

Ústí nad Labem (1899 – 1970)

Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ	5
A. <i>Tratě pro veřejnou dopravu a manipulační úseky</i>	6
B. <i>Nákladní vlečky</i>	40
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ	51
VOZOVNY	53
<i>Areál Špitálské náměstí</i>	53
<i>Vozovna Bukov</i>	55
<i>Vozovna Předlice</i>	55
VOZOVÝ PARK	56
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i>	57
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i>	70
<i>Motorové nákladní a služební vozy</i>	78
<i>Přípojné služební a nákladní vozy</i>	81
LINKOVÉ VEDENÍ	94
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY	101
VÝROBCI	101
PRAMENY	101
RESUMÉ	102
<i>Stavební tratě</i>	102
<i>Vozový park</i>	102
<i>Linkové vedení</i>	103

Křižovatka u hlavní pošty na přelomu 50. a 60. let 20. století



Křižovatka u hlavní pošty roku 1946 (foto J. Vopat)



Stručný historický přehled

Největší tramvajový provoz rozchodu 1 000 mm v českých zemích vznikl postupnou výstavbou tratí, které spojily centrum hospodářsky nejvýznamnějšího města severozápadních Čech s jeho širokým okolím. Původně skromný systém se rozšířil údolními vodních toků do vzdálenosti až 10 km od centrální stanice. Poměrně osvětlený postup městské správy, která podnik převzala do svých rukou od původní soukromé společnosti, umožnil rozvoj, nesrovnatelný s jinými provozy úzkého rozchodu na území dnešní České republiky.

Délkou tratí (i dvoukolejných úseků), počtem vypravovaných vozů i technickým vybavením se do konce 20. let 20. století dostalo Ústí bezkonkurenčně do čela úzkorozchodných provozů v tehdejší Československu, nevymáje ani hlavní město Slovenska Bratislava.

Slibný vývoj zastavila II. světová válka a její důsledky. V posledních válečných měsících provoz rozvrátily letecké útoky na město. Celkově neurovnaná situace v dalších letech způsobila prudký pokles personální i technické úrovně podniku, který byl zřejmě hlavním důvodem nejtragičtější události v dějinách české tramvajové dopravy: nehody na Bukově s 30 oběti (1947). V průběhu 50. let se sice stav podniku stabilisoval, předválečné úrovně se však již dosáhnout nepodařilo.

Započala likvidace prvních úseků tratí, způsobená jednak rozvojem těžby uhlí, jednak poklesem frekvence na některých okrajových úsecích, daným jinými zvyklostmi nových obyvatel města a jeho okolí. Do konce 50. let byla však tramvaj nadále považována za základ obsluhy města a jeho okolí hromadnou dopravou.

Situace se zásadně změnila roku 1960, kdy byla přijata koncepce úplného přechodu na autobusy. Veškeré pokusy o záchranu provozu, který v době jejího vzniku zajišťoval prakticky 80 % objemu přepravních proudů oblasti, selhaly a během 10 let se její cíl naplnil. Ústecký dopravní podnik se stal největším čistě autobusovým dopravcem svého druhu v republice.

Popis stavebních tratí

V letech 1899 až 1951 vzniklo postupně patnáct tratí pro veřejnou dopravu a manipulační jízdy:

1. 1899 Předlice – Hlavní pošta – Krásné Březno
2. 1899 Hlavní pošta – Křížový most – [1903 Bukov]
3. 1899 Náměstí císaře Josefa (Smetanovy sady) – Špitálské náměstí
4. 1899 Spojovací oblouky u hlavní pošty
5. 1909 Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – [1921 U nádraží – Mariánská/1936 Pět oblouků]
6. 1912 Bukov – Telnice
7. 1915 Předlice – Trmice
8. 1915 Krásné Březno – Neštěmice (I)
9. 1924–25 Bělská – Olšová – [1928 Vrkoč] – [1938 Vaňov]
10. 1925 smyčka Hlavní pošta
11. 1926 V jirchářích
12. 1929 Předlice – Chabařovice
13. 1930 Beethovenova – Klíše – Špitálské náměstí
14. 1936 Mariánská – Střekov Schichtovy závody – [1953 Střekov nádraží]
15. 1951 Krásné Březno – Neštěmice (II)

Mimo tyto trati se od roku 1916 stavěly pro obsluhu uhelných dolů, kamenolomů a průmyslových podniků tramvajové vlečky:

16. 1917 do uhelného dolu Gustav ve Varvažově
17. 1918 do továrny Lackmann v tovární čtvrti
18. 1918 do uhelného lomu Hötzen Dorf (Romanus) v Dělouši
19. 1918 k překladišti lomu Hötzen Dorf v Neštěmicích
20. 1919 do cihelny Köhler ve čtvrti za Mariánskou skálou (Krásné Březno)
21. 1919 do pivovaru ve čtvrti za Mariánskou skálou (Krásné Březno)
22. 1919 do lihovaru v Krásném Březně
23. 1920 k městským lázním na Špitálském náměstí
24. 1922 k uhelnému dolu Pankrác v Německé Nové Vsi (Podhoří)
25. 1922 k překladišti dolu Pankrác v Neštěmicích
26. 1922 do kamenolomu v Mariánské skále (Krásné Březno)
27. 1926 do továrny Union v Předlicích
28. 1928 do rafinérie cukru na Labské (Pražské) ulici

29. 1930 do uhelného dolu Petri v Českém Újezdě (Chabařovicích)
 30. 1931 do kamenolomu Račí vrch (Krebsberg) v Krásném Březně
 31. 1931? Jeser v Trmicích
 32. 1944? do uhelného dolu Milada v Chabařovicích

Není jisté, zda je výčet vleček úplný. Nelze vyloučit existenci krátce existujících vleček, které nepostihuje žádný dochovaný archivní dokument. Není-li u vlečky uvedeno katastrální území, ležela ve městě Ústí. Tovární čtvrtí se rozumí západní část původního městského katastru přiléhající k Předlicím. Původní městská čtvrt' za Mariánskou skálou se počátkem 70. let 20. století stala součástí Krásného Března, bývalý důl Petri leží dnes v katastru Chabařovic.

A. Trati pro veřejnou dopravu a manipulační úseky

1. Předlice – Krásné Březno

zahájení provozu 1. 7. 1899
stavební délka 5,834 km
provozní délka 5,815 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon 35,6 ‰

Nejdelší z původních stavebních tratí měla při vzniku tuto kilometráž (hodnoty v /lomených závorkách/ platí pro období po roce 1921):

0,000	počátek stavební trati (počátky kolejí koncového rozvidlení)	/2,399/
0,010	začátek provozní délky = zastávka Předlice – Prödlitz ¹ , (Tovární, mezi vlečkovým přejezdem a Majakovského ulicí)	/2,389/
0,280	zastávka Na luhách – Austrasse	/2,119/
0,860	výhybna Sklárna – Glashütte	/1,539/
1,390	zastávka Senný most – Heubücke (přibližně zastávka MHD Dílny ČD)	/1,009/
1,585	výhybna Plynárna – Gasanstalt (Tovární, u skladiště chemičky)	/0,814/
1,918 a 1,943	vlečkové přejezdy s ÚTD	/0,481/, /0,456/
2,003	klenutý most přes Klíšský potok (společný se silnicí)	/0,396/
2,030	zastávka Ústí Nové město, nádraží ÚTD – Aussig Neustadt, Bahnhof A.T.E. (zastávka busů Západní nádraží)	/0,369/
2,330	výhybna Hlavní pošta – Hauptpost (zastávka busů Divadlo, směr do Předlic)	/0,069/
2,362	levá výhybka spojovacího oblouku na trať Hlavní pošta – Bukov	/0,037/
2,392	zpětná pravá výhybka spojovacího oblouku na trať Hlavní pošta – Bukov	/0,007/
2,399	od roku 1921 „nulový kilometr“	/0,000/
2,690	zastávka Bělská – Bielagasse (ústí Revoluční ulice do Mírového náměstí)	/0,291/
2,880	výhybna Tržní náměstí – Marktplatz (východní zúžená část náměstí)	/0,481/
3,120	zastávka Mariánská – Mariengasse (Předmostí, severní část)	/0,721/
3,480	výhybna Mariánský vrch – Marienberg (u nájezdu na Mariánský most od centra)	/1,081/
4,030	zastávka Přístavní šenk – Hafenschänke (u podjezdu pod železnicí)	/1,631/
4,240	výhybna Rampa Státních drah – Staatsbahnrampe (zastávka busů Vojanova, směr Krásné Březno)	/1,841/
4,660	zastávka Tillemann (u křižovatky Drážďanská – Vojanova)	/2,061/
4,831	zastávka Alžbětina třída – Elisabethstrasse (u křižovatky Drážďanská–Křížkova)	/2,432/
5,025	výhybna Spolek míru – Friedensbund (zastávka busů Jungmannova)	/2,626/
5,271	zastávka Ludvíkova – Ludwigstrasse ² (u křižovatky Drážďanská – Janáčkova)	/2,872/
5,510	zastávka Pivovar – Bräuhaus	/3,111/
5,825	koncové rozvětvení Krásné Březno náves – Schönriesen Ortsplatz, konec provozní délky (u vstupu do zámeckého parku)	/3,426/
5,834	konec stavební délky	/3,435/

Uvedené názvy (zejména u zastávek) se během provozu velmi často měnily. Existují doklady současného používání více názvů pro tutéž zastávku v jednom období (například zastávka Rampa Státní dráhy byla zároveň označována jako Vila Ellbogen či jako Perlrampe).

¹ Později Předlická hranice – Prödlitzer Grenze

² zavedena roku 1900

Trať byla stavebně hotova již počátkem června 1899 s výjimkou kolejového křížení s vlečkami ÚTD do Spolku pro chemickou a hutní výrobu. TPZ prošla dne 26. 6. 1899, kdy jí rychlostí 10 – 15 km/h projel s příslušnou komisí motorový vůz 6.

Trať vedla prakticky v celé délce na území města Ústí (Krásné Březno bylo připojeno v první polovině roku 1899), prvních cca 75 cm obou kolejí koncového rozvidlení Předlice leželo na katastru této obce.

V úseku Předlická hranice – Přístavní šenk ležela původní kolej u levého okraje vozovky ve směru staničení. V podjezdu u přístavního šenku vedla uprostřed ulice, odtud za zastávku Tillemann při pravém okraji vozovky. Následující úsek ležel uprostřed (před výhybnu Spolek míru), závěr trati opět u levého okraje.

Počátek trati měl výšku 143,901 m n. m. Směrem k centru města nejprve klesala, poté stoupala ke křižovatce Teplická – Maternova (dnes u „Grandu“), kde dosáhla nejvyšší kóty 146,82 m. Nejnižší bod ležel u podjezdu „Pět oblouků“ (137,18 m), odtud stoupala téměř souvisle ke konečné stanici (142,75 m). Největší hodnota sklonu byla dosažena při sjezdu východní částí Hrnčářské ulice k podjezdu „Pět oblouků“.

Výhybny měly následující polohy a délky:

- koncové rozvidlení Předlice: odbočná kolej vlevo, délka 40 m
- Sklárna: objízdna kolej vpravo, délka 57,9 m
- Plynárna: objízdna kolej vpravo, délka 57,9 m
- Hlavní pošta: objízdna kolej vpravo, délka 52,9 m
- Tržní náměstí: objízdna kolej vlevo, délka 52,4 m
- Mariánský vrch: vjezdy do přímé, odjezdy do odbočky (při levostranném provozu), délka 51,7 m
- Rampa Státních drah: objízdna kolej vlevo, délka 57,9 m
- Spolek míru: objízdna kolej vpravo, délka 57,9 m
- koncové rozvidlení Krásné Březno náves: odbočná kolej vpravo, délka 40,2 m

Od 11. 7. 1901 byla v provozu v km:

0,596 zastávka dle potřeby U města Ústí – Stadt Aussig

Pro usnadnění přestupů vznikly zastávky v km:

2,381 přestupní zastávka Hlavní pošta – Hauptpost pro směr Předlice – Krásné Březno

2,392 přestupní zastávka Hlavní pošta – Hauptpost pro směr Krásné Březno – Předlice

Zastavování ve výhybně Hlavní pošta bylo současně s tímto krokem zrušeno.

Od 29. 11. 1906 fungovalo křížení s druhou větví „průmyslové koleje“, tedy okružní vlečky ÚTD do tovární čtvrti (přes několik továren propojenou s kolejí, kterou tramvaj křížila v km 1,918). Podle dokumentace, předložené při PPK dne 16. 10. 1901 bylo nové staničení konečné stanice následující:

- 0,013 nový počátek obou kolejí
- 0,000 původní počátek trati
- 0,010 zastávka Předlická hranice – Prödlitzer Grenze
- 0,027 nová výhybka koncového rozvidlení
- 0,034 křížení s vlečkovou kolejí

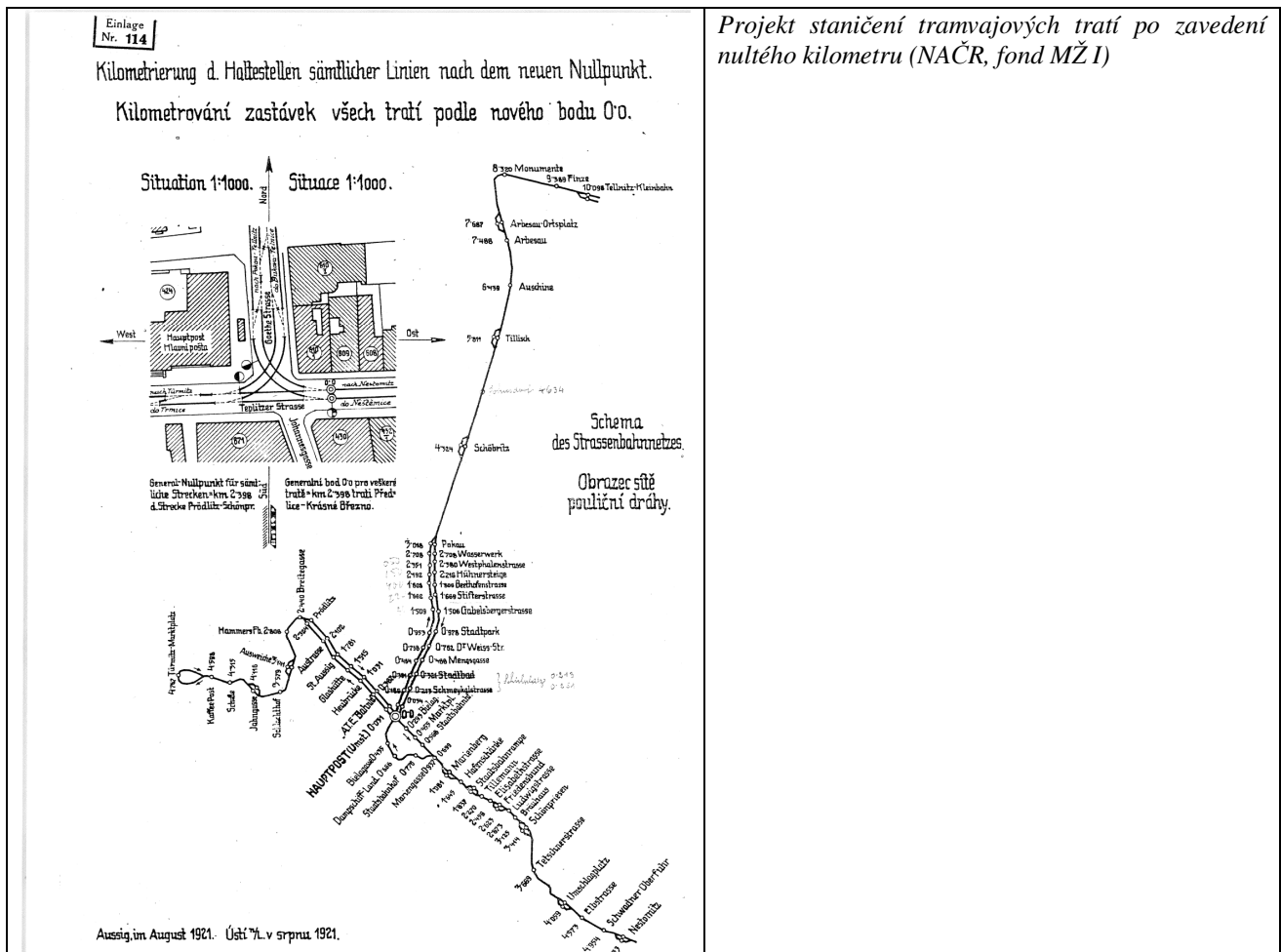
Při výstavbě křížení bylo nutno zvýšit niveletu tramvajové trati přibližně o jeden metr.

Dne 20. 5. 1910 se zastávka Tillemann posunula do km 4,629 (před křižovatkou Drážďanské a Vojanovy).

Roku 1914 se výhybna Plynárna přemístila do km 1,718, stavební provedení se od původní polohy nelišilo.

K závažné změně došlo v souvislosti se stavbou tratí Předlice – Trmice a Krásné Březno – Neštětice roku 1915. Na předlickém konci tehdy došlo k vybudování výhybny v km 0,076 /2,327/ (vyhýbací kolej vpravo) místo zastávky Předlická hranice a snesení koncového rozvětvení, v Krásném Březně výhybny v km 5,768 /3,396/ a snesení celého koncového úseku přibližně od km 5,722 /3,350/ k původnímu konci stavební délky. Nový konec stavební trati ležel v km 5,837 (= km 0,000 trati Krásné Březno – Neštětice).

Zavedením nultého kilometru se stavební trať Předlice – Krásné Březno stala součástí dvou nově definovaných stavebních tratí: Hlavní pošta – Předlice – Trmice a Hlavní pošta – Krásné Březno – Neštětice.



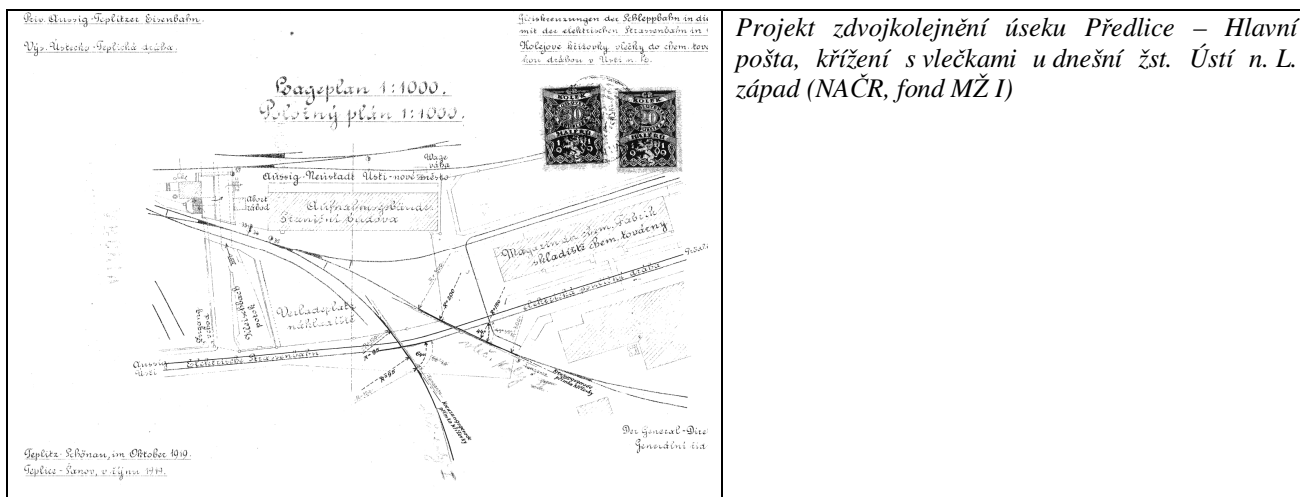
Projekt staničení tramvajových tratí po zavedení nulového kilometru (NAČR, fond MŽ I)

Různé provozní faktory, především pak zdržení způsobená provozem na železničních vlečkách křižujících tramvajovou trať u nádraží ÚTD a u obecních hranic v Předlicích, vedly k rozhodnutí zavést postupně dvoukolejný provoz. Jako výhradně jednokolejná s výhybnami sloužila trať v celé své délce do 5. 5. 1919, kdy začal provoz na druhé traťové koleji mezi zastávkou Na luhách a přejezdem vlečky do chemičky u nádraží ÚTD. Během roku 1920 skončila stavba druhé koleje v úsecích od zastávky Na luhách k výhybně Předlice–konečná stanice resp. mezi přejezdem vlečky u „teplického“ nádraží a výhybnou Hlavní pošta³. Počátek dvoukolejné trati ležel v kilometru /2,354/ v Předlicích, končila v křižovatce u Hlavní pošty. Poslední podoba tohoto úseku před zdvoukolejněním byla následující:

- /2,372/ =0,000 původní stavební trati Předlice – Trmice
- /2,324/ výhybna Předlice–konečná stanice – Predlitz–Endstelle
- /2,280/ napojení vlečky Lackmann
- /2,102/ zastávka Na luhách – Austrasse
- /1,781/ zastávka Město Ústí – Stadt Aussig
- /1,515/ výhybna Sklárna – Glashütte
- /1,031/ zastávka Senný most – Heubrücke
- /0,680/ výhybna Plynárna – Gasanstalt
- /0,387/ zastávka Nádraží Teplické dráhy – Teplitzer Bahnhof
- /0,073/ zastávka Hlavní pošta – Hauptpost
- /0,000/ nulý kilometr

Druhá kolej byla položena vpravo od stávající, tedy směrem ke středu vozovky. U zastávky Hlavní pošta byly zřízeny dvě kolejové spojky z původní koleje na novou (tedy směrem od centra k Předlicím). Při zdvoukolejnění se zastávka Sklárna – Glashütte posunula do km /1,468/.

³ Projekt úpravy obou křížení (v dobové dokumentaci „křížovky“) u „teplického“ nádraží schválilo ministerstvo železnic 16. 4. 1920. Trasy obou drah se mírně posunuly (do 0,5 m), aby se dosáhlo křížení v přímých úsecích. Statické posouzení mostu v km 2,003 přes Klíšský potok schválilo ministerstvo železnic 12. 11. 1919.



Pravděpodobně při dokončení zdvojkolejnění úseku Předlice – Hlavní pošta byl jednokolejný úsek směrem k Trmicím zabezpečen ručně stavěným zabezpečovacím zařízením. Jeho automatizaci pomocí trolejových kontaktů schválilo ministerstvo železnic 14. 7. 1924. Vůz jedoucí od hlavní pošty za zastávkou Široká ulice (Nové Předlice) sepnul kontakt, který rozsvítil červenou návěst na konci dvojkolejky. Po vykřížování ve výhybně Jeser jej protijedoucí vůz zhasil. Vložené vozy, končící v zastávce Široká ulice, návěst neovlivňovaly.

Pro obracení vlaků výstavní linky vznikla před nádražím Teplické dráhy mezi kolejemi spojka (1924). Po skončení výstavy byla zřejmě demontována.

Počátkem roku 1923 se chystala přeložka obou kolejí v km /2,160 – 2,440/ směrem k severnímu chodníku Tovární ulice. Důvodem bylo chystané dláždění přilehlé části ulice a snaha o získání většího průjezdného prostoru pro silniční dopravu. Realizace není doložena.

V podobě z roku 1920 setrvala západní část stavební trati Předlice – Krásné Březno do roku 1931, kdy její konec v Předlicích doplnila druhá kolej (při její výstavbě dále do Trmic). Při otevření druhé koleje v navazující trati Předlice – Trmice bylo staničení západního úseku trati Předlice – Krásné Březno následující:

- 2,362 = /0,031/ zastávka Hlavní pošta – Hauptpost
- 2,006 = /0,387/ zastávka dle potřeby Teplické nádraží – Teplitzerbahnhof
- 1,362 = /1,031/ zastávka dle potřeby Dílny státních drah – Heubrück
- 0,878 = /1,515/ zastávka dle potřeby Sklářny – Glashütte
- 0,612 = /1,781/ zastávka dle potřeby Pětidomí – Fünfhaus
- 0,291 = /2,102/ zastávka dle potřeby Na luhách – Austrasse
- 0,121 = /2,272/ zastávka dle potřeby Payerova třída – Payerstrasse (Textilní)
- 0,028 = /2,373/ odbočná výhybka směr Trmice

Jedinou větší modernizací byla roku 1934 úplná přeložka do osy vozovky v úseku Na luhách – Hlavní pošta. Bez výrazných změn přešel úsek až do úplného zastavení provozu tramvají 1. 6. 1970.

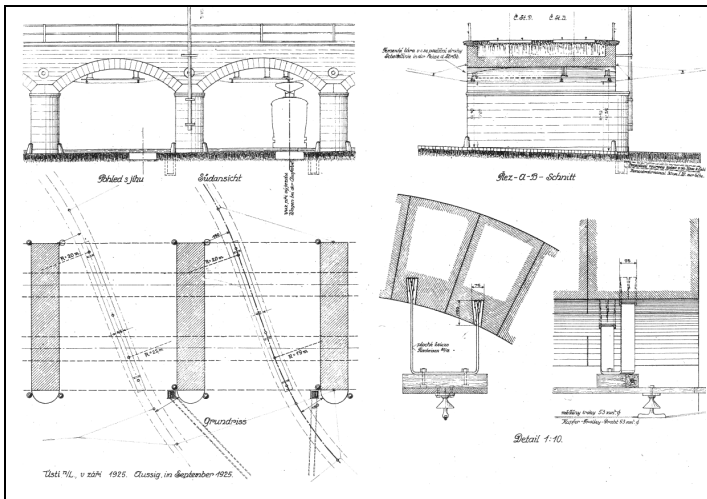
Úsek do Krásného Března se zdvojkolejňoval postupně s tím, že mezi nultým kilometrem a křižovatkou Velká hradební/Hrnčářská v prostoru dnešního Předmostí se jako druhá kolej použila prodloužená stavební trať Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – Mariánská (viz dále). Úsek mezi dnešním Předmostím a Pětí oblouky zůstal obousměrně projížděný až do roku 1936. Ihned po připojení tratě Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – Mariánská vzniklo první zabezpečovací zařízení, kryjící vjezd do obousměrně projížděného východního úseku Hrnčářské ulice. Nejprve jej ovládali průvodčí projíždějících vlaků, od července 1923 fungovalo automaticky pomocí trolejových kontaktů.

Koncem května 1923 se dosavadní zastávky dle potřeby Tržní náměstí (km /0,441/) a Státní nádraží (km /0,568/) sloučily do zastávky v km

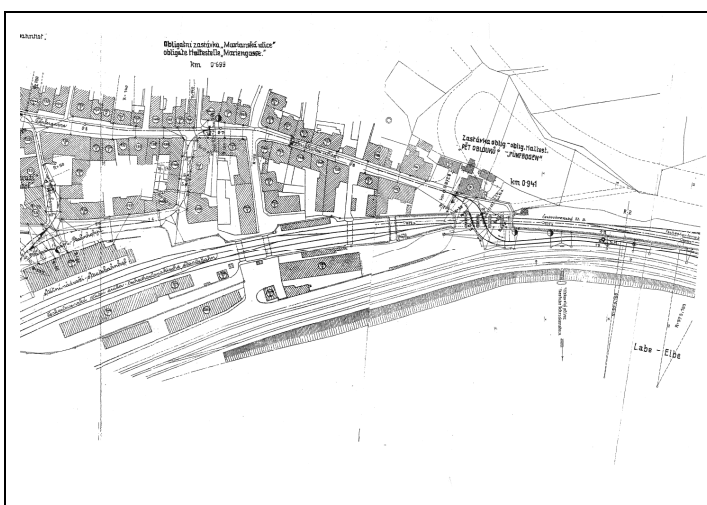
/0,531/ Státní nádraží⁴ – Staatsbahnhof

Ministerstvo železnic schválilo 30. 7. 1925 „Projekt o vestavbě elektrických přístrojů k stavění odbočných výhybek u gen. bodu nulovém, u km 0,275 a u km 0,55 trati hlavní pošta – Krásné Březno“. Ten zahrnoval rozjezdové výhybky ve směrech Předlice/Bukov, Krásné Březno/Vaňov a Krásné Březno/nádraží Státní dráhy. Trolejové kontakty umožňovaly ovládání tyčovými i třmenovými sběrači.

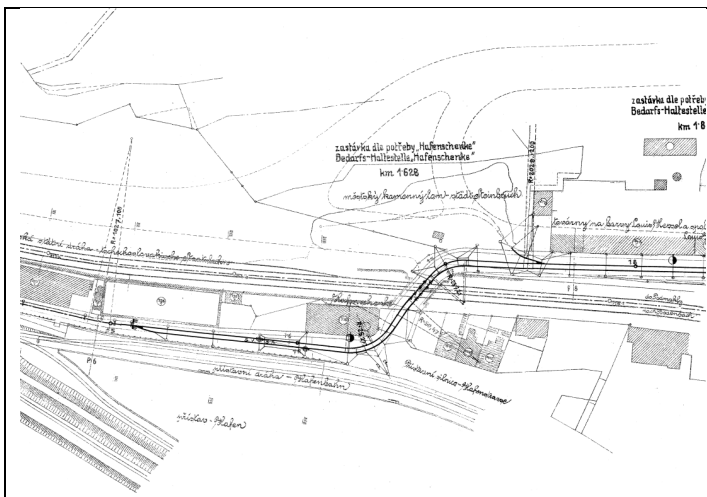
⁴ Jedná se o autentický překlad, správnější by byl Nádraží Státní dráhy.



Projekt zdvojkolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno, průchod pod viaduktem „Pět oblouků“ (NAČR, fond MŽ I)



Projekt zdvojkolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno, situace v okolí viaduktu „Pět oblouků“ (NAČR, fond MŽ I)



Projekt zdvojkolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno, úsek u zastávky Přístavní šenk (NAČR, fond MŽ I) včetně upraveného napojení vlečky do kamenolomu v Mariánské skále

Poslední doložená kilometráž před zdvojkolejňováním úseku Pět oblouků – Krásné Březno měla tuto podobu:

- /0,872/ budoucí začátek dvoukolejné trati (1926 – 1936)
- /0,887/ zastávka Pět oblouků – Fünfbogen
- /1,081/ výhybna Mariánský vrch – Marienberg
- /1,645/ zastávka Přístavní šenk – Hafenschenke
- /1,757/ napojení vlečky kamenolomu v Mariánské skále
- /1,837/ výhybna Rampa státních drah – Staatsbahnrampe
- /2,059/ zastávka Lumpeho sady – Lumpepark

- /2,103/ napojení vlečky Köhler
- /2,270/ zastávka Tillemann
- /2,458/ zastávka Magdeburská třída–Magdeburgerstrasse
- /2,623/ výhybna Spolek míru – Friedensbund
- /2,873/ zastávka Ludvíkova třída – Ludwigstrasse
- /3,027/ napojení vlečky Pivovar
- /3,125/ zastávka Pivovar – Bräuhaus
- /3,220/ napojení vlečky Lihovar
- /3,414/ výhybna Krásné Březno – Schönriesen

Při zdvoukolejnění došlo ke zkrácení trati o 9 m. Vlastní zahajování provozu na dvoukolejně trati v úseku Pět oblouků – Krásné Březno probíhalo podle technické zprávy sestavené v září 1927 následovně (staničení podle stavu po zdvoukolejnění):

15. 8. 1925	Spolek míru – Krásné Březno	km /2,638/ – /3,405/
24. 12. 1925	Rampa ČSD – Spolek míru	km /1,832/ – /2,638/
24. 1. 1926	Pět oblouků – Mariánský vrch	km /0,870/ – /1,104/
7. 11. 1926	Rampa ČSD – Přístavní vrata	km /1,510/ – /1,832/

Skutečné zahajování provozu na dvojkolejce je doloženo po kratších úsecích: existuje fotografie provizorní spojky u pivovaru. Definitivní užívací povolení vydalo ministerstvo železnic 10. 8. 1928. Úsek Pět oblouků – Mariánský vrch byl nadále označován jako prodloužená výhybna Mariánský vrch. Zbylé jednokolejné obousměrně poježděné úseky (km /0,696 – 0,870/ a /1,100 – 1,510/) krylo zabezpečovací zařízení.

To prošlo úřední zkouškou ve dnech 5. a 6. 4. 1927. Na koncích každého dvojkolejného úseku byly umístěny dvojice lamp (horní s červeným, spodní se zeleným světlem), ovládané kontakty na troleji. Nesvítilo-li žádné z nich, mohl vlak pokračovat směrem na jednokolejný úsek, čímž rozsvítil na „svém“ konci zelené a na opačném konci červené světlo. Pokud svítilo světlo červené, měl vlak povinnost zůstat stát před vjezdovou výhybkou. Svítila-li světla obě (což mohlo nastat, pokud vlaky vjely na oba kontakty současně), měl přednost vlak, jedoucí ke stanici Hlavní pošta. V km /1,3/ byla navíc umístěna kontrolní svítlna, která měla směrem k městu stejnou polohu barevných světél, směrem ke Krásnému Březnu opačné. Vypínací kontakty fungovaly stupňovitě, takže umožňovaly průjezd až pěti vlaků v jednom směru s tím, že signál vypnul až poslední z nich.

Nové staničení úseku bylo následující:

- /0,873/ začátek druhé koleje (vlevo od stávající)
- /0,941/ zastávka Pět oblouků – Fünfbogen (směr tam)
- /0,967/ zastávka Pět oblouků (směr zpět)
- /1,100/ konec druhé koleje
- /1,510/ začátek druhé koleje (vpravo od stávající)
- /1,628/ zastávka Přístavní šenk – Hafenschänke
- /1,757/ napojení vlečky do kamenolomu v Mariánské skále (z levé koleje)
- /1,820/ zastávka Rampa státních drah
- /2,060/ zastávka Lumpeovy sady – Lumpepark
- /2,106/ napojení vlečky firmy Köhler (z levé koleje)
- /2,262/ zastávka Tillemann
- /2,450/ zast. Magdeburská třída – Magdeburgerstrasse
- /2,661/ zastávka Spolek míru – Friedensbund
- /2,865/ zastávka Ludvíkova třída – Ludwigstrasse
- /3,066/ napojení vlečky pivovaru (z levé koleje)
- /3,117/ zastávka Pivovar – Bräuhaus
- /3,208/ napojení vlečky lihovaru (z levé koleje)
- /3,350/ kolejová spojka z pravé na levou kolej
- /3,407/ zastávka Krásné Březno – Schönriesen

Konec dvoukolejky ležel v km /3,441/ levé, respektive /3,435/ pravé koleje.

Teprve 10. srpna 1937 úplně skončilo zdvoukolejnění úseku mezi výhybnou Mariánský vrch /1,104/ a přístavními vraty /1,510/. Důvodem tohoto prodloužení byla dlouhodobě připravovaná přestavba nábrežní komunikace. Současně skončily i úpravy na již dvoukolejném úseku Pět oblouků – Mariánský vrch. Rok před tím byl snesen i krátký úsek původní koleje mezi vyhybkou v km /0,873/ a napojením přesměrované stavební trati Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – Pět oblouků (km /0,932/). Při zdvoukolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno se trať většinou přemístila do osy ulic, kterými vedla.

Při těchto úpravách došlo k posunu zastávky Pět oblouků do km /0,959/ a úpravě nivelety trati, která znamenala zvýšení nadmořské výšky nejnižšího bodu trati na úroveň 137,77 m.

Od nultého kilometru k Pěti obloukům zůstala tedy stavební trať Předlice – Krásné Březno až do konce tramvajového provozu jednokolejná. Od prodloužení stavební trati Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy k zastávce Mariánská ulice (viz) v roce 1921 se však na většině tohoto úseku (od roku 1936 na celém) jezdilo jednosměrně: do podzimu roku 1938 ve směru Hlavní pošta – Pět oblouků, poté opačně.

Bombardování města 17. a 19. 4. 1945 poškodilo i objekty v Teplické (Revoluční) ulici, což způsobilo krátkodobé přerušování dopravy na východní části trati, provozované pak několik měsíců jako „ostrovní“. Do léta 1946 (obnova provozu v Malé hradební, viz dále) se pravděpodobně jezdilo obousměrně přes Mírové náměstí. Rovněž v Tovární ulici byla trať zřejmě poškozena.

Od roku 1951 se k trati Hlavní pošta – Krásné Březno započítával i úsek /3,408 – 3,435/, protože km 0,000 nové stavební trati Krásné Březno – Neštětice (II) ležel až na konci původní výhybny Krásné Březno.

Po příchodu vozů T II se zjistilo, že jejich širší skříň nejsou schopny projet podjezdem Pět oblouků. Kolej zde byla vedena šikmo a u okrajů pilířů nebyl dostatečný průjezdný profil. Proto byla kolej přeložena z prostředního oblouku do druhého od západu (kterým vedla v letech 1899–36 původní kolej) a upraveny nájezdové poloměry k dosažení potřebné vzdálenosti osy koleje od boků pilířů klenby.

Také na východním úseku trati nedošlo do úplného zastavení provozu 1. 6. 1970 k dalším zásadním úpravám. Bohužel není možno u této trati ani u žádné další přesně podchytit všechny změny v umístění a pojmenování zastávek.

2. Hlavní pošta – Klíšský most – [Bukov]

zahájení provozu	1. 7. 1899, [19. 3. 1903]
stavební délka	1,353 km, [3,007 km]
provozní délka	1,345 km, [2,961 km]
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	63,8 ‰ pod křižovatkou Lékárna

„Bukovská“ stavební trať byla pro osobní dopravu otevřena nejprve do zastávky Klíšský (Křížový) most⁵. Jejím pokračování na Bukov bránil nedostatečně dimensovaný most přes Klíšský potok a připravovaná výstavba kanalisace podél komunikace. Teprve po vyřešení těchto problémů pokračovala stavba trati dál až do stavebního kilometru 3,007.



Kolorovaná pohlednice zachycuje vůz 3 na dnešní Masarykově třídě (zřejmě při zkušebních jízdách v létě 1899, sbírka Ivan Grisa)

Od zahájení provozu do roku 1903 měla trať následující kilometráž:

- 0,000 začátek stavební trati na styku spojovacích oblouků od trati Předlice – Krásné Březno
- 0,005 zastávka Hlavní pošta – Hauptpost
- 0,171 zastávka Schmeykalova – Schmeykalstrasse, zavedena roku 1900 (křižovatka Masarykova–Pařížská)
- 0,267 odbočení stavební trati k vozovně na Špitálském náměstí
- 0,400 výhybna Mengsova – Mengsgasse (přibližně dnešní stanice MHD Hraničář)

⁵ Kleischbachbrücke, Kreuzbrücke, dnes přibližně zastávka Šaldova ve směru z centra.

0,720 zastávka Pískovna – Sandhöhe (okružní křižovatka Masarykova – Londýnská – Churchillova – Rooseveltova)
 0,985 zastávka Starý Lerchenfeld – Altlerchenfelder Hauptstrasse (u dnešní polikliniky)
 1,345 konečná zastávka Bukov–Klíšský most – Pockau–Kleischbachbrücke (zastávka busů Šaldova, směr z centra)
 1,353 dočasný konec trati

Trať vycházela z nadmořské výšky 145,90 m v zastávce Hlavní pošta a v celé délce stoupala. Dočasná konečná ležela na kótě 171,09 m. Vyhýbací kolej výhybny Mengsova ulice dlouhá 58 m ležela vpravo.

Dne 14. 3. 1903 proběhla mostní zkouška zesíleného Křížového mostu, po níž následovala o čtyři dny později TPZ nového úseku Klíšský most – Bukov. Provedl ji motorový vůz 19 rychlostí až 15 km /h. Staničení měla následující (včetně úprav na předchozím úseku):

(0,985 výhybna Starý Lerchenfeld – Altlerchenfelder Hauptstrasse (vyhýbací kolej vlevo, délka 55 m)
 1,353 původní kusé ukončení trati
 1,387 zastávka Křížový most – Kreuzbrücke (zastávka busů Šaldova, směr do centra)
 1,614 výhybna Cottage (přibližně křižovatka Masarykova – Bozděchova)
 2,185 výhybna Kuřecí schody – Hühnersteige (nad křižovatkou Masarykova – Vilová ulička)
 2,403 zastávka Jedlový lesík – Tannwald (přibližně zastávka busů Městský stadion)
 2,690 zastávka dle potřeby Reservoár – Hochreservoir (vodárenský zásobník proti zimnímu stadionu)
 2,961 koncové rozvidlení Bukov – Pockau
 3,007 konec stavební trati

V prostoru před novou výhybnou Starý Lerchenfeld došlo k úpravě nivelety vzhledem k napojení nové Sadové ulice ve výšce, umožňující bezpečné překlenutí Klíšského potoka. Výjezd z výhybny směrem na Bukov tak nově ležel po spádu.



