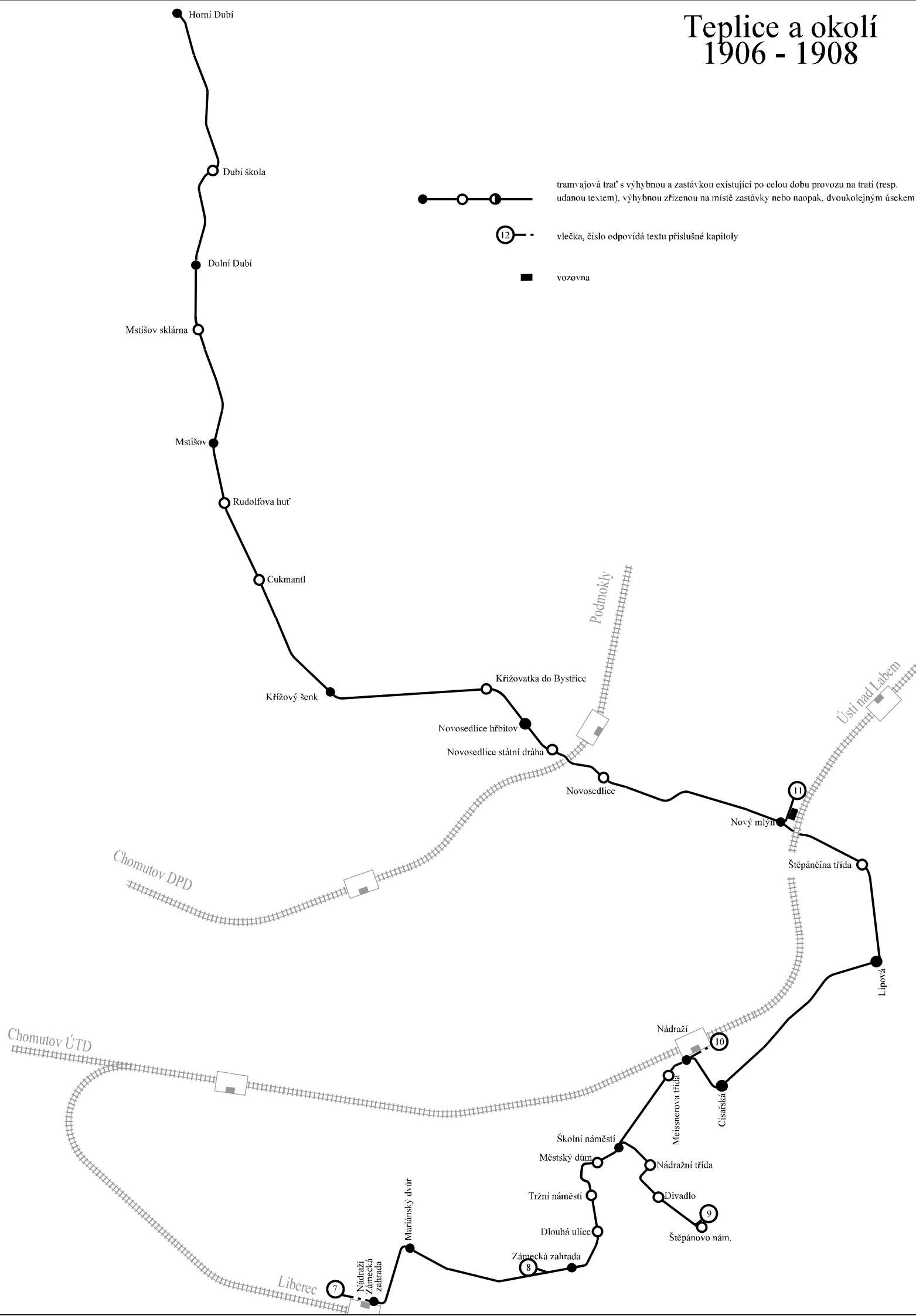
Teplice a okolí 1898 - 1900



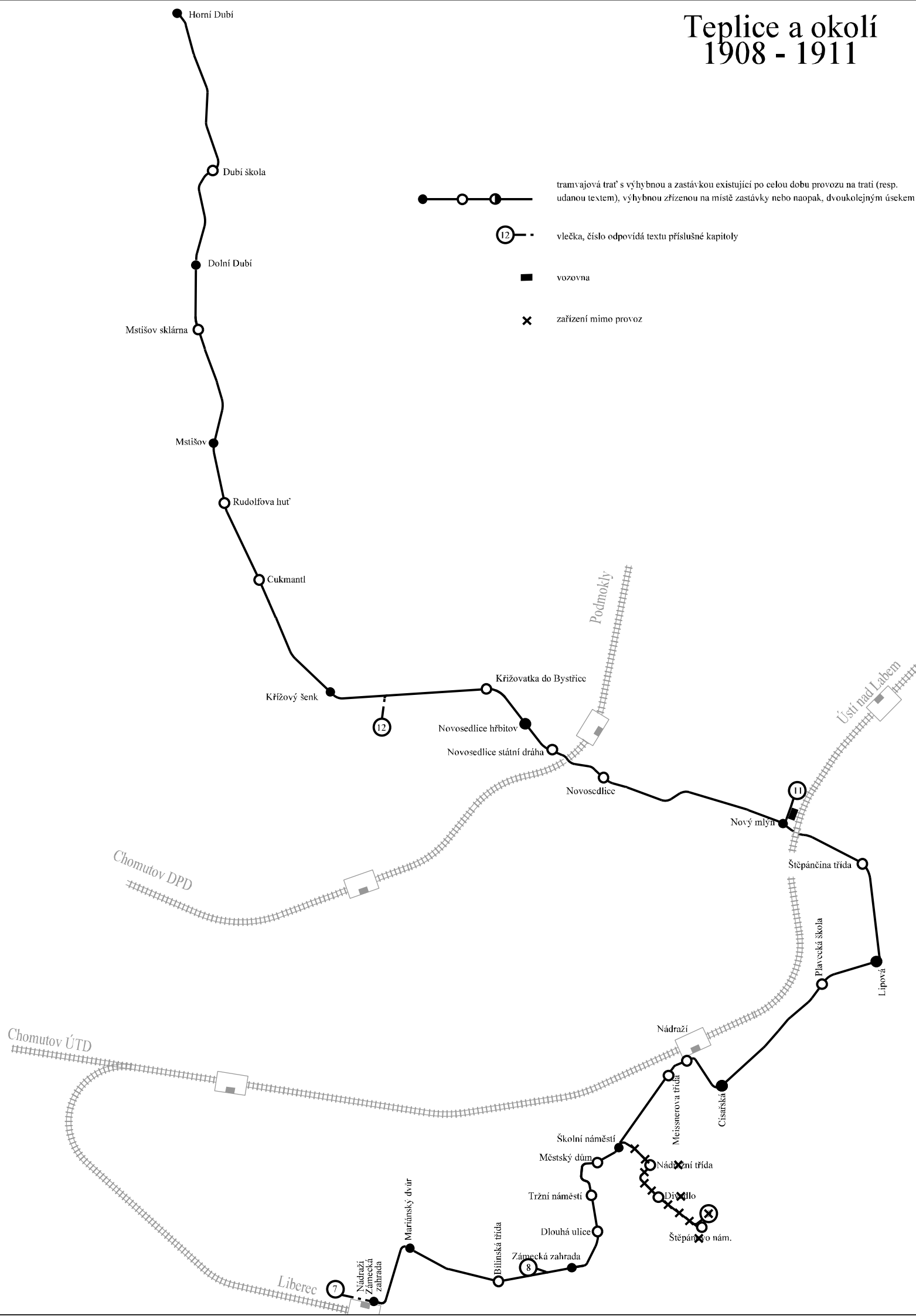
Teplíce a okolí 1900 - 1906



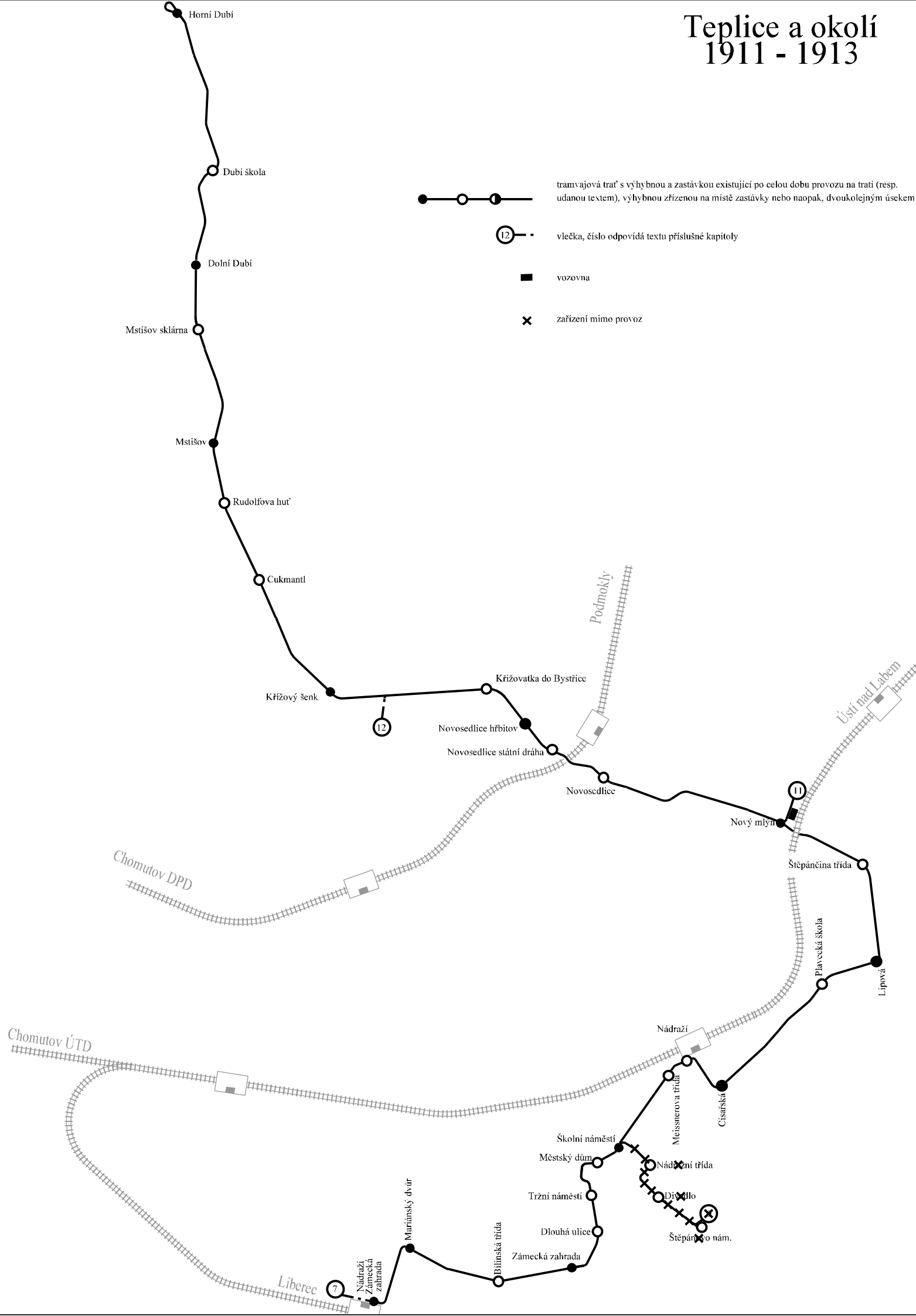
Teplíce a okolí 1906 - 1908



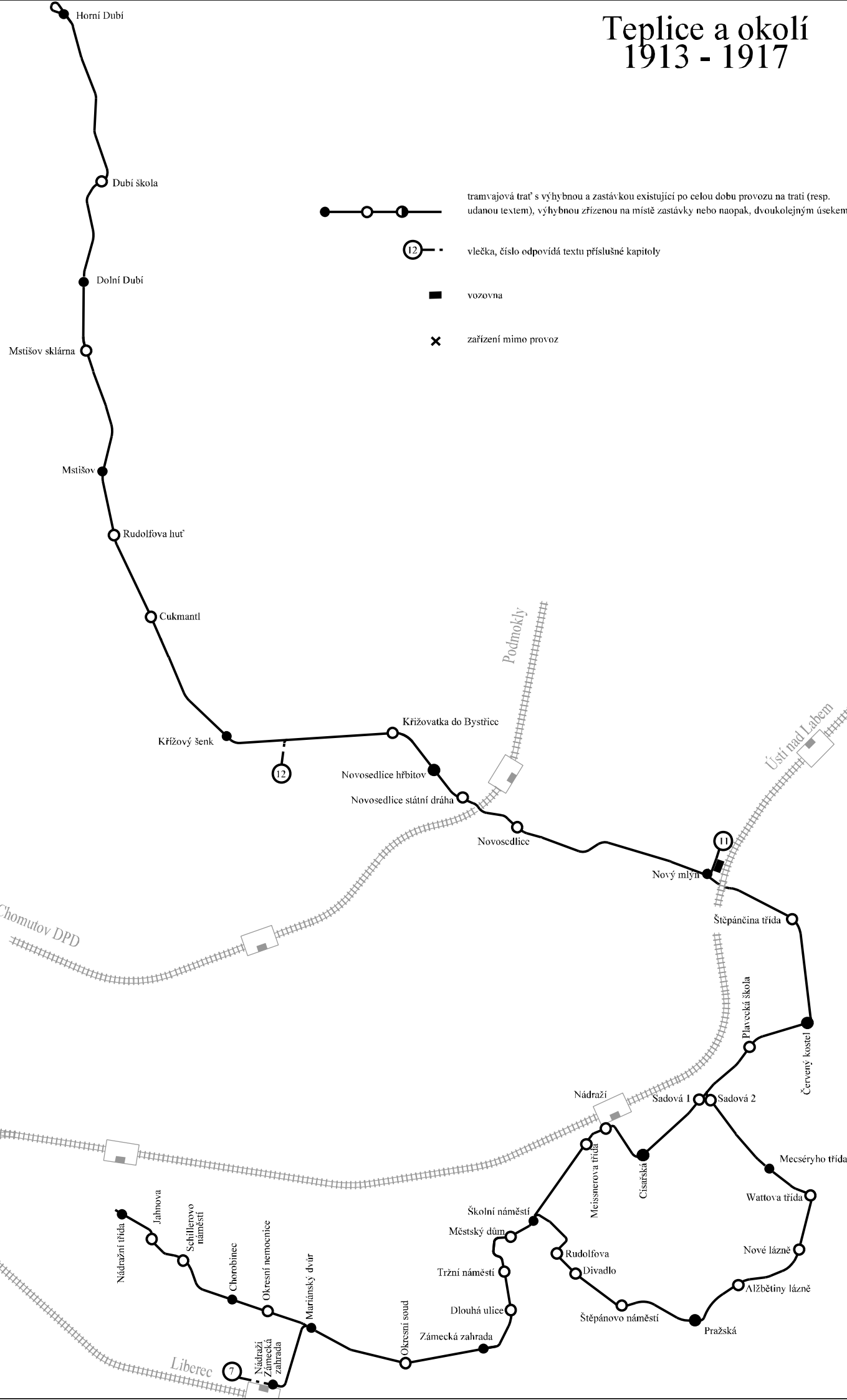
Teplice a okolí 1908 - 1911



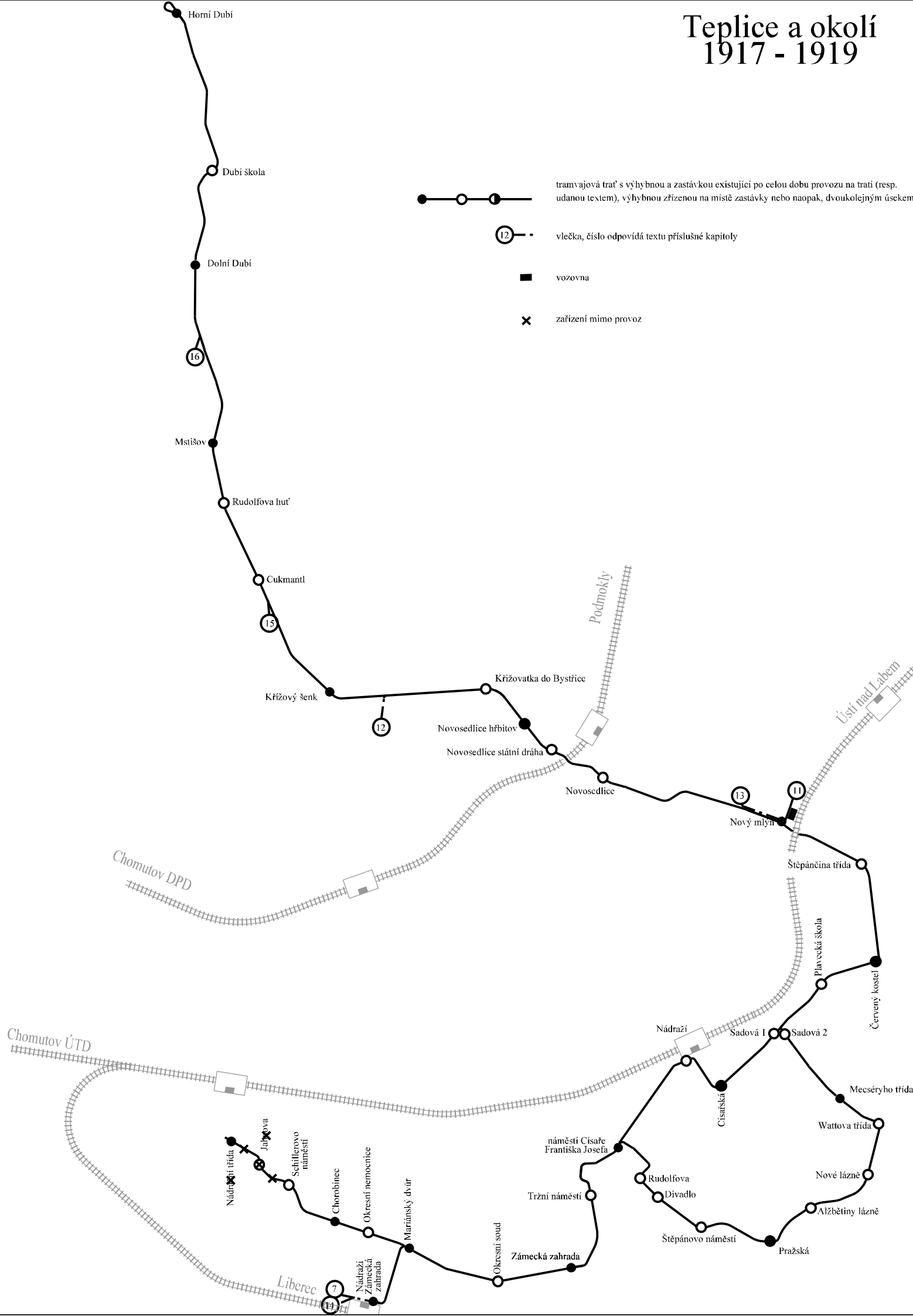