Kolorovaná pohlednice zachycuje dva motoráky nejstaršího typu na konečné Bukov (krátce po roce 1903, sbírka Ivan Grisa)

Celý nový úsek plynule stoupal (maximálně 44,4‰ v úseku 0,570 – 0,662), takže nová konečná ležela v nadmořské výšce 210,67 m. Na ústecké poměry měl velmi příznivé směrové poměry: minimální poloměr oblouku činil 40 m.

Všechny tři výhybny byly 55 m dlouhé. Na Cottagi byla uspořádána symetricky, ostatní dvě měly vyhýbací koleje vlevo.

V úseku mezi Hlavní poštou a křižovatkou „U lékárny“ ležela kolej uprostřed vozovky, dále až na konečnou na Bukově u pravého okraje.

Od 4. 12. 1909 byly trať Hlavní pošta – Bukov, spojovací oblouk ve směru od Krásného Března a nová stavební trať Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy zahrnuty do nové trati Nádraží Státní dráhy – Bukov. Kilometráž trati uvedená v projektu nové stavební trati a přesunů výhyben mezi Hlavní poštou a Bukovem, které zajistily přestup mezi všemi čtyřmi směry u Hlavní pošty, se zřejmě nepoužívala příliš dlouho (viz dále). Hodnoty v levém sloupci platí pro stavební trať Hlavní pošta – Bukov, v pravém sloupci pro nově definovanou trať Nádraží Státní dráhy – Bukov:

0,000	počátek trati (výhybka spoj. oblouků)	/0,785/
0,032	zastávka ve výhybně Hlavní pošta – Hauptpost	/0,817/
0,071	konec kolejových úprav křižovatky Hlavní pošta	/0,855/
0,178	zastávka dle potřeby Schmeykalova třída – Schmeykalstrasse	/0,962/

0,267	odbočka trati do vozovny	/1,051/
0,426	zastávka dle potřeby Mengsova ulice – Mengsgasse	/1,210/
0,742	výhybna Weisova třída – Weisstrasse	/1,526/
0,986	výhybna Městský park – Stadtpark	/1,770/
1,388	zastávka dle potřeby Klíšský most – Kleischbrücke	/2,172/
1,611	výhybna Cottage	/2,395/
2,186	zastávka dle potřeby Kuřecí schody – Hühnersteige	/2,970/
2,412	výhybna Westphalenova třída – Westphalenstrasse	/3,196/
2,906	zastávka dle potřeby Reservoár – Hochreservoir	/3,690/
2,960	výhybna Bukov – Pockau	/3,744/
3,007	konec trati	/3,791/

Výhybna Městský park (původně Starý Lerchenfeld) byla zachována pro provoz vložených vlaků (vyhýbací kolej vlevo, délka 55 m).

Nové výhybny byly uspořádány stejně: vyhýbací kolej délky 55 m ležela vlevo.

Od roku 1913 se pracovalo na zdvoukolejnění celé stavební trati Hlavní pošta – Bukov. Dne 9. 12. 1913 byla provedena hlavní zkouška plnostěnného ocelového mostu pro novou kolej přes Klíšský potok. V lednu 1914 byla dvoukolejka dokončena s výjimkou napojení nové vozovny a rozšíření kolejiště před budovou divadla. Po dodávkách potřebného materiálu výstavba skončila počátkem května⁶. Druhá kolej ležela vedle stávající: v úseku Hlavní pošta – Weisova třída vpravo, dále vlevo.

Při zdvoukolejnění bylo zavedeno nové staničení dvojkolejného úseku:

levé roku		staničení koleje		pravé
1903	1909	1914	zastávka, jiný významný bod ⁷	
-0,039	0,746	0,000	počátek dvojkolejky	0,000
-0,009	0,776	0,030	přestupní místo Hlavní pošta	0,030
0,000	0,785	0,039	původní počátek trati	0,039
0,021	0,806	0,060	Hlavní pošta	0,060
0,146	0,931	0,185	Třída Dr. Schmeykala	0,210
0,266	1,051	0,305	Městské lázně	0,320
0,267	1,052	0,306	odbočka trati do vozovny	0,306
0,421	1,206	0,460	Mengsova ulice	0,480
0,726	1,511	0,765	třída Dr. Weise	0,780
0,911	1,696	0,950	Městský park	0,975
1,386	2,171	1,425	Křížový most	1,450
1,451	2,236	1,490	Gabelbergerova třída	1,520
1,616	2,401	1,655	Cottage	1,680
1,741	2,526	1,780	Beethovenova třída	1,810
2,116	2,901	2,155	Kuřecí schody	2,180
2,311	3,096	2,350	Jedlový lesík	2,390
2,624	3,409	2,663	napojení vozovny Bukov od Hlavní pošty	
2,616	3,401	2,655	Vozovna měst. hranice – Wagenhalle Stadtgrenze	2,689
	(2,687)		napojení vozovny Bukov od Bukova	2,726
2,981	3,766	3,020	Bukov	3,005
3,007	3,792	3,046	původní konec trati	3,046
		3,054	konec dvojkolejky	3,054

Při zavedení nultého kilometru se stavební trať Hlavní pošta – Bukov stala součástí nově definované trati Hlavní pošta – Telnice. Nultý km se nacházel v poloze počátku dvojkolejky (1914). Mezitím došlo k posunům a změnám názvů zastávek (pro zastávky první hodnota = směr Bukov, druhá hodnota = směr Hlavní pošta):

/0,000/	nultý kilometr
/0,031/	stanice Hlavní pošta – Hauptpost
/0,214, 0,265/	zastávka Školní náměstí – Schulplatz
/0,306/	napojení trati Náměstí císaře Josefa – Špitálské náměstí
/0,454, 0,488/	zastávka Mengsova ulice – Mengsgasse

⁶ 8. 5. 1914 vzala správní rada Elektrických podniků na vědomí zahájení plného dvoukolejného provozu

⁷ Německé názvy viz výše.

/0,738, 0,752/	zastávka třída Dr. Weise – Dr. Weisstrasse
/0,953, 0,978/	zastávka Městský park – Stadtpark
/1,509, 1,506/	zastávka Gabelsbergerova třída
/1,662, 1,669/	zastávka Stifterova třída – Stifterstrasse
/1,803, 1,806/	zastávka Beethovenova třída
/2,192, 2,216/	zastávka Kuřecí schody – Hühnerstiege
/2,351, 2,380/	zastávka Westphalenova třída
/2,708, 2,708/	zastávka Vodárna – Wasserwerk
/2,664, 2,725/	nápojení vozovny Bukov
/2,985/	původní km 0,000 trať Bukov – Telnice
/3,018/	stanice Bukov
/3,054/	konec dvoukolejky

V roce 1924 došlo k výstavbě provisorní vyčkávací koleje u výstaviště. V květnu 1925 byla na ministerstvo železnic podána žádost o povolení jejího trvalého provozu. Důvodem byla obsluha stadionu, který plochu výstaviště využil. Vydání povolení je nejisté. Kolej pravděpodobně zanikla při přestavbě trati zahájené v září 1925, kdy vznikl samostatný tramvajový pás v km /1,385 – 2,678/ (Křížový most – vozovna Bukov). Součástí této přestavby byl i nový dvojkolejný železobetonový deskový most přes Klíšský potok v km 1,452, umístěný vpravo od původního objektu.

V letech 1926–27 se uvažovalo o přestavbě konečné Bukov. Byly vypracovány dvě varianty (smyčka, třetí kolej ve výhybně), žádná však nebyla realizována.

V roce 1927 pokračovala přestavba dvoukolejky úsekem Sadová třída – Křížový most. Zde zůstal kolejový pás součástí vozovky, osa trati se však přesunula ke středu ulice. Zároveň byla upravena niveleta, na což dodnes upomínají domy č. p. 1207 a 1012 – 1014 „utopené“ po levé straně ulice. V roce 1935 byly v úseku Křížový most – Kuřecí schody dosazeny místo původních žlábkových kolejnic hlavové. Roku 1937 byl na zvláštní těleso převeden i úsek od vozovny na konečnou Bukov.

Při nápojení trati na Klíši (1930) se zastávka Beethovenova třída posunula do km /1,758/ a zanikla zastávka Stifterova třída. Zároveň vznikla i kolejová spojka pro obrácení vložených vozů ve směru od města.



Vlak linky 5 na Masarykově třídě míjí odbočku Beethovenova. Fotografie z roku 1946 vzácně zachycuje přestavěný čtyřnápravový vlek číslo 48 (foto J. Vopat)

Nálety v dubnu 1945 provoz na trati ovlivnily jen málo (přímý zásah rohu školní budovy u divadla: dnes zadní vchod do musea), přerušen byl zřejmě jen na několik dní mezi Hlavní poštou a odbočkou na Špitálské náměstí.

V letech 1950–51 se do osy ulice přesunul úsek Hlavní pošta – Sadová. Roku 1952 zaniklo čtyřkolejné kolejiště před budovou divadla. Nahradila ho dvoukolejka s oboustranným nápojením na trať do Předlic a Krásného Března. Ta byla o 10 let později přeložena do nové osy rozšířené ulice (po dokončení hrubé stavby dnešního policejního ředitelství). Od roku 1964 se tramvajové zastávky přemístily do úseku Revoluční ulice mezi Malou hradební a Fučíkovou (Masarykovou).

Posledním zásahem do trati před jejím zrušením byla rekonstrukce Křížového mostu, provedená roku 1965. K zastavení pravidelného provozu došlo 31. 12. 1968, manipulační v úseku Divadlo – Smetanovy sady trval až do úplného zániku tramvají v Ústí.



Vlak linky 5 na křižovatce „U lékárny“ (1966, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

3. Náměstí císaře Josefa – Špitálské náměstí

zahájení provozu	1. 7. 1899 manipulační, od roku 1915 nákladní
stavební délka	0,301 km
provozní délka	0,301 km
původní provedení	jednokolejná trať bez výhybny
největší sklon	53,1 ‰ v km 0,175 – 0,210

Třetí ze stavebních tratí vzniklých na samém počátku tramvajového provozu sloužila původně pouze pro manipulačnímu napojení vozovny na Špitálském náměstí. Odbočovala v km 0,265 (od roku 1909 0,284) trati Hlavní pošta – Křížový most – (Bukov) levým obloukem. Popis vlastního areálu vozovny a její kolejové sítě je uveden v podkapitole **Vozovny**. Při zahájení provozu měla trať následující kilometráž:

0,000	začátek trati (km 0,265 trati Hlavní pošta – Křížový most)
0,237	odbočení koleje k přesuvně vozovny
0,301	konec trati

Počátek trati ležel ve výšce 149,81 m n. m. Téměř v celé délce klesala, takže konec ležel v nadmořské výšce 143,69 m.

Při zdvoukolejnění trati Hlavní pošta – Bukov byla pro obousměrné napojení vložena mezi km /0,254 a 0,280/ této trati kolejová spojka (z pravé koleje na levou), odbočení manipulační trati zůstalo nezměněno.

Od roku 1915 se trať stala součástí trasy nákladní dopravy uhlí a škváry (obsluha městské elektrárny a lázní). V roce 1927 byla v rámci přípravy na výstavbu trati na Klíši při pokládání nové dlažby v Klíšské ulici zdvoukolejněna (v km 0,000 – 0,151) a v závěru roku 1929 se stala součástí stavební trati Beethovenova – Školní náměstí (viz). Dvoukolejný úsek se stal úsekem /4,149 – 4,290/ trati Beethovenova třída – Školní náměstí, zbytek trati byl staničen samostatně od odbočné výhybky v km 0,164. Nové staničení bylo následující:

0,000	= 0,284 trati Hlavní pošta – Telnice
0,118	nové napojení vlečky do kotelny městských lázní
0,151	kolejová spojka z nové (pravé) koleje do původní
0,164	= 0,000 trati v dílnách Špitálské náměstí
0,198	odbočná výhybka zauhlovací koleje
0,279	přípojná výhybka zauhlovací koleje
0,300	konec nového úseku (v roce 1930 = /4,149/ trati Beethovenova třída – Školní náměstí)

Koleje v areálu Špitálské náměstí:

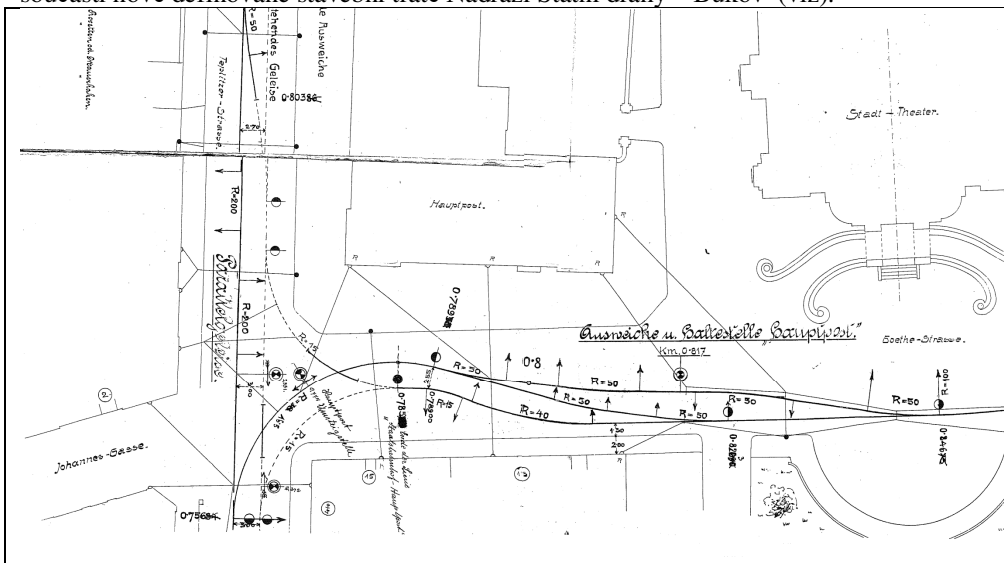
0,000 = 0,164 trati Školní náměstí (původně císaře Josefa) – Špitálské náměstí
 0,111 výhybka popelové koleje
 0,130 konec úprav při stavbě popelové koleje

Od 5. 4. 1966 sloužila celá trať opět pouze pro manipulační provoz a jako taková zanikla po 1. 6. 1970.

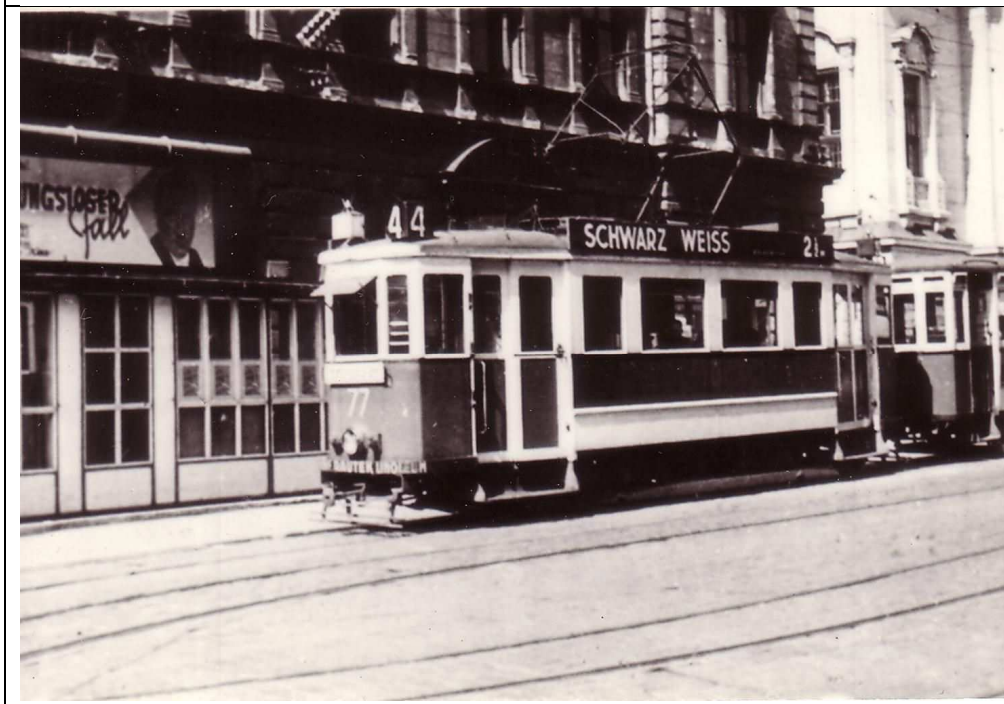
4. Spojovací oblouky u Hlavní pošty

zahájení provozu manipulační 1. 7. 1899
 stavební délka 0,024 + 0,024 km
 původní provedení jednokolejné spojovací oblouky

Původní takřka symetrické oblouky (s poloměrem 15 m ve směru od Krásného Března, resp. 15,5 m ve směru od Předlic) spojující trať Hlavní pošta – Klíšský most s tratí Předlice – Krásné Březno nebyly zahrnuty do žádné z těchto stavebních tratí. Tento stav trval do roku 1909, kdy se zdvoukolejněný oblouk ve směru do centra města stal součástí nově definované stavební tratě Nádraží Státní dráhy – Bukov (viz).



Projekt spojovacích oblouků u hlavní pošty, 1909 (NAČR, fond MŽR)



Vlak vedený vozem 77/I na křižovatce u hlavní pošty během II. světové války (sbírka Jiří Boháček)

Při zřízení čtyřkolejného kolejiště před budovou divadla roku 1914 se změnila i křižovatka u pošty. Oblouk od Předlic byl zdvoukolejněn a zaústěn do východních dvou kolejí, oblouk od města pak do dvojice západní. V této podobě vydržela křižovatka do roku 1952. Posledním stavem (1952–70) byl dvoukolejný trojúhelník ve středu křižovatky s tím,

že roku 1962 došlo k posunu osy trati na dnešní Masarykově třídě vzhledem k jejímu celkovému rozšíření. Od 1. 1. 1969 sloužily oba oblouky jen manipulačnímu provozu do dílen na Špitálském náměstí. Zanikly s celým tramvajovým provozem.

5. Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – [Mariánská ulice/Pět oblouků]

zahájení provozu 5. 12. 1909, [4. 1. 1921], [9. 8. 1936]
stavební délka 0,785 km, [0,928 km], [1,125 km]
provozní délka 0,765 km, [0,928 km], [1,125 km]
pův. provedení jednokolejná trať s výhybnou
největší sklon 32,9 ‰

Poslední stavební trať tzv. Staré sítě (Altes Netz) napojovala nádraží Státní dráhy (dnes hlavní) a oblast Malé hradební a Ostrova na síť tramvaje. Zpočátku byla provozována obousměrně. Staničení trati bylo v dokumentaci pro TPZ uvedeno ve směru od nádraží Státní dráhy s pokračování směrem na Bukov (viz stavební trať Hlavní pošta – Bukov):

0,000 začátek trati = počátek obou kolejí rozvidlení Nádraží Státní dráhy
0,020 zastávka Nádraží Státní dráhy – Staatsbahnhof (příčně přes vjezd na parkoviště ČD proti přijímací budově železniční stanice Ústí n. L. hl. nádraží)
0,040 výhybka koncového rozvidlení
0,090 zastávka dle potřeby Přístaviště parníků – Dampfschiff–Landungsplatz (podchod k ulici Na můstku)
0,276 výhybna Bělský most – Bielabrücke (Malá hradební, u prvního podjezdu pod železniční tratí Ústí n. L. – Teplice)
0,325 zastávka Bělská ulice – Bielagasse, směr tam
0,339 zastávka Bělská ulice – Bielagasse, směr zpět (před a za podjezdem Bílinské ulice pod železniční tratí Ústí n. L. – Teplice)
0,756 odbočná výhybka spojovací koleje k výhybně Hlavní pošta na trati Předlice – Krásné Březno (spojovací kolej délky 61 m přímo, trať vpravo)
0,774 přestupní zastávka Hlavní pošta – Hauptpost (ve vrcholu druhé koleje spojovacího oblouku ve směru od Krásného Března)
0,785 konec trati Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta (= původní km 0,000 trati Hlavní pošta – Bukov)

Nová trať ve své většině stoupala. Maximální hodnota sklonu byla dosažena v km 0,500 – 0,520 (výjezd Malou hradební u pozdějšího autobusového nádraží, dnes zakryto zvýšenou komunikací u NC Forum). Počátek trati ležel ve výšce 139,27 m nad mořem, nejvyšší bod (km 0,672: křižovatka u tehdy ještě neexistujícího „Grandu“) ve výšce 147,11 m, konec trati pak 146,36 m.

Vzdálenost mezi zastávkami Nádraží Státní dráhy a Přístaviště parníků byla pravděpodobně nejkratší v dějinách ústeckých tramvajů (70 m!).

V Teplické (Revoluční) ulici vedly stavební tratě Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy a Předlice – Krásné Březno souběžně po samostatných kolejích. Malou hradební a Lipovou vedla trať u levého okraje vozovky ve směru k nádraží. Při vjezdu na tehdejší Nádražní náměstí podjížděly tramvaje spojovací lávku, která spojovala nárožní dům proti přijímací budově stanice s jejím kolejištěm⁸, a ostrým obloukem v místech dnešní plochy s vodotryskem vjížděla na přednádražní prostranství (popis ve směru staničení, zavedeného roku 1921).

Stavba trati začala 7. 10. 1909, TPZ provedl 4. 12. téhož roku motorový vůz 5.

V roce 1920 byla tato stavební trať prodloužena přes tehdejší Nádražní náměstí (U nádraží) a Nádražní ulici (západní vozovka Předmostí) k zastávce Mariánská ulice na stavební trati Předlice – Krásné Březno. Tato úprava znamenala zánik koncového rozvidlení u nádraží a výhybny Bělský most. Kilometráž se změnila následovně:

/0,000/ začátek trati (= „nultý km“, původní km 0,746 trati Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta)
/0,435/ zastávka Bělský most – Bielabrücke
/0,668/ zastávka Přístaviště parníků – Dampfschiff–Landungsplatz
/0,716/ odbočení nového úseku
/0,778/ zastávka Nádraží Státní dráhy – Staatsbahnhof
/0,928/ konec trati (= km 3,092 /0,717/ trati Předlice – Krásné Březno)

Od zprovoznění nového úseku se provoz na trati udržoval pouze ve směru Mariánská ulice – Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta. Pro napojení nové trati do Vaňova bylo již při stavbě úseku v Bělské ulici roku 1924 upraveno

⁸ původně hotel, v letech 1850–1955 dopravní pavilon nádraží

vedení tratě v km /0,370 – 0,430/ na křižovatce u Bělského mostu. Pro spojovací oblouky na novou trať byly vloženy v km:

/0,370/ pravá výhybka oblouku ve směru od Tržního (Mírového) náměstí: oblouk cca po 20 m hlavní kolej překřížil
/0,410/ pravá výhybka oblouku ve směru od Vaňova

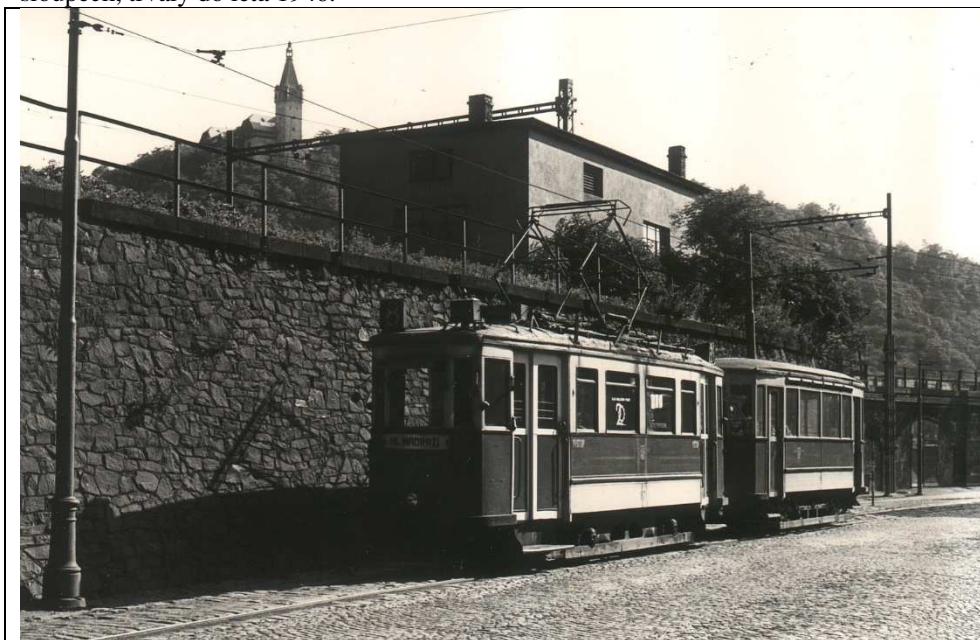
V srpnu 1926 byla dokončena trať ulicí V jirchářích. Její napojení v km /0,753/ popisované stavební trati vedlo k postupnému vzniku kolejiště před budovou nádraží (nejprve dvě, od roku 1928 čtyři koleje). Každá z nich sloužila pro konkrétní linku (skupinu linek). Ve směru od přijímací budovy nádraží nesly označení:

- I zastávka linek 4, 5 (od roku 1936 i 11),
- II konečná zastávka linky 3 (od roku 1930 i 8),
- III konečná zastávka linky 7,
- IV konečná zastávka linky 1.

V souvislosti se vznikem nového labského mostu a navazujícími komunikačními úpravami byl opuštěn úsek v km /0,845 – 0,960/ a vznikl nový koncový úsek stavební trati Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – Pět oblouků, vedený po jižní straně Mostního náměstí (Předmostí), podjezdem pod tratí ČSD Praha – Podmokly (Děčín hl. n.) a po labském nábřeží k Pěti obloukům (km /0,845 – 1,125/ = km /0,932/ tratě Hlavní pošta – Neštětice). V km /0,931/ popisované stavební trati začínala druhá kolej stavební trati Mostní náměstí – Střekov (viz).

V říjnu 1938 se v souvislosti se zavedením pravostranného provozu změnil směr jízdy na stavební trati Hlavní pošta – Pět oblouků v souladu s jejím staničením. Využití kolejí v tramvajové stanici zůstalo shodné. V rámci zlepšení dopravních poměrů v centru města byl záhy nato zbořen dům na rohu Bělské a Lipové („Schlögelshaus“) a trať byla napříměna.

Při náletech 17. a 19. 4. 1945 došlo k rozsáhlému poškození objektů v celé délce dnešní Malé hradební, které způsobilo úplné zastavení provozu na trati. Odklizení trosk a obnova vrchního vedení, nově zavěšeného na dřevěných sloupech, trvaly do léta 1946.



Vůz 97 v Malé hradební dne 14. 7. 1965 (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

V letech 1957–61 došlo k úpravě přednádraží. Nejprve se při zrušení spojky ulicí V jirchářích zmenšil počet kolejí ve staničním kolejišti na dvě. Obracení souprav zajistil nový oblouk na Předmostí (TBZ proběhla 25. 11. 1957). Po demolici bývalého dopravního pavilonu nádraží byla pak napříměna ulice i trať a vytvořena odstavná plocha pro autobusy (dnes parkoviště drážních složek). Tramvajová stanice se posunula mírně k západu, kde vznikla poměrně dlouhá předjízdňá kolej (mezi jihovýchodním nárožím domu č. p. 856 a ulicí Hradiště).



*Souprava 82 + 2 vyjíždí
17. 9. 1960 z ulice
U nádraží na Předmostí
(foto Alfred Luft, sbírka
Boveraclub)*

Roku 1964 se změnila podoba úseku mezi křižovatkami u hlavní pošty a u Grandu. Společný úsek tratí Hlavní pošta – Neštětice a Hlavní pošta – Pět oblouků se výstavbou ostrůvků stal centrální tramvajovou stanicí Divadlo. V této podobě trať sloužila až do úplné likvidace tramvají v Ústí (1. 6. 1970).



*Vůz TII číslo 168 v zastávce
Divadlo (1969, foto B. Mach,
sbírka Ivan Grisa)*

6. Bukov – Telnice

zahájení provozu	1. 1. 1912
stavební délka	7,120 km
provozní délka	7,077 km
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	93,55 ‰

Nejdelší stavební trať vzniklá novou výstavbou zahájila rozvoj ústecké tramvajové sítě mimo souvislou zástavbu města a obcí, které k němu přímo přiléhaly. Od 18. 12. 1911 byly na ní povoleny zkušební jízdy, TPZ byla provedena 30. 12. téhož roku (motorák 22 a vlek I). Při otevření měla následující kilometráž:

0,000 začátek výhybny Bukov – Pockau (= km 2,974 stavební tratě Hlavní pošta – Bukov)

0,413	zastávka Wallerův kopec – Wallerhübel (bezpečnostní, zastávka busů Kpt. Jaroše)
0,827	zastávka Kohout – Hahn
1,200 – 1,284	výhybna Všebořice – Schöbritz
1,591	zastávka Habrovice – Johnsdorf
2,743	zastávka Dělouš – Tillisch
3,383	zastávka Úžín – Auschine
4,467	zastávka Varvažov – Arbesau
4,600 – 4,669	výhybna Varvažov náves – Arbesau Ortsplatz
5,319	zastávka Pomníky – Monumente
6,538	zastávka Finze (Varvažov, jesle)
7,000 – 7,077	výhybna Telnice malodráha – Telnitz Kleinbahn

Trat' vedla převážně po pravém okraji silnice Bukov – Varvažov – Telnice. Provoz na ní přes počáteční problémy⁹ rychle rostl. Již 21. 6. 1913 byla do provozu uvedena výhybna Dělouš (vyhýbací kolej vlevo; km 2,716). I. světová válka přinesla dočasné zrušení některých zastávek (Wallerův kopec, Kohout, Habrovice) a především zahájení dopravy uhlí z dolů ležících podél trati. Od roku 1915 se uhlí překládalo na zastávce Pomníky, v roce 1917 vznikla první vlečka do dolu Gustav. Kromě výstavby vleček byla roku 1918 posunuta a přejmenována i výhybna Dělouš (Dělouš – Německá Nová Ves), vzhledem k válečným potížím zaniklo několik méně frekventovaných zastávek. V souvislosti s tím se dosavadní výhybna Všebořice přemístila blíž k městu do lokality Kohout. Výhybny se kvůli nákladním vlakům prodlžovaly.

Roku 1921 se stala stavební trat' Bukov – Telnice součástí nově definované trati Hlavní pošta – Telnice. Její kilometráž byla následující:

/0,000/	nultý kilometr
/2,653 – 2,714/	napojení vozovny Bukov
/2,985/	původní km 0,000 tratě Bukov – Telnice
/3,065/	konec dvoukolejné trati (stanice Bukov)
/3,881/ = 0,896	výhybna Kohout – Hahn
/5,748/ = 2,736	napojení vlečky Romanus
/5,762/ = 2,788	napojení vlečky Pankrác (od roku 1922)
/5,850/ = 2,865	výhybna Dělouš–Německá Nová Ves – Tillisch–Deutsch Neudörfel
/7,627/ = 4,642	výhybna Varvažov náves – Arbesau Ortsplatz
/8,254/ = 5,269	napojení vlečky Gustav
/10,062/ = 7,077	výhybna Telnice malodráha – Telnitz Kleinbahn
/10,105/ = 7,120	konec trati

Trat' vycházela z nadmořské výšky 210,7 m. Nejprve stoupala až do prostoru u dnešní trolejbusové vozovny. Odtud sjížděla do centra Varvažova. Stoupáním s největší hodnotou sklonu (trati i celé sítě) vyjela na výšinu u „Staré pošty“, odkud pokračovala do údolí Telnického potoka, nad jehož levým břehem pak končila. Konečná stanice v Telnici byla nejvýše položeným bodem, jehož ústecké tramvaje kdy dosáhly (352,18 m nad mořem).

Po skončení války opět rostla frekvence osobní dopravy. Došlo k postupnému obnovení zrušených zastávek¹⁰. Pro zvládnutí nedělního provozu vznikla roku 1925 místo zastávky Finze stejnojmenná výhybna (km 6,333 /9,389/). Zároveň byla zahájena i výstavba smyčky Telnice (dokončena roku 1927, technická revize 21. 6. 1929). Dosavadní výhybna¹¹ zůstala zachována jako vnitřní předjízdna a slepé odstavné koleje. Staničení bylo následující:

/10,015/	rozjezdová výhybka smyčky
/10,058/	rozjezdová výhybka bývalé výhybny
/10,086/	povinná zastávka Telnice–drobné dráhy – Telnitz–Kleinbahn (výstup i nástup)
/10,200/	zastávka dle potřeby Telnice–drobné dráhy – Telnitz–Kleinbahn (jen pro nástup, pravděpodobně brzy zanikla)
/10,254/	konec smyčky, nový konec tratě

⁹ Několik dní po zahájení provozu se prudce ochladilo a dopravu přerušily na několika místech zamrzlé kaluže. Stavební firma urychleně zvedala v zasažených lokalitách niveletu a zlepšovala odvodnění.

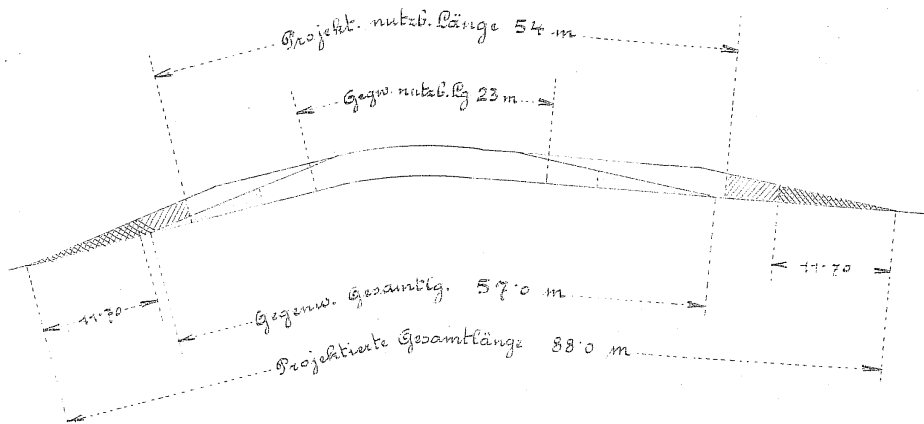
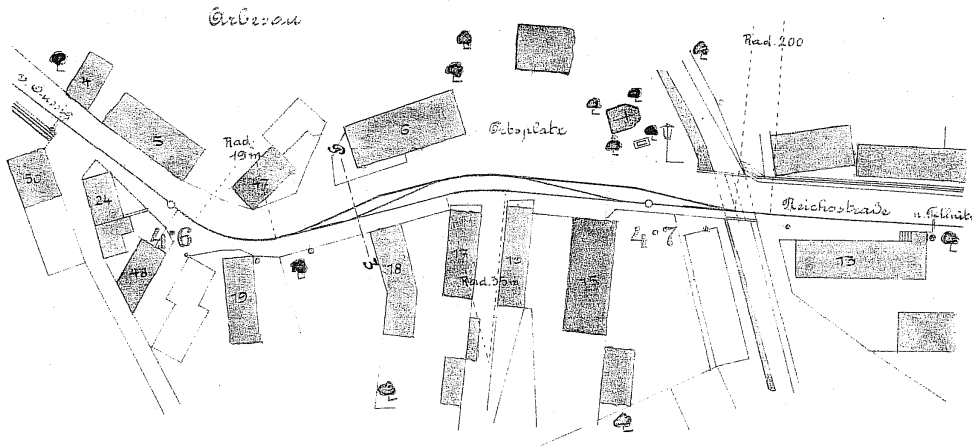
¹⁰ Do roku 1926, zastávka Habrovice – Johnsdorf v srpnu 1923.

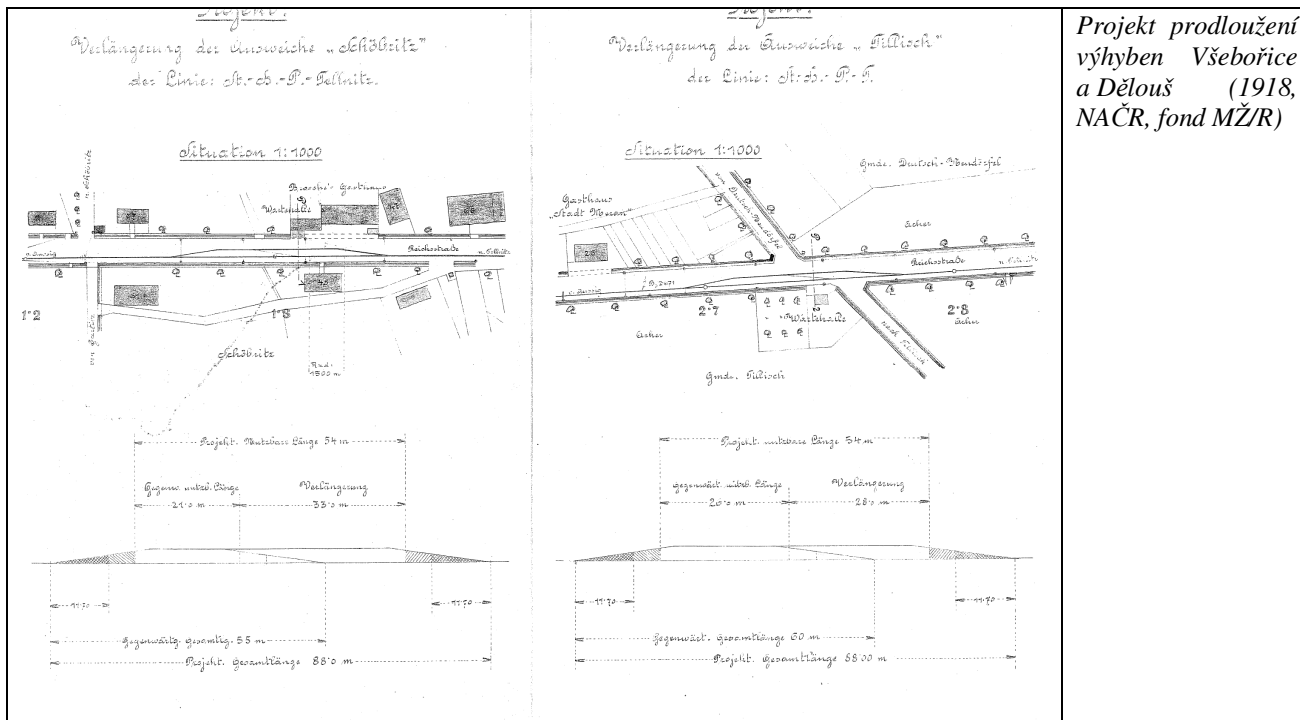
¹¹ Doplněná později dvěma odstavnými kolejemi.

Verlängerung der Anweiche „Arbesau“
der Linie: St.-b.-P.-T.

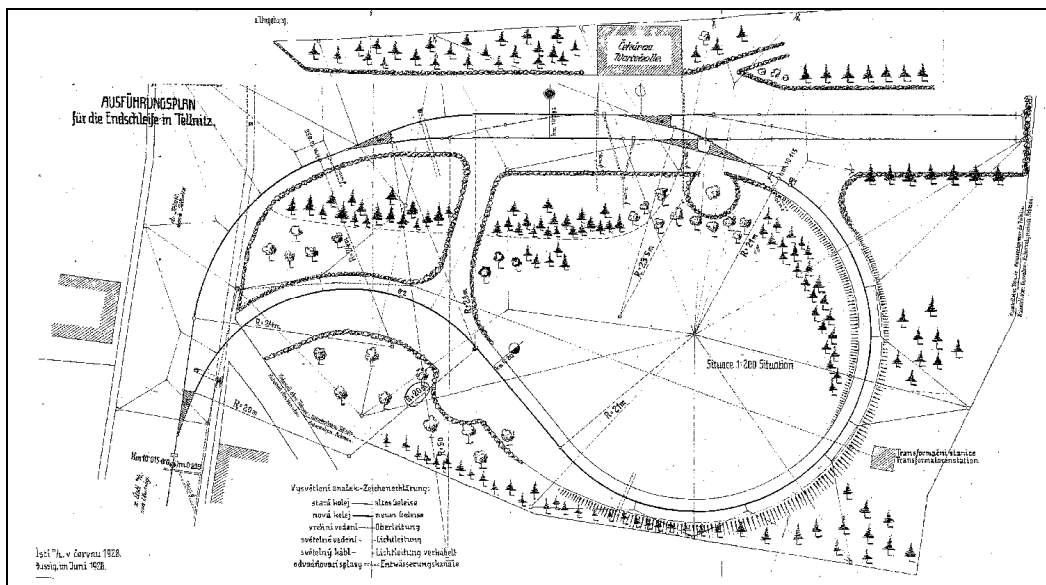
Projekt prodloužení
výhybny Varvažov
(1918, NACR, fond
MŽR)

Situation 1:1000.