Teplíce a okolí 1911 - 1913



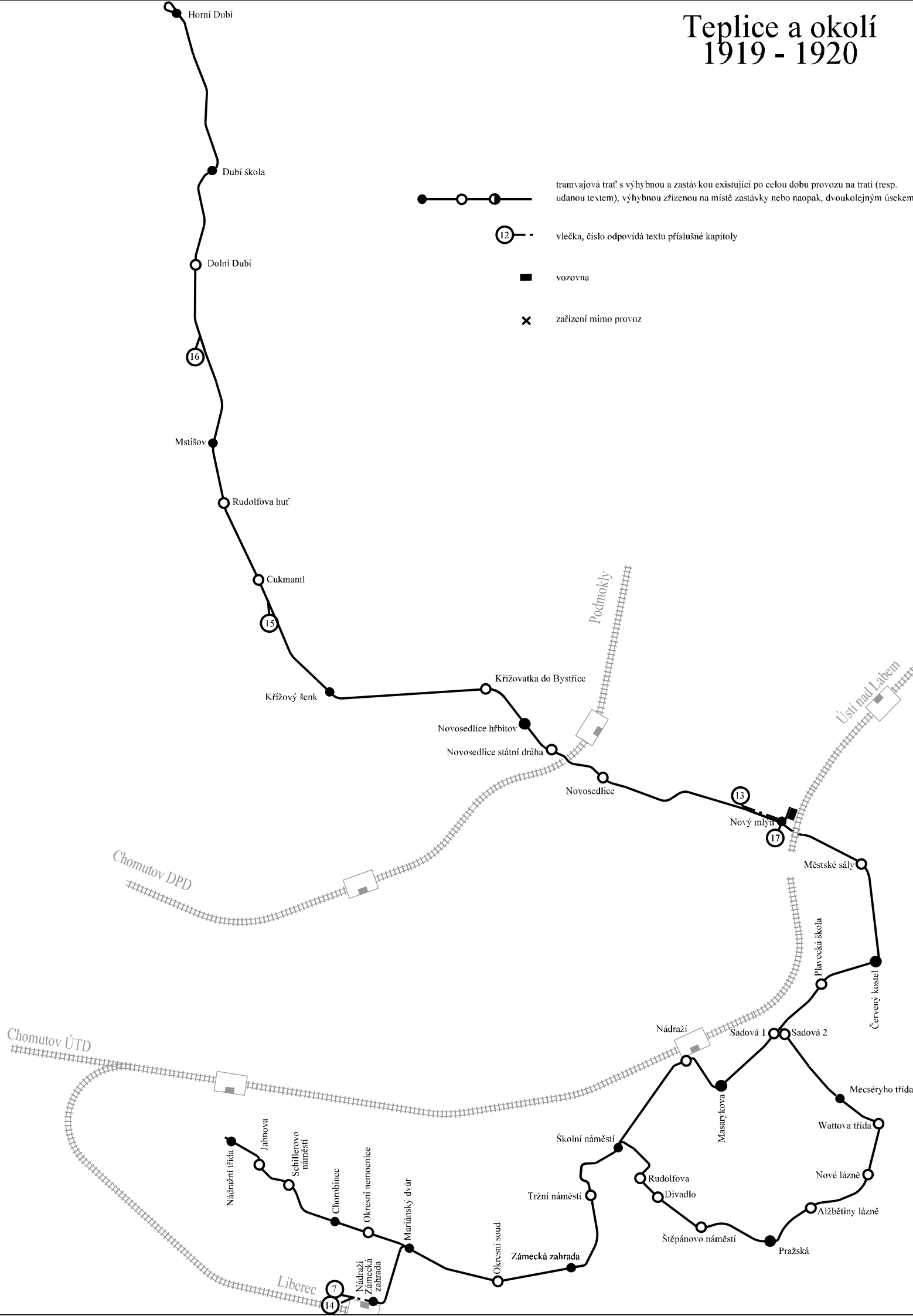
Teplíce a okolí 1913 - 1917



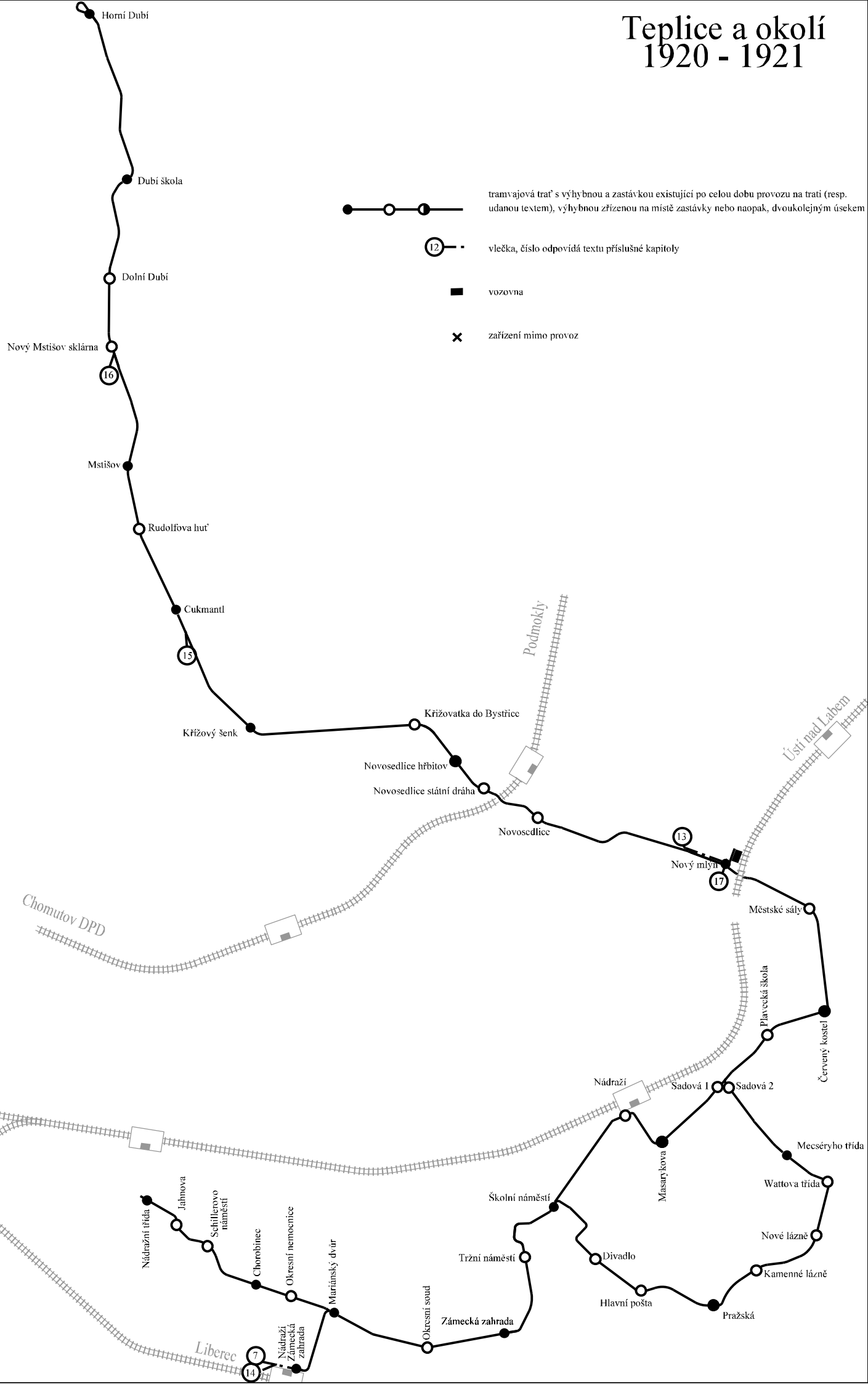
Teplíce a okolí 1917 - 1919