Projekt prodloužení výhyben Všebořice a Dělouš (1918, NAČR, fond MŽR)



Projekt smyčky Telnice, 1928 (NAČR, fond MŽ I)

Technická zpráva prováděcího projektu uvádí následující skutečnosti:

„V konečné stanici trati Ústí n. L. stát. nádr. – hl. pošta – Telnice zřízená smyčka je o stavební délce 239 m. Na dvou výhybkových a dvou odstavečích kolejích je dosti místa pro 6 vlakových souprav.

Největší stoupání v úseku smyčky jest 77‰, nejmenší poloměr činí 20 m. Hlavní oblouk je o poloměru 21 m a má spád 41,8 ‰ (...)

Nová kolej pozůstává na délce 117 m ze žlábkových kolejnic prof.180/160 v makadamu; pro ostatní část v délce 122 m použito bylo starých, dobře zachovalých kolejnic státních drah prof.124/105 s vůdčí holení 20 mm silné na pražcovém spodku. (...)

V roce 1926 došlo k přeložce trati mezi km /7,8 – 8,4/ pro zmenšení stoupání (mezi výhybnou Varvažov náves a Pomníky). Od roku 1932 se trať postupně přestavovala za použití hlavových kolejnic a oddělovala od souběžné silnice. V roce 1936 se výhybna Finze posunula do km 6,303 /9,359/. Od 25. 1. téhož roku byla zvýšena maximální rychlost na trati na 30 km/h, což zkrátilo jízdní doby v úseku Bukov – Telnice na 23 minut 40 vteřin (směr tam), resp. 21 minut (směr zpět). Z protokolu o této změně lze odvodit následující staničení:

stanice, zastávky a jiné významné body ¹²	vzájemná vzdálenost (m)	staničení od km 0,000 sítě
Bukov – začátek jednokolejky	453	/3,065/
zastávka Wallerhübel	542	/3,518/
výhybna Am Hahn	332	/4,060/
zastávka Všebořice – Schöbritz	524	/4,392/
zastávka Habrovice – Johnsorf	962	/4,916/
výhybna Dělouš – Tillisch	629	/5,878/
zastávka Úžín – Auschine	1 048	/6,507/
zastávka Varvažov – Arbesau	198	/7,555/
výhybna Varvažov náves – Arbesau Ortsplatz	668	/7,753/
zastávka Pomníky – Denkmäle	551	/8,421/
zastávka Varvažov obecní úřad – Arbesau Gemeindeamt	483	/8,972/
výhybna Finze	697	/9,455/
zastávka Telnice malodráha – Tellnitz Kleinbahn (ve smyčce)		/10,152/

Po II. světové válce na trati klesl počet přepravených osob (zejména v pracovních dnech) a zanikla nákladní doprava (1950–55). Postupně se zhoršoval stav svršku, což spolu s úvahami o zřízení velkého uhelného lomu mezi Všebořicemi a Varvažovem vedlo k rozhodnutí zastavit na většině trati provoz. Dne 31. 12. 1955 byla zkrácena do Všebořic. Území, kterým trať vedla v km 1,6 – 4,5 pohltil povrchový důl (dnes vytěžený a z větší části zavezený).

Již před tím došlo k výstavbě smyčky Bukov (15. 2. 1951 vydáno stavební povolení, 8. 8. 1951 zaměření pozemků). Smyčka odbočovala v křižovatce Masarykova – Božtěšická (km /3,020/ pravé koleje, poloha elektromagnetické výhybky km /3,035/), vedla spodní částí Skorotické ulice a obloukem mezi zahradami se vracela zpět na Masarykovu. V km 0,157 ležela výstupní zastávka. Traťovou kolej překřížila v km cca 0,240. Úsek s dvoukolejným provozem končil nově v km cca 0,325 smyčky (výhybka v levé koleji), resp. /3,195/ (výhybka v pravé koleji). Oficiální konec smyčky se nacházel v km 0,468 (km levé koleje přibližně /3,050/ levé koleje. Celé území se po zrušení tramvají zcela změnilo výstavbou okružní křižovatky („rondel“) po polovině 70. let 20. století. Při ní zmizely všechny domy v klínu mezi Masarykovou a Skorotickou ulicí, jejíž spodní část zanikla. Pod chodníkem před dnešní administrativní budovou (u zastávky busů Bukov, rondel) je od té doby „pohřbena“ i kolej vrcholového oblouku smyčky.

V letech 1956–58 končila trať kusou kolejí. Poté vznikla smyčka Všebořice v místech pozdější autobusové, dnes trolejbusové konečné. Napojení na stávající trať leželo v km 1,497 /4,562/. Smyčka byla dlouhá 246,5 m, opatřená odstavnou kolejí. Počátkem 60. let rostlo mezi Bukovem a Všebořicemi nové sídliště. Aby se mohl zvýšit počet spojů, byla v roce 1962 zřízena výhybna Dukelských hrdinů (km cca /3,730/). Sloužila spolu s výhybnou Kohout pro provoz v intervalu 5 minut (vzniklo zde elektrické zabezpečovací zařízení). Na nové výhybně bylo pravidelné křížování, výhybna Kohout se používala pro vyrovnání provozních nerovnoměrností (vozy ze smyčky vyjížděly „naproti“ opoždilým protivlakům z města). V tomto stavu trať sloužila až do zastavení provozu 30. 11. 1968. Na úseku, který tvořil koncovou část smyčky Bukov, jezdila ještě o měsíc déle linka 4.

7. Předlice – Trmice

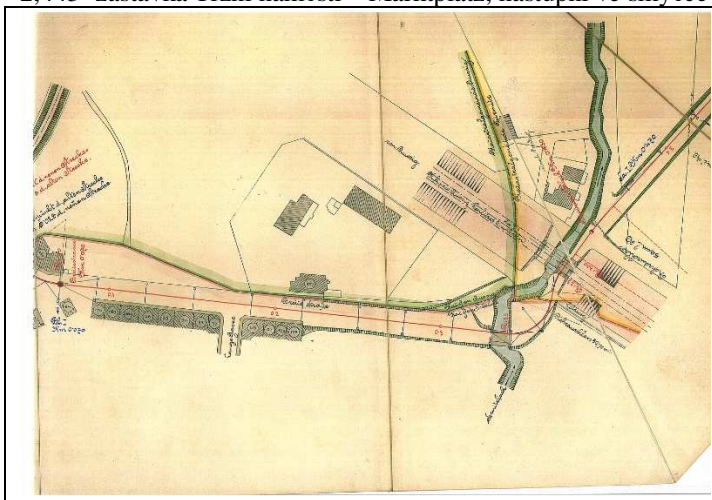
zahájení provozu 1. 5. 1915
stavební délka 2,389 km
provozní délka 2,389 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami, zakončená smyčkou
největší sklon 27,5 ‰ (před podjezdem pod teplickou tratí)

Tramvajové spojení Ústí a sousedního města bylo provedeno zároveň s výstavbou souběžné silnice. Pro obě komunikace vznikl železobetonový most přes Ždírnický potok (traťový km 0,345). Zesíleny byly starší objekty přes boční a hlavní rameno Bělé (km 1,854 a 2,235). Hlavní zkoušky mostů proběhly 28. 4. 1915, TPZ vykonaná soupravou 23 + IV následovala o dva dny později. Při zahájení provozu měla trať následující kilometráž:

0,000 počátek trati (= km 0,028 stavební trati Předlice – Krásné Březno)
0,070 zastávka Široká třída – Breite Strasse (Majakovského)
0,430 zastávka dle potřeby Hammerova továrna – Hammersfabrik (za podjezdem pod železnicí)
0,770 výhybna Jeser (přibližně Globus)
1,200 zastávka dle potřeby Jatky – Schlachthof (Bělský můstek)
1,483 zastávka dle potřeby Sylvovo náměstí – Sylva Platz (Nová škola)

¹² U některých zastávek uváděla i česká verze protokolu jen německé názvy.

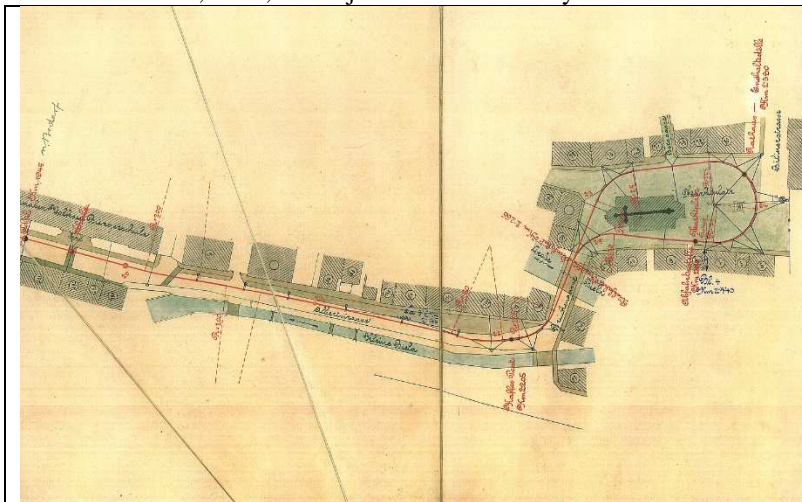
- 1,745 výhybna Jahnova ulice – Jahngasse (křižovatka Tyršova – Tylova)
- 1,945 zastávka dle potřeby Škola – Schule (Stará škola)
- 2,205 zastávka dle potřeby Kavárna Pošta – Café Post (křižovatka Fügnerova – Gogolova)
- 2,380 zastávka Radnice – Rathaus, výstupní ve smyčce (Václavské náměstí, výstup)
- 2,445 zastávka Tržní náměstí – Marktplatz, nástupní ve smyčce (Václavské náměstí, nástup)



Křížení trmické trati se Ždírnickým potokem a tratí ÚTD (NAČR, fond MŽR)

Trať vedla od počátku k podjezdu pod železniční tratí Ústí – Teplice přibližně v ose ulic, dále po levém okraji souběžné silnice (Tyršova) a trmických ulic Alberta a Mostní (obě dnes Fügnerova). Původní interval 7 minut byl kvůli válečným potížím brzy omezen na 14 minut. Proto se nepoužívala výhybna Jeser, která měla dokonce posloužit pro získání výhybek na jiné trati.

Trať byla poprvé v „ústecké“ síti zakončena smyčkou. Důvodem byl zřejmě očekávaný provoz s vleky, svou roli sehrál i poměrně stísněný prostor trmického Tržiště (Václavské náměstí) a úspora jedné výhybky. Smyčka začínala a končila v km 2,266/2,512. Její stavební délka tedy činila 246 m.



Projekt smyčky Trmice (NAČR, fond MŽR)

Podélný profil byl plochý. Počátek trati ležel v nadmořské výšce 144,671 m. Od něj klesala k podjezdu pod ÚTD (143,673 m v km 0,393: nejnižší bod), velmi mírným stoupáním dosáhla okraje Trmic (146,425 m v km 1,709), které projela prakticky v rovině (ve smyčce leželo nejvyšší místo: 146,428 m v km 2,400).

Roku 1921 byla trať zahrnuta do nově definované stavební tratě Hlavní pošta – Trmice. Ta měla následující kilometráž:

- /0,000/ – /2,324/ nultý kilometr – zastávka Předlice (viz stavební trať Předlice – Krásné Březno)
- /2,627/ zastávka Roseggerova třída – Roseggerstrasse
- /2,806/ zastávka Hammerova továrna – Hammers Fabrik
- /3,141/ nepoužívaná výhybna Jeser
- /3,579/ zastávka Jatky – Schlachthof
- /3,872/ zastávka Sportovní hřiště – Sportplatz¹³
- /4,116/ výhybna Jahnova ulice – Jahngasse

¹³ Doložena poprvé roku 1928.

/4,343/ zastávka Škola – Schule
/4,598/ zastávka Kavárna Pošta – Kaffee Post
/4,767/ zastávka Trmice, konečná stanice – Türmitz, Endstelle

Od poloviny 20. let se vzhledem k zhuštění intervalu znovu křižovalo ve výhybně Jeser. V roce 1931 došlo k částečnému zdvoukolejnění původní stavební tratě (prozatímní užívací povolení vydalo ministerstvo železnic dne 4. 10. 1931). Její kilometráž byla pak následující:

0,000 = /2,371/ počátek trati
0,069 = /2,440/ zastávka Předlice – Predlitz
0,269 = /2,640/ zastávka dle potřeby Roseggerova třída – Roseggerstrasse
0,326 = /2,697/ konec druhé koleje (levé, dvojkolejka uprostřed ulice)
0,443 = /2,814/ počátek druhé koleje (levé)
0,475 = /2,846/ zastávka dle potřeby Továrna Hammer – Hammersfabrik
1,282 = /3,653/ zastávka dle potřeby Bělský můstek – Bielasteg
1,509 = /3,880/ zastávka dle potřeby Sportovní hřiště – Sportplätze
1,818 = /4,189/ zastávka dle potřeby Jahnova ulice – Jahngasse
1,848 = /4,219/ konec druhé koleje
1,972 = /4,343/ zastávka dle potřeby Škola – Schule
2,225 = /4,598/ zastávka dle potřeby Kavárna Pošta – Kaffee Post
2,268 = /4,639/ vjezdová výhybka smyčky
2,404 = /4,775/ Trmice koncová stanice – Türmitz Endstation

Původní kolej zůstala ležet na okraji silnice Nové Předlice – Trmice (Tyršova), nová byla postavena mimo silnici vlevo od ní (ve směru staničení). Do km /3,063/ původní koleje byla vložena odbočná výhybka k plánovaným ústředním dílnám (viz vlečka „Jeser“).

Zbylé jednokolejné úseky krylo elektrické zabezpečovací zařízení. V km /2,640/ – /2,846/ se jednalo o tři dvouznačné lampy (červená – zelená, dvě na vjezdech, třetí kontrolní v podjezdu pod železnicí), doplněné modrým světlem pro provoz s praporky (při poruše). V km /4,212/ a na odjezdu ze smyčky bylo namontováno pouze červené světlo.

V roce 1938 se po zavedení pravostranného provozu změnil směr jízdy na smyčce, v květnu 1939 byla nástupní zastávka posunuta k hostinci Radnice, kde setrvala až do ukončení tramvajového provozu. Roku 1943 se připravovalo dočasné zrušení druhé koleje v km /2,814 – 3,506/, které mělo umožnit získání potřebného kolejiva pro obnovu jiných tratí. Zda k němu došlo a kdy byla případně druhá kolej obnovena, není jisté.

Pravděpodobně v letech 1951–52 došlo k přeložení původní koleje z právě upravované Tyršovy ulice za levou kolej dvojkolejky, která se tak stala pravou. Mezi oběma kolejemi byly vztyčeny betonové trakční stožáry (jediné v ústecké síti, dodnes zčásti stojící). Po dobu rekonstrukce byla zřízena provisorní výhybna Bělský můstek. Dne 29. 5. 1952 byla podána žádost na zřízení výstupní zastávky na severní straně smyčky Trmice (u domu č. p. 8). V roce 1954 byl na křižovatce Tovární – Majakovského zřízen spojovací oblouk od tratě Předlice – Chabařovice (viz) do pravé koleje s kolejovou spojkou. Posledním zásahem do trati byla rekonstrukce mostu přes Bílinu ve Fügnerově ulici na přelomu let 1967/68, při které mezi Novými Předlicemi a Trmicemi pendlovaly samotné motorové dvounápravové obousměrné vozy. K zastavení provozu došlo 31. 3. 1970.

8. Krásné Březno – Neštětice (I)

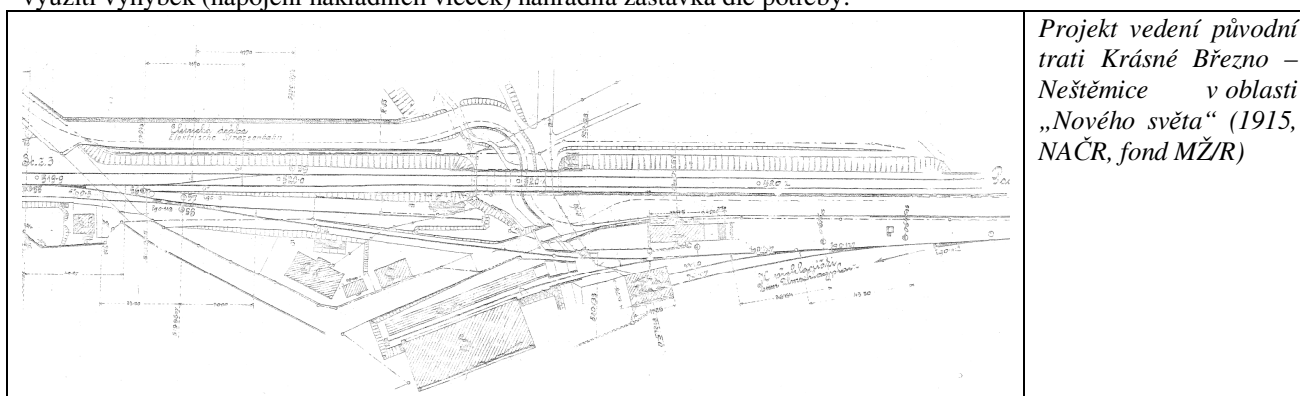
zahájení provozu 6. 9. 1915
stavební délka 1,835 km
provozní délka 1,767 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon 35 ‰

První tramvajové spojení do Neštětice začínalo na konci přeložené a prodloužené trati Předlice – Krásné Březno. Trať vedla po pravém okraji Děčínské (staré trasy Podmokelské) ulice, kterou na opačné straně tísnila původní zeď zámeckého parku. Společně klesaly k Mlýnišťskému (Pekelskému) potoku, který ostrým obloukem přejely po novém mostku. Vzápětí podjely železniční trať Praha – Podmokly (dnes podchod pro pěší, který má však proti původnímu stavu výrazně vyšší úroveň vozovky) a napojily se na Albrechtovu ulici (Nový svět), po jejíž pravé straně pokračovala tramvaj k hranici města. Nejzápadnější částí Neštětice projížděla po pravém okraji Labské (Veslařské) ulice, končila pod železničním přejezdem.

Dne 2. 9. 1915 proběhla hlavní zkouška přemostění potoka. O dva dny později motorák 25 a vlek 33 vykonaly TPZ, při které trať projely rychlostí až 20 km /h. Při zahájení provozu měla trať následující kilometráž:

0,000 počátek trati (= km 5,837 stavební trati Předlice – Krásné Březno)
 0,310 zastávka dle potřeby Děčínská třída – Tetschner Strasse (za bensinovou pumpou na Podmokelské)
 0,580 zastávka dle potřeby Hřiště – Spielplatz (u podjezdu pod železniční tratí)
 0,665 výhybna Krásné Březno překladiště – Schönriesen Umschlagplatz
 1,018 zastávka dle potřeby Račí výšina – Krebshöhe
 1,200 zastávka dle potřeby Labská třída – Elbestrasse
 1,583 výhybna Svádovský přívoz – Schwadner Überfuhr
 1,767 výhybna Neštěmice konečná stanice – Nestomitz Endstation
 1,835 konec trati

Zřízení výhybny Svádovský přívoz způsobila snaha o realizaci původního záměru na vedení tratě do centra Neštěmic, který se však neuskutečnil. Existovala nejdéle do roku 1918, poté ji vzhledem k potřebě efektivnějšího využití výhybek (napojení nákladních vleček) nahradila zastávka dle potřeby.



Projekt vedení původní trati Krásné Březno – Neštěmice v oblasti „Nového světa“ (1915, NAČR, fond MŽR)

Původní stavební trať Krásné Březno – Neštěmice měla nejmenší nadmořskou výšku ze všech úseků s pravidelnou osobní tramvajovou dopravou v českých zemích. Její počátek ležel ve výšce 145,55 m, nejnižší místo v podjezdu pod železniční tratí Praha – Podmokly 136,96 m (u podjezdu směrem od Krásného Března ležel největší sklon), ke konci mírně stoupala až na výšku 139,33 m nad mořem.

Trať byla postavena z tehdy v Ústí obvyklých žlábkových kolejnic 180/150 mm o hmotnosti 49,5 kg/m. Trolej byla zavěšena ve výši 5,5 m, v podjezdu pod železnicí snižená na 3,75 m. Plánované napájecí vedení nebylo kvůli válečnému nedostatku mědi zřízeno.

Provoz se od počátku udržoval v intervalu 14 minut. Výhybna Krásné Březno překladiště se proto nepoužívala a roku 1925 byla demontována. V letech 1918–22 byly na trať napojeny vlečky k překladištním důlních podniků na železnici a loď.

V roce 1921 byla zahrnuta do nové stavební trati Hlavní pošta – Neštěmice. Kilometráž po zdvoukolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno byla následující:

/0,000 – 3,405/ nultý kilometr – stanice Krásné Březno (viz stavební trať Předlice – Krásné Březno)
 /3,685/ zastávka Děčínská třída – Tetschner Strasse
 /4,073/ zastávka Krásné Březno překladiště – Schönriesen Umschlagplatz
 /4,549/ zastávka Labská třída – Elbestrasse
 /4,926/ napojení vlečky překladiště Pankrác
 /4,954/ zastávka Svádovský přívoz – Schwadner Überfuhr
 /5,015/ napojení vlečky překladiště Romanus
 /5,133/ výhybna Neštěmice – Nestomitz
 /5,207/ konec tratě

V roce 1931 byla v km /3,870/ napojena vlečka do kamenolomu v Račím vrchu (Krebsberg). Počátkem listopadu 1942 vznikla nová výhybna Děčínská v km 0,445 /3,850/, která umožnila zavedení 15 minutového intervalu. Do této polohy se přesunula i stejnojmenná zastávka. Trať byla vybavena elektrickým signalizačním zařízením pro zabránění vjezdu silničních vozidel do úzkého úseku Podmokelské ulice podél bývalé zdi zámeckého parku.

Trať zanikla po zastavení provozu 30. 9. 1951. Úsek v km /3,435 – 3,515/ byl pravděpodobně použit roku 1956 pro koncovou část smyčky Krásné Březno (vedla zcela shodnou stopou).

9. Bělská – Olšová – [Vrkoč] – [Vaňov]

zahájení provozu	15. 2. 1925, [25. 8. 1928], [15. 5. 1938]
stavební délka	2,936 km, [3,533 km], [4,146 km] (včetně oblouků u Bělského mostu)
provozní délka	3,065 km, [3,639 km], [4,341 km]
pův. provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	52 ‰

První trať vybudovaná po zavedení 0. kilometru. Dokumentace k TPZ přesto uvádí samostatné staničení:

0,000	pravá odbočná výhybka z km /0,272/ trati Hlavní pošta – Neštětice (křižovatka Revoluční – Bílinská)
0,195	levá odbočná výhybka spojovacího oblouku do Malé hradební
0,210	zastávka Bělský most – Bielabrücke, směr tam (dnes jižní část průchodu mezi oběma částmi OC Forum)
0,220	křížení s tratí Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy
0,238	zpětná levá výhybka oblouku do Malé hradební
0,240 a 0,244	křížení přístavní vlečky
0,258	zastávka Bělský most, směr zpět (přímo na Bělském mostě)
0,360	zastávka dle potřeby Střelecká – Schützengasse (jižní část kruhového objezdu)
0,497	zastávka dle potřeby Labský most – Elbebrücke (pod rampou původního mostu)
0,942	zastávka dle potřeby Humboldtova třída – Humboldtstrasse (u odbočky Čajkovského z Pražské)
1,275	zastávka dle potřeby Přívoz – Überfuhr
1,510	zastávka dle potřeby Cukrovar – Zuckerfabrik
1,520	křížení s cukrovarskou drážkou rozchodu 0,5 m
1,995	zastávka dle potřeby Zdýmadlo – Staustuffe (odbočka Mařákovy z Pražské)
2,793	koncová stanice Vaňov – Wannow ¹⁴ (před vlečkovým přejezdem na Pražské)
2,859	konec trati (výtažné koleje výhybny Vaňov)

Spojovací oblouky u Bělského mostu byly dlouhé cca 50 (z Bělské do Malé hradební), resp. 27 m (od mostu do Malé hradební).

Protí dokumentaci k PPK nebyly zřízeny výhybna Zdýmadlo, vlečka na stavenišť vodního díla a spojovací oblouk z Lipové ulice na Bělský most.

Kolej Bělskou ulicí (km 0,000 – 0,197) včetně oblouku do Malé hradební vznikla v předstihu trati již na jaře 1924 a sloužila pro obracení vlaků výstavní linky.

Výhybna Humboldtova třída se nacházela v km 0,895 – 0,984. Objízdná kolej ležela vpravo (v silnici). Shodně uspořádaná koncová výhybna Vaňov ležela v km 2,752 – 2,832. Pro stavbu byly použity kolejnice profilu NP 2 180/160 mm o délce 18 m, elektricky svařované.

Počátek trati měl nadmořskou výšku 145,053 m. Odtud kolej klesala až ke křížení se železniční vlečkou do přístavu (138,832 m nad mořem v km 0,238). S výjimkou podjezdu pod železniční tratí Praha – Podmokly (Děčín hl. n.) pak v celé zbývající délce mírně stoupala až k dočasné konečné (142,234 m).

Stísněné komunikační poměry starého Ostrova a jeho okolí vedly k doplnění protokolu o TPZ o:

„Zvláštní ustanovení bezpečnosti:

1) *Odbočná výhybka v Teplické ulici v km 0,00 nové trati a odbočná výhybka v Bělské ulici v km 0,195 staví se dle potřeby. Posledně jmenovaná výhybka stojí normálně pro jízdu na rovno. Výhybka v km 0,238 je pérována pro jízdu v levo. Výhybky ve výhybnách jsou pérovány na jízdu v levo, výhybky pojížděné po špičkách mají volné jazyky.*

2) *Křižovatka s přístavní vlečkou v km 0.2/3:*

Přejezd uzavřen jest závorami, obsluhovanými zvlášť zřízcem státních drah. Jsou-li závory otevřeny, svítí neustále ve dne v noci zelená světla, a sice jedno směrem do Bělské ulice, druhé směrem do Ostrožní ulice. Jakmile se závory uzavřou, změní se tato světla v červená; mimo to se rozsvítí červené světlo směrem do Lipové ulice jako varovné světlo pro povozy. Toto červené světlo jest nutno přeměnit na transparentní nápis.

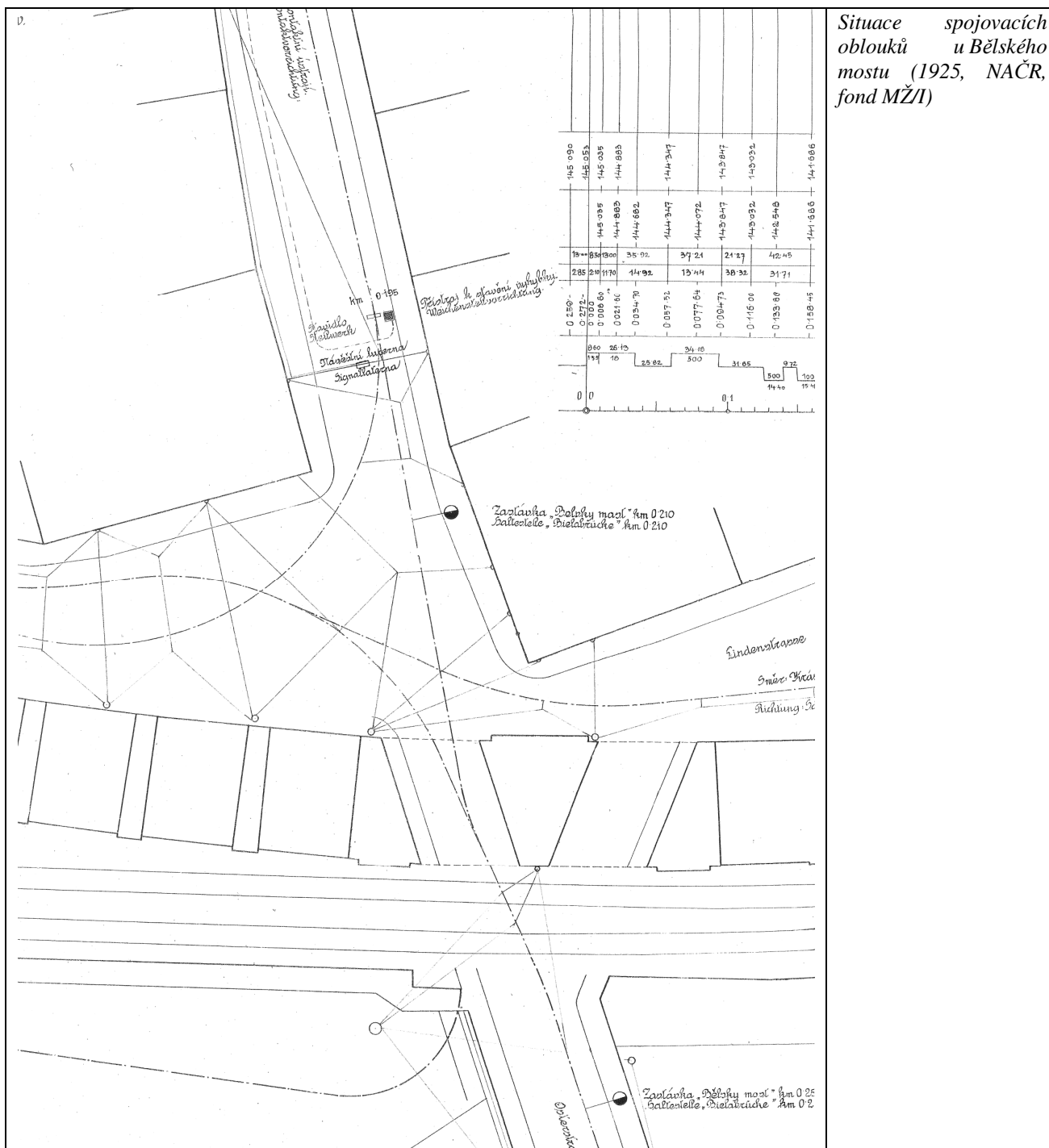
Blíže zábran státních drah jest postaven opakovací signál s červeným světlem pro vlaky, jedoucí z města do Vaňova.

3) *V oblouku v Ostrožní ulici a u podjezdu tratě Praha – Podmokly jsou upevněna celkem 3 výstražná světla pro povozy, která se automaticky zapnou kontaktními zařízeními z troleje, blíží-li se vlak z jedné neb druhé strany těmto obloukům. Tato světla se přemění na transparentní varovné nápisy.*

Výstražný nápis, po levé straně dráhy Praha – Podmokly postaví se před vyústění pobočné ulice¹⁵

¹⁴ Původně se měla jmenovat Olšová – Erlenbusch

¹⁵ Jednalo se o ulici Bělský ostroh, po roce 1945 Na zatáčce, jejíž zcela zaniklá část vedla od Bělč/Bílina podél trati na jih.



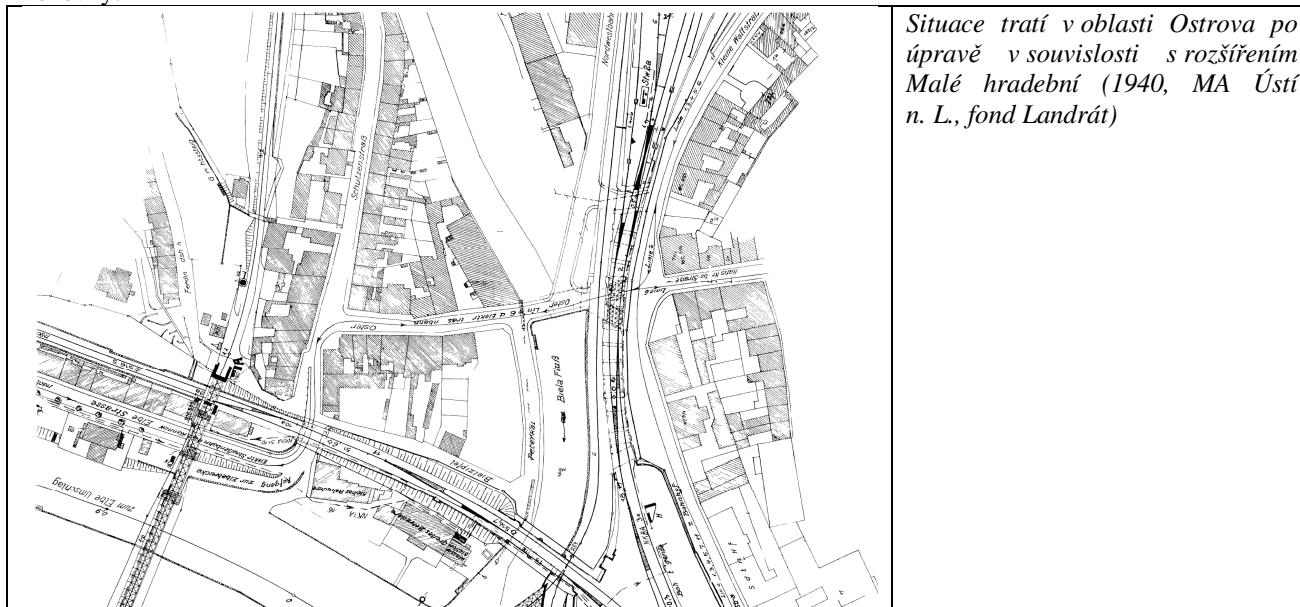
- 4) Provoz na jednokolejné nové trati bude tak uspořádán, že budou pevné křižovatky podle jízdního řádu pouze ve výhybních Vaňov a Humboldtova ulice. Křižování vlaků na rozbočce před podjezdem Ú.T.D v ulicích Valové a Běláské, není prozatím přípustno a kdyby se mělo aktivovat, bylo by třeba provést zvláštní bezpečnostní opatření.
- 5) Pro vlaky na nové trati, jedoucí směrem do Ústí nad Labem bude zřízen blokový signál vůči vlakům příjezdícím z Lípové ulice (=od nádraží), takovým způsobem, že jakmile opustí vlak vaňovské trati směrem k Ústí nad Labem zastávku Běláský most (km 0,258) rozsvítí se návěst, zakazující jízdu vlaku příjezdícího z Lípové ulice. Zelené nebo žluté kontrolní světlo bude umístěno tak, aby řidič vlaku viděl, když vyjíždí ze stanice „Běláský most“ do Ústí nad Labem. Shledal-li by řidič, že kontrolní signál nesvítí, smí pokračovat v další jízdě jen tehdy, když se bezpečně přesvědčil, že jest další jízda přípustná.(...)

7) Přes křižovatku s huntovní dráhou v km 1,520 musí se jezditi zmírněnou rychlostí.

8) Pro pojíždění křižovatky v ulici Bělské u viaduktu Ú.T.D., platí pravidlo o přednosti vlaků z levé strany pojíždějící.“

Vrchní vedení bylo zřízeno tak, aby umožňovalo provoz tyčových i smyčkových sběračů, provozovatel uvažoval pouze „lyry“. V podjezdech pod tratěmi ČSD se snižovalo na 4,12 (pod bývalou ÚTD), resp. 3,573 m (pod tratí Praha – Podmokly).

TPZ provedla souprava 56 + 64 se zátěží, maximální dosažená rychlost činila 28 km/h. Jízdní doby byly stanoveny na 14,5/13,5 minut. V ulicích Bělské (Bílinské), Na Ostrově i Labské (Pražské) vedla trať u levého okraje vozovky.



Krátce po zahájení pravidelného provozu (v létě 1925) byla rozjezdová výhybka v Bělské ulici (km 0,195) osazena elektromagnetickým přestavníkem (viz též smyčku Hlavní pošta).

Trať byla prodloužena 25. 8. 1928 přes městskou hranici na katastr Vaňova. TPZ provedla souprava 26 + 64. Celý nový úsek vznikl jako dočasná stavba do doby dokončení zdymadla a návazných komunikačních úprav: „Nová trať je o stavební délce 0,597 km ...; pouze konečnou výhybku bylo nutno pro nedostatek místa na okresní silnici a nezpůsobilost hraničících pozemků posunouti dále o asi 55m resp. položit na vlastní pláň.(...) Pozemek na kterém leží konečná výhybka, spadá zcela na budoucí okresní silnici, projektovanou komisí pro úpravu řek Vltavy a Labe“. Staničení nového úseku bylo následující:

- (2,793) zastávka dle potřeby Městská hranice – Stadtgrenze
- 2,831 počátek nového úseku
- 3,030 zastávka dle potřeby Vodopád – Wasserfall
- 3,318 vjezdová výhybka výhybny Vaňov
- 3,361 koncová stanice Vaňov – Wannow (poloha z původního projektu, viz dále)
- 3,370 dočasný konec úseku

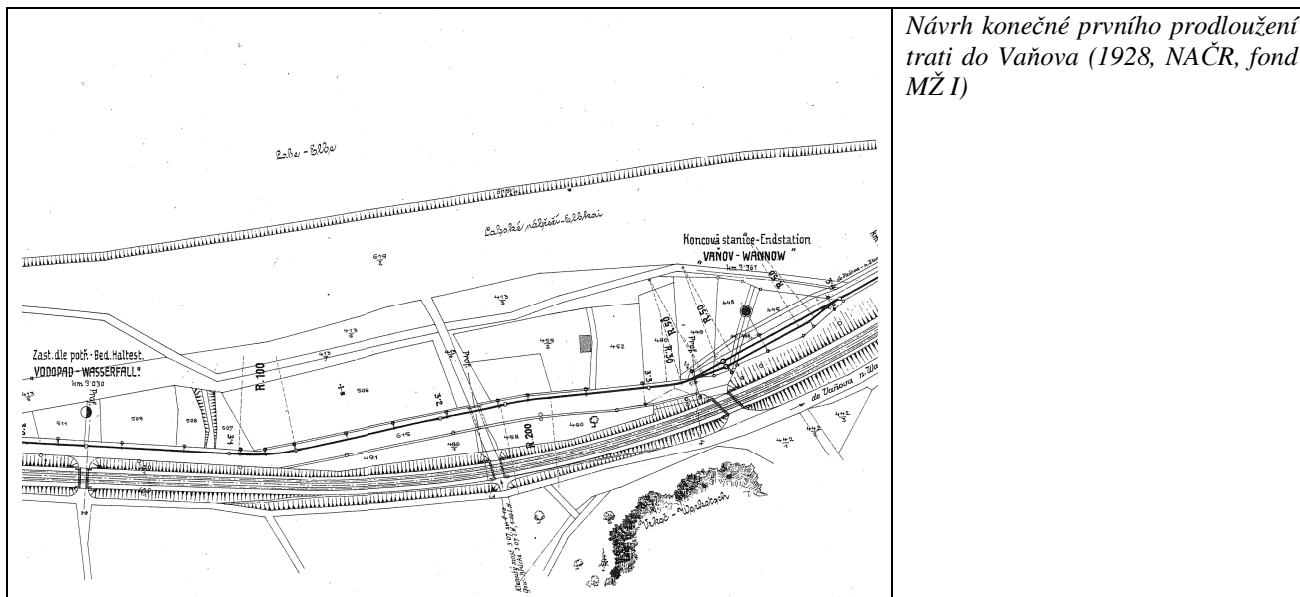
Skutečná poloha koncové zastávky a délka výhybny není doložena. Předpoklad projektu (dosažení km 3,428 jako koncového bodu) se nikdy nenaplnil.

Do km 3,170 ležely žlábkové kolejnice profilu 180/150 „staropotřebné“, do km 3,330 profilu NP 2. Konec trati byl zřízen z hlavových kolejnic 100/90 na pražcích.

Nový úsek stoupal z výšky 141,72 m n. m. na 144,95 m (km 3,103), poté mírně klesal do 143,66 m n. m. (konečná stanice na více než 5 m vysokém násypu).

Nejasný je osud původní výhybny Vaňov. V dokumentaci k prodloužení je v její poloze uváděna pouze zastávka, naproti tomu v dokumentaci přeložky, provedené v letech 1931–32 v souvislosti s dokončováním vodního díla¹⁶ je zakreslena jako existující. Jisté je, že roku 1934 při pokračování úprav (od km 2,774 dále k dočasnému konci tratě) vznikla nová výhybna v km 2,468 – 2,550 /2,740 – 2,822/ nazvaná Masarykova zdymadla – Masarykstaustufe. Zároveň se v úseku mezi km 2,700 a 3,020 zvýšila niveleta trati na úroveň 143,82 m nad mořem, přičemž se za použití hlavových kolejnic oddělila trať od silnice na zvláštní pás (od km 2,325).

¹⁶ Provoz na přeložce v km 2,263 – 2,774 zahájen 5. 5. 1932.



Návrh konečné prvního prodloužení trati do Vaňova (1928, NAČR, fond MŽ I)

Počátkem roku 1935 zanikl v rámci výstavby nové silnice podél břehu Labe koncový úsek (km 3,298 – 3,367) včetně výhybny. Do prodloužení tratě tak nebylo možno na konečné stanici objíždět vleky.

V letech 1935–37 uvažovaly Elektrické podniky o zdvoukolejnění úseku za výhybnou Humboldtova třída směrem k Vaňovu. Akce se uskutečnila spolu s posledním prodloužením tratě. Druhá kolej ležela vlevo od stávající, tedy většinou mimo vozovku v místě vykáceného stromořadí na okraji Labských sadů. Zastávka Humboldtova třída byla z km 0,942 přeložena do km 0,902. Provoz na dvoukolejním úseku se udržoval tak, aby směr na koleji, která ležela ve vozovce, odpovídal silničnímu provozu (do roku 1938 tedy tramvaje jezdily pravosměrně, poté levosměrně, stav po II. světové válce není zcela jasný). Elektrické blokové zařízení se rozšířilo na celý úsek mezi počátkem trati a dvoukolejkou.

Naposledy se trať prodloužila 15. 5. 1938 do definitivní konečné Vaňov u bývalé restaurace Kotva. Staničení trati bylo poté následující:

- /0,000/ počátek trati (= km /0,000/ ostatních v té době existujících tratí)
- /0,272/ = 0,000 stavební počátek trati (= km /0,272/ trati Hlavní pošta – Neštěmice, roh Bělské a Teplické ulice)
- /0,469/ = 0,197 odpojení spojovacího oblouku do Malé hradební od Bělské
- /0,479/ = 0,207 zastávka Bělský most – Bielabrücke, směr Vaňov
- /0,511/ = 0,239 odpojení spojovacího oblouku do Malé hradební od Ostrova
- /0,516/ = 0,244 křížení se vlečkou ČSD do přístavu
- /0,527/ = 0,255 zastávka Bělský most – Bielabrücke, směr Hlavní pošta
- /0,652/ = 0,380 zastávka Střelecká třída – Schützenstrasse
- /0,834 – 1,424/ = 0,562 – 1,152 druhá kolej
- /1,174/ = 0,902 zastávka Humboldtova třída – Humboldtstrasse (po roce 1945 Železniční most)
- /1,782/ = 1,510 zastávka Cukrovar – Zuckerfabrik
- /1,857/ = 1,585 vlečka do rafinérie cukru
- /2,740 – 2,822/ = 2,468 – 2,550 výhybna Masarykova zdymadla – Masaryk Staustufe (od podzimu 1938 Zdymadla – Staustufe)
- /2,782/ = 2,510 zastávka ve výhybně
- /3,016/ = 2,844 zastávka Městská hranice – Stadtgrenze
- /3,308/ = 3,036 zastávka Vodopád – Wasserfall
- /3,632/ = 3,360 zastávka Vrkoč – Workotsch, směr zpět
- /3,662/ = 3,390 zastávka Vrkoč – Workotsch směr tam
- /4,245 – 4,312/ = 3,973 – 4,040 výhybna Vaňov–přístaviště – Wannow–Landungsplatz (později Vaňov, u přístaviště přívozu do Brně)
- /4,278/ = 4,006 zastávka ve výhybně
- /4,341/ = 4,069 konec trati

Nový úsek vedl téměř v rovině (sklon maximálně 25,2 ‰), nejvyšší bod ležel v km 3,587 (144,280 m nad mořem), konec trati měl nadmořskou výšku 142,280 m.

Koncová výhybna byla uspořádána tak, že vozy vjížděly do odbočky, odjížděly do přímé (od počátku na ní fungoval pravosměrný provoz).

Většina nového úseku byla postavena na zvláštním tělese vpravo od silnice (km 3,397 – 3,878) z vignolových kolejnic třídy XI na příčných pražcích. Zbývající krátké části ležely u pravého okraje silnice, použity byly žlábkové kolejnice NP 2. TPZ provedla souprava 55 + 8.

Na podzim 1938 se změnil směr provozu v Bělské ulici (dosud k Bílině, poté opačně).

Ze všech stavebních tratí ústeckých tramvají zasáhly vaňovskou nejvíce nálety na přelomu let 1944/45. Při prvním z nich (16. 12. 1944) dopravu přerušily sutiny domů v Labské (Pražské) ulici a objektů rafinerie cukru zřejmě jen na několik dní.

Bombardování města ve dnech 17. a 19. 4. 1945 prakticky zničilo zástavbu Ostrova a těžce zasáhlo i okolí arciděkanského kostela. Doprava v úseku Tržní náměstí – Železniční most zcela ustala. Od jižního konce dvoukolejného úseku do Vaňova „pendloval“ jeden vůz¹⁷. Plné obnovy se provoz dočkal až v létě 1946. Zaniklo zřejmě elektrické zabezpečovací zařízení.

Po demolicí domů mezi arciděkanským kostelem a křižovatkou u Bělského mostu počátkem 50. let zde byla ulice rozšířena a trať se ocitla téměř v její nové ose.



Vůz 79 na křižovatce Malá hradební – Bílinská (1958, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

Dne 30. 11. 1949 byl povolen posun zastávky Městská hranice do km 2,961 /3,233/ kvůli lepší obsluze zřizované továrny na betonové výrobky (pozdější Prefa) a změna povinné stanice Vrkoč na stanici na znamení.

Pro lepší zajištění vlečkového přejezdu v km 0,244 mělo být roku 1951 instalováno výstražné červené světlo do podjezdu pod tratí ČSD (ve směru do Vaňova), ovládané rtuťovým spínačem na závoře (rozhodnuto 15. 5. t. r.). Důvodem byly dvě nehody, které se zde krátce po sobě staly.

Provoz v úseku Bělský most – Vaňov byl zastaven 31. 12. 1958. Na křižovatce Bílinská – Malá hradební zanikl oblouk od Divadla do Vaňova, byla napříměna trať k „Pěti obloukům“ (v km /0,375 – 0,425/) a změněn oblouk Malá hradební – Bílinská. Trať Bílinskou (km 0,000 – 0,190) se užívala jako manipulační do 1. 6. 1970.

10. Smyčka Hlavní pošta

zahájení provozu 15. 2. 1925
stavební délka 0,146 km
provozní délka 0,146 km
původní provedení jednokolejná s předjízdou kolejí

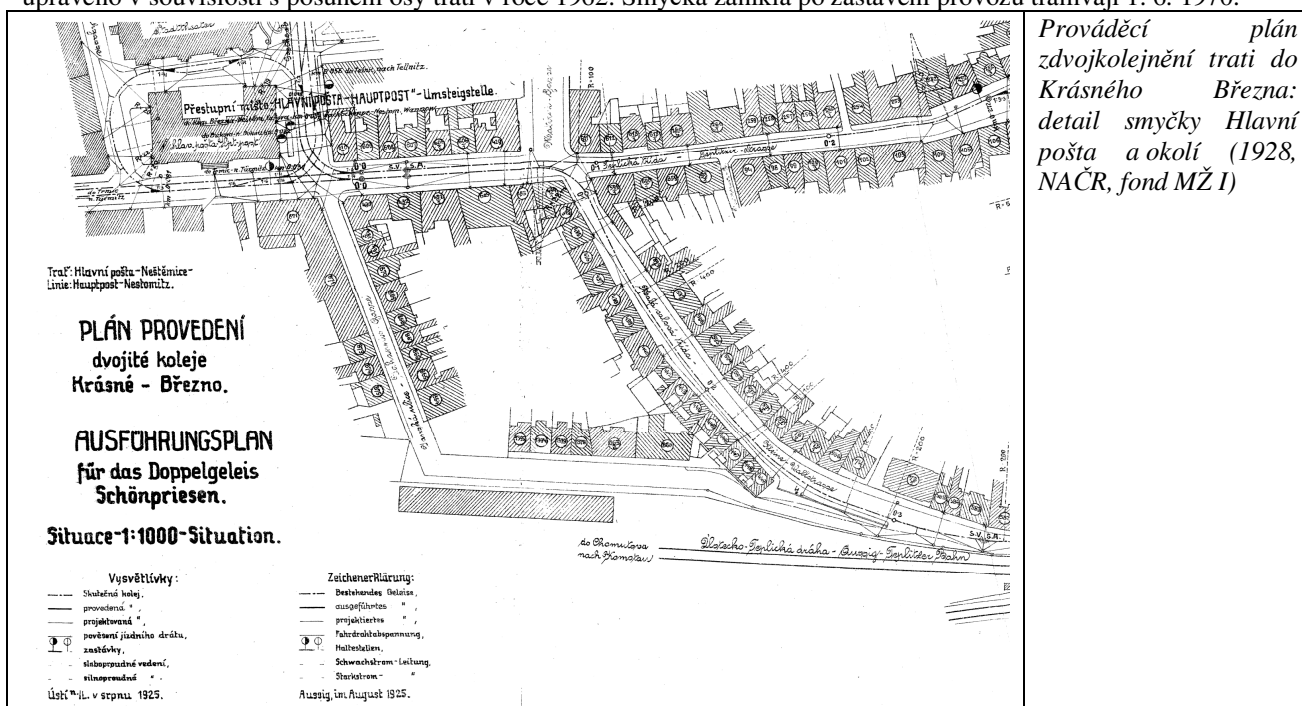
Smyčka kolem budovy hlavní pošty vznikla v souvislosti s vaňovskou tratí a připravovaným rozdělením linek 4 a 5 na bukovský a krásnobřezenský úsek. Odbočovala v km /0,081/ z levé koleje stavební trati Hlavní pošta – Trmice vpravo k levému okraji Rybníční (Vaníčkovy) ulice. Dalším pravým obloukem se dostala k chodníku na jižní straně budovy divadla. Zde byla umístěna přibližně 25 m dlouhá předjízdna kolej (vpravo od hlavní), za jejíž přípojovací výhybkou začínal závěrečný oblouk smyčky. Ten končil v km 0,048 stavební trati Hlavní pošta – Telnice (pravá kolej).

¹⁷ Zůstal na trati díky rozptýlu tramvají pro snížení rizika při náletech, začal jezdit až několik týdnů po skončení války.

Krátce po zahájení pravidelného provozu na vaňovské trati byla vjezdová výhybka do smyčky osazena elektromagnetickým přestavňákem. Jeho stavěcí skříň ležela pod dlažbou vedle kolejí, polohu jazyků indikovalo světelné návěstidlo. Jeho funkci popisuje technická zpráva projektu: „Návěstní svítlna ukazuje dvěma šípky pochvilný směr, pro jaký jest výhybka postavena a slouží řidiči v noci k orientování se. Za dne vypne se světlový proud pomocí vypínače, umístěného pod vypínací skříň.“ Poloha výhybky se měnila projížděním přes trolejový kontakt na 1. nebo 2. jízdní stupeň.

Po náletu 17. 4. 1945 zavalily západní část smyčky trosky zničené části hlavní pošty. Obnova provozu probíhala zřejmě do léta téhož roku.

Při úpravě na pravosměrný provoz se změnil směr průjezdu smyčkou. Tento stav trval až do rekonstrukce kolejí křižovatky Hlavní pošta a přilehlých tratí, která proběhla v roce 1952. V ose dosavadní koleje vedoucí na Bukov, na kterou se smyčka napojovala, vedla pak kolej opačného směru, takže změna vlastního napojení smyčky do dnešní Masarykovy ulice byla minimální. Jiná situace byla na křižovatce Revoluční – Vaníčková, kde byl odstraněn původní vjezd z trati do Trmic a nahrazen odbočením z pravé koleje. Napojení na dnešní Masarykově třídě bylo upraveno v souvislosti s posunem osy trati v roce 1962. Smyčka zanikla po zastavení provozu tramvají 1. 6. 1970.



Prováděcí plán
zdvojkolejné trati do
Krásného Března:
detail smyčky Hlavní
pošta a okolí (1928,
NAČR, fond MŽ I)

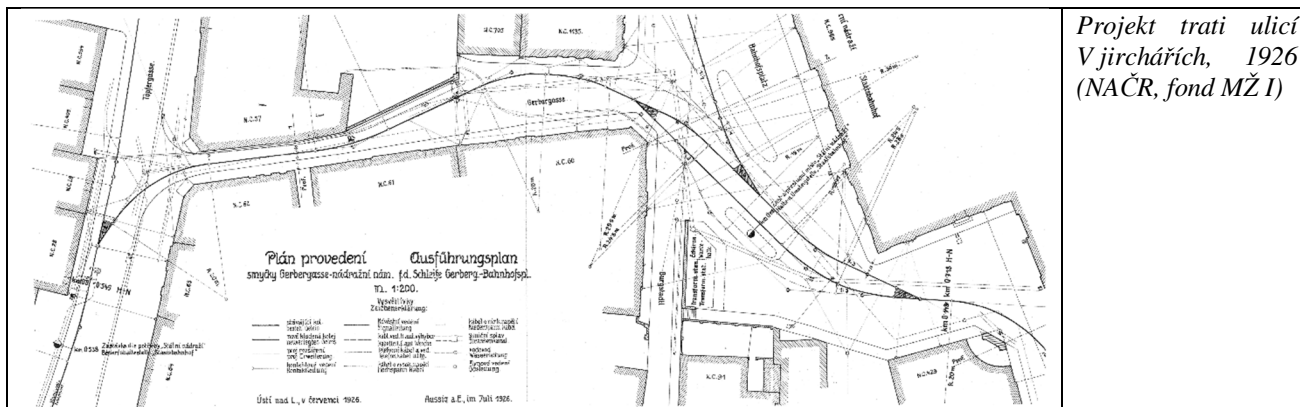
11. Spojka ulic V jirchářích

zahájení provozu 15. 8. 1926
stavební délka 0,148 km
provozní délka 0,148 km
původní provedení jednokolejná trať bez výhyben
největší sklon 42,4 ‰

Výstavba spojky mezi Hrnčířskou a Nádražím Státní dráhy se plánovala již pro zajištění provozu na výstavu v roce 1924, pro odpor majitelů přilehlých domů se opozdila. Její kilometráž byla následující:

0,000 = /0,549/ počátek trati (=km /0,549/ trati Hlavní pošta – Neštětice)
0,087 = /0,636/ rozjezdová výhybka kolejíště před Nádražím Státní dráhy (spojovací kolej délky 62 m na trať Hlavní pošta – Mariánská)
0,118 = /0,667/ zastávka a přestupní místo Státní nádraží – Staatsbahnhof (= km 0,748 trati Hlavní pošta – Mariánská)
0,148 = /0,697/ konec trati (=km /0,718/ trati Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – Mariánská)

Počátek trati ležel 143,41 m n. m., konec 139,87 m n. m. Největší podélný sklon ležel v km 0,078 – 0,087 (výjezd z Jirchářů na tehdejší Nádražní náměstí). Minimální poloměr směrového oblouku (20 m) byl použit dvakrát: na výjezdu z Hrnčířské do Jirchářů a výjezdu z nich směrem k nádraží. Výhybky měly všechny poměr 1 : 3, aby umožnily maximální zkrácení odbočných větví. Trať byla jako první v Ústí postavena výhradně pro lyrové sběrače.



V protokolu o TPZ se dále dočteme: „Spodní stavba koleje byla sesílena dřevěnými příčnými pražci, položenými ve vzdálenostech asi 1,20 m od sebe. Pokud se týče kolejnic, bylo použito žlábkových kolejnic prof. 180/160. Jinak byla provedena obdobně jako u stávajících tratí. Koleje jsou normálního profilu č. 2., délky 18 m. Styky nejsou elektricky svařovány. (...)

Zvláštní předpisy jsou tyto:

- 1./ Po této kolejové smyčce smí pojíždět motorové vlaky pouze krokem. Doba jízdy od stanice v km 0,00/0,549 trati hlavní pošta – Neštětice do stanice před nádražní přijímací budovou jest 1 1/2 min.
- 2./ U východu z trafiky domu číslo 5 bude postaven transparentní varovný nápis, kombinovaný s akustickým signálem, který bude působiti od okamžiku, kdy vjede vůz do uvedené ulice /Gerberstrasse (= Jircháři)/ až do toho času, kdy přejede vchod do jmenované trafiky. Než bude toto signální zařízení postaveno a uvedeno v činnost, musí průvodčí motorového vozu jíti před vozem a varovati vycházející chodce z trafiky.
- 3./ Vjezd veškerým povozům jest do ulice Gerberstrasse zakázán, příslušné nápisy jsou na obou stranách umístěny.

Roku 1928 bylo kolejíště rozšířeno o další dvě koleje (prozatímní povolení k užívání 8. 8. 1928, technická revise 12. 2. 1931).

Původní směr provozu odpovídal staničení, v roce 1938 se obrátil. Trať sloužila pro obracení souprav linek končících u nádraží Státní dráhy/Městského/hlavního. Od 17. 4. 1945 do léta následujícího roku byla mimo provoz (viz též trať Hlavní pošta – Pět oblouků).

Provoz zanikl v souvislosti s komunikačními úpravami přednádražního prostoru a Předmostí na přelomu listopadu a prosince 1957.

12. Předlice – Chabařovice

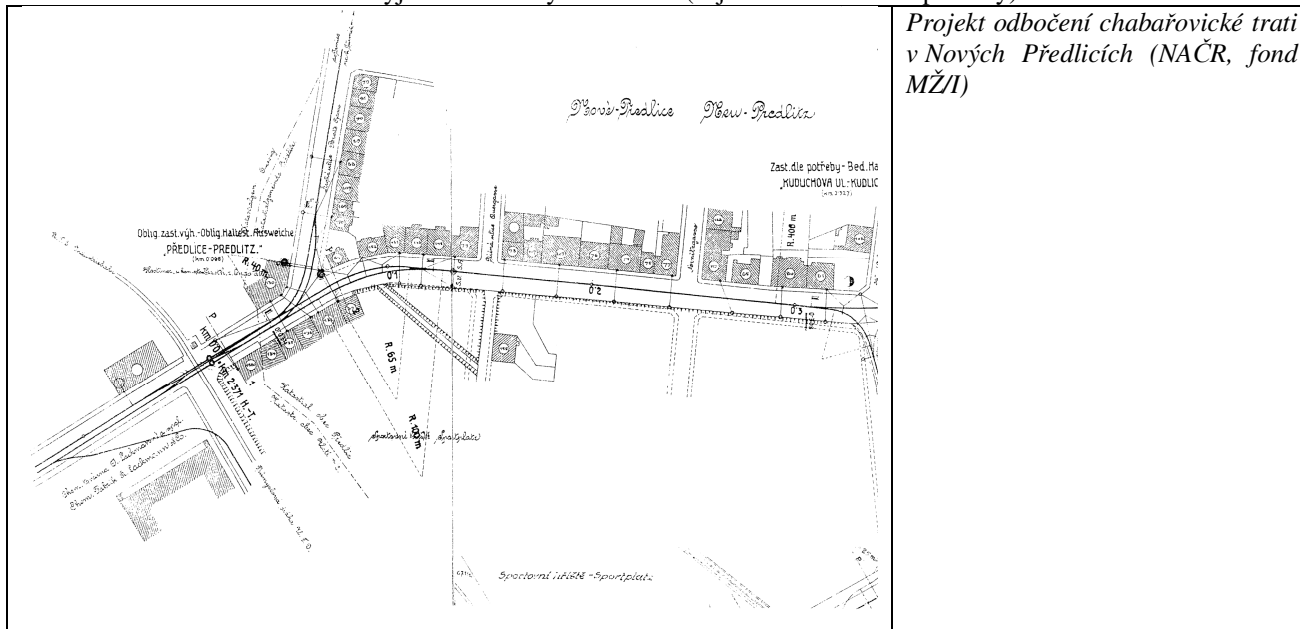
zahájení provozu	9. 11. 1929
stavební délka	5,202 km
provozní délka	5,139 km
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	57,5 ‰ u pekárny v Hrbovicích

I trať Předlice – Chabařovice měla obě varianty staničení. V km 0,000 – 0,316 trať použila část nákladní vlečky do chemické továrny Union (viz dále) Původní kilometráž byla následující:

- 0,000 = /2,371/ počátek trati – zastávka Předlice (km /2,371/ stavební trati Hl. pošta – Trmice)
- 0,034 = /2,405/ odbočení od tratě Hlavní pošta – Trmice
- 0,136 = /2,507/ konec dvoukolejné trati (od roku 1931)
- 0,237 = /2,608/ zastávka Srnická ulice – Sernitzgasse (křižovatka Hrbovická – Řeháčkova)
- 0,316 = /2,687/ napojení vlečky Union
- 0,544 = /2,915/ zastávka Školní náměstí – Schulplatz
- 0,864 = /3,235/ zastávka Lednice – Eiskeller (Na vantrokách)
- 1,180 = /3,551/ výhybna Staré Předlice – Alt-Predlitz (náměstí Prokopa Velikého)
- 2,223 = /4,594/ zastávka Hrbovice – Herbitz
- 2,620 = /4,991/ zastávka Chabařovická silnice – Karbitzer Strasse
- 3,156 = /5,527/ křížení s úzkorozchodnou vlečkou dolu Felix Waldemar (zrušena asi roku 1938)
- 3,162 = /5,533/ zastávka Česká škola – Tschechische Schule (přibližně zastávka Hrbovice)
- 3,361 = /5,732/ křížení s vlečkou ČSD na důl Petri
- 3,475 = /5,846/ napojení tramvajové vlečky k dolu Petri
- 4,312 = /6,683/ zastávka Ústecká silnice – Aussiger Strasse (přibližně zastávka Petri)
- 4,500 = /6,871/ zastávka II. náměstí – II. Stadtplatz (Chabařovice, radnice)

4,715 = /7,086/ zastávka Radniční ulice – Rathausgasse
 4,918 = /7,289/ zastávka I. náměstí – I. Stadtplatz (před novou chabařovickou radnicí)
 5,139 = /7,510/ výhybna Evangelický kostel – Evangelische Kirche (zastávka MHD Chabařovice kostel)
 5,202 = /7,573/ konec trati

Prvních přibližně 800 m trati vedlo středem ulice. U restaurace Lednice vedla kolej u pravého okraje vozovky, dále u levého až na konec trati s výjimkou některých oblouků (zejména u hrbovické pekárny).



Počátek trati ležel v nadmořské výšce 144,7 m. Trať nejprve mírně, od Hrbovic příkřeji stoupala až do km 3,188 (180,857 m nad mořem), konec trati ležel ve výšce 176,369 m.

Hrbovice byly koncem 80. let 20. století zlikvidovány kvůli připravovanému rozšíření lomu Chabařovice, které se nakonec neuskutečnilo. Již předtím byla hlavní silnice převedena jižně od obce.

Vyšší četnost dopravy si vyžádala vznik výhybny Chabařovická, která ležela v místech původní zastávky Česká škola. Doba vzniku výhybny je nejistá, lze však předpokládat, že k němu došlo roku 1930 po zprovoznění vlečky k dolu Petri. Pojmenování výhybny je doloženo po II. světové válce, původní označení není známo.

Zamýšlená druhá kolej za odbočením od trmické trati vznikla roku 1931 (viz stavební trať Předlice – Trmice). Tehdy byla také zřízena nová zastávka „Předlice“ v km 0,071 /2,442/ náhradou za původní na počátku trati.

Od 27. 4. 1944 fungovala dočasná zastávka u tábora v km 4,00 (Zentral – Ersatzteillagers 31).

V roce 1954 se v souvislosti s výstavbou vozovny Předlice prodloužil dvoukolejný úsek do km cca 0,510 (konec vyčkávacího kolejíště vozovny). Zároveň byl po demolici domu na rohu Šmeralovy (Hrbovické) a Majakovského ulice zřízen jednokolejný spojovací oblouk vedený z levé koleje této trati do pravé koleje stavební tratě Předlice – Trmice. Tak se zjednodušil výjezd z nové vozovny do Trmic a díky kolejové spojení v Majakovského ulici i zatahování v opačném směru¹⁸.

Denní osobní provoz byl v úseku Předlice vozovna – Chabařovice zastaven 21. 9. 1963, nákladní doprava na podzim téhož roku, noční osobní doprava 31. 3. 1964 (21. 3. 1964 bylo vydáno rozhodnutí o snesení tratě). Úsek Předlice vozovna – Staré Předlice sloužil údajně ještě několik let jako zkušební trať dvousměrných vozů, v úseku Nové Předlice (bývalá zastávka Předlice) – Předlice vozovna byl provoz zastaven 1. 6. 1970.

13. Beethovenova třída – Školní náměstí

zahájení provozu	29. 11. 1930
stavební délka	2,525 km
provozní délka	2,525 km
původní provedení	jednokolejná jednosměrně provozovaná trať
největší sklon	74,05 ‰

Výjimečná stavební trať, na které se vždy udržoval běžný provoz pouze jedním směrem, měla při svém vzniku následující kilometráž:

¹⁸ Tramvaje při něm v úseku Nové Předlice – vozovna jely po „nesprávné“ koleji.

0,000 = /1,765/ počátek trati (= km 1,765 stavební trati Hlavní pošta – Telnice)
 0,422 = /2,187/ zastávka Na spálence – Am Brandfeld
 0,597 = /2,362/ zastávka Vlastní krb – Eigener Herd (Klíše Hvězda, směr od centra města)
 0,932 = /2,697/ zastávka Staré Klíše – Alt Kleische (Klíše lázně)
 1,180 = /2,945/ zastávka Okružní třída – Ringstrasse (u křižovatky Klíšská – Na popluží)
 1,485 = /3,250/ zastávka Ústřední hřbitov – Zentralfriedhof (V besídkách)
 1,916 = /3,681/ zastávka Solvayova třída – Solvaystrasse
 2,370 = /4,135/ zastávka Elektrárna – Elektrizitätswerk (Špitálské náměstí)
 2,399 = /4,164/ napojení do dílen a elektrárny na Špitálském náměstí
 2,525 = /4,290/ konec trati (=km 0,295 stavební trati Hlavní pošta – Telnice)

V Beethovenově třídě vedla trať vpravo, ve Westphalenově (Štefánikově) vlevo od vozovky. Horní úsek Klíšské ulice projížděla v levé polovině vozovky, od zastávky Staré Klíše (Klíše lázně) až na jižní okraj dnešních Mánesových sadů vlevo od silnice na zvláštním tělese. Dvukolejný úsek ze Špitálského náměstí na dnešní Masarykovu ulici vedl přibližně v ose Klíšské.

Počátek trati ležel v nadmořské výšce 178,12 m. Trať přikře stoupala Beethovenovou třídou (maximální hodnota sklonu v km 0,192 – 0,278). Nejvyššího bodu dosáhla na křižovatce Hvězda (207,65 m v km 0,580), odkud prakticky v celé zbývající délce klesala. Konec trati ležel ve výšce 149,62 m nad mořem.

Trať se pojížděla výhradně ve směru staničení od zahájení provozu do 5. 10. 1938. V období 6. 10. – 16. 12. 1938 byl provoz veden v opačném směru, 17. 12. 1938 byl obnoven původní směr. Po II. světové válce zůstal zachován v běžném provozu, při manifestacích v dolní části dnešní Masarykovy třídy (oslavy 1. máje apod.) jezdil pro zajištění obsluhy Klíše mezi Elektrárnou a Spálenkou obousměrně samotný motorový vůz.



Vlak linky 8 v tehdejší Kalininově ulici (Štefánikova, 1966, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

Pravidelný provoz na úseku Třída Rudé armády (Beethovenova) – Smetanovy sady byl zastaven 4. 4. 1966, úplné zastavení provozu viz stavební trať Náměstí císaře Josefa – Špitálské náměstí.



Vůz 98 na křižovatce Hvězda (1966, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

14. Mostní náměstí – Střekov Schichtovy závody – [Střekov nádraží]

zahájení provozu	9. 8. 1936, [1. 5. 1953]
stavební délka	0,869 km (z toho 0,334 km dvoukolejně), [1,599 km]
provozní délka	0,822 km, [1,599 km]
původní provedení	částečně dvoukolejná trať
největší sklon	68,46 ‰ na levobřežním nájezdu na most

Jediná trať, která kdy dosáhla pravého břehu Labe, vznikla spolu s prvním výhradně silničním mostem ve městě. Původně měly tramvaje vést i ke střekovskému nádraží, Schichtově kolonii v Novosedlicích a do Olšinek. Konflikty s tratěmi státních drah (i autobusovými) a dopady velké hospodářské krise nakonec stavební program omezily na pouhý zlomek¹⁹. Trať měla při zahájení provozu kilometrůž:

levá kolej (směr Mostní náměstí – Střekov):

0,000 = /0,673/počátek trati (km /0,673/ stavební trati Hlavní pošta – Neštěmice)
 0,060 = /0,733/zastávka dle potřeby Mostní náměstí – Brückenplatz (ve směru na Střekov)
 0,380 = /1,053/zastávka dle potřeby Labská třída – Elbestrasse
 0,449 = /1,122/konec levé koleje

pravá kolej (v dvoukolejném úseku směr Střekov – Mostní náměstí):

0,000 = 0,845 trati Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy – Pět oblouků
 0,033 = 0,878 zastávka dle potřeby Mostní náměstí (ve směru zpět, Předmostí – jih)
 0,086 = 0,931 odbočná výhybka tratě k Pěti obloukům
 0,380 = /1,053/zastávka dle potřeby Labská třída – Elbestrasse (Krajský soud, směr tam)
 0,449 = /1,122/konec levé koleje
 0,518/0,562 zastávka dle potřeby Schillerovo náměstí – Schillerplatz (křižovatka Národního odboje – Varšavská)
 0,730/0,773 zastávka dle potřeby Třída Johanna Schichta – Johann Schicht–Strasse (Děčínská)
 0,789 „ústecká“ výhybka koncové výhybny
 0,851 „střekovská“ výhybka koncové výhybny
 0,869 konec tratě (výtažná kolej výhybny)

Průběžná traťová kolej vedla ve směru Mostní náměstí (Předmostí) – Střekov vpravo od osy příslušných komunikací (ve dvoukolejné části), respektive v jejich ose (s výjimkou km 0,603 – 0,658 = oblouk do Děčínské ulice,

¹⁹ Jako jedno z řešení křížení s železnicí se uvažovala i výstavba trolejbusových tratí z Předmostí. Ústí tak mělo šanci být prvním městem s „moderním“ trolejbusem v celém tehdejším Československu.

kvůli poloměru vysunutý vlevo). Od podjezdu pod tratí ČSD Praha – Podmokly po km 0,449 byla přidána druhá kolej pro směr město – Střekov, vedená vlevo od osy komunikací ve směru staničení – tehdy Most presidenta Dr. Edvarda Beneše a Schillerova třída (Národního odboje). Koncová výhybna ležela za křižovatkou Děčínská – Johanna Schichta (Žukovova). Trať končila odstavnou kolejí vyvedenou z hlavní koleje výhybny až těsně k železničnímu náspu, který tehdy uzavíral ulici na jihu. Jednokolejný úsek krylo elektrické zabezpečovací zařízení. V říjnu 1938 se změnil režim jízdy na trati po zavedení pravostranného provozu.

Od 1. 5. 1953 byla trať prodloužena na smyčku Střekov nádraží. Nový úsek vedl dvoukolejně v ose nově regulované Železničářské ulice. Vznikla na něm jediná nácestná zastávka (Třebízského). Původní trať v km 0,384 – 0,869 nahradila nová dvojkolejka s částečně upravenou trasou. Oblouk z třídy Národního odboje do Děčínské zůstal jednokolejný. Zanikla původní koncová výhybna v Děčínské ulici. Nový úsek byl staničen od původního km 0,384 /1,057/:

0,000 = /1,057/	počátek trati (=0,384 trati Předmostí – Střekov)
0,006	zastávka Nábřeží 5. května, směr T
0,000 – cca 0,240	(=cca 0,620 původního staničení) dvoukolejný úsek v ose třídy Národního odboje
cca 0,240 – 0,280	jednokolejný oblouk z třídy Národního odboje do Děčínské
cca 0,280	počátek dvoukolejného úseku v Děčínské a Železničářské
0,386 = /1,443/	zastávka Žukovova třída (za křižovatkou Děčínská – Žukovova)
cca 0,750	Třebízského (vznikla zřejmě až koncem 50. let 20. století)
0,916 = /1,973/	konec dvoukolejné trati (vjezd do smyčky)
1,072 = /2,129/	zastávka Střekov nádraží (ve smyčce)
1,100	počátek odstavné koleje (vlevo)
1,180	konec odstavné koleje
1,215	výjezd ze smyčky (= km 0,915)

Odstavná kolej byla odpojena při rekonstrukci trati počátkem 60. let, její části ležely uvnitř smyčky do její likvidace.



Vlak linky 5 vedený vozem 103/I vjíždí z Železničářské ulice do smyčky Nádraží Střekov (foto Řezníček, sbírka Boveraclub)

Roku 1957 byl přeložen počáteční úsek trati na Předmostí šikmo přes středový parčík. O rok později nahradila jednokolejný oblouk z třídy Národního odboje do Děčínské kolejová splítka. V této podobě trať vydržela až do zastavení provozu dne 30. 9. 1968.



Vozy 112 a 118 na
křižovatce
Předmostí (foto
Řezníček, sbírka
Boveraclub)

15. Krásné Březno – Neštětice (II)

zahájení provozu 1. 10. 1951
stavební délka 2,208 km
provozní délka 2,164 km
původní provedení jednokolejná trať bez výhyben

Náhradou za původní spojení do Neštětice vznikla nová trať Krásné Březno – Neštětice, využívající nové komunikace nad tratí ČSD Praha – Děčín (dnes Opletalova). Původní kilometráž byla následující:

/3,435/ = 0,000 počátek nové trati (= km /3,435/ stavební trati Divadlo – Krásné Březno)
/3,967/ = 0,530 zastávka Račí výšina
/4,450/ = 1,013 zastávka Labská
/4,847/ = 1,410 zastávka Svádovský přívoz
/5,161/ = 1,724 zastávka Přejezd ČSD
/5,337/ = 1,900 zastávka Ulice presidenta Beneše (později Fučíkova, dnes Opletalova)
/5,601/ = 2,164 výhybna Neštětice
/5,645/ = 2,208 konec trati

Nejnižší bod trati se nacházel v km 0,493 v nadmořské výšce 140,74 m nad mořem.

Kolej vedla po pravém okraji nové (severní) části Podmokelské, za dnešní bensinovou pumpou vyjžděla na zvláštní těleso, které končilo až u dnešního odbočení silnice I/62 směrem na Děčín z Opletalovy ulice. Od tohoto místa po křižovatku s dnešní Seifertovou vedla kolej uprostřed vozovky, dále po jejím pravém okraji. Koncová výhybna ležela mezi bývalým kinem a starou neštětickou školou, prostor pozdější smyčky je zastavěn panelovým domem před kapličkou.

Trať krylo elektrické zabezpečovací zařízení. V roce 1956 vznikla odbočením v km cca 0,070 /3,507/ jednokolejná smyčka Krásné Březno o délce přibližně 120 m (zpět napojena v km cca 0,005 /3,440/). Ta pak o dva měsíce „přežila“ vlastní trať (provoz na ní byl zastaven až s tratí Předlice – Krásné Březno).

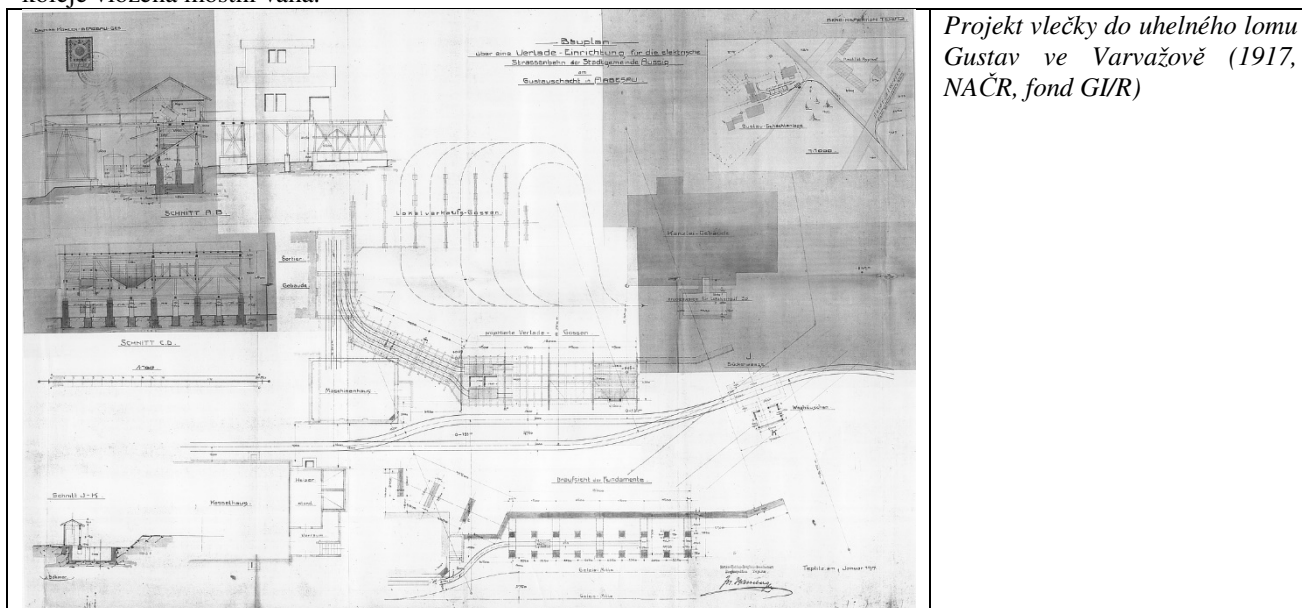
V roce 1957 byla postavena v km 2,103 /5,538/ smyčka Neštětice se stavební délkou 177 m. Původní výhybna při výstavbě smyčky zanikla. Počátkem 60. let vznikly na zastávkách Račí výšina, Labská, Svádovský přívoz a Přejezd ČSD ostrůvky vlevo od trati pro umožnění provozu jednosměrných vozů. Provoz na trati byl zastaven 31. 3. 1970.

B. Nákladní vlečky

16. Vlečka do uhelného lomu Gustav

zahájení provozu 14. 8. 1917
stavební délka hlavní koleje 0,203 km
napojení km 5,244 /8,265/ trati Bukov – Telnice

Nejstarší nákladní vlečka ústeckých tramvají pokračovala v ose trati od centra Varvažova křížem přes křižovatku u „staré pošty“, dále po příjezdové komunikaci k uhelnému lomu Gustav (později Gustav I). Trať ke konečné Telnice malodráha odbočovala pravou výhybkou před zastávkou Pomníky. Vlečka měla vybudovanu výhybnu užitné délky přibližně 20 metrů u násypníků uhlí. Do nich se uhlí naváželo důlní drážkou o rozchodu 520 mm s ručním pohonem. Závěr vlečky tvořila poměrně dlouhá koncová kusá kolej (přibližně 40 m). U vjezdu do areálu dolu byla do koleje vložena mostní váha.



Vlečka podstoupila TPZ dne 13. 8. 1917. Od odbočné výhybky (286,300 m nad mořem) stoupala až do km 0,122 (sklonem až 66 ‰), kde dosáhla výšky 292,780 m. Odtud jen velmi mírně klesala ke konci, ležícímu ve výšce 292,420 nad mořem. Minimální použitý poloměr měl hodnotu 20 m. V km 0,034 byl instalován úsekový vypínač troleje.

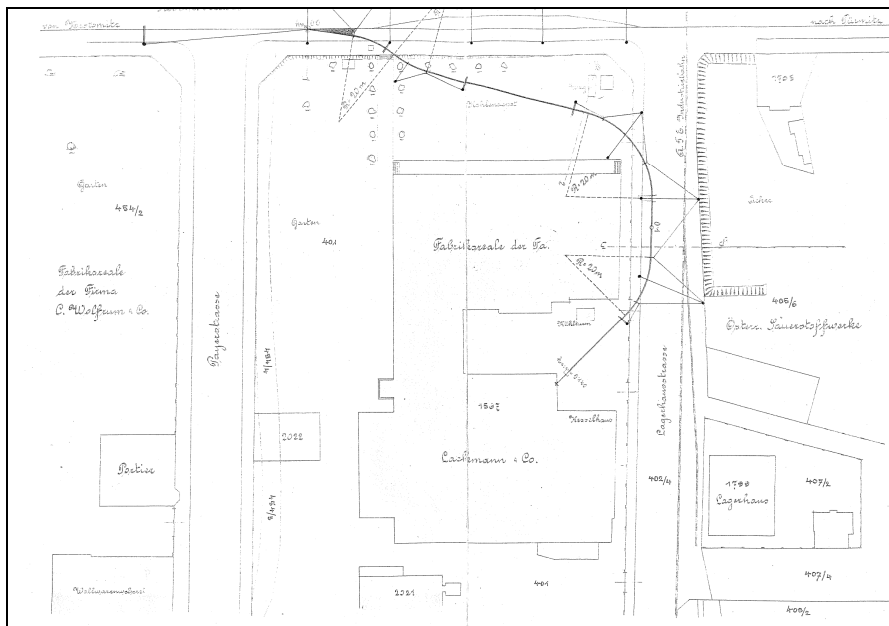
Roku 1920 vznikl pátý násypník (beze změny kolejové situace). Vlečka se zřejmě stavebně nezměnila ani v dalších letech (plány dolu z let 1931 a 1937). Provoz zanikl pravděpodobně roku 1945, neboť nízké poválečné objemy těžby už postačily odvážet nákladní automobily. I když část dolu těžila po celou dobu existence vlečky povrchově, vlečka pravděpodobně nesloužila nikdy pro vyvážení popela. Těžba v dole byla zastavena roku 1951, poté následovala likvidace areálu a zatopení zbytkové jámy, která dodnes slouží jako přírodní koupaliště („Oprám“).