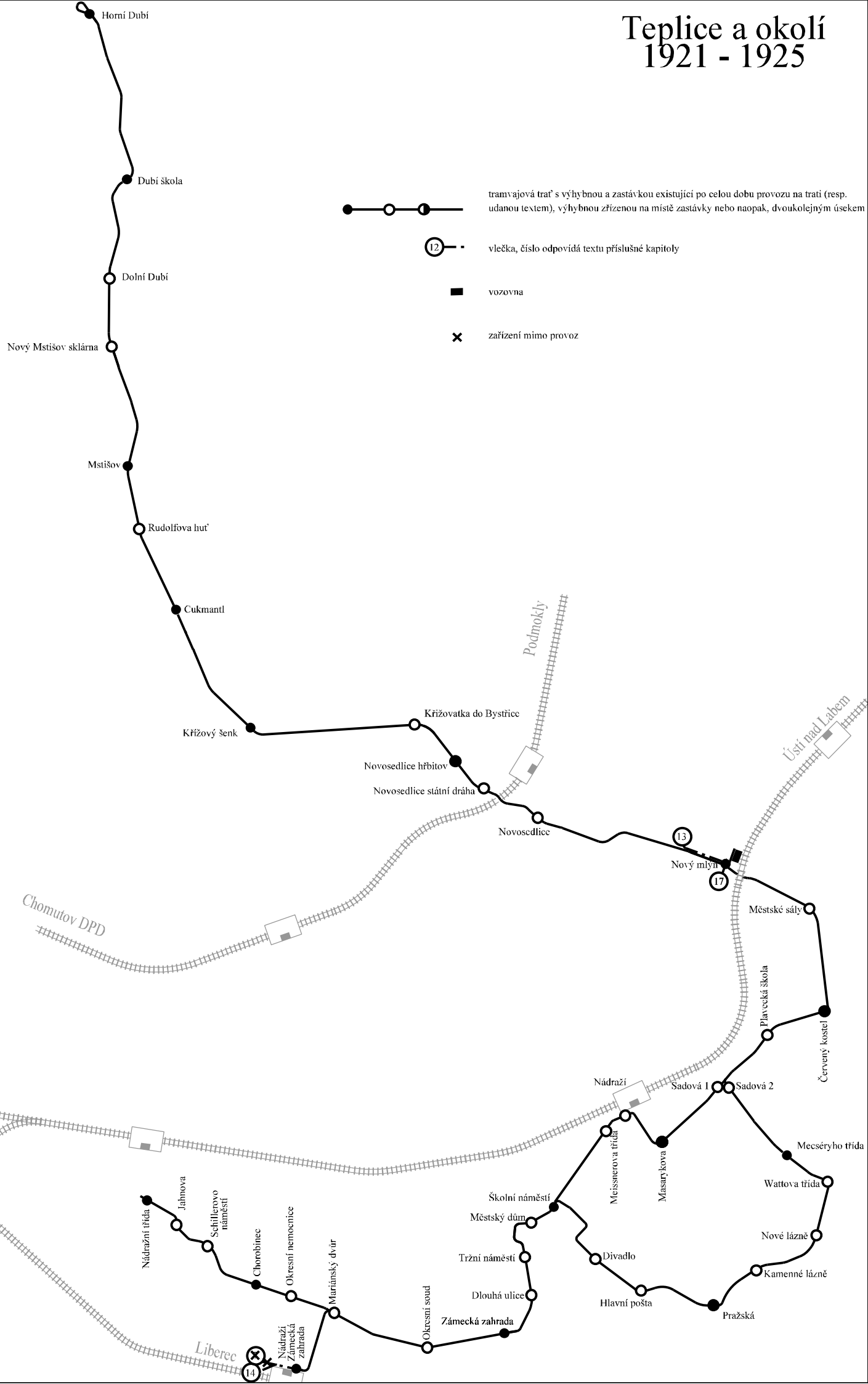
Teplíce a okolí 1919 - 1920



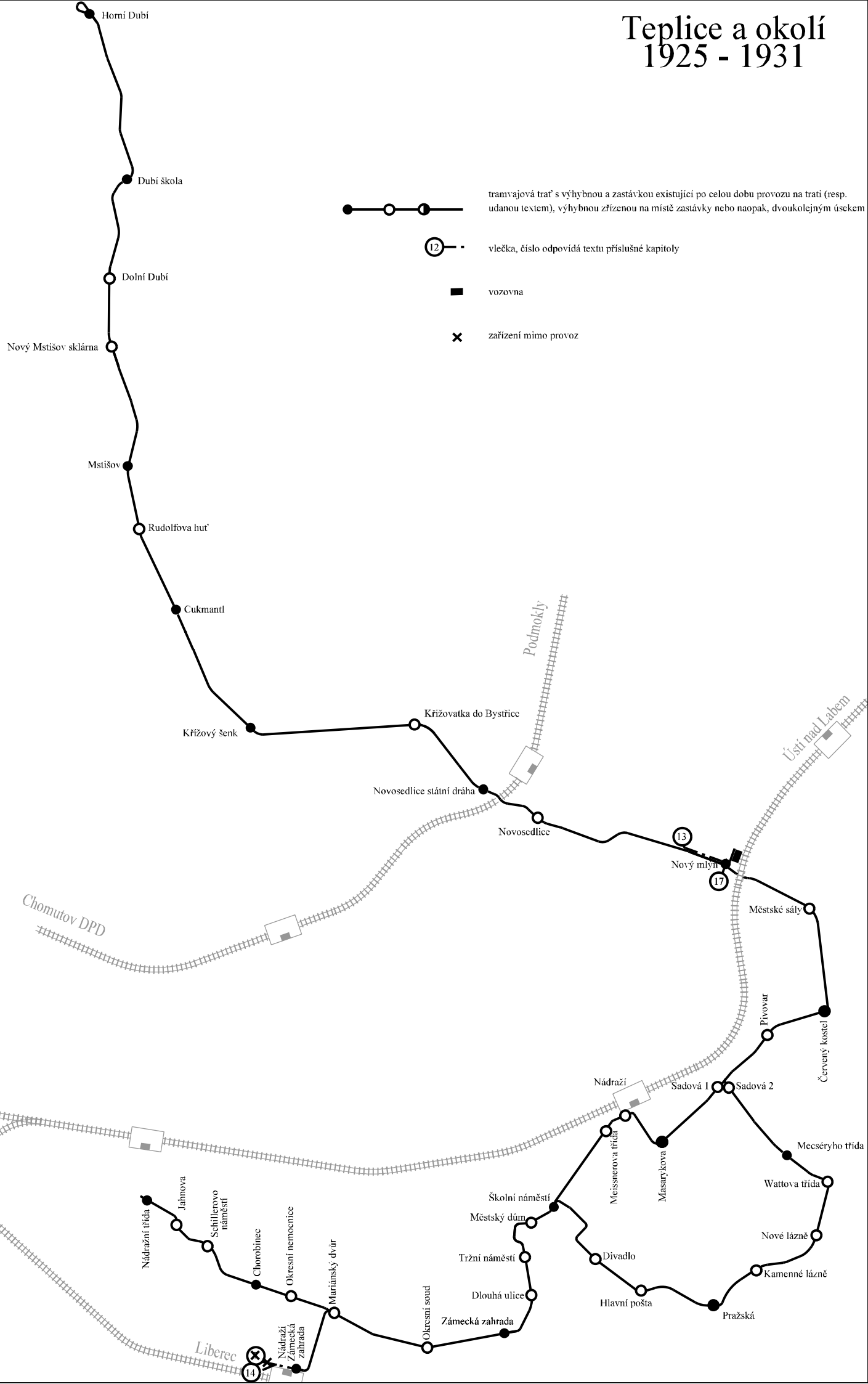
Teplice a okolí 1920 - 1921



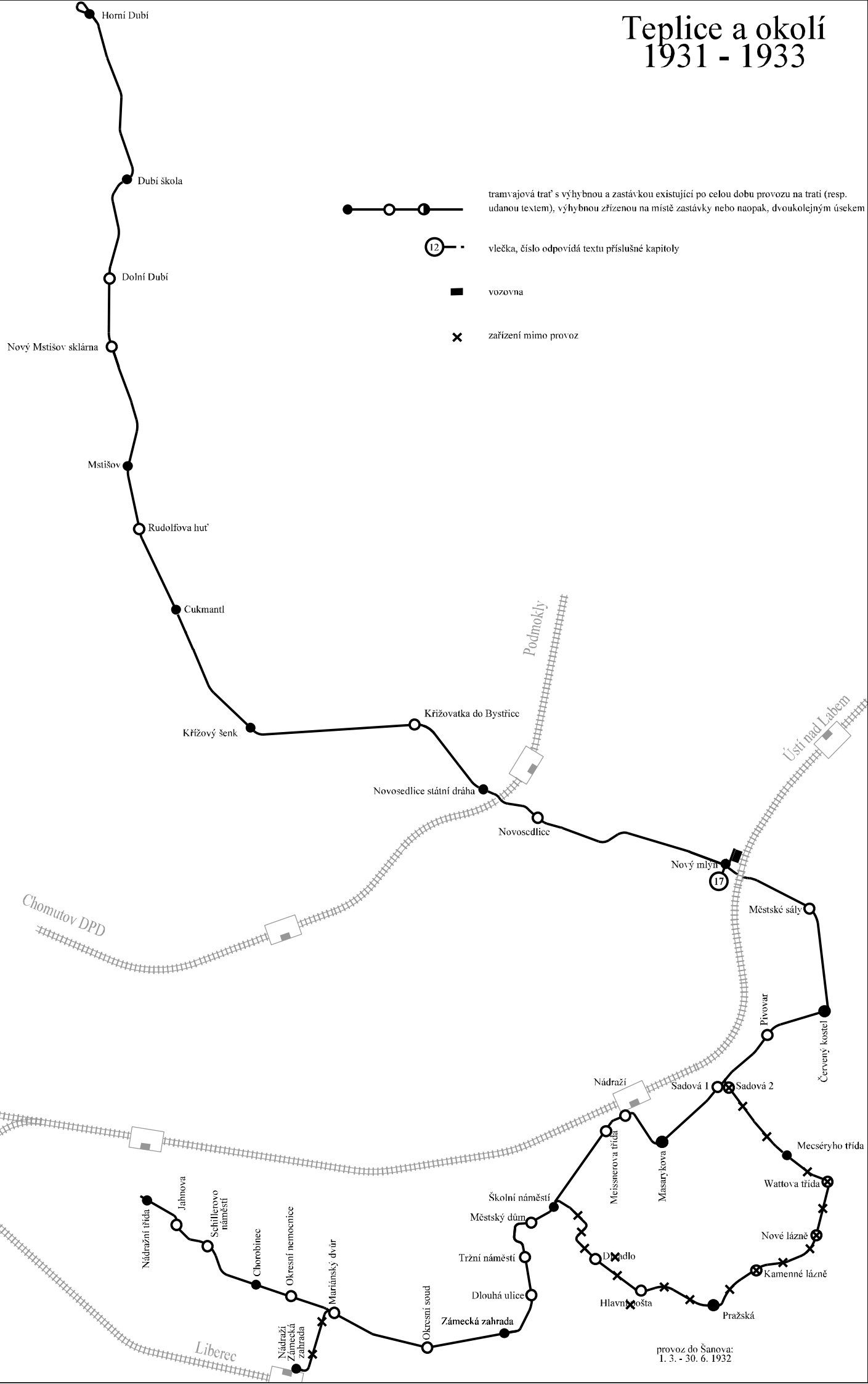