17. Vlečka do továrny Lackmann a spol.

zahájení provozu 1918
stavební délka 0,140 km
napojení km 0,095 /2,280/ trati Předlice – Krásné Březno

Vlečková kolej byla vzhledem k blízkosti výhybny Předlice kusá. Datum zastavení provozu je neznámé, pravděpodobně k němu došlo během hospodářské krise počátkem 30. let (roku 1945 již nebyla napojena na tramvajovou síť). Sloužila k dopravě uhlí a odvozu odpadů z chemické výroby firmy.

Výchozí bod ležel 144,22 m n. m. Největší podélný sklon měl hodnotu 21 ‰ (km 0,066 – 0,080), minimální poloměr směrového oblouku činil vzhledem k situaci továrních objektů 20 m. V km 0,140 vlečka končila ocelovým zarážedlem (145,43 m n. m.).



Projekt vlečky do továrny Lackmann a spol. (1918, NAČR, fond MŽR)

18. Vlečka k uhelnému lomu Hötendorf (Romanus)

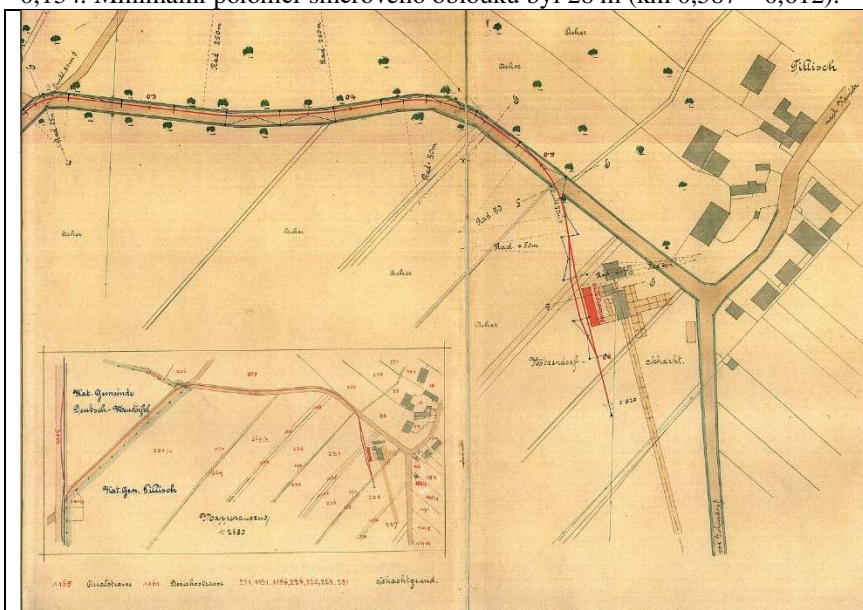
zahájení provozu 1918 [1929]

stavební délka 0,806 km včetně koncové smyčky, [1,036 km pevná část]

napojení km 2,736 /5,757/ trati Bukov – Telnice

Vlečka ústila do kmenové trati pravou výhybkou. Jako jediná končila smyčkou (kolem areálu dolu, km 0,806 = 0,497), na jejímž km 0,715 bylo možno plnit vozy shora uhlím. V km 0,787 odbočovala levou zpětnou výhybkou dovnitř smyčky kusá kolej pod hlavní násypníky dolu. Kolej byla dlouhá 79 m, ukončená zaráždlem. Prozatímní užívací povolení bylo vydáno 3. 11. 1918 telegraficky z Vídně. Oficiální úřední zkouškou prošla vlečka 26. 5. 1920.

Vlečka odbočovala v nadmořské výšce 255,29 m, do km 0,632 klesala (240,20 m n. m.), výhybka smyčky ležela ve výšce 243,29 m n. m., konec kusé koleje 241,70 m n. m. Největší podélný sklon činil 51 ‰ v km 0,144 – 0,154. Minimální poloměr směrového oblouku byl 28 m (km 0,587 – 0,612).



Projekt vlečky do uhelného lomu Hötendorf v Dělouši (1918, NAČR, fond GI/R)

Dne 17. 8. 1920 schválilo ministerstvo železnic projektu křížení s důlní drážkou rozchodu 550 mm²⁰ v km 0,540 vlečky. Nedlouho poté zanikla kvůli útlumu těžby dolu kusá kolej k násypníkům.

²⁰ Jednalo se o zakončení dvoukolejné svážnicové drážky, po kterém se vozíky sunuly do úpravny dolu (zřejmě ručně).

Abzweigung im km 2.376 d. z. Tokan-Tellnitz

Čabotcha n. km 2.376 trati Buková - Telni

Projekt:

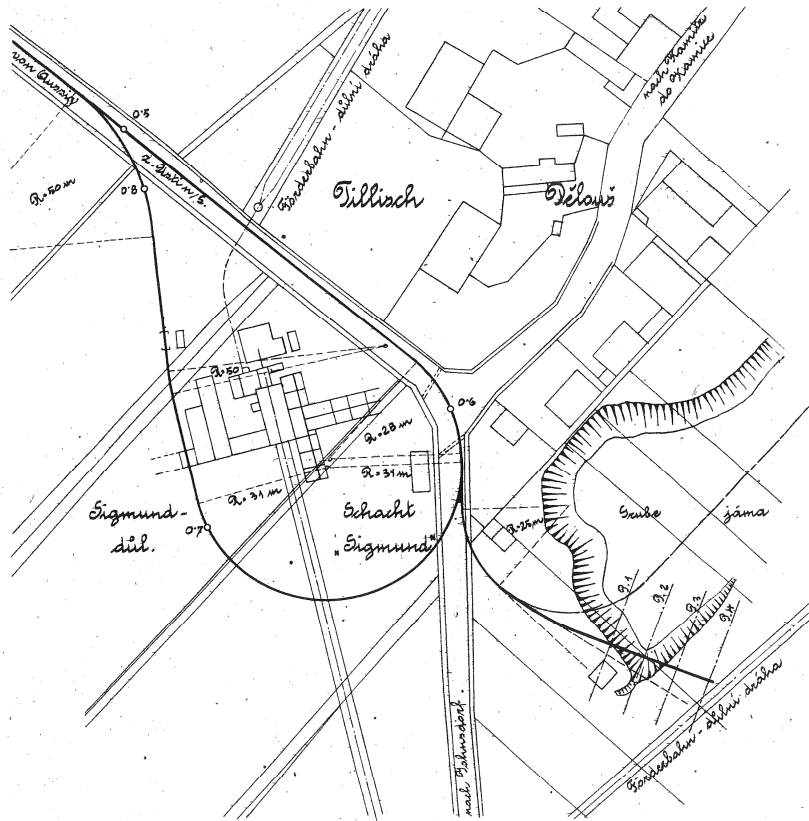
Projekt:

Verziehung des Aachenab-
lagerungsgleises.

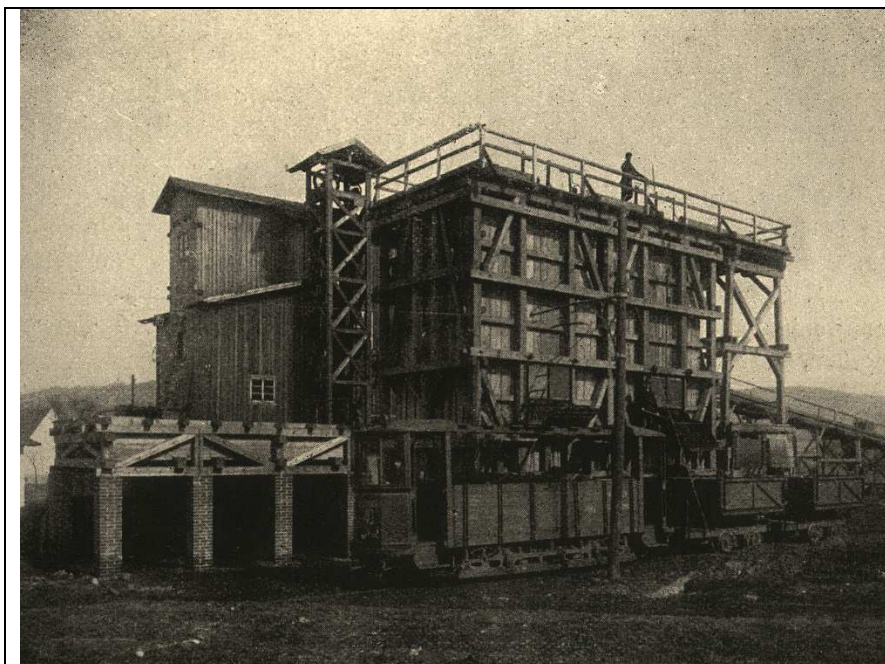
Porovnání koleje pro ukládání
popela.

Situation 1:1000.

Situace 1:1000.



Projekt vlečky do uhelného lomu
Romanus, posun koleje pro ukládání
popela (1920, NACR, fond MŽ I)

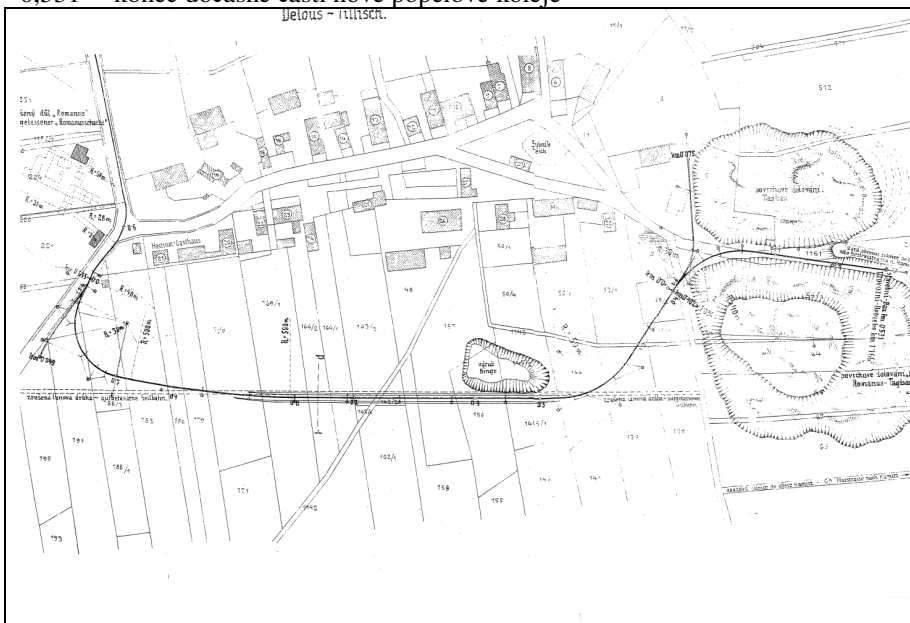


Nákladní motorový vůz 40 v čele uhelného vlaku u dolu H ötzendorf (Romanus) (foto z výroční zprávy podniku za rok 1922, kdy již důl reálně netěžil)

Vzhledem k brzkému zastavení těžby v dole (1922) sloužila většinu své existence k ukládání odpadů (škvára, chemické odpady) do hořící zbytkové jámy lomu. K tomu nejpozději roku 1920 vznikla kusá kolej, odbočující v km 0,615. Ta se několikrát prodlužovala a překládala (doloženo 1921, 1922, 1925). V letech 1922–29 končila dočasnými dřevěnými konstrukcemi, z nichž se sypal popel (vjíždět na ně mohly jen nákladní vlečné vozy). Smyčka nejpozději v polovině 20. let zanikla.

Největší úpravou prošla vlečka roku 1929. Původní popelová kolej zanikla, místo ní vedlo od km 0,635 samostatně staničené prodloužení k hořícím jámám po bývalém dole. Staničení vlečky pak bylo následující:

- 0,000 = /5,748/ tratě Hlavní pošta – Telnice
- 0,485 bývalá koncová výhybka zrušené smyčky
- 0,635 = 0,000 nové popelové koleje
- = 0,000 odstavné koleje (délka 49 m)
- 0,402 = 0,000 dočasná odbočné popelové koleje (délka 75 m), konec pevné části vlečky
- 0,531 konec dočasné části nové popelové koleje



Projekt vlečky do uhelného lomu Romanus, prodloužení koleje pro ukládání popela: objekty zrušeného dolu jsou vlevo nahoře (1929, NAČR, fond MŽ I)

Od km 0,402 se poloha a délka obou kolejí měnila podle postupu ukládání odpadu. Provoz na vlečce zřejmě skončil až se zrušením telnické trati roku 1955. Zmáhání ohňů neúspěšně pokračovalo do úplného odtěžení sloje v 70. letech 20. století dolem Antonín Zápotocký.

Koleje v okolí dolu ležely v nadmořské výšce 243,29 m (výhybka smyčky) – 240,41 m (počátek původní popelové koleje) – 247,74 (konec pevné části nové popelové koleje). V km 0,360 – 0,416 nové popelové koleje ležel největší sklon celé vlečky: 64 ‰.

Pevná část vlečky byla zřízena z vignolových kolejí na příčných pražcích, dočasné koleje byly žlábkové (stejně jako výhybky, vyzískané z jiných tratí).

19. Vlečka k překladišti lomu Hötzen Dorf (Romanus)

zahájení provozu 1918
stavební délka celkem 0,278 km
napojení km 1,610 /5,015/ trati Krásné Březno – Neštětice

Majitel dolu Hötzen Dorf (Romanus), Děloušské hnědouhelné těžírstvo, zřídil roku 1918 vlečku k překladišti uhlí na železniční vozy a lodě v Neštětích. Prozatímní užívací povolení bylo vydáno 3. 11. 1918 telegraficky z Vídně. Oficiální úřední zkouškou prošla vlečka 26. 5. 1920. Odbočovala protisměrnou levou výhybkou a vzápětí se dělila na kratší kolej na rampu nad železniční kolejí a delší, vedoucí na břeh Labe. Obě byly kusé, zřízené ze žlábkových kolejnic 140/125. Výhybky měly profil 180/150. Trolej obou vleček byla železná průměru 9 mm. Od roku 1922 se zřejmě využívaly jen sporadicky (o koleji k Labi se v roce 1934 hovoří jako o „... řadu let mimo provoz“). Kolej na břehu Labe byla nejníže položenou na celém území dnešní ČR (136,36 m n. m.).

20. Vlečka do cihelny Köhler

zahájení provozu 1919
stavební délka 0,060 km
napojení km 4,478 trati Předlice – Krásné Březno

Krátká vlečka do cihelny (dnes stavební dvůr firmy Istar na Drážďanské ulici) odbočovala z kmenové trati levou výhybkou ve směru od města, končila kuse. Vlečka sloužila k dopravě uhlí, odvozu odpadu (škváry) a možná i výrobků podniku.

Při zdvoukolejnění se napojení posunulo do km /2,106/ levé koleje trati Hlavní pošta – Neštětice. Stavební délka tehdy činila 0,124 km.

Datum zastavení provozu je neznámé, zcela jistě byla mimo provoz nejpozději roku 1945.

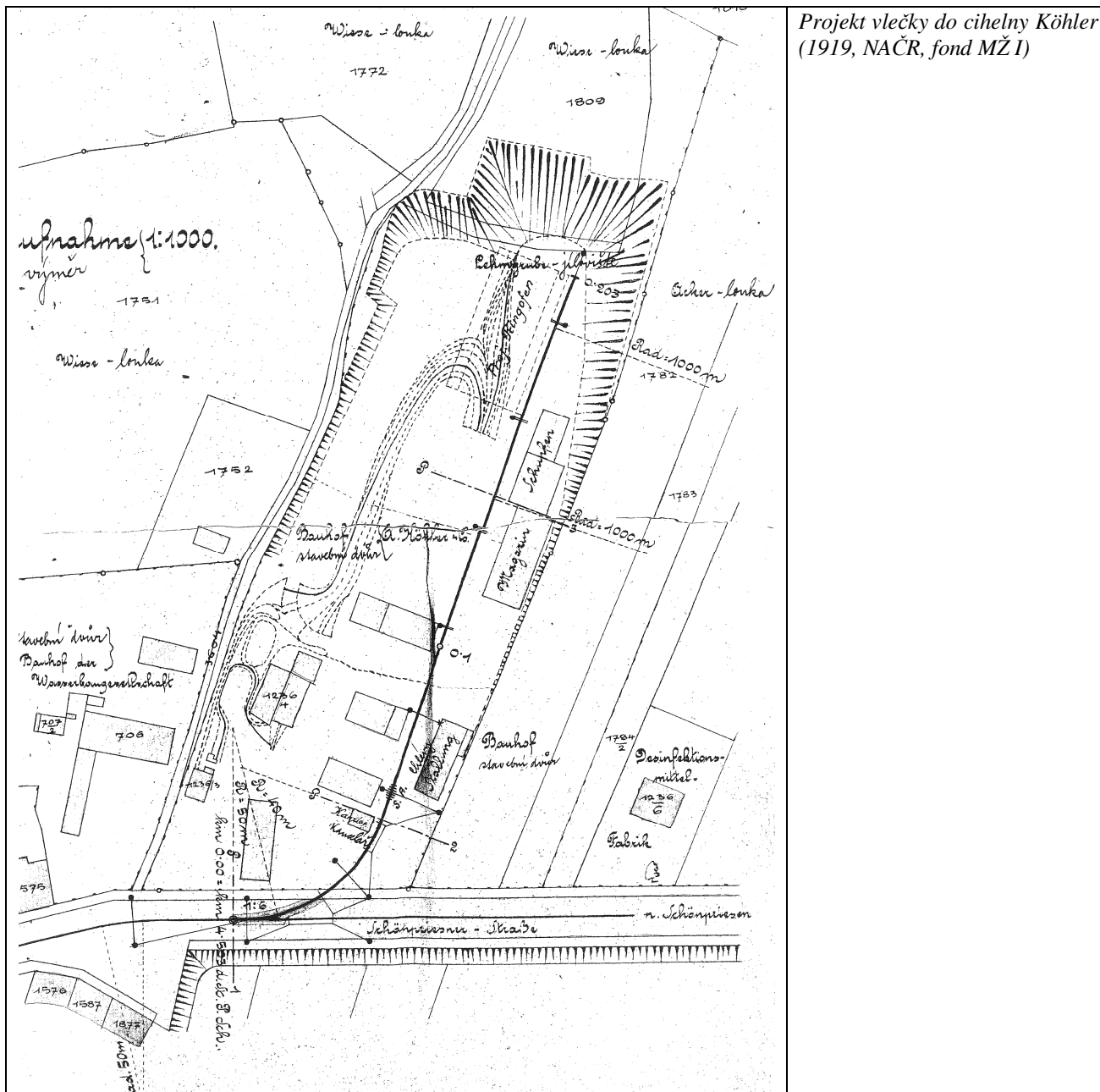
21. Vlečka do pivovaru

zahájení provozu 1919
stavební délka celkem 0,184 km
napojení km 5,402 trati Předlice – Krásné Březno

Vlečka do měšťanského pivovaru odbočovala původně v km 5,402 stavební trati Předlice – Krásné Březno pravou výhybkou. Při zdvoukolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno došlo ke změně zaústění vlečky na zpětnou levou výhybku z nové levé koleje (km /3,066/), stavební délka pak činila 0,178 km.

Sloužila dopravě uhlí, odpadu a odvozu piva v sudech. Odbočná kolej, vzniklá buď roku 1930 (nový objekt expedice) nebo 1943 (zmínka o obnovení dopravy piva) měřila 32 m. Obě koleje byly kusé.

Podle dosud zjištěných skutečností probíhala obsluha vlečky tak, že po vyložení uhlí byla do přívěsných vozů naložena škvára, do motorového vozu pak pивní sudy. Nelze vyloučit ani rozvážku piva samotnými motorovými nákladními vozy v denním období do restaurací podél tramvajových tratí. Provoz skončil na přelomu 50. a 60. let v souvislosti s výstavbou nové kotelny, po II. světové válce se používala pravděpodobně jen k odvozu škváry.



Projekt vlečky do cihelny Köhler (1919, NAČR, fond MŽ I)

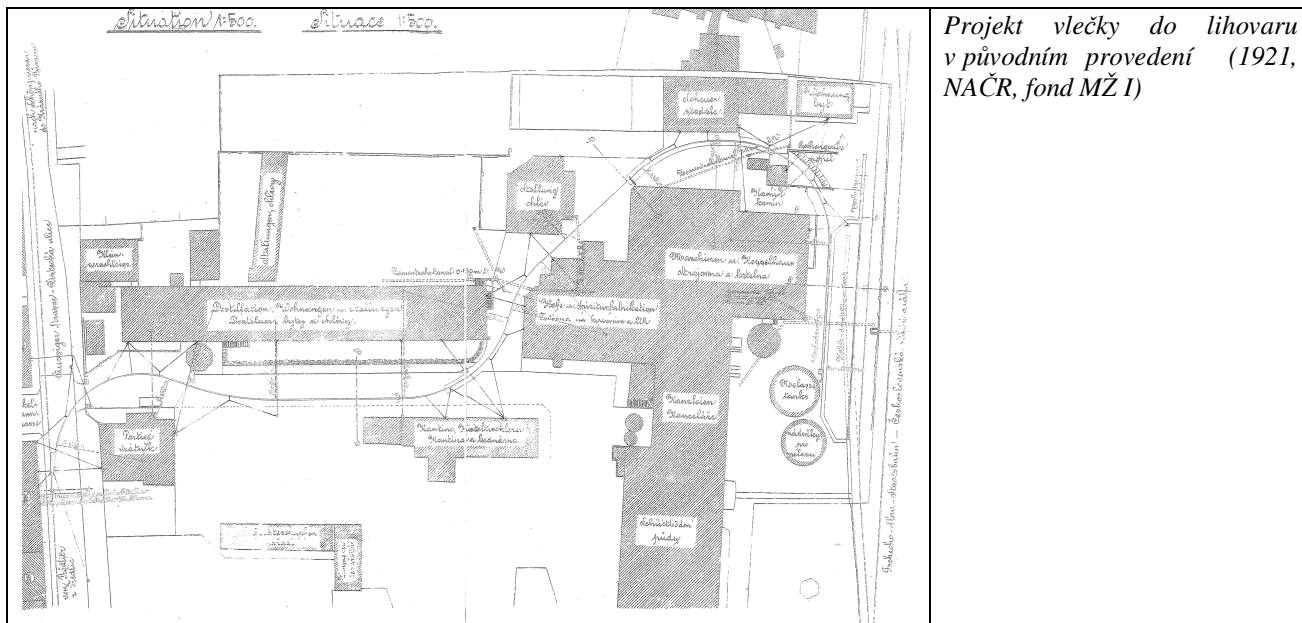
22. Vlečka do lihovaru

zahájení provozu 4. 5. 1921 (užívací povolení)
 stavební délka 0,271 km
 napojení km 5,621 trati Předlice – Krásné Březno

Vlečka byla napojena pravou výhybkou, kolej byla kusá, bez rozvětvení. Při zdvoukolejnění úseku Pět oblouků – Krásné Březno se napojení přesunulo do km /3,208/ nové levé koleje a vlečka se o 1 m zkrátila.

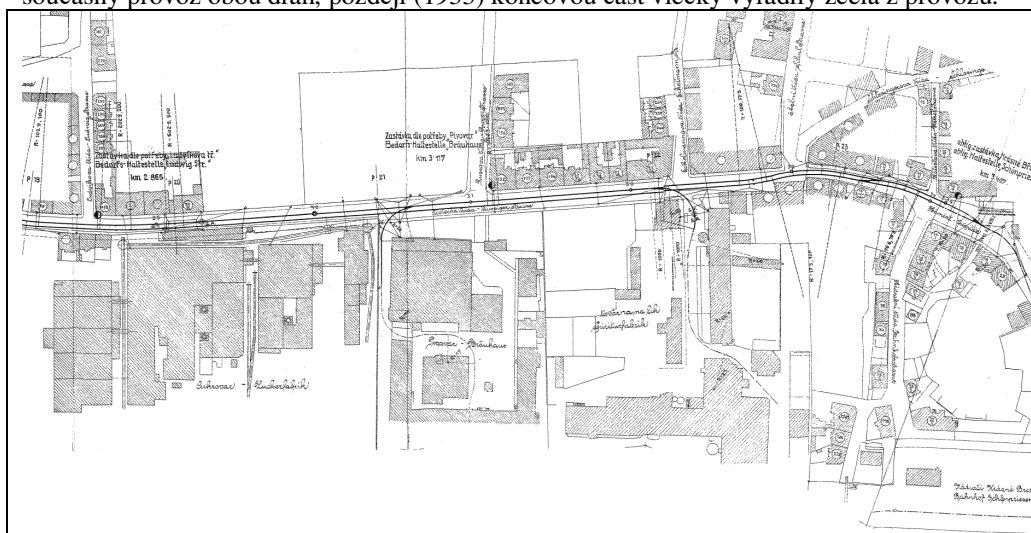
Sloužila k dovozu uhlí a odvozu škváry. Nelze zcela vyloučit ani odvoz výrobků podniku (lahvové zboží). Zanikla pravděpodobně spolu s pivovarskou vlečkou.

Jednalo se o velmi komplikovaně vedenou trasu, proplétající se mezi továrními budovami. Minimální poloměr směrového oblouku (20 m) byl použit vzápětí po odbočení z kmenové trati. Maximální sklon (klesání) ležel v km 0,177 – 0,204 a měl hodnotu 33,78 ‰. Odbočení mělo nadmořskou výšku 145,236 m. Nejnižší bod (km 0,175) 143,394. Odtud trať ještě mírně stoupala, na překládací rampě v závěru trasy končila ve výšce 144,145 m n. m. Část vlečky se dodnes zachovala jako jediné viditelné autentické tramvajové koleje v Ústí.



Projekt vlečky do lihovaru v původním provedení (1921, NAČR, fond MŽ I)

Roku 1931 postavil lihovar závěsnou dráhu pro dopravu uhlí do kotelny, která „mezi km 0,460 – 0,500“ (!) křížila vlečku Elektrických podniků. Ty nejprve zřídily zvláštní elektrické zabezpečovací zařízení, které znemožňovalo současný provoz obou drah, později (1933) koncovou část vlečky vyřadily zcela z provozu.²¹



Projekt vleček do lihovaru a pivovaru po zdvojkolejnění trati v Krásném Březně (1927, NAČR, fond MŽ I)

23. Vlečka k městským lázním

zahájení provozu 1920
 stavební délka 0,140 km
 napojení km 0,126 trati Školní náměstí – Špitálské náměstí

Vlečka odbočovala z kmenové trati vlevo a pokračovala přímým směrem. Sloužila dopravě uhlí a škváry. Po napojení lázní na topení z elektrárny v roce 1923 přešla do majetku Elektrických podniků spolu se zrušenou kotelnou, která byla v letech 1928–29 přestavěna pro potřeby dílen Špitálské náměstí. Nejpozději s nimi také zanikla roku 1970 (používání koleje i bývalé kotelny v posledních letech tramvajového provozu je nejisté).

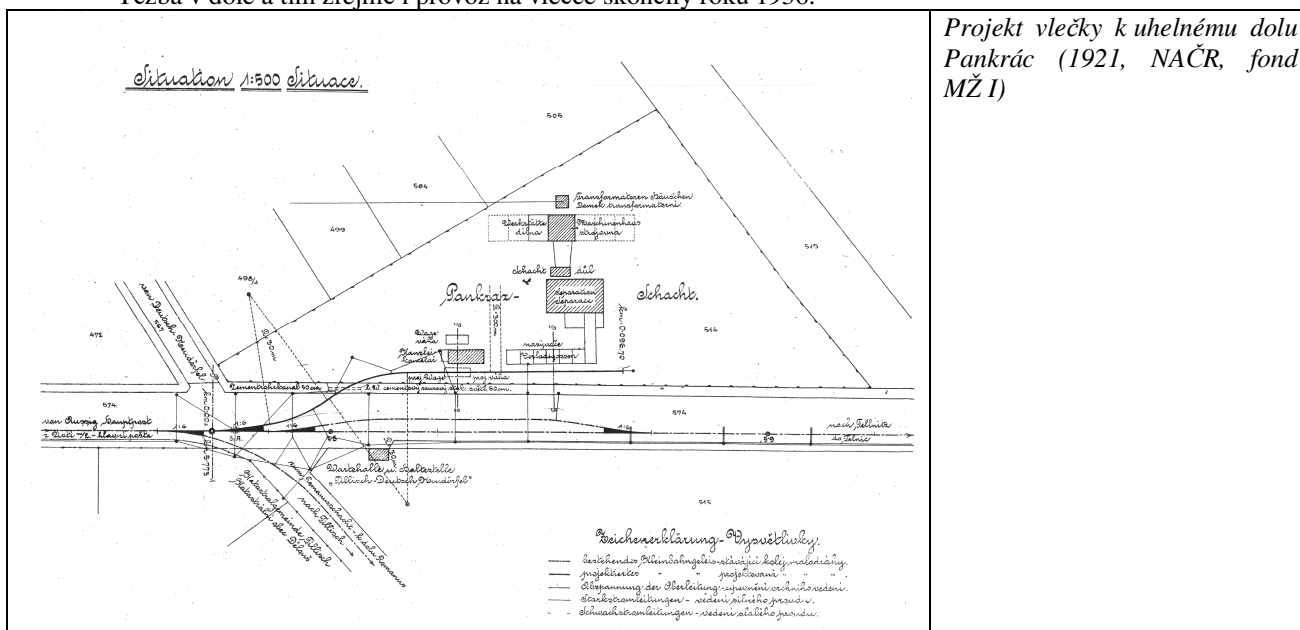
²¹ Dochovala se korespondence mezi ministerstvem železnic a elektrickými podniky, bohužel bez mapové dokumentace. Udávané staničení je zcela nereálné.

24. Vlečka do uhelného dolu Pankrác

zahájení provozu 1922
 stavební délka 0,097 km
 napojení km /5,773/ trati Hlavní pošta – Telnice

Vlečka vznikla při zahájení těžby hlubinného dolu na okraji Německé Nové Vsi (Podhoří). Stavební povolení bylo vydáno na základě PPK dne 22. 2. 1921. Odbočovala vlevo ve směru na Telnici. Vzhledem ke své délce a blízkosti výhybny Dělouš–Německá Nová Ves byla ukončena kuse, v km 0,057 v ní byla vložena kolejová váha. Počátek ležel v nadmořské výšce 255,072 m. Vlečka v celé délce klesala (maximálně v km 0,021 – 0,030 sklonem 21,28 ‰), nejmenší poloměr směrového oblouku měl hodnotu 30 m. Jako všechny vlečky, zřízené do roku 1922, byla vystrojena železnou trolejí o průměru 9 mm, hlavové kolejnice měly tvar 140/125.

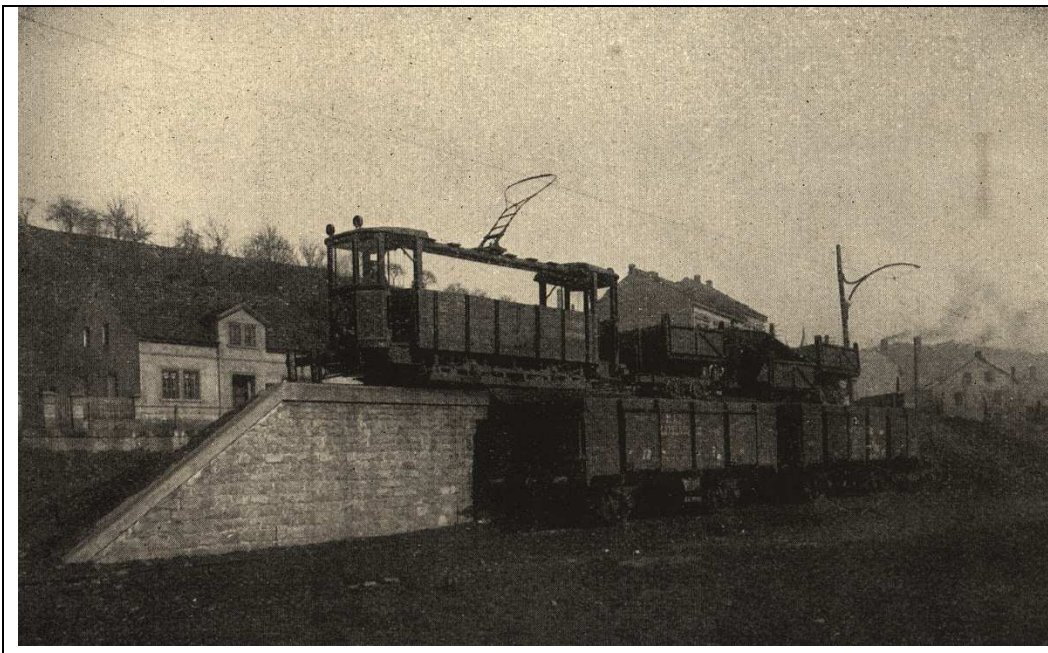
Těžba v dole a tím zřejmě i provoz na vlečce skončily roku 1936.



25. Vlečka k překladišti dolu Pankrác

zahájení provozu 1922
 stavební délka 0,108 km
 napojení km /4,926/ trati Hlavní pošta – Neštětice

Vlečka odbočovala levou zpětnou výhybkou. Šlo o jednoduchou kusou kolej vedenou po rampě nad koleji ČSD. Provoz na ní byl zastaven nejpozději roku 1936.



Nákladní motorový vůz 40 v čele uhelného vlaku na vlečce dolu Pankrác na překladišti v Neštěmicích (foto z výroční zprávy podniku za rok 1922)

26. Vlečka do kamenolomu v Mariánské skále

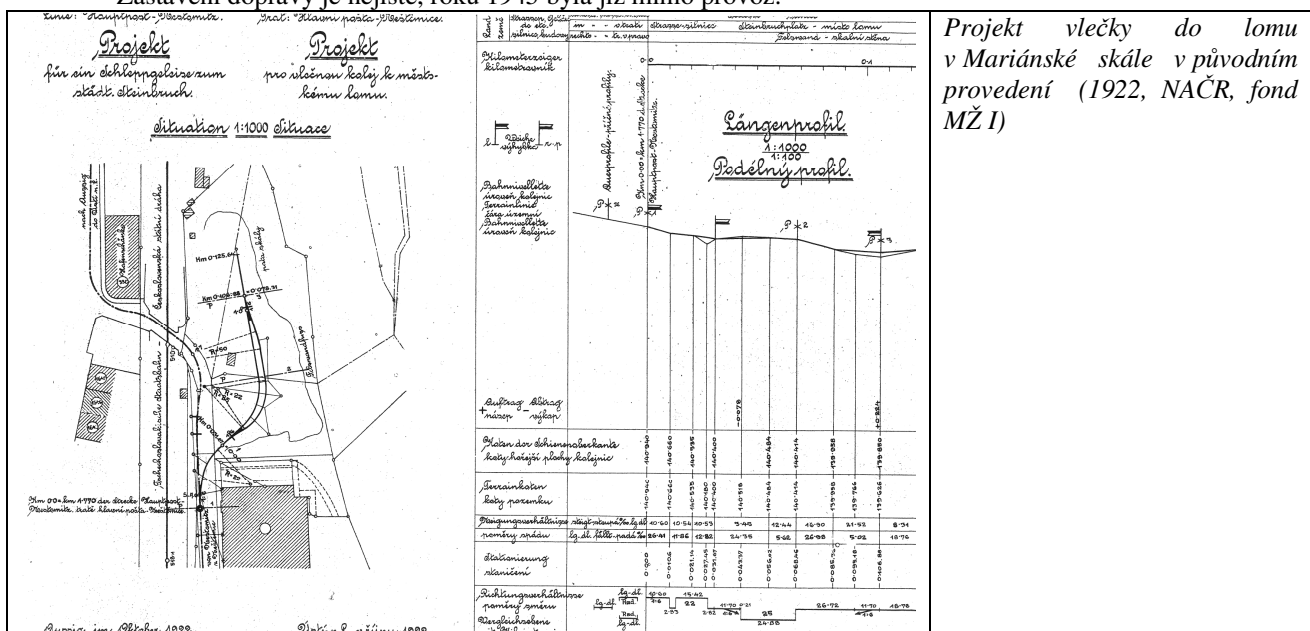
zahájení provozu 1923
 stavební délka 0,126 km (hlavní kolej)
 napojení km /1,770/ trati Hlavní pošta – Neštěmice

Vlečka do tehdy městského kamenolomu odbočovala původně pravou zpětnou výhybkou. Byla vybavena výhybnou délky 78 m. Sloužila dopravě kameniva. Při zdvoukolejnění se napojení posunulo do km /1,757/ levé koleje trati Hlavní pošta – Neštěmice. Stavební délka se zkrátila na 0,115 km. Délka výhybny klesla na 75 m (km 0,020 – 0,095).

Počátek vlečky ležel původně ve výšce 140,940 m. Koncové zarážedlo mělo nadmořskou výšku 140,004 m. Téměř celá klesala (maximální sklon 21,52 ‰ v km 0,085 – 0,107), minimální poloměr směrového oblouku činil ve dvou místech 22 m.

Po úpravách v souvislosti s novým napojením se výškové poměry nepatrně změnil: počátek ležel ve výšce 140,660 m n. m., konec 140,006 m n. m. Nejnižší místo v km 0,095 mělo nadmořskou výšku 139,9110 m. Maximální hodnota podélného sklonu klesla na 20,3 ‰ (km 0,107 – 0,115).

Zastavení dopravy je nejisté, roku 1945 byla již mimo provoz.



Projekt vlečky do lomu v Mariánské skále v původním provedení (1922, NAČR, fond MŽI)

27. Vlečka do továrny Union

zahájení provozu 1926
 stavební délka hlavní koleje 0,628 km
 napojení km /2,372/ trati Hlavní pošta – Trmice

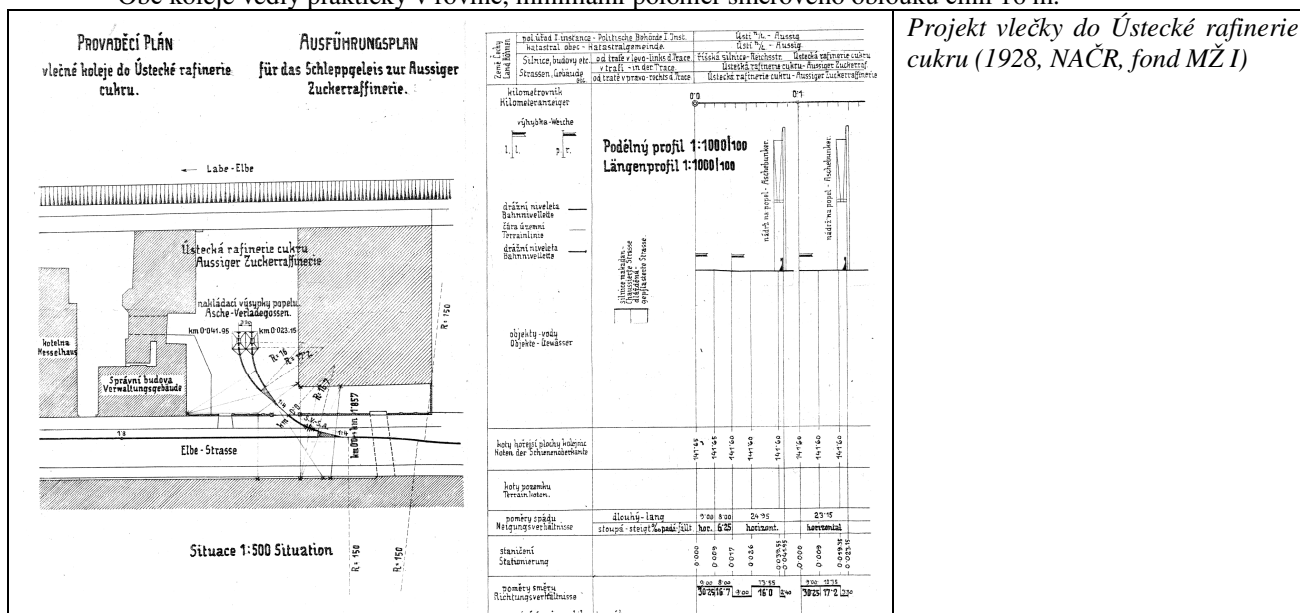
Vlečka vznikla pro obsluhu chemické továrny na výrobu dřevěného uhlí a návazných produktů. V roce 1929 se úsek 0,000 – 0,316 po Ústecké (Hrbovické) ulici stal součástí stavební tratě Předlice – Chabařovice. Dále vlečka odbočovala vpravo, v prodloužení Kudlichovy (Beneše Lounského) pokračovala k Leninově ulici (U vlečky), kterou křížila. Končila u vlečkového přejezdu tzv. průmyslové koleje ČSD (původně ÚTD, dodnes existuje). Vlečka byla na konci opatřena výhybnou s délkou kolejí 74 a 77 m. Sloužila dopravě uhlí a odpadu z výroby. V roce 1945 byla již dlouhodobě mimo provoz (pravděpodobně od hospodářské krise).