Teplice a okolí 1921 - 1925



Teplice a okolí 1925 - 1931

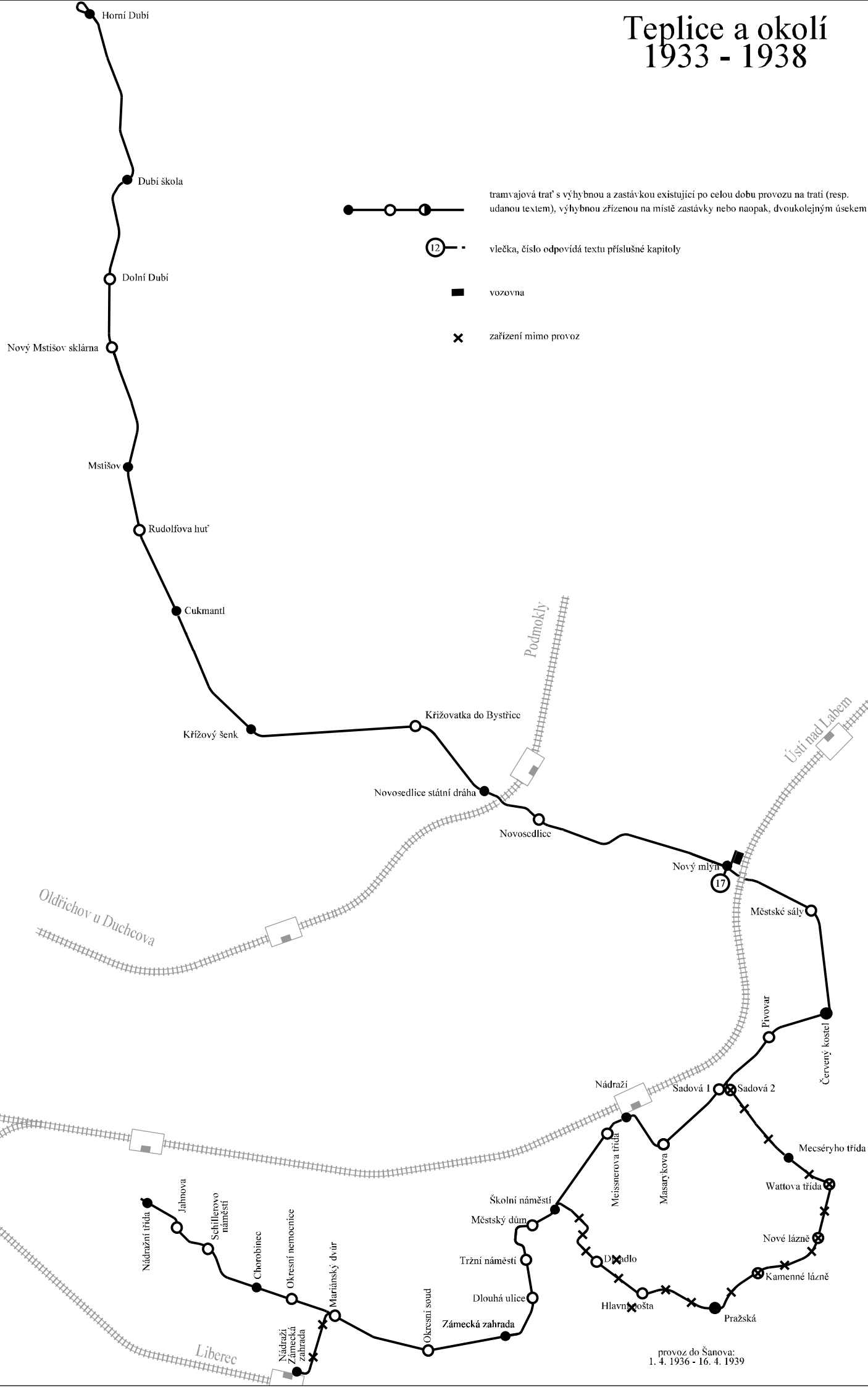


Teplice a okolí 1931 - 1933

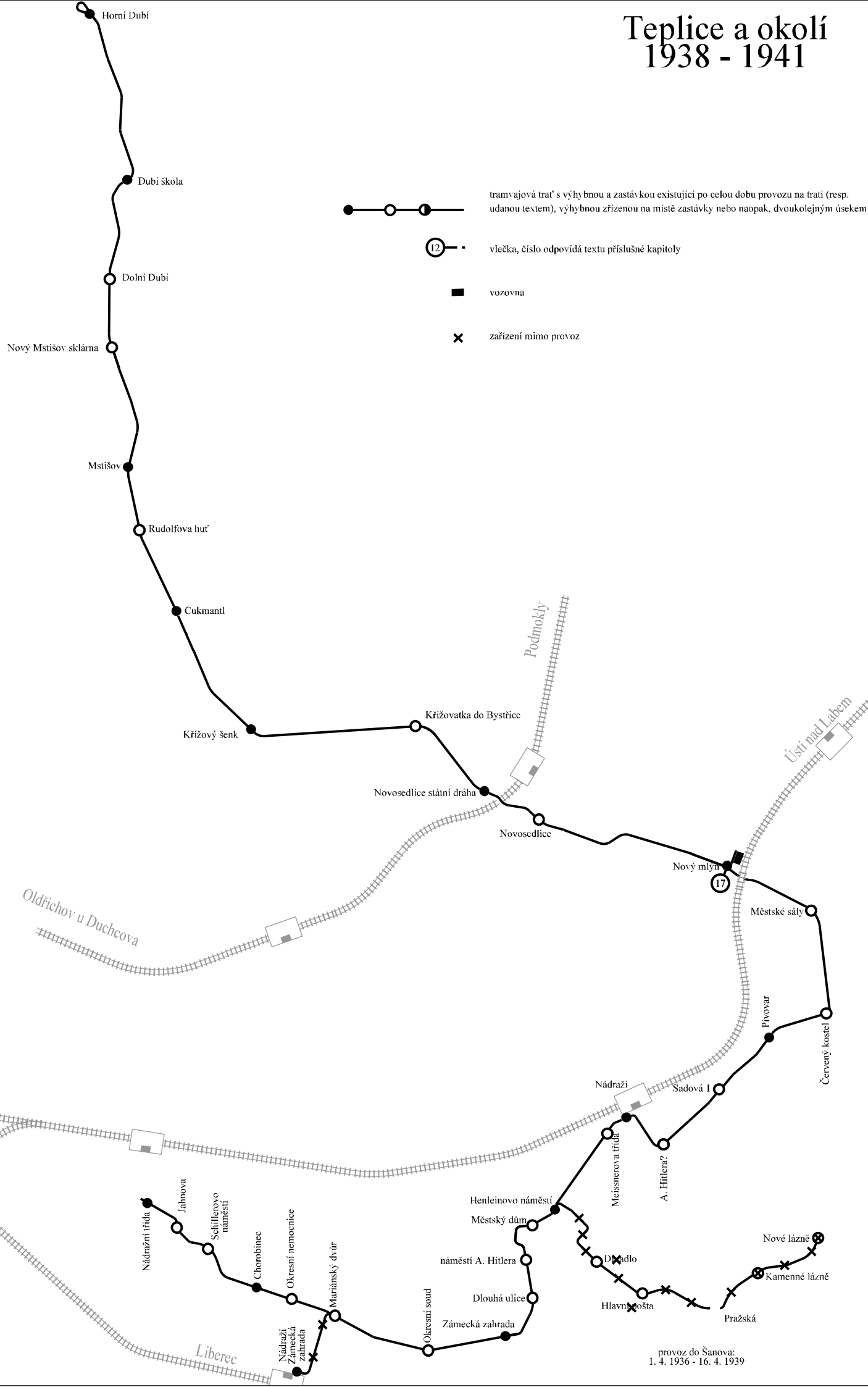


provoz do Šanova:
1. 3. - 30. 6. 1932

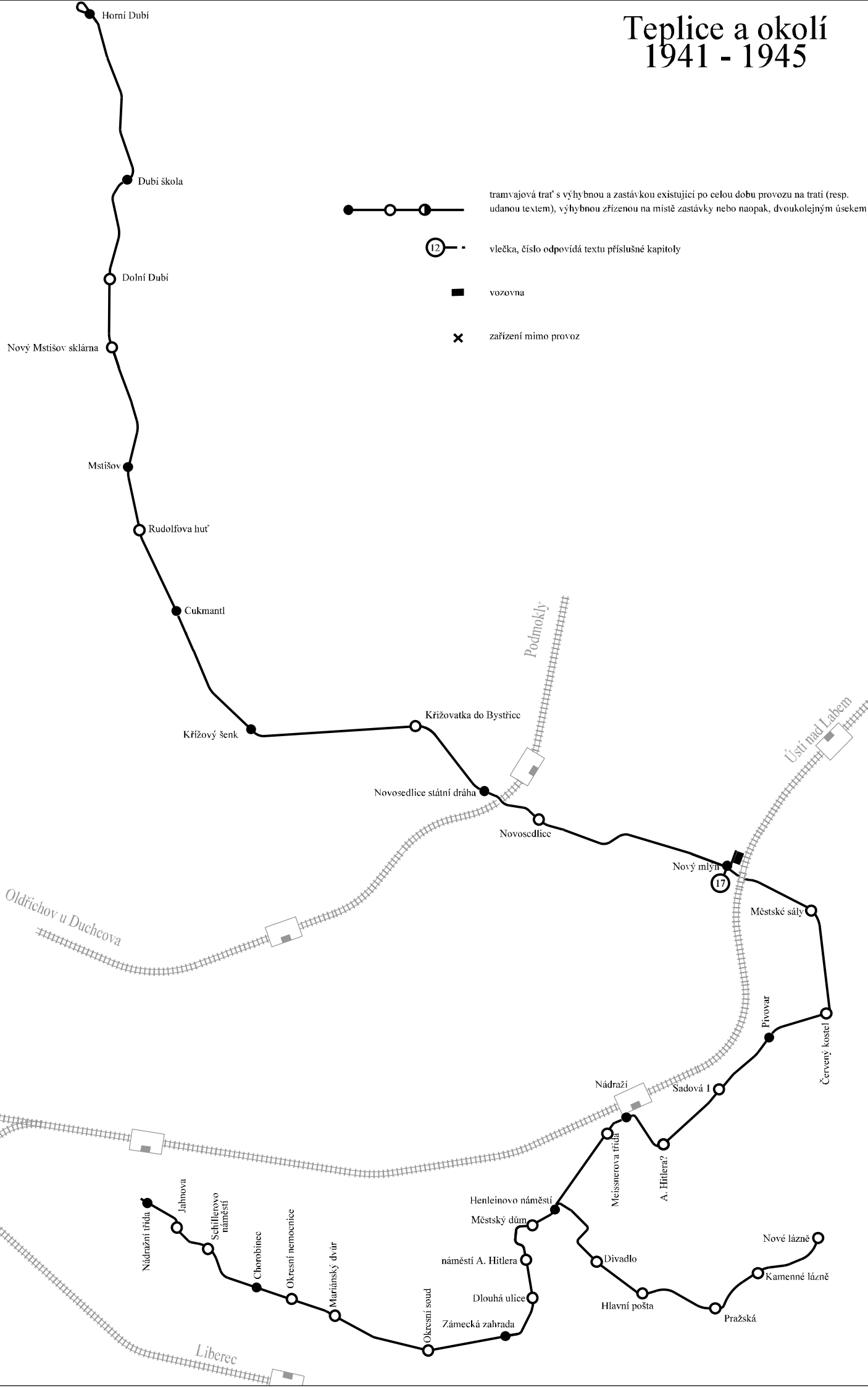
Teplice a okolí 1933 - 1938



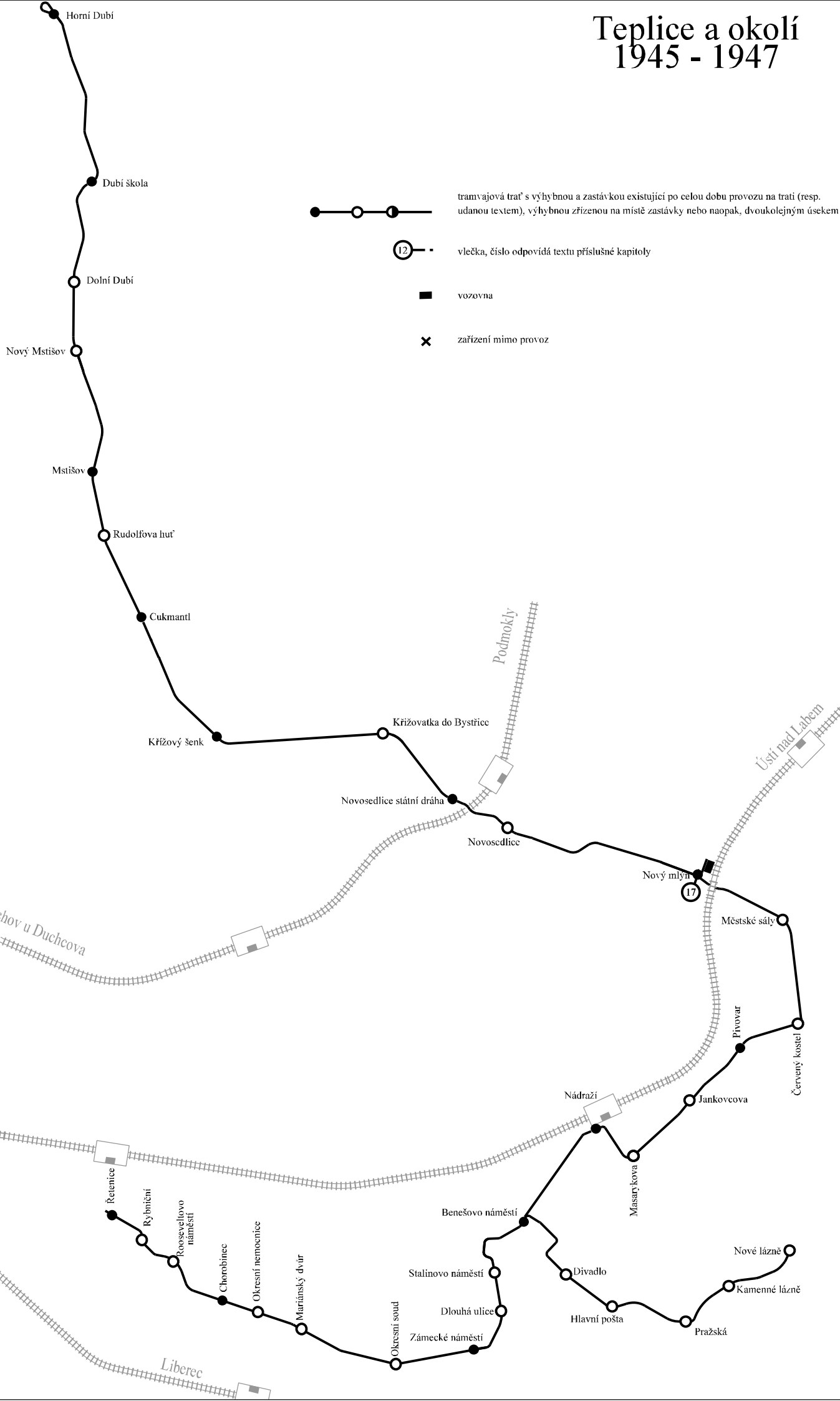