28. Vlečka do rafinerie cukru

zahájení provozu 1928
 stavební délka hlavní koleje 0,042 km
 napojení km /1,857/ trati Hlavní pošta – Vaňov

Vlečka vznikla pro zajištění škváry jako podkladového materiálu pro stavbu nových tratí a druhé koleje do Trmic. Odbočovala pravou zpětnou výhybkou, v km 0,017 se větvila (odbočná kolej délky 23 m), obě koleje končily železobetonovými zarážedly pod „nkládacími výsypkami popelu“. Sloužila pro dopravu škváry (uhlí si rafinerie cukru dovážela od vlečkové koleje trati Praha – Podmokly drážkou o rozchodu 500 mm) až do 50. let.

Obě koleje vedly prakticky v rovině, minimální poloměr směrového oblouku činil 16 m.



29. Vlečka do uhelného dolu Petri

zahájení provozu 1930
 stavební délka 0,514 km
 napojení km 3,475 = /5,846/ trati Hlavní pošta – Chabařovice

Vlečka odbočovala pravou výhybkou, sjížděla od silnice Ústí – Chabařovice do údolí Telnického/Ždírnického potoka (v době stavby vlečky Tannbach). Po jeho překonání samostatným mostem vjela do areálu překladiště, kde u násypek končila výhybnou. Minimální použitý poloměr činil 30 m, maximální sklon 75 ‰ (klesání k potoku).

V roce 1945 byla na dole dočasně zastavena těžba. Od roku 1957 byl obnoven výlučně jako povrchový lom. Vlečka odvážela v době činnosti dolu uhlí (do přelomu 50. a 60. let), od roku 1945 byla zavážena zbytková jáma prvního lomu. Ukončením provozu na „škvárové koleji“ na podzim roku 1963 pravděpodobně zanikla nákladní tramvajová doprava v Ústí.

30. Vlečka do kamenolomu Račí vrch (Krebsberg)

zahájení provozu 1931
stavební délka 0,328 km
napojení km /3,876/ trati Hlavní pošta – Neštěmice

Technická revise vlečky proběhla 19. 4. 1931. Odbočovala levou výhybkou, klesala souběžně s tratí Krásné Březno – Neštěmice. Od ní se za mostem přes Mlýništský potok oddělila levým obloukem s poloměrem 25 m a stoupala k násypce lomu. Na konci měla výhybnu (km 0,263 – 0,313, objízdná kolej vpravo) s kusou výtaznou kolejí. Počátek ležel v nadmořské výšce 139,27 m. Nejnižší bod na mostě přes potok měl výšku 137,55 m n. m., konec vlečky pak 150,25 m n. m. Největší podélný sklon činil 60,7 ‰. V km 0,253 měla být umístěna závora proti ujetí vozů z koncové výhybny, která však stejně jako zvedací most v nákladisti vlečky nebyla při technické revisi ještě osazena. Mělo se tak stát v krátké době poté.

Vlečka sloužila pro odvoz kameniva z lomu. Zanikla pravděpodobně po ukončení těžby za II. světové války.

31. Vlečka Jeser

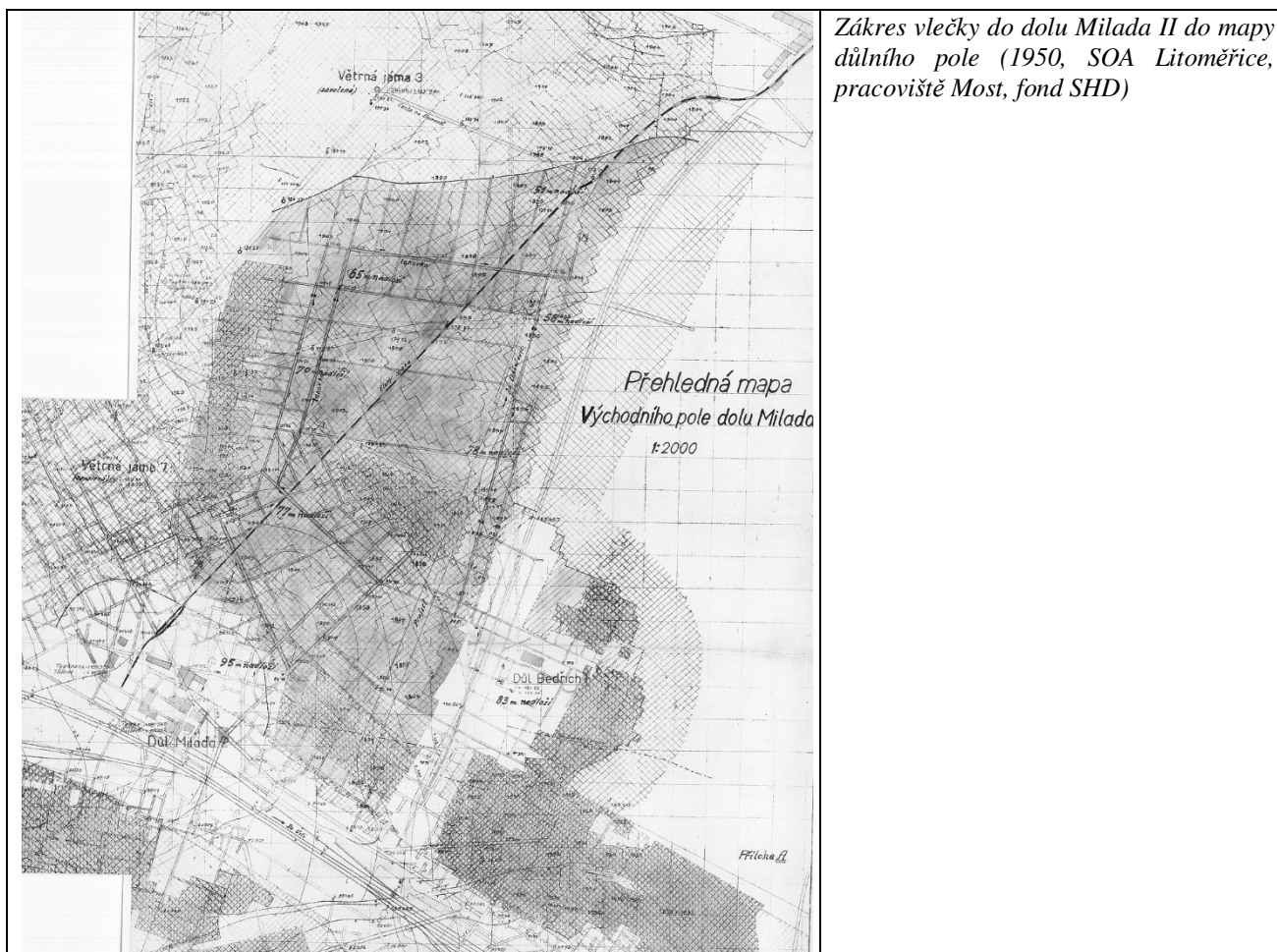
zahájení provozu 1931?
stavební délka neznámá
napojení km /3,063/ trati Hlavní pošta – Trmice

Vlečka do prostoru pomezí Předlic a Trmic odbočovala levou protisměrnou výhybkou. Informace o zahájení výstavby vlečky Jeser je obsažena již ve výroční zprávě Elektrických podniků za rok 1930, jiné prameny uvádějí zahájení provozu na vlečce k roku 1938. Není jisté, zda se jedná o tutéž vlečku, případně co by mohlo být důvodem dlouhého prodlení mezi zahájením výstavby a zprovozněním. Podle technické zprávy prováděcího projektu zdvojkolejnění stavební tratě Předlice – Trmice se jednalo o přípravnou akci k výstavbě nových ústředních dílen. Nelze vyloučit využívání prostoru k ukládání průmyslových odpadů jako navážek pro vyrovnání terénu. V roce 1945 již byla kolej bez vrchního vedení a odpojena od ostatní sítě.

32. Vlečka k uhelnému dolu Milada II

zahájení provozu 1944?
stavební délka cca 1,3 km
napojení km /7,573/ trati Hlavní pošta – Chabařovice

Nejdelší vlečka v historii ústecké nákladní tramvajové dopravy vznikla jako příprava na dočasné ukončení těžby dolu Petri. Její výstavba se chystala již od počátku 30. let. Vzhledem k charakteru dolu (hlubinný) sloužila zřejmě jen k dopravě uhlí. Její existence je doložena i po II. světové válce a trvala zřejmě až do obnovení těžby na dole Petri (1957). V areálu dolu končila výhybkou.



Napájení tramvajových tratí

Původní napájení obstarávala městská elektrárna na Špitálském náměstí, postavená zároveň s prvními tramvajovými tratěmi. Elektrárna vyráběla zprvu přímo stejnosměrný proud o napětí 550 V, který se kabely či vzdušným vedením přiváděl k jednotlivým napájecím místům. Ta byla zpočátku tři: první ve výjezdu z vozovny, druhé u sadů císaře Josefa, třetí na dnešním Předmostí. Stejnosměrný rozvod sloužil i pro zásobování domácností, některých podniků a městských zařízení (například čerpací stanice do vodárny na Račím vrchu). Napájecí kabely i trolej zavěšená ve výšce 5,5 m měly průřez 53 mm².

Výrobu elektřiny zajišťovala dvě soustrojí, sestávající vždy z parního pístového stroje o výkonu 150 – 200 koňských sil, který poháněl šestipólové dynamo, vyrobené firmou UEG, o výkonu 101 kW při napětí 550 V. Pro vyrovnávání odběrových špiček sloužila akumulátorová baterie Tudor s 250 články o kapacitě 101 Ah.

Pokrok v energetice vedl k přechodu na výrobu střídavého proudu. Ta se zaváděla při postupném rozšiřování elektrárny od roku 1904²². Vzhledem k potřebě zvýšení dodávek proudu v období I. světové války byly roku 1916 instalovány dva motorgenerátory AEG s celkovým výkonem 1 000 kW, které usměřovaly proud z elektrárny firmy NEW v Trmicích (dnes Teplárna).

S výstavbou nových tratí se rozšiřovala i síť napájecích kabelů²³. Na druhé straně postihly napájení válečné rekvisice mědi (zřejmě především napájecí kabely, koleje ve výhybnách a vozovnách).

Na rozdíl od tratí „staré sítě“, jejichž vrchní vedení bylo zřízeno pro provoz s tyčovými sběrači, používaly se na telnické trati od počátku sběrače lyrové. Důvodem byly obavy z nedostatečné funkce tyčových sběračů v otevřené krajině s častými námrazami na troleji. První „telnické“ vozy měly proto oba sběrače (pro úsek z města na Bukov „kladka“, dále „lyra“). Po skončení I. světové války se tyčové sběrače postupně lyrovými nahrazovaly.

²² Ještě roku 1905 bylo instalováno nové soustrojí parní stroj + dynamo o výkonu 450 kW.

²³ Např. ke trati do Trmic byl položen kabel k napájecí v km 0,105. Obdobně byla posilována až na konečnou stanici i trať na Telnici napájecím vedením zavěšeným na trakčních sloupech (km 0,000 – 0,114 profil 2 × 150 mm², km 0,114 – 3,337 profil 120 + 50 mm², odtud až na konečnou 120 mm²). Na stožárech viselo i traťové telefonní vedení.

Od roku 1922 se stejnosměrný proud vyráběl jen během odběrových špiček: pístové stroje umožňovaly na rozdíl od turbín rychlou reakci na změny odběru. Proto byly v elektrárně instalovány dva rtuťové usměrňovače (konvertory) vyrobené firmou BBC. Jejich výkon činil 900 + 500 kW. Zároveň s jejich instalací došlo k celkové modernizaci napájecího zařízení (rozvaděč, rozvodna vysokého napětí). Motorgenerátory AEG zůstaly nadále v provozu.

Pro zajištění provozu při výstavě v roce 1924 bylo zakoupeno mobilní usměrňovací zařízení neznámého výrobce, konstrukce a výkonu. Po skončení výstavy se přesunulo do Krásného Března. Zde v té době stejnosměrný proud poháněl čerpací soustrojí vodárny na Račím vrchu a dožívaly stejnosměrné domovní rozvody. Nelze bezpečně stanovit, zda usměrňovač sloužil tramvajím či některému z dalších spotřebitelů stejnosměrného proudu. Nelze vyloučit ani kombinaci obou možností. Informace z 26. 5. 1927, že byl objednaný nový transformátor pro konečnou Krásné Březno, napovídá, že zařízení se pro tramvaj užívalo.

Od počátku 20. let se stupňovaly problémy s napájením telnické trati, která sahala nejdále od elektrárny. Proto vznikla další měnárna s názvem Bukov vozovna. Měla opět rtuťový usměrňovač od firmy BBC, proti Elektrárně podstatně nižšího výkonu (575 kW). Roku 1928 byla doplněna druhým usměrňovačem 400 A/600 V, který napájel vedení v km /2,670 – 5,761/ trati Hlavní pošta – Telnice (do výhybny Dělouš) s profilem 150 mm², zavěšené na trakčních sloupech dráhy. Pro napájení tratě do Chabařovic byla zřízena nová usměrňovací stanice v tehdejší městské plynárně (na rohu ulic Textilní a U vlečky). Disponovala dvěma rtuťovými usměrňovači o výkonu 2 × 120 kW neznámého výrobce (zřejmě BBC).

Roku 1929 vznikla při kolejových úpravách na Nádražním náměstí²⁴ stavební část uvažované měnárny. Technologie měla být osazena po stavbě tratí na Střekov, vzhledem k výrazné redukci stavebního programu k tomu zřejmě nedošlo roku 1936 ani nikdy poté.

Roku 1934 se vedení do Dělouše mělo prodloužit až na zastávku Varvažov pomníky (km /8,233/). Realizace tohoto záměru je nejistá.

Se zahájením dopravy na Střekov (1936) dostaly motorové vozy pantografové sběrače. Důvodem byl komplikovaný výjezd na Benešův most z podjezdu pod státní drahou od ústeckého Předmostí.

Těsně před II. světovou válkou se uvažovalo o výstavbě měnárny v Telnici, pro vysoké náklady a malé využití (jen o nedělích) nebyla realizována. Nedošlo tak k předpokládanému zvýšení rychlosti a zkrácení oběžné doby souprav přibližně o 15 %. Neuskutečnil se ani alternativní plán na přesun již nepotřebného usměrňovače z Trmic²⁵ do Telnice.

Tato napájecí kapacita postačila do počátku 50. let. Není známo, zda byly po II. světové válce používány měnárny v Krásném Březně a v plynárně. Pasport podniků MHD, provedený tehdejšími ministerstvem místního hospodářství na podzim roku 1954, je ve výčtu energetických kapacit neuvádí²⁶.

Dodávky nových vozů se silnějšími motory a celková zastaralost stávajícího zařízení vedly k výstavbě nových měníren. Nejprve v rámci vozovny Předlice vznikla stejnojmenná měnárna (1954, nejspíše tehdy byla zrušena stará usměrňovací stanice v plynárně), v roce 1956 pak byla zprovozněna měnárna Střekov. Obě pracovaly opět se rtuťovými usměrňovači, v případě Střekova se jednalo o upravenou trolejbusovou měnárnu typu M2. Výkon jejich trakčních transformátorů byl 373 kVA (Předlice) a 2 × 373 kVA (Střekov).

Od roku 1961 se stavěla největší měnárna ústeckých tramvajů: Vaníčková. Byla umístěna ve dvoře domů mezi touto ulicí a Panskou. Vodní chlazení zajišťovala odbočka z přivaděče průmyslové vody do plynárny Úžín. Poměrně vysoký výkon (trakční trafa 3 × 2 120 kVA) měl postačovat pro většinu tehdy existujících tramvajových tratí. Po jejím zprovoznění (1964) byly zrušeny rok před tím rekonstruovaná měnárna Bukov, motorgenerátorová i konvertorová část měnárny Elektrárna, o rok později také pouze jedenáct let stará měnárna Předlice.

Poslední tramvajová měnárna byla dokončena v roce 1965 v Krásném Březně. Jednalo se o typ shodný s měnárnou Střekov (včetně výkonu). Je zajímavé, že Krásné Březno nebylo vůbec zahrnuto do tehdy uvažovaných trolejbusových tratí. Výrobce technologie všech poválečných měníren byla ČKD Praha.

Likvidace tramvajového provozu postupně vyřazovala napájecí kapacity ve stáří od 12 (Střekov v roce 1968) do pěti let (Krásné Březno, odstavena již roku 1969). Vzhledem k zastavení všech prací na výstavbě trolejbusů bylo jejich strojní zařízení demontováno.

²⁴ Viz tratě Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy a spojka ulic V jirchářích.

²⁵ Z původní zdejší elektrárny, kterou převzaly počátkem 20. století ústecké Elektrické podniky: nešlo o dnešní teplárnu!

²⁶ Zmíněný pasport zachycuje zajímavé údaje o sloupech vrchního vedení. Počty jednotlivých druhů byly tehdy následující:

• sloupy z Mannesmannových trubek	471
• betonové sloupy	112
• dřevěné sloupy	1110
• příhradové ocelové sloupy	66

Dřevěné sloupy stály převážně na mimoměstských tratích (Telnice, Chabařovice, Vaňov, Neštětice), betonové na trmicke trati podél Tyršovy ulice, příhradové na dnešní Masarykově třídě mezi Klíšským mostem a konečnou na Bukově.

Vozovny

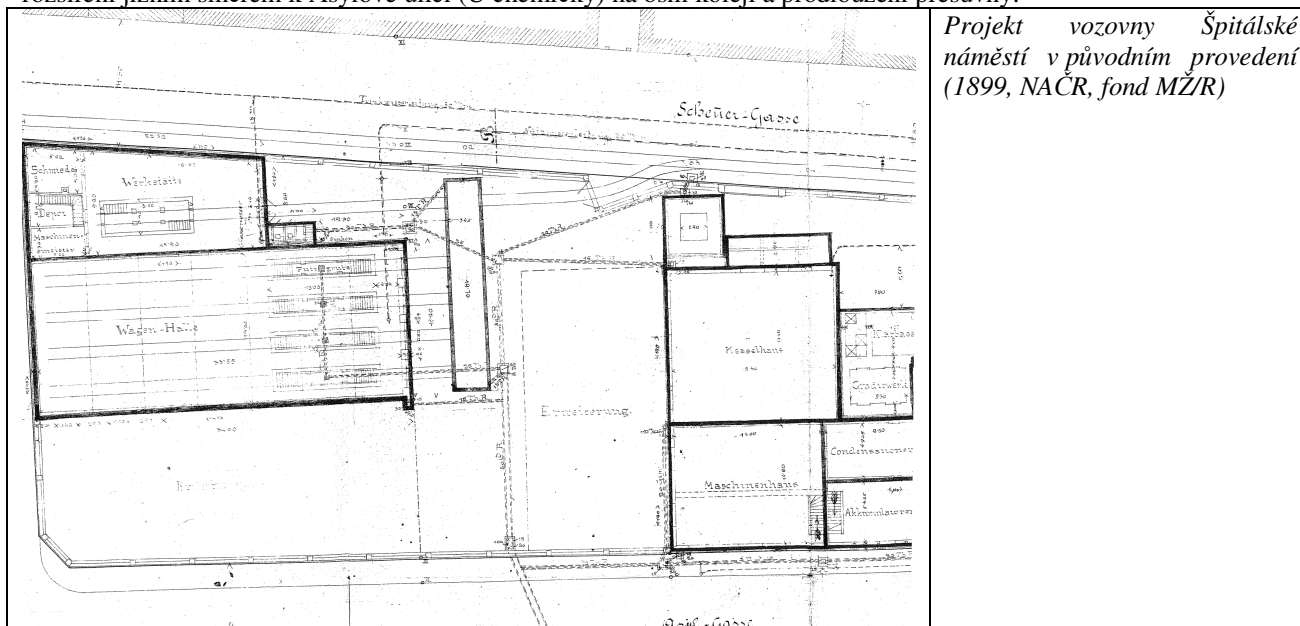
O velikosti ústeckého tramvajového provozu vypovídá i skutečnost, že po většinu jeho existence sloužily jeho potřebám nejméně dva areály technického zabezpečení, tedy vozovny či dílny. Jednalo se přitom o místa s rozvinutými kolejovými situacemi a kapacitou několika desítek odstavovaných vozidel. Vozovna Předlice pak byla vůbec největší stavbou svého druhu v úzkorozchodných provozech v českých zemích.

Areál Špitálské náměstí

V počátcích provozu byla údržba i odstavování vozů soustředěna společně s elektrárnou na Špitálském náměstí. Před vznikem elektrárny zde stály stodoly ústeckých měšťanů, přemístěné sem z dnešních Smetanových sadů v 60. letech 19. století. Na jižní straně areálu vznikla první „moderní“ ústecká nemocnice, která byla použita jako administrativní a provozní budova elektrárny a tramvají. Stodoly se postupně od původních majitelů vykupovaly ještě za I. republiky. Dvůr mezi severní řadou stodol a budovou bývalé nemocnice byl do počátku 30. let označován jako Stodolní ulice.

Vozovna vznikla západně od bývalé nemocnice. Tvořila ji nevelká hala (dodnes stojící), původně s osmi kolejemi stavební délky 37,5 m (užitná 30 m). Všechny byly přístupné pomocí přesuvny s délkou mostu 3,45 m umístěné v soutce mezi halou a kotelnou, která svou šířkou 9 m vytvořila o řadu let později bariéru důležitou pro dostatečné technické zabezpečení tramvajového provozu. Každá kolej byla vybavena prohlížecí jámou délky 10 m.

Na přesuvnu se najíždělo z vjezdové koleje, která odbočovala z manipulační tratě Náměstí císaře Josefa (Smetanovy sady) – Špitálské náměstí v jejím km 0,237. Za přesuvnu pokračovala do jednolodního dílenského přístavku na severní straně vozovny (celková délka koleje byla 55 m). Stavba haly nebyla rozhodně provedena nijak vzorně: již na jaře roku 1902 bylo nutno opravovat střechu, kterou zatékalo. V té době došlo i k jejímu dvojnásobnému rozšíření jižním směrem k Asylové ulici (U chemičky) na osm kolejí a prodloužení přesuvny.



Projekt vozovny Špitálské náměstí v původním provedení (1899, NÁČR, fond MŽR)

Poměrně brzy po zahájení provozu se projevil také nedostatek prostoru. Elektrárnská výroba rostla a vyžadovala výstavbu nových technologických zařízení. I počet tramvají se zvyšoval a manipulace s nimi pomocí přesuvny komplikovala provoz. Tyto důvody vedly k rozhodnutí postavit novou vozovnu mimo dosavadní areál a na Špitálském náměstí ponechat pouze dílny.

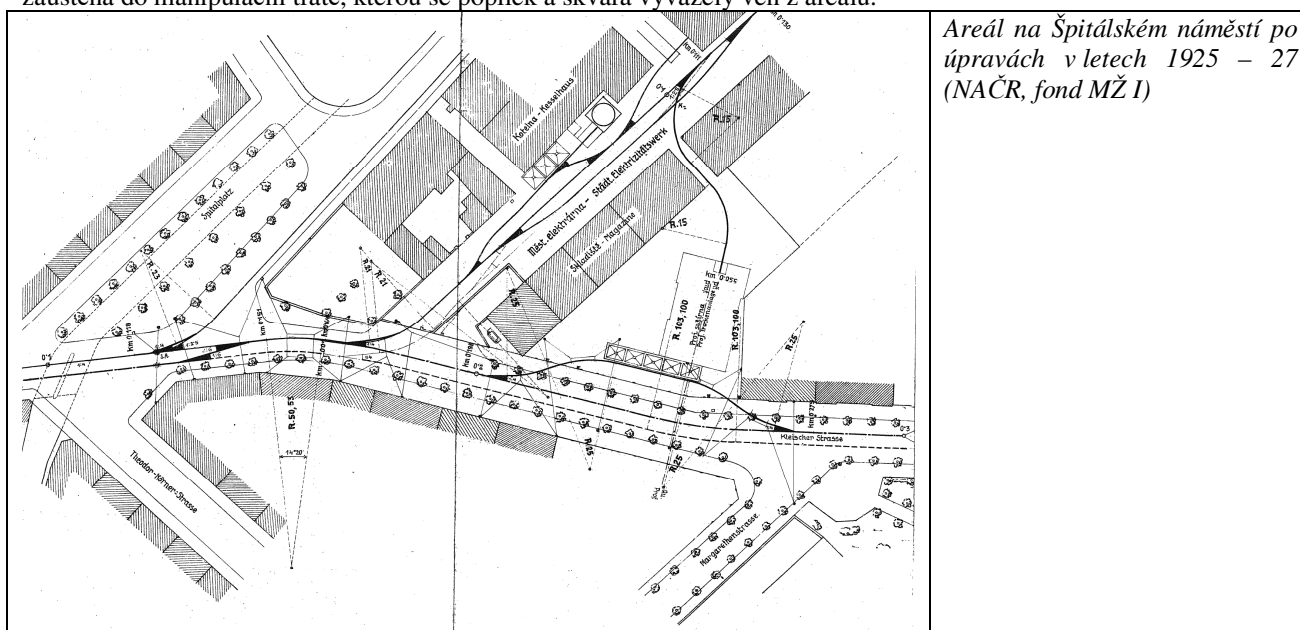
K této změně došlo v roce 1914 (viz vozovna Bukov). V souvislosti s ní byly v bývalé vozovenské hale zrušeny původní koleje 1, 7, 8 a zkráceny koleje 5 a 6 (ve směru od severu). Od roku 1915 elektrárnu obsluhovala nákladní tramvajová doprava, což vedlo k rozšíření kolejíště v areálu. Zpočátku se jednalo pravděpodobně o výhybnu vlevo od manipulační tratě v jejím km přibližně 0,195 – 0,230 s odbočnou kusou kolejí pod popelový výsypník u komína.

Po I. světové válce se vykupovaly další stodoly. Nejprve šlo o řadu na severní straně Stodolní ulice. U vjezdu do areálu vznikla dílna vrchní stavby s příslušným skladem (tzv. výhybkářská), před kterou byla postavena 48 m dlouhá kusá kolej, odbočující v km 0,2 manipulační trati. Dále k západu z nich vznikly sklady a provozní prostory tramvajového provozu. Údržba tramvají získala nové prostory přestavbou dalších objektů na severní straně Stodolní ulice, kam byly postaveny i dvě nové kusé koleje (se společným odbočením z manipulační trati Školní náměstí –

Špitálské náměstí v jejím km cca 0,250). Sama manipulační trať byla v roce 1924 prodloužena přibližně o 50 m a dosáhla západní meze celého areálu.

Do roku 1922 byla postupně zásadním způsobem přestavěna elektrárna. Původní stejnosměrná dynamo poháněná parními stroji z roku 1899 doplněná počátkem 20. století prvním alternátorem se používala jen při odběrových špičkách. Hlavním zdrojem proudu se stala nová výkonná turbosoustrojí. Obměněny byly i kotle a ostatní technologie. Tyto změny ovlivnily celý areál. Na sever od výhybkářské dílny byla postavena výkonná sušárna uhlí. Pro její zavážení sloužila od roku 1927 zcela nová odbočná kolej, která vycházela z manipulační trati ještě před vjezdem do dosavadního areálu (km 0,164) a vedla v délce 300 m podél západního okraje Klíšské ulice. V km 0,198 z ní odbočovala oboustranně napojená kolej k násypníku sušárny (koncová výhybka byla v km 0,279).

K sušení uhlí se využívalo teplo získané z kouřových plynů, které se poté na elektrických filtrech zbavovaly popílku, a z horké škváry. Oba zdroje tepla se soustřeďovaly v zásobnících pod sušárnou a vyvážely se nákladními tramvajovými vozy. Proto byla mezi zásobníkem a kolejištěm ve Stodolní ulici postavena kolej v délce 63 m, vedená ve velmi stísněných podmínkách dvěma protisměrnými oblouky mezi výhybkářskou dílnou a sklady a v km cca 0,272 zaústěná do manipulační trati, kterou se popílek a škvára vyvážely ven z areálu.



Areál na Špitálském náměstí po úpravách v letech 1925 – 27 (NAČR, fond MŽ I)

Další skladovací prostor získal tramvajový provoz v bývalé kotelně městských lázní, zrušené roku 1923 po napojení na parní topení z elektrárny. Jejich vlečka přešla do správy Elektrických podniků. V letech 1927–28 byla kotelna adaptována. Stála v tehdejší Asylové ulici jižně od vlastního areálu elektrárny a tramvajových dílen.

Od roku 1929 byly v bývalých stodolách v zadní části jižní řady udržovány autobusy, pro jejichž odstavování se používalo přilehlé prostranství, později i stodoly na severní straně za lakovnou.

Rozšíření strojovny elektrárny vedlo roku 1932 k demolici východního průčelí jižní části haly dílen (původní vozovny). Přiměřeně se zkrátila přesuvna.

Trvalé provozní problémy vyplývající ze soužití elektrárenského a dopravního provozu ve stísněném prostoru vedly k úvahám o výstavbě nových dílen s perspektivou rozšíření o vozovenskou halu. Zvažovaly se lokality v Předlicích (na území dnešního podniku Linde – Technoplyn mezi Hrbovickou a ulicí U vlečky i na ploše pozdější vozovny), v přilehlé části města (fotbalové hřiště mezi ulicí Majakovského a železniční vlečkou), v Trmicích (v místech dnešního hypermarketu Globus: viz vlečku „Jeser“) či v západní části Hrbovic. K realizaci těchto záměrů nedošlo.

Areál na Špitálském náměstí zůstal funkčně propojen i po převzetí elektrárny státem (1. 8. 1946). Od 30. let se kolejová situace měnila pouze minimálně (odbočení kolejí k opravě vozů a lakovně bylo posunuto tak, aby nekřížily kolej od zásobníku škváry). Autobusy byly v roce 1955 převedeny do vozovny Předlice. Tramvajové dílny zůstávaly v nevyhovujících prostorách až do úplného ukončení provozu v roce 1970.

V roce 1963 zanikla nákladní tramvajová doprava. Elektrárna fungovala do roku 1968, poté se změnila v technickou základnu dálkového rozvodu tepla (ta je zde umístěna dosud). V bývalé vozovenské hale zřídil DP veřejný autoservis, který fungoval do ledna 1994. Od jeho zrušení byla hala do roku 2005 prázdná, v současnosti slouží po opravě jako sklad. Značná část budov v areálu zanikla v polovině 80. let při výstavbě takzvaného malého obchvatu (propojení dnešní Klíšské a Panské ulice, která byla výrazně rozšířena).

Vozovna Bukov

Druhá vozovna ústeckých tramvají vznikla pro uspokojení potřeby odstavování rostoucího počtu vozů v souvislosti s výstavbou trati na Telnici a přípravou dalších prodloužení. Objekt byl od počátku nazýván vozovna Bukov i přesto, že leží ještě na katastru Klíše na pravé straně dnešní Masarykovy třídy (ve směru z města) před odbočením ulice Za vozovnou. Byl postaven jako hala s kapacitou 40 dvounápravových vozů.

Výstavba vozovny bezprostředně souvisela se vznikem telnické trati a zřízením druhé koleje v úseku Hlavní pošta – Bukov. Ještě v roce 1910 se zvažovala možnost postavení vozovny na budoucí konečné Telnice, o rok později se vybíralo mezi Bukovem a Předlicemi. V únoru 1912 byl předložen projekt vozovny ke schválení na městský úřad, v srpnu téhož roku byla uzavřena smlouva s firmou Rella & Neffe na stavební práce.

Firma předala 9. 1. 1914 hotovou spodní stavbu vozovny. Počátkem května bylo dokončeno kolejové napojení na právě dohotovenou dvoukolejku Hlavní pošta – Bukov a v polovině července byl ve vozovně zahájen provoz (14. 7. t. r. prošly hlavní zkouškou betonové podpěry kolejí). Kolejiště vozovny bylo napojeno v km 2,624 ve směru do města a v km 2,687 ve směru do Telnice (kilometry podle stavu v roce 1914). Oba oblouky se ve dvoře vozovny spojovaly v matečnou kolej, ze které bylo rozvinuto stromkové zhlaví do všech osmi vjezdů do haly. Za km 0,000 bylo považováno napojení od centra města, průčelní stěna haly ležela v km 0,100. Koleje 3 – 7 byly v hale dlouhé 55 m, zbylé tři byly kratší.

Červencem 1917 je datován prováděcí plán odstavné koleje, zřízené podél jižní strany vozovny. Odbočovala v km /3,597/ pravé koleje trati Nádraží Státní dráhy – Bukov, pravým obloukem o poloměru 20 m odbočovala do projektované (nikdy nepojmenované) ulice, po jejímž levém okraji vedla přímo do km 0,157.

K dalšímu rozšíření kolejiště došlo roku 1921. Tehdy bylo postaveno 100 m dlouhé odbočení z levé koleje směrem vedle haly vozovny ke vznikající meziskládce uhlí.

Celý areál významně poznamenala velká výstava roku 1924. Pro obracení vlaků výstavních linek byla tehdy postavena poměrně velká smyčka, která využila severozápadní část vozovenského dvora. Odbočovala z levé koleje trati Hlavní pošta – Bukov v km 2,684 a napojovala se na kolej k uhelné skládce. Rozhodující změnou však bylo zakoupení výstavní haly III a její přestavba pro odstavování vozů v roce 1925.

Pro napojení nové haly posloužila odstavná kolej z roku 1917 prodloužená o pravý oblouk. V km cca 0,170 začínalo stromkové zhlaví. V nové hale bylo celkem pět kolejí užité délky asi 73 m, konec hlavní koleje ležel v km 0,299. Kapacita vozovny se tak zvýšila téměř na dvojnásobek. Po napojení haly III zanikly krátké odstavné koleje, které odbočovaly z pravé koleje stromkového zhlaví původní haly²⁷. Nejpozději tehdy zanikla i kolej na severozápadní straně původní haly.

V roce 1929 byla do definitivní podoby prodloužena kolej k meziskládce uhlí, která získala i odbočku (celková délka hlavní koleje pak činila přibližně 130 m). Ve 30. letech byly při přestavbě bukovské trati upraveny vjezdy (umístění dvojkolejky do osy ulice).

V tomto uspořádání fungovala vozovna až do roku 1955, kdy byla po zprovoznění vozovny Předlice opuštěna hala III a zaniklo její kolejové napojení. Již předtím (nejpozději roku 1951) přestaly původnímu účelu sloužit tzv. uhelné koleje. Využívaly se pak k odstavování dlouhodobě neprovozních vozidel.

Původní vozovna sloužila potřebám tramvají do roku 1968 (areál údržby tratí), pak zde byl sklad zeleniny a od roku 1995 supermarket. Při rekonstrukci pro jeho potřeby zanikla budova bývalé měřírny (stála v místech čerpací stanice pohonných hmot). Dnes hala slouží jako zázemí autoservisu.

Hala III sloužila do své demolice ve druhém desetiletí 21. století jako kryté sportoviště nebo obchod, dnes jsou na jejím místě nekryté tenisové kurty.

Vozovna Předlice

Po desetiletích příprav, ovlivněných složitým politickým a hospodářským vývojem, bylo koncem 40. let rozhodnuto o výstavbě nového areálu komplexního technického zabezpečení tramvajové i nekolejové městské dopravy v Ústí. Pro její umístění byla zvolena dosud prázdná plocha u hranice Předlic a města, západně od bývalé chemické továrny Union.

Vybudování vozovny bylo zařazeno do akcí 1. pětiletky. Stavba začala roku 1951. Již o dvě léta později byla zpochybněna původní velkorysá koncepce areálu poukazem na nevyjasněnou budoucnost tramvají v Ústí, technologii údržby čtyřnápravových vozů a její rozdělení mezi jednotlivé provozy v okolí. Z tohoto důvodu byla výstavba rozdělena na dvě etapy. V první z nich měla být postavena vozovna a měřírna, zatímco výstavba připravovaných ústředních dílen byla odsunuta na neurčito.

V roce 1955, kdy byla výstavba 1. etapy ukončena (v lednu), byla sice již zpracovávána dopravní studie, která předpokládala zachování a rozvoj tramvajové dopravy ve městě, výstavba 2. etapy však nezačala. V první etapě tedy

²⁷ Doba jejich vzniku není přesně doložena, roku 1917 ještě neexistovaly.

vznikla kromě měnirny jen vozovna. Jednalo se o čtyřlodi halu. V nejzápadnější lodi měly být garážovány a udržovány trolejbusy, tři další (každá s pěti kolejemi o užité délce přibližně 72,5 m, z toho přibližně 66,4 m s montážním kanálem) sloužily do roku 1970 k odstavení tramvají. Nejvýchodnější kolej byla jako jediná průjezdná a sloužila pro zkoušky brzd. Kolem haly vedla objízdna kolej, která sloužila i pro obracení jednosměrných vozidel.

Pozoruhodnou informací z archivních dokumentů o výstavbě vozovny je zmínka, že konstrukce je připravena i na rozehod „1 430 mm“. Další zajímavostí bylo provisorní zajištění jejího vytápění: protože nebyla včas napojena na dálkový přívod páry, byla z vlečky podniku Fruta postavena odbočná kolej v délce 80 m, po které přijela parní lokomotiva řady 322.4, která pak sloužila jako vytápěcí kotel²⁸. Zajímavé je, že tato kolej nebyla využita pro vlečkové napojení vozovny a tramvaje se nadále vykládaly i nakládaly na železniční vozy na rampě v Tovární ulici za pomoci provisorní koleje.

Po ukončení tramvajového provozu byla vozovna přestavěna na „dopravní závod“ (jak byla nazývána v dobových dokumentech). Došlo při tom k uzavření původního vjezdu z dnešní Hrbovické ulice, výstavbě několika menších staveb pomocných provozů a především ke zřízení administrativně – provozní budovy u Jateční ulice s novou vrátnicí. Autobusy byly odstaveny na rozšířených plochách v okolí původní haly, která sloužila (a dosud slouží) pouze k opravám vozů a skladování náhradních dílů.

Vozový park

Součástí úvodu kapitoly o vozovém parku je nezbytně i několik informací o systému přidělování evidenčních čísel vozidlům v době existence tramvajové dopravy v Ústí. Evidenční čísla se pravděpodobně až do roku 1943 přidělovala vzestupně v podstatě bez ohledu na kategorii vozidla a to nejen uvnitř tramvajové dopravy, ale od roku 1929 i autobusům. Výjimku tvořily služební a nákladní přípojné vozy.

Číslování vozidel bylo s výjimkou počátku provozu osobních vleků prováděno arabskými číslicemi. Na počátku 20. let se evidenční čísla přidělovala pro udržení sérií vozidel téhož typu v předstihu před jejich skutečným dodáním (příkladem jsou nákladní motorové vozy a čtyřnápravové osobní vlekly). To způsobilo vznik jediné mezery v jinak souvislé číselné řadě, když plánovaný šestý nákladní motorový vůz 45 nebyl kvůli poklesu poptávky po nákladní přepravě vyroben.