Teplice a okolí 1938 - 1941



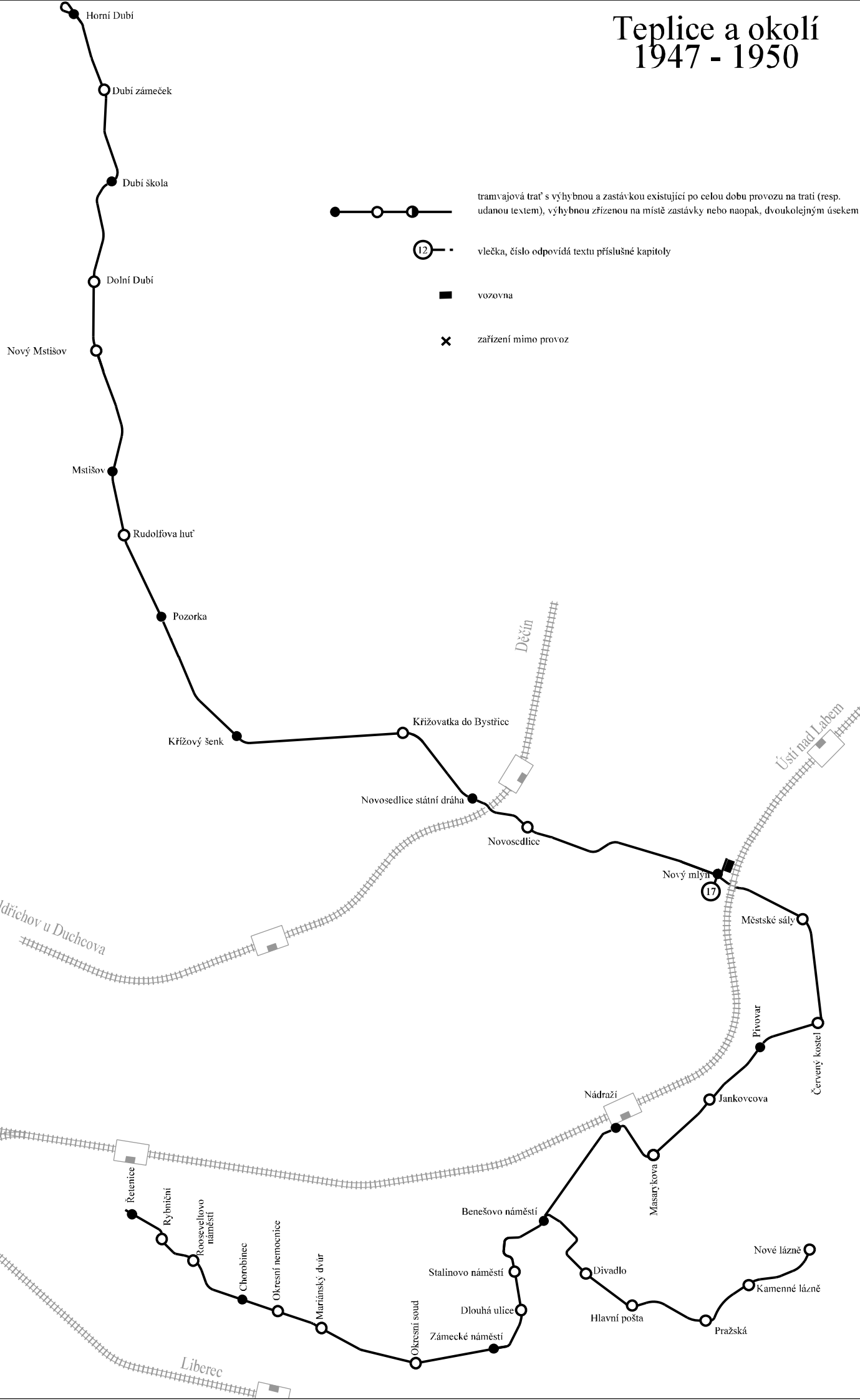
Teplice a okolí 1941 - 1945



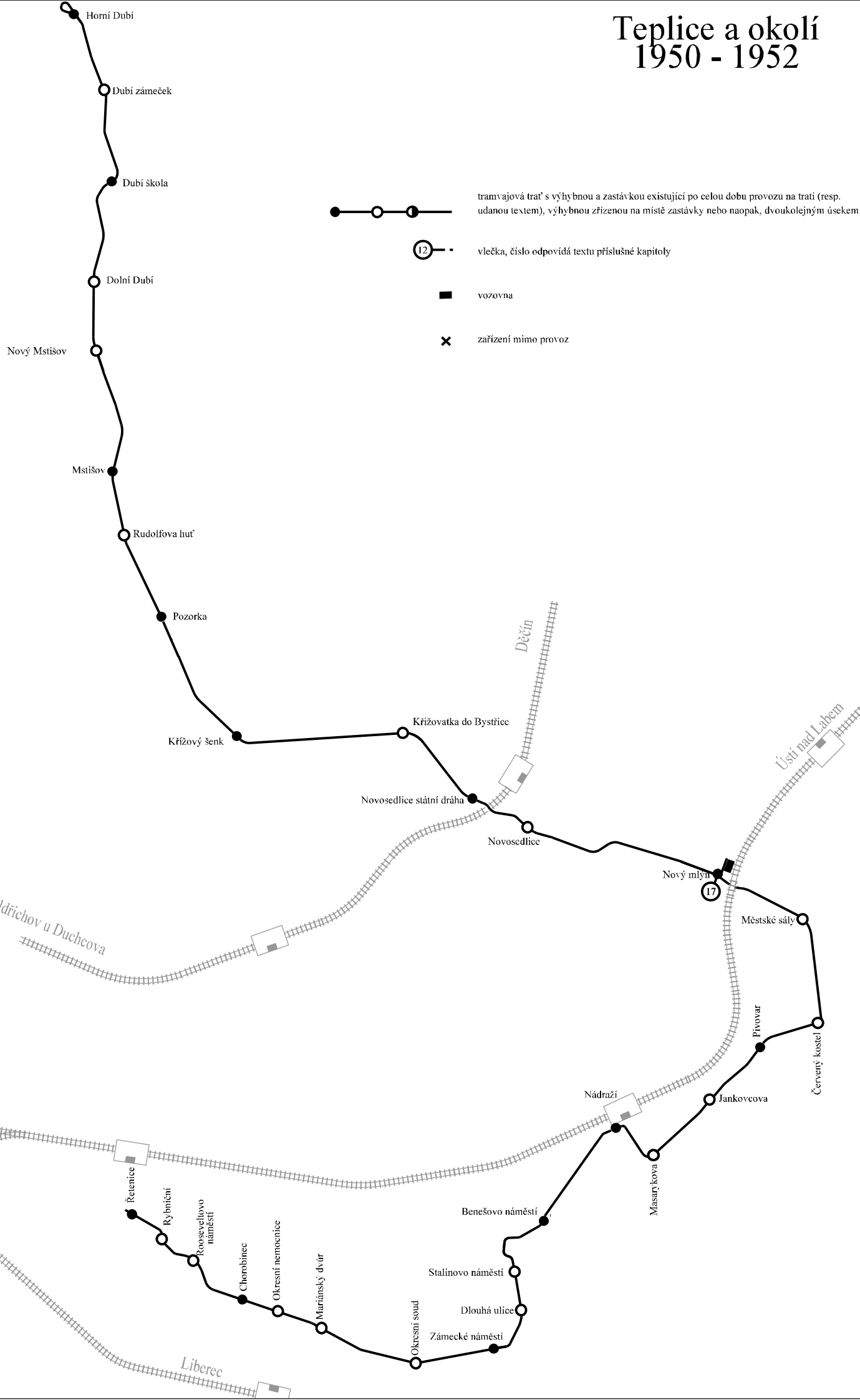
Teplice a okolí 1945 - 1947



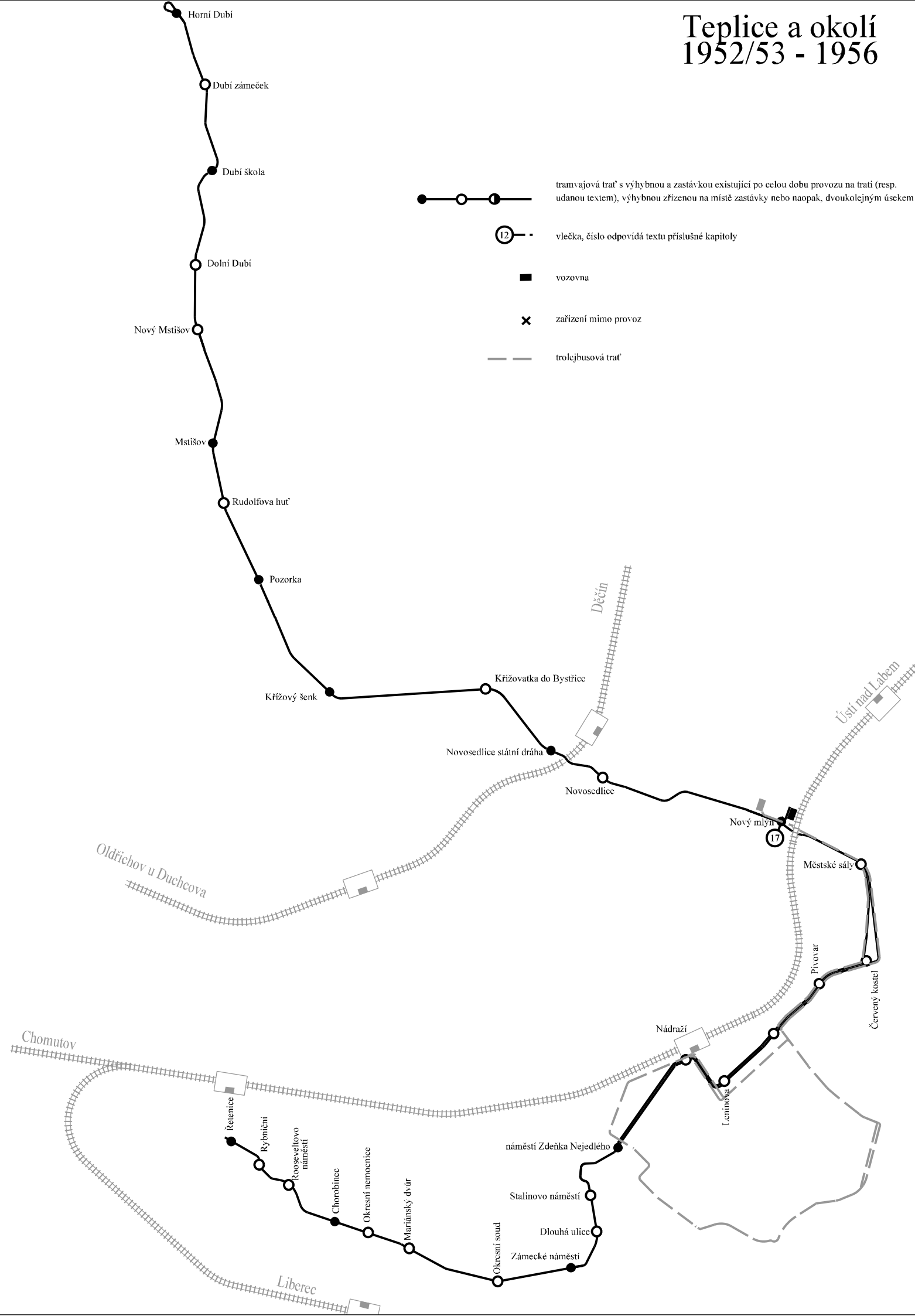
Teplice a okolí 1947 - 1950



Teplice a okolí 1950 - 1952



Teplíce a okolí 1952/53 - 1956



Teplice a okolí 1956 - 1959