Do roku 1943 existovala tedy číselná řada 1 – 108, která s výjimkou služebních a nákladních přípojných vozů zahrnovala všechna ostatní vozidla tramvajového, autobusového i nákladního automobilového provozu. Dostupné prameny uvádějí tento rok jako datum vytvoření samostatných číselných řad bez překrývání:

- 1 – 98 tramvajové vozy osobní dopravy a služební motorové vozy,
- 121 – 138 přípojné služební vozy (dosud s výjimkou vozu 2 pravděpodobně bez označení),
- 140 – 144 nákladní motorové tramvajové vozy,
- 145 – 164 nákladní přípojné vozy (do té doby duplicitní řada od čísla 1),
- 181 – 196 nákladní automobily a autobusy

Toto číselné schéma se postupně změnilo po II. světové válce. Nejprve v roce 1951 byly autobusy převedeny na sérii od čísla 1, tři roky poté bylo provedeno velké přechíslování tramvají. Služební vozy se přesunuly k nákladním motorovým, čísla 1 – 70 (s mezerami) dostaly osobní vlekly, motorové vozy zcela zaplnily čísla 71 – 118 (výjimkou byl motorový vůz 53, který si pravděpodobně udržel původní číslo). Tento systém v podstatě vydržel do konce tramvajového provozu a měnil se pouze s dodávkami dalších vozů (až k číslu 130). Výjimku tvořily vozy T II, kterým byla přidělena řada 151 – 168, aby se nemusela měnit čísla nákladních a služebních motoráků. Nákladní přípojné vozy nesly od roku 1954 čísla 245 – 264, po obměně vozového parku koncem 50. let pak 01 – 08. Po roce 1954 se již nepřechíslovaly osobní vozy přeřazované mezi služební.

Evidenční čísla byla na vozích vyznačována během existence tramvajového provozu několika typy písma. Původní zdobný tvar z let 1899 – 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 provozu. U vozů z let 1929/30 byly do ukončení jejich existence používány číslice podstatně větší, existuje doklad o jejich použití i u vozu 99 typu **6 MT**. Atypické byly původně teplické vlekly 19 a 20, které si i v Ústí udržely původní čísla jiného typu a velikosti.

²⁸ Později nahrazená výkonnější lokomotivou pravděpodobně řady 375.0

Na tramvajích se od počátku provozu objevoval jednak městský znak (v různých, dobově proměnlivých podobách, s výjimkou období 50. let), jednak označení provozovatele dopravy, které však nebylo vždy v souladu s oficiálním firemním názvem²⁹.

Motorové vozy osobní dopravy

Do provozu přišlo za dobu jeho existence celkem 112 motorových vozů osobní dopravy. Z nich 97 bylo nakoupeno přímo od výrobců, jeden vyroben ve vlastních dílnách a 14 získáno od jiných dopravců. V závěrečném období provozu vznikly „kanibalisační“ vozy **6 MT** tři „nové“ vozy. Motoráky byly pro účely popisu rozlišeny do osmi typů (typových skupin):

typová skupina „Ú–A“

Zahrnuje první dvě dodávky vozů z let 1899 (1 – 16, typ „Ú–A1“) a 1903 (17 – 20, typ „Ú–A2“). Vozová část pocházela z vagonky ve Štýrském Hradci, elektrická výzbroj od berlínské firmy UEG.

Vozy první dodávky přicházely do Ústí postupně: 10. 6. 1899 byly již odzkoušeny tramvaje 2, 8, 10, 13 a 16, zbylých 11 vozů zkompletovaly podnikové dílny do 24. 6. téhož roku.

Podvozky a skříň obou dodávek se prakticky shodovaly. Jednalo se o velmi jednoduchou konstrukci. Ochranu proti přejetí zajišťoval pevný dřevěný rám. Trámcový nýtovaný podvozek typu Remscheid s nápravami odpruženými spirálovými pružinami nesl dřevěnou skříň malých rozměrů s otevřenými plošinami. Ta byla odpružena půleliptickými listovými pružinami. Vchody na plošiny se uzavíraly mřížovými dvířky, oddíly jednokřídlými posuvnými dveřmi. Mezi vchody na plošiny a boky oddílu byly umístěny žebříčky sloužící k výstupu na střešní lávku.

V oddílu pro cestující, který osvětlovala tři velká okna s oblým zakončením na každém boku, byly dvě podélné lavice, každá pro osm sedících. Míst k stání bylo 14 (u typu „Ú–A2“ 18 míst k sezení a 16 míst k stání). Osvětlení vozu obstarávaly petrolejové lampy (u vozů 1 – 16) nahrazené v roce 1900 elektrickými žárovkami (nouzové osvětlení se změnilo na olejové). Okna vozů mohly zastíňovat látkové závěsy.

Ventilaci zajišťoval větrací nástřešek, který nesl tyčový sběrač s kladkou. Skříň měla oplechované bočnice, jejichž spodní zešikmenou část kryly dřevěné peřejky. Nátěr vozů byl tmavě zelený se zlatými linkami, podvozek šedý, střecha u nových vozů bílá (brzy rovněž šedá). Vozy měly talířová spřáhla, která se pak používala pro všechny další typy až do počátku 50. let.

Vozy 1 – 16 byly osazeny jedním, vozy 17 – 20 dvěma motory UEG typu GE 800 o výkonu 20 PS (15 kW). Kontroléry ovládané ručně poskytovaly u typu „Ú–A1“ šest jízdních a šest brzdových stupňů, u typu „Ú–A2“ o dva jízdní stupně více. Kromě elektrodynamické brzdy na jednomotorových vozech 1 – 16 sloužila elektromagnetická brzda na běžné nápravě, pro zajištění vozů a úplné zastavení čtyřšpalíková brzda ruční.

Vozy typu „Ú–A1“ vážily při osazení elektrické výzbroje 6,3 t. Druhá dodávka byla těžší o druhý motor: každý vůz vážil 7,7 t (údaj původní dokumentace).

Z roku 1902 pochází doklad o úmyslu, namontovat na jeden z vozů zařízení proti přejetí systému, zkonstruovaného majitelem kadaňského cukrovaru J. Spitzerem. Zda k tomu došlo a jak se zařízení osvědčilo, nemáme další zprávy. Výrobu měla zajistit firma Ringhoffer. Mělo jít o sklopný šípový rám z prken, opatřených na okraji proutěnou košatinou. Spuštění zajistila ocelová mřížka pod čelem vozu.

Všechny vozy této typové skupiny prošly v Ústí řadou úprav a přestaveb vozové části, některé z nich i elektrické výzbroje. V letech 1913–51 byly všechny přestavěny na osobní vleky, podvozky dvou z nich posloužily pro stavbu jiných vozů.

Hromadné úpravy (není-li uvedeno jinak, všechny vozy, které byly v příslušném období motorové):

- náhrada čtyřšpalíkové brzdy osmišpalíkovou (od roku 1903),
- montáž vytápění na brzdový proud (po roce 1908),
- zakrytí plošin rovným třídlým čelním sklem (schváleno 19. 10. 1912, prokazatelně vozy 2, 4, 5, 7, 10),
- instalace automatického ochranného rámu (1910–20),
- zasklení plošin podle vzoru vozů 21 – 24 (po 1913, prokazatelně vozy 1, 6, 14, 17 – 20),
- nové kontroléry typu B8 s 5 + 4/7 stupni, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením motorů sloužily další čtyři stupně (1913, vozy 17 – 20),
- úprava zaoblení bočních oken (počátek 20. let, prokazatelně vůz 6),
- osazení druhého motoru a zvětšení rozvoru podvozku (1921 vůz 9),
- úprava na typ „Ú–A3“ (1923–30, vozy 3, 5, 7, 8, 10, 11, 17 – 20),

²⁹ Společnost se například nikdy nejmenovala Ústecké malodráhy – Aussiger Kleinbahnen, i když se tento nápis objevoval na tramvajích a autobusech ve 30. letech. I předtím užívaný nápis Strassenbahn Aussig odpovídal částečně názvu firmy pouze do první světové války.

- náhrada tyčového sběrače lyrovým, zavedení osvětlených čísel linek na čelech (1926–27) a úprava zapojení vnějšího osvětlení,
- změna nátěru na červeno – bílý (1928–30),
- náhrada nápravových kluzných ložisek za válečková (od 1929),
- náhrada motorů GE 800 typem U 104 z vozů 21 – 26 a 52, dosazení kontrolérů B 28 s 5 + 4/7 stupni a kombinovanými letními a zimními odporůvky (1930–32, vozy 5, 7, 11, 17 – 20³⁰),
- náhrada lyrového sběrače pantografem (1936–37).

Přestavba na vleký probíhala v několika vlnách. Začala roku 1913 (dva vozy), pokračovala v roce 1925 (jeden). Největší počet vozů byl upraven v letech 1929–30 (10 vozů), po roce 1940 následovalo pět³¹ a poslední dva byly přestavěny roku 1951 (viz typ „ú-b“).

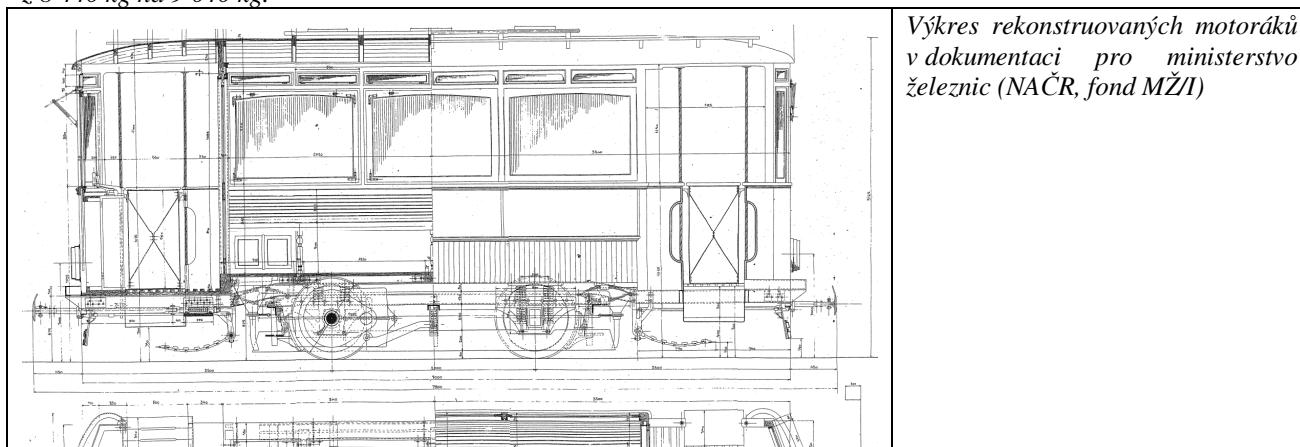
Úprava na typ „Ú-A3“ měla původně proběhnout na všech vozech 1 – 14 a 17 – 20. V dokumentaci z 25. 5. 1923 se dočteme: „Svršky našich ... vozů č. 1 – 20 jsou částečně již chatrné a zamýšlíme při jejich opravě předsevzítí následující změny:

Podélná dřeva hlavního rámu budou sesílena z 10 × 13 cm na 10 × 18 cm a na zevnějších plochách páskami 15 × 100 mm vyztužena. Příčky rámu nebudou sice sesíleny, ale u jednomotorových vozů 1 – 14 stejným způsobem jako u vozů dvoumotorových situovány, by bylo možno později umístiti motor druhý.

Nárožní sloupky budou sesíleny z 9 × 10 cm na 10 × 12,5, střední sloupky z 6 × 6 na 8 × 7 cm. Plošiny budou o 10 cm prodlouženy za účelem pohodlnějšího na- a vystupování.

Střechy budou vystavěny obloukovitě a opatřeny lávkami. Postranní okna je možno spustiti, ventilační okna budou umístěna nad postranními okny. Za účelem pozdějšího vestavění druhého motoru a lepšího rozdělení nosných pružin svršku bude rozvor zvětšen z 1,7 m na 2 m jako u vozů 9, 17 – 20³².

Váha vozu zvýšena opravami o 600 kg, tedy u vozů 1 – 8 a 10 – 14 z 6 300 kg na 6 900 a u vozů 9, 17 – 20 z 8 440 kg na 9 040 kg.“



Výkres rekonstruovaných motoráků v dokumentaci pro ministerstvo železnic (NAČR, fond MŽI)

Přestavba se omezila na výše uvedené vozy, ostatní se do úpravy na vleký nezměnily. Vozy 3 a 8 zůstaly asi až do přestavby na vleký jednomotorové (vzhledem k určení pro „jednomužný“ provoz měly vzájemně blokové ruční brzdy), ostatní byly osazeny dvěma motory (pokud jimi nedisponovaly již dříve), některé s válečkovými ložisky kotvy a novými kontroléry³³.

Provozní nasazení:

V letech 1899–1909 představovala tato typová skupina celý vozový park ústeckých tramvají. Až do poloviny roku 1922 jezdily na všech tratích mimo úseku Bukov – Telnice (typ „Ú-A1“), kam mohly zajíždět jen vozy 17 – 20, vybavené kolejnicovými brzdami. Po změně linkového vedení se soustředily především na linku 3 (Hlavní pošta – Trmice, do roku 1931), od roku 1925 také na linku 6 (Vaňov). Zpočátku zajišťovaly zbývající dvoumotorové vozy i dopravu na Klíši. Po roce 1940 sloužily poslední dva motoráky této typové skupiny pro služební účely (vůz 19 vrchní vedení, 20 vrchní stavba), aniž změnily roku 1943 evidenční čísla.

typová skupina „Ú-B“

³⁰ Vůz 20 s „novou“ výzbrojí podstoupil úřední zkoušku 11. 10. 1930.

³¹ Viz kapitolu „Vlečné vozy osobní dopravy“.

³² Vůz 20 měl nakonec po přestavbě rozvor 2 200 mm.

³³ Vůz 5 dva motory U 104 po 35 koních a kontroléry B 48, vozy 7 a 10 motory GE 800 s válečkovými ložisky a kontrolér B30VW s 6+5/6 stupni. Vozy 11 a 18 měly po dvou motorech GE 800 a kontroléry B8. Pro ostatní vozy nebyly obdobné údaje nalezeny.

Zahrnuje čtyři dodávky vozů od různých výrobců z dlouhého časového období (1909–26). Všechny měly stejnou vozovou část, lišily se typem a výkonem použitých motorů. Postupně do Ústí přicházely vozy evidenčních čísel:

- 21 – 24 (rok výroby 1909, dodání 1910, vozová část Ringhoffer, elektrická výzbroj AEG: typ „Ú-B1“),
- 25 – 26 (1911, Ringhoffer/AEG, typ „Ú-B2“),
- 27 – 30 (1912, Graz/AEG, typ „Ú-B3“) a
- 52 – 57 (1922–26, vozová skříň Graz, podvozky Ringhoffer (vozy 54 a 55 nové, vozy 52, 53, 56 a 57 použité), elektrická výzbroj: vozy 52, 56, 57 AEG, vozy 53 – 55 BBC, typ „Ú-B4“).

Pojezd tvořil dvounápravový podvozek se zavěšením náprav Peckham. Ochranu proti přejetí zajišťovaly sklopné mřížky a záchytné koše, z boku byly podvozky opatřeny pevnými zábrany.

Vozová skříň odpružená půleliptickými listovými pružinami měla polouzavřené plošiny. Vchody uzavírala mřížová dvířka. Na bočnicích oddílu pro cestující byla osazena čtyři nestejně velká okna (krajní užší, dvě prostřední širší). Nad každým z nich bylo jedno (u užších) respektive dvě větrací okénka. Ta zajišťovala i náporové větrání zasklených plošin. Spodní část jinak oplechovaných bočnic kryly dřevěné peřejky. Nátěr vozů pravděpodobně odpovídal předchozí typové skupině, nejistý je u poválečného typu „Ú-B4“ (za světové války dodané vozy typu „Ú-C“ byly tmavohnědé).

Uspořádání sedadel v oddíle bylo příčné 2 + 1: u vstupů sedadla obrácená k přepážkám, pod širšími okny uprostřed dva boxy. Celkem poskytoval 18 míst k sezení. Na každé plošině byly v rozích u vstupu do oddílu umístěny dvě sedačky. Na přední plošině se počítalo s 8, na zadní s 10 místy k stání.

Vozy přišly s odlišnými pohony. U vozů evidenčních čísel 21 – 26 a 52 se jednalo o motory AEG typu U 104 s výkonem 35 PS (26 kW), vozy 27 – 30 byly vybaveny motory U 158 téhož výrobce o výkonu 41 PS (30 kW). Vozy 53 – 55 byly zřejmě osazeny od počátku motory typu GTM 4 o výkonu 33 kW, vozy 56 a 57 pravděpodobně motory U 158.

Vozy 21 – 24 byly původně vybaveny kontroléry typu B28vn s 6 + 5/6 stupni. Jejich celková hmotnost včetně elektrické výzbroje činila 9,8 t, po montáži kolejnicových brzd stoupla o 400 kg.

Kromě elektrodynamické a ruční osmišpalíkové brzdy měly vozy 25 – 30 od počátku elektromagnetickou kolejnicovou brzdu Westinghouse napájenou brzdovým proudem³⁴ a ovládanou táhlem nad stanovištěm řidiče.

Vozy typu „Ú-B2“ byly osazeny kontroléry typu SP s 6 + 5/6 stupni. Každý vůz měl jinou hmotnost: „pěťadvacítka“ 10 480 kg, „šestadvacítka“ 10 390 kg.

Typ „Ú-B1“ přišel s tyčovým sběračem proudu, typ „Ú-B2“ s jedním tyčovým a jedním lyrovým sběračem, typ „Ú-B3“ se dvěma, typ „Ú-B4“ s jednou lyrou.

Vozy 21 – 24 prošly TPZ dne 16. 4. 1910, vozy 25 a 26 dne 12. 7. 1912, vozy 27 – 30 pak 31. 1. 1913. Naopak zřejmě jako poslední podstoupil úřední zkoušku vůz 57 dne 3. 11. 1926.

Komplikovaný způsob získání vozů typu „Ú-B4“ byl dán snahou o snížení celkových nákladů: dovoz celých vozů z Rakouska nepřicházel vzhledem k povinnosti importních povolení v úvahu, nákup skříní, deklarovaných jako náhradní díly, byl však extrémně výhodný vzhledem k tehdejšímu kursu koruny a šilinku.

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

- doplnění lyrového sběrače (1911, vozy 21 – 24),
- doplnění elektromagnetických kolejnicových brzd (1911 vozy 21 a 22, 1912 vozy 23 a 24, 1922–31 vozy 52–57³⁵),
- náhrada tyčového sběrače druhou lyrou (1912–13, vozy 21 – 26),
- nové kontroléry typu B28 s 5 + 4/7 stupni, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením motorů sloužily další čtyři stupně (1913, vozy 21 – 24),
- odstranění druhé lyry (do 1927, vozy 21 – 30),
- použití podvozku a elektrické výzbroje pro nákladní motorové vozy (1916–20, vozy 21 – 24),
- náhrada kluzných ložisek trakčních motorů za valivá (od roku 1923),
- zavedení osvětlených čísel linek na čelech (1926–27) a úprava zapojení vnějšího osvětlení,
- změna nátěru na červeno – bílý (1928–30),
- náhrada nápravových kluzných ložisek za válečková (od roku 1926),
- náhrada motorů U 104 typem GTM 4 o výkonu 2 × 33 kW, nové kontroléry PC 4 a maximální vypínače Siemens TE 2 (1931–32, vozy 21 – 26, 52, 53), původní motory použity u vozů typu „Ú-A3“ (viz výše),
- přemístění odporů na střechu, zavedení přepínání mezi střešními a topnými odpory (po roce 1931),
- náhrada lyrového sběrače pantografem (1936–37),

³⁴ Zapínaly se již na prvním brzdovém stupni, na posledním brzdovém stupni se přepínaly na „čerstvý proud“ z troleje.

³⁵ Podle zápisu zkoušky, konané 3. 1. 1929, obdržel vůz 57 kolejnicovou brzdu provedení schváleného roku 1913 koncem roku 1927, aby mohl jezdit na Telnici.

- zrušení příčných sedadel, náhrada podélnými lavicemi (po II. světové válce, nezjištěný počet vozů),
- náhrada talířových spřáhel za „pražská“ dvouhlavá (1952–60).

Vozy typu „Ú-B1“ posloužily jako zdroj podvozků a elektrických výzbrojí pro nákladní motoráky 40 – 43. První byl takto odstaven vůz 21 (1916), následoval vůz 22 (1918) a vozy 23 a 24 (1919). Dodávkami nových podvozků a výzbrojí byly vozy opět zkompletovány (vozy 21, 23 a 24 v roce 1920, vůz 22 v roce 1921). Vozy 21 a 22 zřejmě obdržely původní výzbroje, vůz 23 získal motory GTM 4 od firmy BBC, zatímco do vozu 24 byla dosazena výzbroj odpovídající sice jeho původní (AEG, typ U 104), získaná však v závěru I. světové války jako kořist v italském Udine.

Počátkem 50. let byly na skříních řady vozů provedeny různé úpravy. U některých došlo pouze k dosazení jednoduchých dvoukřídlých dveří na plošiny (22, 24, 26, 29, 52) případně k zaslepení větracích okének (27 – 29, u ostatních zejména na plošinách), vozy 25 a 53 – 55 byly přestavěny velmi výrazně.

Vozy 25 a 54, jejichž skříně byly téměř zničeny při nehodách v letech 1947 a 1948, získaly nový vzhled silně inspirovaný typem „Ú-D“ z let 1929/30. Měly zcela uzavřené plošiny (výrazně prodloužené) s dvojkřídlými vstupními dveřmi, oddíl pro cestující osvětlovala z každé strany čtyři okna (krajní dvě mírně užší než prostřední) oddělená masivními sloupky.

Vůz 53 měl údajně být prototypem přestavby vybraných vozů svého typu. Jeho plošiny byly zcela uzavřeny, čelní okno mírně skloněno (pro odstranění odrazu světla z vnitřku vozu), na bočnicích byla osazena tři stejně velká okna. Vůz 55 byl přestavěn méně radikálně, i on však obdržel tři stejná okna na bocích oddílu.



Vůz 79/II (původně 55) na smyčce kolem hlavní pošty na konci 50. let 20. století (foto R. Mach, sbírka Ivan Grisa)

V roce 1954 byly vozy 21 – 26 přečíslovány na řadu 71 – 76, vozy 52, 54, 55 obdržely čísla 77 – 79. Ostatní (kromě vozu 53) byly v té době buď již vyřazeny, nebo se připravovaly k přestavbě na vlečné. Tento osud nakonec potkal i „modernisovaný“ vůz 53 a vůz 72, ostatní byly z osobní dopravy vyřazeny do roku 1961. Část z nich pak sloužila ještě několik let jako služební.

Provozní nasazení:

Vozy 21 – 24 přišly pro rozšíření provozu po otevření tratě Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta, mohly zpočátku jezdit pouze na lince Předlice – Krásné Březno (únosnost Křížového mostu). Celá typová skupina je však známa především z působení na trati na Telnici. Její provoz v roce 1912 zahajovala, po zastavení provozu na ní v roce

1955 byla většina vozů záhy z osobní dopravy vyřazena či přestavěna na vleky. Nejprve odcházely vozy s výzbrojí AEG (27 – 30, 56, 57), nejdéle jezdily tramvaje s motory BBC a rekonstruovanými (často v podstatě novými) skříněmi.

Kromě telnické linky se vozy objevovaly do dodávek nových vozů v letech 1929/30 na linkách 4 a 5, po roce 1931 na lince 3, o letních nedělích na vaňovské trati, jejíž obsluhu pak zajišťovaly po vyřazení vozů typu „Ú-C“ téměř výhradně. V letech 1936–40 jezdily i na lince 8. Od poloviny války se díky problémům s udržením provozní pohotovosti parku nasazovaly i jinde (po roce 1952 například na lince 2), do Chabařovic a na Střekov však vyjely s cestujícími zřejmě jen výjimečně.

Nejméně od konce 20. let se některé vozy ve všedních dnech používaly jako pracovní (pro tažení trolejové věžky ap.) bez dalších úprav (doložen zejména vůz 53). Vozy 55 a 56 měly rychloměr a používaly se proto pro TPZ nových tratí.



Vůz 30 na smyčce Telnice ve II. polovině 20. let 20. století (sbírka Jiří Boháček)

Vůz 30 byl od roku 1942 zapůjčen do Mostu. Odtud se roku 1947 vrátil. O necelé tři roky později byl vyřazen poté, co jej uvedl 17. 1. 1950 do pohybu osmiletý chlapec, hrající si v kolejišti haly III vozovny Bukov. Vůz dojel po „nesprávné“ koleji nad zastávku třída Rudé armády, kde se střetl s protijedoucím vozem 26.

typ „Ú-C“

Typ „Ú-C“ byl v rámci parku ústeckých tramvají výjimečně technicky řešen. Vozy evidenčních čísel 35 – 39 měly jako jediné osobní motoráky, dodané přímo od výrobce, volnoosý pojezd. Společnost je objednala roku 1914 (dokumentace schválena 30. 12. t. r.), aby zajistila rozšíření dopravy po otevření připravovaných tratí Předlice – Trnvice a Krásné Březno – Neštětice. Vozová část pocházela z Grazu, výzbroj od AEG.

Válečný nedostatek mědi způsobil výrazné prodloužení doby výroby. Vozy přišly v létě 1916, do provozu zasáhly po TPZ, provedené dne 7. 8. téhož roku.

Měly být větší a výkonnější než tramvaje z předešlých dodávek. Počítalo se s tím, že budou tahat i dva vlečňáky. Volnoosý pojezd byl zvolen pro dosažení nižší hmotnosti. Nápravy byly zavěšeny přímo na rámu skříně. Ta byla dřevěná s oplechovanými bočnicemi a čely (spodní část bočnic kryly opět peřejky). Oddíl pro cestující odpovídal typové skupině „Ú-B“, plošiny byly delší, se zasklenými čely a okénky na opačné straně vstupů. Ty se opět uzavíraly pouze mřížovými dvířky. Nad všemi okny byla malá větrací okénka. Sedadla v oddíle měla příčné uspořádání (18 míst), na plošinách byla celkem čtyři sedátka. Místa k stání se uvažovala pouze na plošinách: vpředu 8, vzadu 10. Vozy měly tmavohnědý nátěr se zlatými linkami.

Pohon obstarávaly dva motory AEG typu U 158. Odporníky byly původně umístěny pod podlahou. Sběrač proudu byl podle dokumentace lyrový, po první světové válce je doložen provoz s tyčovým. Celková hmotnost vozů činila 9,75 t.

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

- výměna tyčového sběrače za lyrový (do roku 1927),
- náhrada kluzných ložisek trakčních motorů za valivá (od roku 1923),

- zavedení osvětlených čísel linek na čelech (1926–27) a úprava zapojení vnějšího osvětlení,
- náhrada nápravových kluzných ložisek za válečková (1927),
- změna nátěru na červeno – bílý (1928–30),
- přemístění odporů na střechu, zavedení přepínání mezi střešními a topnými odpory (1931),
- výměna lyrového sběrače za pantograf (1936–37),
- zakrytí ventiláček (počátek 50. let, vozy 37 a 39).

Provozní nasazení:

V prvních letech provozu bylo omezeno na linku Trmice – Neštémice. Most přes Klíšský potok pod původní kolejí trati Hlavní pošta – Bukov neměl pro vozy dostatečnou únosnost. Po jeho rekonstrukci se používaly i na bukovské lince (později linky 4 a 5), po otevření trati do Vaňova (kam se přesunula část vozů typové skupiny „Ú–A“) přecházely na linku 3 (od roku 1926, kdy bylo schváleno jejich použití pro jednomužný provoz). Po zrušení linky 8 (1940) byly z frekventovaných tratí vytlačeny nasazením vozů typových skupin „Ú–B“ s motory BBC a „Ú–D“. Závěr jejich provozu tvořila linka 6 do Vaňova, kterou převzaly po vozech typové skupiny „Ú–A“. Z osobní dopravy odešly v letech 1951–54 po dodávkách vozů typu 6 MT.

Zdá se, že zvolený volnoosý pojezd spolu s délkou skříně, která omezovala přístup vozů do dílen na Špitálském náměstí, byl příčinou jejich nižší provozní spolehlivosti a tím i oblíbenosti mezi personálem.

typ „Ú–D“

Typ „Ú–D“ představuje nejslavnější ústecké tramvaje. V měřítcích tehdejšího Československa znamenal jedno z vyvrcholení konstrukce dvounápravových obousměrných motorových vozů. Ve dvou dodávkách (1929 vozy čísel 71 – 80, 1930 vozy 91 – 98) obdržel zdejší provoz vozidla, technicky dostižená v řadě ostatních měst s tratěmi rozchodu 1 000 mm na území dnešní ČR až o dvacet let později. Vozy, nazývané podle výrobce elektrické výzbroje „bovery“, ale mnohem častěji podle původu skříně „pražáky“, byly doslova symbolem doby největšího rozkvětu ústeckých tramvají.

Výrobci vozové a elektrické části byli zvoleni roku 1928 důkladným výběrem z podaných nabídek. Vozová část vznikla ve vozovce Ringhoffer Praha–Smíchov, elektrická výzbroj byla svěřena osvědčenému dodavateli: Československým závodům Brown–Boveri & Cie v Drásově u Brna. Z důvodu úspor investičních nákladů probíhala konečná montáž v Ústí. Celková cena jednoho vozu činila 276 300,- Kč.

Pro nové vozy byla opět zvolena koncepce se samostatným podvozkem. Ten byl proveden velmi robustně s masivními plechovými postranicemi. Nápravy byly zavěšeny systémem Peckham, poprvé v Ústí přímo z výroby je vedla válečková ložiska firmy SKF, což na vozech první série v začátcích provozu zdůrazňovaly reklamní tabule.

Skříň s ocelovou kostrou a celoplechovými bočnicemi a čely byla poprvé mezi ústeckými osobními vozy dodána jako zcela uzavřená. Vstupy na plošiny uzavíraly posuvné dvoudílné dveře systému Schrelle, plošiny vytvářely svými rozměry dostatek prostoru pro výměnu cestujících i práci řidiče. Oddíl pro cestující měl původně koženková sedadla kombinovaného uspořádání (u vstupů podélné lavice, u prostřední dvojice oken boxy 2 + 1), v boxech byly sklápěcí stolky, nad okny police na zavazadla. Osvětlen byl čtyřmi okny nestejně široké v hliníkových rámech s vyklápěcími horními částmi, stíněnými roletami. Vozy dodal výrobce v červeno – bílém nátěru.



Vůz 95 v tehdejší Leninově třídě (Klíšská, 1958, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa). S pohybem cestujících v jízdním pruhu si zjevně nikdo starosti nedělal.

Elektrická výzbroj se opírala o osvědčené motory GTM 4 s výkonem 60 PS (44 kW). K jejich ovládní sloužily mnohastupňové vačkové stykačové kontroléry s 12 jízdními a 7 brzdovými stupni (shodné byly instalovány již ve vozech typové skupiny „Ú–B“, vybavených tímto typem výzbroje). Kontroléry umožňovaly volbu směru jízdy:

- vpřed či vzad s oběma motory,
- vpřed či vzad s motorem I,
- vpřed či vzad s motorem II.

Jízdni stupně 1 – 4 byly odporové, stupeň 5 bezodporový při sériovém řazení motorů. Stupně 6 – 8 nebyly fixovány a označeny na kontroléru. Tvořily přechod mezi sériovým a paralelním zapojením motorů. Stupně 9 – 11 byly opět odporové, stupeň 12 bezodporový, tentokrát při paralelním zapojení motorů. Při jízdě s jedním motorem byla velká klika kontroléru blokována na stupni 5. Tento režim se používal například při najíždění na vlečný vůz (menší tažná síla dovozovala jemnou manipulaci s ruční brzdou).

Brzdové stupně byly označeny I – VII. Při provozu s jedním motorem byl brzdový účinek rychlejší. Vůz 80 byl vybaven rychloměrem, což vedlo k jeho využívání při TPZ (např. 9. 11. 1929 do Chabařovic, 28. 2. 1930 tamtéž pro třívozové vlaky).

Technické zkoušky nových vozů probíhaly v km 2,000 – 2,813 vaňovské trati v následujících termínech:

rok 1929	vozy	rok 1930	vozy
8. 2.	71	11. 9.	91 – 93
9. 3.	72 – 74	11. 10.	94 – 96
23. 4.	75 – 77	12. 12.	97, 98
7. 6.	78 – 80		

Protože se s nimi nepočítalo pro trať do Telnice, neměly osazeny kolejnicové elektromagnetické brzdy. Vytápění obstarávaly odporníky na brzdový proud (mimo topnou sezónu se používaly střešní odpory). Vzhledem ke zcela uzavřené konstrukci bylo topení výlučně brzdovým proudem pokládáno za dostatečné a ani později nedošlo k jeho kombinaci s vytápěním „čerstvým“ proudem. Vozy přišly do Ústí jako poslední s lyrovými sběrači proudu.

Hromadné úpravy:

- výměna lyrového sběrače za pantograf (1936),
- dosazení ukazatelů směru napájených trakčním proudem (za II. světové války),
- náhrada sedadel dřevěnými podélnými lavicemi (po II. světové válce),
- náhrada talířových spráhel za „pražská“ dvouhlavá (1952–60),
- dosazení baterie, automobilových čelních reflektorů a „blinkrů“ (konec 50. let, neznámý počet vozů).

Z roku 1943 je doloženo zkušební osazení vozů 71 – 80 betonovými brzdovými špalíky. Úprava provedená na základě zkušeností z provozu v Mostě měla pomoci řešit kritickou situaci v zásobování výroby z oceli.

V roce 1954 byla první série v rámci nového systému evidenčních čísel označena 81 – 90.

Provozní nasazení:

Vozy po svém dodání částečně nahradily starší tramvaje na linkách 4 a 5, ihned po zahájení provozu do Chabařovic (linka 7) převzaly i dopravu na této trati. Během 30. let začaly jezdit na lince 8 (ne však okamžitě po jejím zavedení) na Klíši, od roku 1936 zajišťovaly linku 11 (Klíše – Střekov). Linku 8 od té doby obsluhovaly opět starší vozy (typové skupiny „Ú–B“) až do jejího zrušení v roce 1940.

Po skončení války tvořily nadále páteř vozového parku. Tuto úlohu si podržely až do let 1952–54, kdy byly dodány vozy **6 MT** a provedeny úpravy nutné k jejich provozu s vleky. Od této doby se „pražáky“ objevovaly i na lince 6 a jiných méně významných výkonech.



Vůz 87 (původně 77) v posledním provozním stavu na tehdejší Fučíkově třídě (foto Řezníček, sbírka Boveraclub)

Zůstaly až do konce klasickými vozy chabařovické a klášské trati. Teprve jejich zrušení (1963 a 1966) umožnilo vyřazení „bover“ z osobní dopravy (kromě vozu 94). Několik z nich dále sloužilo jako služební vozy až do úplné likvidace provozu v roce 1970. Poslední z nich je s původním ústeckým číslem 78 dosud zachována jako historické vozidlo DP Liberec.



Vůz 95 na křižovatce Předmostí dne 17. 9. 1960 (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

typ „Ú-E“

Na rozdíl od předchozího typu zahrnoval pouze jediný vůz nejasného osudu. Vznikl v roce 1951 stavbou nové skříně ve vlastních dílnách na podvozku s elektrickou výzbrojí z nákladního motorového vozu 143.

Podvozek tedy odpovídal vozům typové skupiny „Ú-B“. Spočívala na něm skřín s ocelovou svařovanou kosterou atypických tvarů. Vůz měl zcela uzavřené plošiny s dvoudílnými posuvnými dveřmi (pouze na pravém boku), v bocích oddílu byla vždy tři stejně velká okna. Bočnice byly protaženy tak, že zcela zakrývaly podvozek. V oddílu byly použity podélné lavice. Ventilaci obstarávaly čelní náporové větráky.

Elektrická výzbroj byla výrobkem firmy BBC. Od počátku byl osazen pantografový sběrač proudu.

Vůz byl pozoruhodný především svým od začátku jednosměrným provedením (jako první na rozchodu 1 000 mm na území dnešní ČR). Stanoviště řidiče bylo vybaveno kabinou se sedátkem, kontrolér stál po straně, čelní sklo bylo vyhříváno. Skříň měl proti ostatním dvounápravovým vozům mírně širší (pravděpodobně 2,3 m), na což řidiče upozorňovala tabulka při vstupu do kabiny.

Po vyrobení obdržel číslo 81, roku 1954 byl přečíslován na 80. V té době prošel úpravami skříňe, při kterých bylo odstraněno zakrytí podvozku, náporové větráky a sníženy dveře. Není známa doba vyřazení (nejpozději rok 1959). Jeho provozní využití bylo omezeno pouze na linky, vybavené na obou koncích smyčkami. V době svého vzniku tak mohl jezdit jen na linkách 3, 8, teoreticky také 1 (kde by však působil komplikace v některých zastávkách), později i na lince 2. Celkově se zřejmě jednalo o nepříliš vydařenou konstrukci, o čemž svědčí jeho poměrně brzké vyřazení (několik let před ním se údajně využíval jako služební).

typ 6 MT

Zahrnuje dodávky nejnovějšího a nejrozšířenějšího typu dvounápravových motorových vozů ústeckých tramvají. Vozy s typovým označením **6 MT** vyráběla v letech 1952–53 vagonka Česká Lípa pro Bratislavu a všechny severočeské provozy (hlavní město Slovenska obdrželo kromě toho v letech 1950–51 vzhledově podobné vozy ze Studénky). Výrobem elektrických výstrojí byly Bratislavské elektrotechnické závody (BEZ, dříve Siemens: dodávaly trakční motory) a elektrotechnický závod „Závodů Vladimira Iljiče Lenina“ (ZVIL = Škoda Plzeň).

Do severočeských provozů směřovaly dodávky z let 1952 (Most, prvních sedm vozů Ústí) a 1953 (13 vozů pro Ústí, Teplice, Liberec, Jablonec). Celkem se jednalo o 50 kusů těchto tramvají, v té době chápaných jako nouzové překlenutí poválečného nedostatku vozidel do dodávek čtyřnápravových tramvají T II.

Do Ústí přišlo 20 nových vozů (1952 evidenční čísla 99 – 105, roku 1953 pak 106 – 118) a 10 použitých (1959 z Teplic vozy 119 a 120, v roce 1965 z Jablonce 123 – 129 a z Liberce 130). Roku 1962 byly vozy 99 a 100 přečíslovány na 121, 122. V roce 1968 byly skříňe vozů 101, 110 a 117 vyřazeny a nahrazeny skříňemi z vozů 127, 119 a 103, které obdržely jejich čísla. Od téhož roku se vozy 129 a 130 používaly jako služební beze změny označení.

Provedení vozů vycházelo z předválečných zkušeností konstruktérů vozovky Ringhoffer, která se v období 1935–48 stala centrem českého vagonářského průmyslu. Byla zvolena opět varianta samostatného podvozku z masivních ocelových profilů, na kterém spočívala jednoduchá, ale elegantní skříň s kovovou kostrou.



Vůz 100 v ulici U nádraží 17. 9. 1960 (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

Plošiny vozů byly zcela uzavřené, vchody zakrývaly dvoukřídlé teleskopické dveře. Prostor řidiče vybavený sedátkem oddělovala skládací kabina. Nad čelními okny byly umístěny schránky se sklopnými tabulemi transparentu. V Ústí toto nepříliš praktické řešení (umožňovalo umístění pouze dvou tabulí s názvy konečných) brzy nahradil kotouč s ručně přetáčenou rolí, na které byly vytištěny všechny konečné stanice v síti. Nad bočními okénky čela se nacházely tabulky s čísly linky. Transparent i čísla linek byly osvětleny. V oddíle pro cestující byly osazeny podélné dřevěné lavice. Osvětlovaly je dvě čtveřice velkých bezrámových oken, z nichž vždy dvě krajní byla spouštěcí.

Elektrická výzbroj sestávala poprvé v historii ústeckých tramvají z vysoko- a nízkonapětového okruhu. Motory typu GBM 430 o výkonu 60 kW dávaly vozům relativně dobré dynamické parametry, kontroléry byly vybaveny 22 stupni jízdními a 10 brzdovými. Umožňovaly stejně jako typ GTM 4 volbu směru a režimu jízdy (vpřed – vzad, jeden či dva motory). Jízdní stupně 1 – 7 byly odporové, stupeň 8 bezodporový, stupně a, b shuntovací při sériovém řazení motorů. Přejít na paralelní zapojení motorů zajišťovaly stupně c – e. Stupně 9 – 13 byly odporové, 14 bezodporový, stupně f a g shuntovací při paralelním zapojení motorů.

Vozy byly vybaveny elektrodynamickou brzdou (stupně 1 – 8), ruční a elektromagnetickou kolejnicovou brzdou. Tu napájelo buď trakční napětí (zapojovala se po polovinách vinutí na brzdových stupních 9 a 10 jako provozní brzda, což umožňovalo stanicování bez manipulace s ruční brzdou), nebo baterie nízkonapěťového okruhu (24 V), dobíjená přes srážecí odpor: tehdy sloužila pro nouzové zastavení a ovládala se pedálem. Rozjezdové a letní brzdové odporníky byly umístěny na střeše, která nesla i pantografový sběrač proudu.

Kontroléry Škoda neměly na rozdíl od typu GTM 4 přepínací válec jízda – brzda poháněný od hlavního hřídele. Proto nebylo možno při jízdě na jeden motor používat elektrodynamickou brzdu – její stupně byly blokovány – a bylo nutno brzdit ruční brzdou.

Nízkonapěťový okruh dále obstarával vnější osvětlení, signalisaci a pohon stěračů. Vnitřní osvětlení bylo řešeno sériovým zapojením samozkratovacích žárovek napájených trakčním napětím. Vůz se vytápěl odporovými tělesy pod lavicemi (napájenými brzdovým proudem) a na stanovištích řidiče.

Značná část vozů prošla v Ústí během provozu úpravou na jednosměrné. Stupeň těchto úprav byl různý, proto bude uveden individuálně ke každému vozu. Řadu údajů nelze bohužel opět doložit zcela spolehlivě.

- Vozy 107 – 112, 114 a 122 (původně 100) byly zjednosměrněny v letech 1961–62 jako první. Z předního čela zmizely propojovací zásuvky a brzdové světlo, ze zadního hlavní reflektor. Kompletně demontováno bylo zadní stanoviště (pravděpodobně včetně transparentu). Na levém boku byly odstraněny schůdky a madla. Křídla dveří tam posloužila jako součást bočnice, se kterou se vyrovnala. Podél oken zadního čela (i bývalých dveří) byly instalovány vodorovné přídržné tyče. Zanikly spojovací dveře a levá přepážka mezi zadní plošinou a oddílem pro cestující, u posledních oken na obou bocích část podélné lavice. Na pravém boku na jejím místě vznikla pokladna pro průvodčího, přes levé okno byla namontována vodorovná přídržná tyč. Na podvozku bylo odstraněno zadní zařízení proti přejetí. Čelní reflektor byl upraven podle vzoru vozů T II. U neznámého počtu vozů bylo namontováno elektrické ovládání dveří. To bylo spolu s pokladnou a ozdobou reflektoru („fousem“) po roce 1962 postupně demontováno.
- Vozy 105 a 113 byly upraveny po vzoru předchozích vozů bez zřízení pokladny pro průvodčího, zrušení zadních částí lavic, elektrického ovládání dveří a úpravy čelního reflektoru.
- Vozy 101 a 104 byly zřejmě zjednosměrněny jako jedny z posledních. Úpravy čel (s výjimkou ozdoby reflektoru), podvozku a zadní plošiny byly shodné s předchozími, dveře, schůdky a madla na levém boku zůstaly s tím, že dveře byly trvale uzamčeny a přehrazeny vodorovnou přídržnou tyčí.
- Vůz 103 měl čela upravena shodně s předchozími, na levém boku zůstaly dveře (trvale uzamčené), schůdky a přídržné tyče byly demontovány.
- Vozy 102 a 106 byl zjednosměrněny po roce 1962. Čela byla upravena shodně s vozem 104, podoba levého boku je nejistá.
- Vůz 128 je zachycen s úpravou předního čela po vzoru vozu 104. Zůstalo mu však zachováno zadní stanoviště a roku 1970 byl předán do Liberce, kde jezdil jako dvousměrný.
- Vůz 120 byl upraven shodně s vozem 128.
- Vozy 115 – 119, 121 (původně 99), 123 – 127, 129 a 130 nebyly na jednosměrné upraveny.



Vůz 104 po částečném zjednosměrnění 14. 7. 1965 na křižovatce Předmostí (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

Provozní nasazení:

Roku 1952 se nasazení vozů omezovalo převážně na linku 4. Důvodem byla do té doby netypická „pražská“ spřáhla, která neumožňovala spřáhání s vleky. Vozy zkušebně jezdily ve větším množství i na Telnici. Po zavedení dvouhlavých spřáhel (případně redukcí) na ostatní vozy jezdily nové tramvaje na všech linkách kromě „šestky“ do Vaňova. Ve stoupání dnešní Beethovenovou ulicí se nesmělo užívat paralelní řazení motorů. Po změnách linkového vedení v souvislosti s dodávkami vozů **T II** převzaly vozy **6 MT** zcela linky 4 a 5, částečně linku 9. Po zrušení linky 3 (31. 3. 1970) zůstaly posledním typem nasazovaným v osobní dopravě do úplného zániku tramvajového provozu.



Vůz 130 zachycen 14. 7. 1965 krátce po svém příchodu do Ústí při výjezdu z Předmostí na tehdejší most Nikose Belojannise (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

V roce 1968 byly kombinací dílů z šesti vozů vytvořeny tři „nové“. Podržely si evidenční čísla použitých podvozků. Jednalo se zřejmě o kombinaci lepších částí každého z dvojice vozů tak, aby byla udržena jejich provozuschopnost v závěru existence tramvají v Ústí.



Vůz 117/II v zastávce Divadlo (jaro 1970, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

Údržba vozů **6 MT** v Ústí zůstávala i v podmínkách likvidujícího provozu v letech 1966–70 na dobré úrovni (na rozdíl od vozů **T II**). Svědčí o tom dobové snímky i další provozní využití některých z nich. Několik jich v letech 1970 a 1971 odešlo do Liberce, kde zakončily provoz dvounápravových vozů v osobní dopravě (1973) a ještě několik let sloužily jako služební. Jednalo se o vozy, které neprošly zjednosměrněním, tedy převážně původně mostecké

a teplické tramvaje, které do Ústí přišly v roce 1965. V Liberci nahradily vozy téhož typu, jejichž technický stav byl však podstatně horší.



Vůz 109 po zjednosměrnění na smyčce Nádraží Střekov (foto Řezníček, sbírka Boveraclub)

Na osudech řady vozů tohoto typu se odrážel pohnutý vývoj provozů městské dopravy v celých severních Čechách. Jako nejnovější se vždy při rušení jednotlivých sítí přesouvaly do měst, kde tramvajová doprava ještě zůstávala. „Rekordmanem“ v tomto smyslu byl vůz, který za 27 let své existence postupně vystřídal všech pět severočeských tramvajových provozů (1953–59 Teplice číslo 55, 1959–61 Most číslo 43, 1961–65 Jablonec číslo 118, 1965–71 Ústí číslo 128 a 1971–73 Liberec číslo 59, do vyřazení roku 1980 služební vůz číslo 101).

typová skupina „Ú-T“ („T-D“ a „T-E“)

Do této typové skupiny byly zahrnuty předválečné vozy dvou typů, získané v roce 1959 z Teplíc po zrušení tamního tramvajového provozu. Celkem se jednalo o čtyři vozy. V Ústí jezdily v osobní dopravě jen dva z nich velmi krátkou dobu (do roku 1960). Zbylé dva byly brzy po převozu z Teplíc odprodány jako šatny na fotbalové hřiště ve Skorotících.

Vozy, které v Ústí obdržely čísla 73 (teplické 33), 76 (teplické 46) a 79 (teplické 47) pocházely z let 1931–48. Vůz číslo 33 vznikl v Teplících celkovou přestavbou podle vzoru dodávky z roku 1931. Jednalo se o volnoosé vozy s poměrně dlouhými vozovými skříněmi. Jejich plošiny byly zcela uzavřené, vchody byly uzavřeny posuvnými jednokřídlými dveřmi. Na bočnici oddílu byla čtyři okna oddělená velmi masivními sloupky.

Vůz pravděpodobného ústeckého čísla 74 (teplické 45) pocházel z roku 1921. I jeho skříň prošla závažnými změnami počátkem 50. let, udržela si však původní délku. Opět se jednalo o vůz volnoosý, vchody na uzavřené plošiny byly opatřeny dvoukřídlými dveřmi.

Vozy 73 (33), 76 (46) a 79 (47) měly při předání do Ústí elektrickou výzbroj firmy BBC (motory GTM 4), vůz 74 (45) výzbroj v Ústí nezvyklou, která působila v provozu potíže: při řazení jízdnic směrem dolů bylo nutno nejprve sejít na nulu. Výrobce původních skříní vozů teplických čísel 33, 46 a 47 byla Královopolská strojírna, resp. teplické dílny, vozu 45 Ringhoffer. Které dva v Ústí opravdu jezdily, se nepodařilo přesně zjistit. Paradoxně je doložen provoz vozu 74 s atypickou elektrickou výzbrojí.

Hromadné úpravy:

- náhrada tyčového sběrače pantografovým (1959, oba provozované vozy).

typ T II

Posledním typem motorových vozů osobní dopravy dodaným do Ústí byly tramvaje T II. Měly znamenat kvalitativní proměnu vozového parku, vinou řady okolností však spíše přispěly ke smutnému konci celého provozu. Do Ústí jich přišlo celkem 18 ve dvou dodávkách. V roce 1960 se jednalo o vozy 151 a 152, na přelomu let 1961–62 pak vozy 153 – 168. Výrobce vozové části byla vagónka Tatra Praha–Smíchov, elektrickou výzbroj dodal závod ČKD Trakce. Typ T II (později se používalo i označení T 2) byl odvozen z předchozího typu T I týchž výrobců. Vozy řady T představovaly v československých podmínkách zcela nové konstrukční řešení skříně i elektrické výzbroje, odvozené od

vozů typové skupiny PCC, vyráběných v USA od poloviny 30. let. Typ T II byl vyvíjen od roku 1952 tak, aby se obešla licenční povinnost některých komponentů vozů T I. První dva prototypy vznikly roku 1955, v roce 1957 se jeden z nich zkušel v Liberci s podvozky na rozchod 1 000 mm, zcela zkonstruovanými českými techniky.



První ústecký vůz typu TII evidenční číslo 151 při zkušební jízdě na jaře 1960 přejíždí most, tehdy pojmenovaný po řeckém komunistovi Nikosi Belojannisovi. Vozová skříň zamíří po zrušení ústeckých tramvají do Plzně, kde poslouží jako náhrada za havarovanou „TI“ číslo 133/I.

Vozová skříň spočívala na dvou otočných podvozcích. Ty měly v případě rozchodu 1 000 mm vnější rám sestavený ze dvou hlavních nosníků ve tvaru T, spojených klouby. V každém podvozku byly osazeny dva trakční motory typu TM 22 (každý s trvalým výkonem 40 kW), které pohánely nápravy pomocí hřídele s kardanovými klouby. Přenos výkonu z kardanového hřídele na nápravu zajišťovala dvoustupňová převodovka s kuželovými koly a celkovým převodem 1: 9,36 (tzv. horský převod, v případě Ústí značně nevhodně zvolený). Kola byla vypružena pryžovou vložkou. Konstrukce podvozku umožňovala maximálně kopírovat tvar svršku při zajištění hladkého pohybu celého vozu.

Skříň vozu byla celokovová, uzavřená a jednosměrná. Na pravém boku byly troje elektricky ovládané dveře rozdílné šíře (přední a zadní 1 600 mm, prostřední 1 300 mm), mezi předními a prostředními dveřmi byla tři, mezi prostředními a zadními dvě okna s výklopnými horními ventilačkami. Na levém boku bylo osm stejných oken. Přední čelo bylo řešeno velmi robustně se silně skloněným dvojdílným čelním sklem, stíněným mohutným sřešním nástavcem s linkovou orientací. Čelní reflektor zdobil typický „fous“. Zadní čelo bylo jednodušší, linková orientace na něm umístěná se prakticky neutilovala.

Interiér byl řešen v jedné úrovni. Mezi předními a prostředními dveřmi byl rozsáhlý (tzv. neplacený) prostor, v němž se po nástupu zdržovali cestující čekající na odbavení průvodčím. Ten seděl ve vyvýšené pokladně u pravého boku vozu před prostředními dveřmi. Za nimi byly umístěny příčné koženkové sedačky v uspořádání 2 + 1 ve směru jízdy. Tři místa k sezení byla pod oknem zadního čela. Vůz byl vybaven třemi podélnými a několika svislými přídržnými tyčemi. Opěradla a sedáky sedaček byly umístěny na kostrách z ohýbaného válcového profilu, jejichž horní část sloužila jako přídržná madla.

Stanoviště řidiče bylo odděleno stěnou kabiny. Vzhledem k přechodu rozhodujících činností na nožní ovládání bylo vybaveno pohodlným sedadlem.

Bočnice vozu sahaly původně i přes podvozky. Celkově elegantní vzhled skříně odpovídající době jejího vzniku a částečně i původnímu vzoru vozů PCC byl dílem architekta Kardause.

Elektrická výzbroj byla řešena zcela odlišně od dosavadních vozů československé produkce. Klasické kontroléry a odporníky řazené ručně nahrazoval takzvaný zrychlovač, uložený pod podlahou vozu s 99 jízdními i brzdovými stupni ovládanými pedálem jízdy přes tzv. pilotmotor nízkonapětovým okruhem (24 V, napájen motorgenerátorem). Hlavní provozní brzda byla elektrodynamická, dobrždění obstarávaly čelistové brzdy ovládané solenoidem, pro nouzové brždění sloužily na každém podvozku dvě elektromagnetické kolejnicové brzdy napájené z baterie.

Osvětlení vozu bylo žárovkové, vytápění obstarávaly (nedostatečně) klapky od zrychlovače a kalorifer na stanovištích řidiče a průvodčího. Vůz měl jeden pantografový sběrač proudu, umístěný v přední třetině skříně. Mnohočlenné řízení (ovládání více vozů z jednoho stanoviště) se v Ústí nevyužívalo.

Hromadné úpravy:

- úprava bočnic ke zjednodušení přístupu k podvozkům (výřezy): do roku 1965.



Vůz 154 na Mírovém náměstí (1969, foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

Provozní nasazení:

Vozy z roku 1960 se zkoušely na linkách 3, 5 a 8. Koncem jara téhož roku zajišťovaly zvláštní vlaky pro obsluhu okresního a krajského nácviku II. spartakiády. Po dodávce dalších měly být tímto typem zcela obsazeny linky 1 (nová posilová linka v trase Krásné Březno – Předlice), 3 a 9. To se podařilo jen částečně (zpravidla celá linka 3 a několik kursů linky 9), v podmínkách ústecké údržby nebylo možno zajistit odpovídající technickou pohotovost³⁶. Tři vozy hned v roce 1962 poškodil požár v předlicecké vozovně. Roku 1965 pět tramvají T II přešlo do Liberce, kde byly zprovoznovány během následujících dvou let. Zbylé vozy byly v provozu do 31. 3. 1970, v letech 1970–71 odešly do Liberce (čtyři), Ostravy (šest) a jako náhradní skříně do Mostu (jeden) a Plzně (dva).

Vlečné vozy osobní dopravy

Do tramvajového provozu přišlo za dobu jeho existence celkem 53 vlečných vozů osobní dopravy. Devět z nich bylo nakoupeno přímo od výrobců, dva vyrobeny ve vlastních dílnách, 25 přestavěno z motorových vozů a 17 získáno od jiných dopravců. Vozy lze pro účely popisu rozlišit do sedmi typů (typových skupin):

typ „ú–a“

Pro zajištění provozu na trati do Telnice dodala roku 1911 firma Ringhoffer čtyři vlečné vozy. Zprvu byly označeny římskými čísly I – IV.

Jejich pojezd byl volnoosý. Na ocelovém rámu byla postavena dřevěná skříň s polouzavřenými plošinami. Vchody na ně uzavírala mřížová dvířka. Oddíl pro cestující osvětlovala z každé strany tři spouštěcí okna s obloukovým zakončením, nad kterými byly vždy dvě ventilačky. Místa k sezení byla uspořádána příčně ve třech boxech s tím, že u meziokenních sloupků byly na jedné straně dvoulavice, naproti nim a u vchodových dveří do oddílu samotná sedadla. Jejich povrch tvořily latě dvou barevných odstínů. Spojovací dveře na plošiny byly posuvné jednokřídlé. Původní nátěr skříně byl zřejmě tmavozelený. Oddíl nabízel 16 míst k sezení, se stojícími se neuvažovalo. Každá plošina poskytovala dvě sklopná sedátka a sedm míst k stání.

³⁶ Při kontrole, prováděné pracovníky KNV 14. 10. 1963 bylo konstatováno, že všech 18 vozů je odstaveno pro prasknutí příčnicku podvozku. Z téhož důvodu bylo přítom v téže době ve všech ostatních československých městech celkem odstaveno jen 12 vozů téhož typu. Část oprav tehdy prováděla i smíchovská vagónka.



Vůz 28 (původně III, následně 33) zachycen 14. 7. 1965 před hlavním nádražím v posledním provozním stavu (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

Vozy byly od počátku zevně elektricky osvětleny, nebyly vytápěny. Solenoidová a ruční brzda působila pomocí osmi špalíků. Podle protokolu o TPZ byla elektrická výstroj výrobkem firmy Siemens – Schuckert, jejíž výrobky se jinak v Ústí neuplatnily.

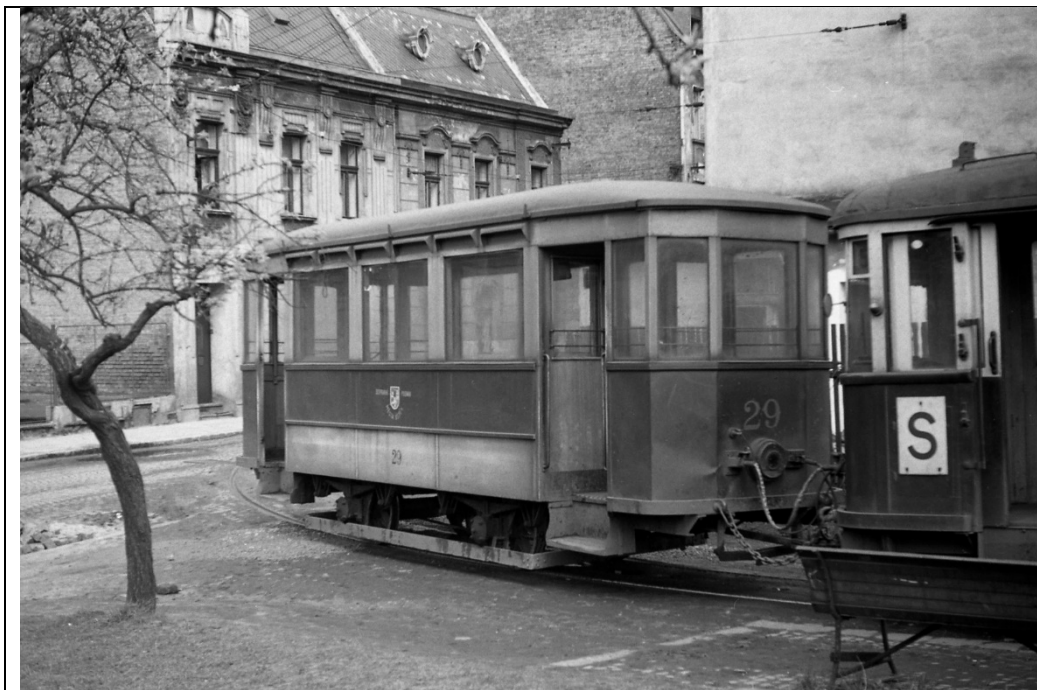
Roku 1915 obdržely čísla 31 – 34 (v dubnu doloženo označení vozu IV, v září 33), roku 1954 pak 26 – 29.



Vlek 26 (původně I, následně 31) po zjednosměrnění na křižovatce u hlavní pošty v létě 1968 (sbírka Jiří Boháček)

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

- dosazení elektrického topení (1925),
- zavedení vnitřního elektrického osvětlení (1927),
- změna nátěru na červeno – bílý (1928–30),
- záměna kluzných ložisek za valivá SKF (1930),
- dosazení dvoukřídlých dveří do vstupů (1955–64),
- zakrytí nadokenních ventilaček (kolem 1955, vůz 27),
- náhrada talířových spráhel za dvouhlavá (1952–60),
- zjednosměrnění: zaslepení dveří a odejmutí schůdků na levém boku (polovina 60. let, vozy 26 a 29).



Vlek 29 (původně IV, následně 34) po zjednosměrnění na smyčce Nádraží Střekov (foto Řezníček, sbírka Boveraclub)

Provozní nasazení:

V prvních letech jezdily zřejmě výhradně na lince Nádraží Státní dráhy – Telnice. Od roku 1915 se pravděpodobně v pracovních dnech používaly na vlcích Trmice – Neštětice a ve volných dnech na Telnici. Poté, co se koncem 20. let rozšířil provoz s vlekem na většinu tratí, byly nasazovány na linky 1, 3, 4 a 5. Na linkách do Chabařovic a na Klíši jezdily zřejmě spíše výjimečně. Všechny čtyři byly v provozu až do závěrečného období existence tramvajové dopravy (vyřazeny v letech 1967–69).

typová skupina „ú–b“

Z původních motoráků typové skupiny „Ú–A“ byly postupně během 38 let (1913–51) získány přestavbou vlečné vozy. Do typové skupiny „ú–b“ jsme navíc zařadili i vlek 104 a 105, které vznikly v letech 1938–39 na podvozcích vozů 15 a 16 a vytvořily jakýsi prototyp budoucích úprav skříň řady vozů typové skupiny.

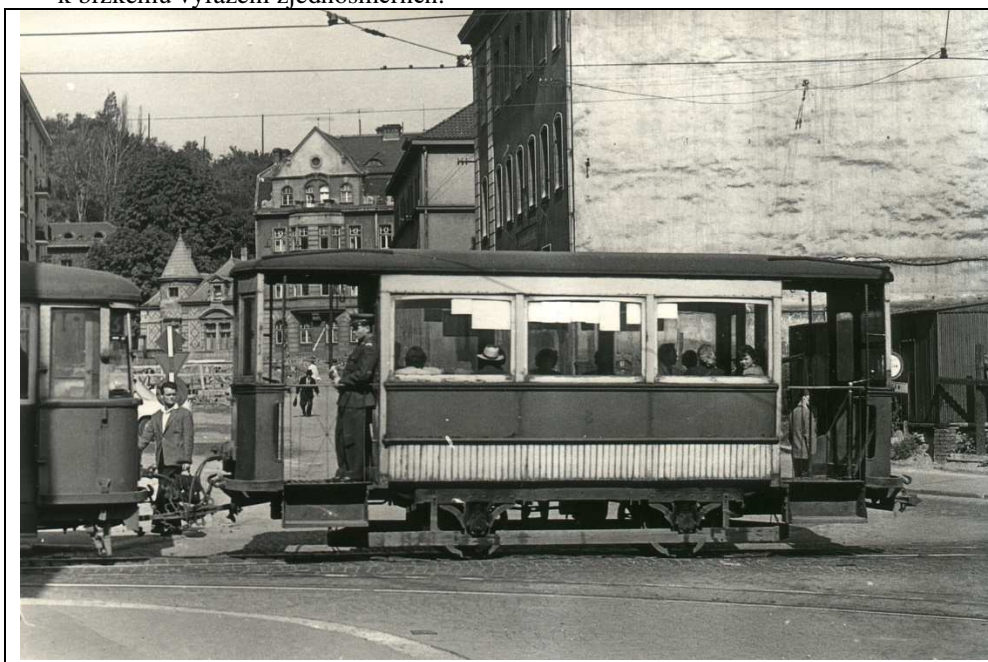
Vozy přestavěné z typové skupiny „Ú–A“ si po celou dobu existence podržely původní evidenční čísla. Vlek 104 a 105 byly roku 1954 přečíslovány na 24 a 25.

Při přestavbách se míra úprav výrazně lišila. Pro každý vůz proto je v následující stati uvedena konkrétní posloupnost a rozsah úprav (podařilo-li se ji zjistit):

- Vozy 15 a 16 byly přestavěny jako první roku 1913. Měly nést označení V a VI, zůstala jim však původní čísla. Pojezd se změnil na volnoosý. Skříň zůstala kromě mírného prodloužení plošin beze změn. Hmotnost vozů se snížila na 4,5 t. Roku 1925 bylo zavedeno topení „čerstvým“ proudem, o dva roky později vnitřní elektrické osvětlení. Vůz 15 si zachoval svůj vzhled až do vyřazení. U vozu 16 došlo po II. světové válce ke snesení střešní nástavby, výměně bočních oken za rámová s rovným horním okrajem, úpravě tvaru čel a uzavření vchodů dveřmi.
- Vůz 14 fungoval jako vlek od roku 1925. Později získala jeho skříň podobu vozu 3. Počátkem 50. let byly vstupy opatřeny dvojkřídlými dveřmi, později došlo ke zrušení ventilaček.
- Vozy 1, 13 byly na vlek upraveny roku 1929. V té době měly původní skříň doplněnou uzavřením čel podle vzoru vozů typové skupiny „Ú–B“. Pojezd se nezměnil, ve voze bylo zavedeno elektrické topení na „čerstvý“ proud,

brzdy byly solenoidová a ruční. Na přelomu 50. a 60. let byla skříň upravena zrušením větracího nástřešku (nahrazen náporovými větráky na střeše), zesílením meziokenních sloupků, vyrovnáním a plným oplechováním bočnic a změnou tvaru bočních oken. Vstupy na plošiny uzavřely dvoukřídlé dveře.

- Vůz 2 sloužil jako vlek od roku 1929. V té době měl původní skříň doplněnou uzavřením čel podle vzoru vozů typové skupiny „Ú-B“. Pojezd zůstal beze změny, ve voze bylo zavedeno elektrické topení na „čerstvý“ proud, brzdy byly solenoidová a ruční. Vůz nebyl do svého zrušení nijak upravován.
- Vozy 3 a 10 byly na vlečné upraveny roku 1930. V té době měly skříň i podvozek po rekonstrukci z počátku 20. let (typ „Ú-A3“). Ve vozech bylo zavedeno elektrické topení na „čerstvý“ proud, brzdy byly solenoidová a ruční. V letech 1947–50 se rozšířily vstupy na plošinu, počátkem 60. let byly vozy zjednosměrněny zaslepením dveří a odejmutím schůdků na levém boku. Zároveň se na obou bocích změnil tvar oken, která obdržela na pravém boku posuvnou horní část, byla odstraněna dveřní křídla na pravém boku a zrušeny nadokenní ventilačky.
- Vůz 4 byl upraven na vlek v roce 1930. Tehdejší stav i další úpravy odpovídaly vozu 1.
- Vůz 6 byl na vlečný upraven roku 1930. V té době měl skříň upravenou vsazením bočních oken do rovných rámu (se změnou tvaru horního oblouku). Tato podoba mu zůstala do vyřazení.
- Vůz 8 byl na vlečný upraven v roce 1930. Tehdejší stav i další úpravy odpovídaly vozu 3, vůz nebyl vzhledem k brzkému vyřazení zjednosměrněn.



Vůz 8 na křižovatce Předmostí 17. 9. 1960 (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

- Vůz 9 byl na vlek upraven roku 1930. Tehdejší stav i další úpravy odpovídaly vozu 1 (s výjimkou chybějících střešních větráků). V letech 1942–47 byl zapůjčen v Mostě. K úpravě skříňe došlo v letech 1951–52.
- Vůz 12 byl na vlečný upraven v roce 1930. Další vývoj viz vůz 2.
- Vůz 104 vznikl pravděpodobně roku 1938 na jednom z podvozků vozů 15 a 16. Jeho skříň odpovídala stavu vozu 17 z poloviny 50. let.
- Vůz 105 vznikl zřejmě roku 1939 na druhém z podvozků vozů 15 a 16. Jeho skříň odpovídala vozu 104. Stejnou získal po úplném zničení při nehodě v srpnu 1947. Na přelomu 50. a 60. let získal podobu odpovídající poslednímu stavu vozu 1.
- Vůz 5 byl na vlečný upraven po roce 1940. Tehdejší stav i další úpravy do roku 1950 odpovídaly vozu 3 s tím, že již koncem 40. let byly zrušeny nadokenní ventilačky. Vůz nebyl po uvedení do provozu rekonstruován.
- Vozy 7, 11, 17 a 18 byly na vlečné upraveny po roce 1940. Tehdejší stav i další úpravy odpovídaly vozu 3 s tím, že do roku 1950 došlo ke zrušení ventilaček. V polovině 50. let se změnilo zakrytí plošin, po roce 1960 byly vozy zjednosměrněny.
- Vozy 19 a 20 byly na vlečné přestavěny jako poslední v roce 1951. Tehdy měly podobu odpovídající vozu 3, kterou si zachovaly až do předání do Mostu (1956).

V letech 1928–30 se vozům měnil nátěr na červeno – bílý (u většiny z nich zřejmě při přestavbě na vlek). Podle dokumentace na přestavbu vozu 14 (schválené ministerstvem železnic až 7. 7. 1926) měly vleky 16 míst k sezení, 9 stojících mohlo jet na přední a 8 na zadní plošině. Vlastní hmotnost vozu činila 5 700 kg, celková při plném obsazení 8 158 kg.

Přesná datace válečných přestaveb je nejistá. Z února 1947 pochází zpráva o rekordně krátké „výrobě dvou vlečných vozů“, která se vzhledem k souvislostem zřejmě týká některých z pěti vozů, vyřazených z parku motorových vozů roku 1940.

V průběhu 60. let se do ještě provozovaných vleků montovalo signalizační zařízení pro průvodčího.



Vlek 12 patřil k těm, které si podržely původní boční okna až do své likvidace (křižovatka u hlavní pošty, foto Řezníček, sbírka Boveraclub)



Vůz 11 ve stanici Hlavní nádraží dne 17. 9. 1960 (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

Provozní nasazení:

Do konce I. světové války odpovídalo u vozů 15 a 16 typu „ú-a“, po roce 1930, kdy již bylo upraveno na vleký celkem 13 vozů, byly nasazovány v celé síti ústeckých tramvajů (asi s výjimkou Vaňova).

typ „ú-c“

Spolu s typem „ú-a“ jediné vleký dodané do Ústí přímo z některé vagónky. V roce 1918 vyrobila firma O & K tři vozy (ev. č. 46 – 48), v roce 1921 další dva (49, 50). Jednalo se o vozy, které měly na území dnešní ČR ojedinělé technické řešení. Na dvou otočných podvozcích spočívala poměrně krátká otevřená skříň se střechou nesenou čtyřmi páry sloupků. U každého z nich byla příčná dvojlavice přes celou šířku vozu s překlopnými opěradly (celkem

24 sedících). Plošiny byly otevřené a sloužily jako stanoviště obsluhy a vždy pro tři stojící cestující. Pro pohyb průvodčího a snazší nástup a výstup cestujících sloužily lávky podél obou boků vozu. Z okrajů střechy bylo možno spouštět na ochranu před deštěm či sluncem plachty z rezného plátna.

Vozy byly vystrojeny čtyřšpalíkovou řetězovou brzdou. Původní nátěr byl tmavý (zelený?, hnědý?), nelze doložit, zda se po roce 1928 změnil.

Úpravy:

Vůz 49 byl v roce 1943 upraven na nákladní pro přepravu mléka.

Vůz 48 dostal roku 1944 novou uzavřenou skříň z ocelových profilů. Ta měla uzavřené plošiny a boky s šesti různě širokými okny (dvě úzká, čtyři širší). Místa k sezení byla na podélných lavicích (pouze pod čtyřmi prostředními okny, 2 × 6 míst k sezení, 35 míst k stání), do vozu bylo zamontováno topení a byl opatřen průběžnou solenoidovou brzdou. Nátěr nové skříně byl červený – bílý. Úprava zbylých vozů dle dokumentace z poloviny 30. let, připravovaná ještě roku 1944, se již neuskutečnila.

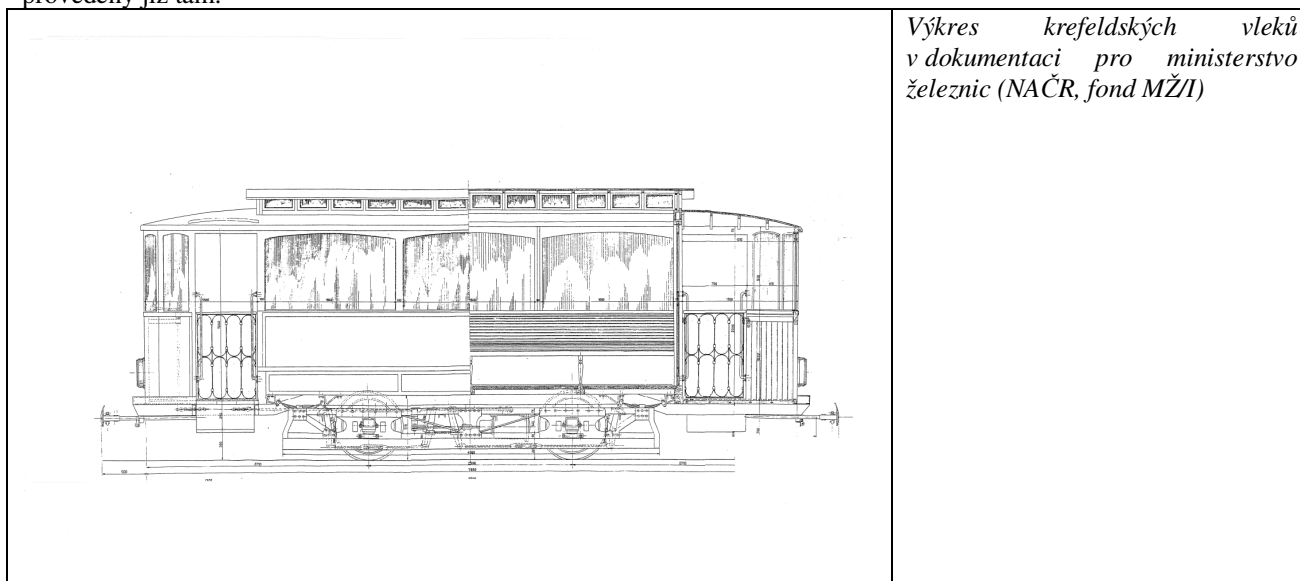
Provozní nasazení:

Každodenně jezdily jen do roku 1924. Poté se užívaly hlavně o zimních nedělích na Telnici³⁷.

Vzhledem k poválečné situaci skončil provoz otevřených vleků rokem 1946 (pravděpodobně spíše již 1945), do roku 1954 byly všechny (i vůz 48) vyřazeny.

typ „ú-d“

Při příležitosti velké výstavy v roce 1924 byly získány z porýnského města Krefeld vlečné vozy, které v Ústí obdržely čísla 59 – 65. Vyrobita je vagonka Weyer Düsseldorf. Do Krefeldu přišly jako motorové, úprava na vleky byla provedena již tam.



Ústecký provoz získal sedm vleků s nejdelší skříň ve své historii (vlastní hmotnost 5 200 kg). Rámový podvozek vedl nápravy vypružené vinutými pružinami. Skříň měla otevřené plošiny se vchody uzavřenými pouze řetízky. Na bocích oddílu byla vždy tři stejná okna s oblým horním zakončením. Na střeše spočíval větrací nástřešek. Celkově se vozy značně podobaly původním ústeckým (typová skupina „Ú-A“ resp. „ú-b“). Měly solenoidovou a ruční brzdu.

V Krefeldu byly vleky opatřeny modro – bílým nátěrem, v Ústí změněným na jednobarevný (zelený?, hnědý?), po roce 1928 postupně na červený – bílý.

V roce 1954 obsadily číselnou sérii 32 – 37 (vůz 64 byl již vyřazen).

³⁷ Podnikové výkazy je označují jako Gerätewagen = vozy na náčiní = lyže a saně?



Vůz 35 (původně 62) dne 14. 7. 1965 ve stanici Hlavní nádraží (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

Hromadné úpravy (všechny vozy):

- montáž topení (1925),
- zasklení plošin (1928/29) spolu s jejich prodloužením z 1 300 na 1 360 mm (vstupy 750 mm), k uzavírání aktuálně nepoužívaných vstupů dvě přenosné závěsné mřížky, hmotnost vozu vzrostla o 600 kg,
- změna nátěru na červeno – bílý (1928–30).

Provozní nasazení:

Po skončení výstavy v roce 1924 jezdily zřejmě na linkách 4 a 5. Od roku 1929 se staly typickými přípojnými vozidly „bover“ na linkách do Chabařovic a Klíše. Zastavení provozu na těchto tratích (1963, 1966) znamenalo i jejich zánik. Vůz tohoto typu je zachován v jeho původním působišti jako historický.

typ „ú-e“

Druhým typem vleků, zakoupeným v Německu pro zajištění velké výstavy v roce 1924, byly otevřené vozy z města Würzburg (Svobodný stát Bavorsko, SRN), kde nesly čísla 52 – 56. V Ústí obdržely čísla 66 – 70. Jednalo se údajně o vozy vyrobené pro koňskou tramvaj, v letech 1900–01 upravené pro elektrický provoz. Podle údajů získaných u současného provozovatele tramvají ve Würzburgu byly v letech 1903–04 zapůjčeny do Řezna (Regensburg, Svobodný stát Bavorsko, SRN), kam měly být posléze prodány. V dobových zápisech z jednání správní rady Elektrických podniků města Ústí se však hovoří o jejich nákupu z Würzburgu. Na fotografiích z období provozu „koňky“ ve Würzburgu se navíc vyskytují otevřené vozy zcela jiného provedení (s průběžnými lávkami a lavicemi přes celou šířku vozu, s jiným počtem lavic). Vozy předané roku 1924 tak nejspíše byly novější, postavené až v roce 1904 či krátce po něm (tehdy měly být původní „koňské“ vozy prodány do Řezna).

Vozy měly jednoduchý volnoosý pojezd, na kterém spočívala otevřená skříň s plošinami, jejichž vchody uzavíraly řetízky. Bočnice oddílu tvořily tři sloupky nesoucí plochou střechu, mezi nimiž byly upevněny mřížky do výše opěradel lavic, umístěných příčně v členění 2 + 1 vždy po třech v jednom směru (uprostřed vytvářely box).

Nosné sloupky pod okrajem střechy zdobily čtverobloukové konsolky. Původní celokrémový (či bílý) nátěr se zřejmě zachoval do konce II. světové války, poté byla čela vozů, které ještě jezdily, natřena na červeno. Vozy měly ruční (ovládanou z obou plošin) a solenoidovou brzdu. V roce 1944 se chystala jejich přestavba na plošinové nákladní vlek. Snad se uskutečnila na vozech 69 a 70, nebyly však pro to nalezeny žádné důkazy.

Nelze vyloučit přeznačení dvou vleků v závěru jejich existence na čísla 30 a 31 (1954), nejsou však pro to žádné doklady.

Provozní nasazení:

Vleky se po skončení výstavy používaly zřejmě výhradně v letních měsících. Bezpečně je doložen jejich provoz na trati do Vaňova (dva ve vlcích, o nedělích s příhodným počasím), po roce 1945 zůstaly v provozu tři. Často se užívaly jako třetí vozy na lince 3 či 5. Poslední byl vyřazen roku 1958. Jeden z vozů, předaných na PLŽ, se po jejím zrušení dostal do skansenu Kysucké vesnice ve Vychylovce (Slovensko), kde existuje dodnes.

typová skupina „ú-f“

Zahrnuje vleký vzniklé přestavbou motoráků typové skupiny „Ú-B“. K přestavbám došlo v letech 1955 a 1961. Jako první byly upraveny vozy původních čísel 27 – 29 (pravděpodobně již před rokem 1954 zasahovaly do osobní dopravy minimálně, v tomto roce obdržely čísla již odpovídající nové sérii vlečných vozů, tedy 21 – 23). Skříň vozů v té době již pozměnilo zrušení nadokenních ventilaček, při přestavbě na vleký byly rozšířeny vstupy, upraveno zasklení plošin a dosazeny dvoukřídlé vchodové dveře. V tomto stavu dojezdily až do vyřazení.

Roku 1960 byl podobně upraven motorový vůz 72 (původně 22) na vlek evidenci číslo 31. Rozdílem oproti vozům 21 – 23 bylo ponechání nadokenních ventilaček (změny zakrytí plošin a dosazení vchodových dveří byly provedeny ještě před přestavbou na vlek).

Posledním vozem typové skupiny „ú-f“ byl vlek číslo 6, který vznikl přestavbou motorového vozu 53 roku 1961. I zde došlo pouze k vynětí elektrické výzbroje, nová skříň z počátku 50. let ani pojezd se neměnily.



Vlek 23 (původně motorový vůz 29/I) na smyčce Nádraží Střekov (foto Řezníček, sbírka Boveraclub)



Vlek 6/II, v Malé hradební dne 14. 7. 1965 (foto Alfred Luft, sbírka Boveraclub)

typová skupina „ú–t“

Poslední typovou skupinou vleků v provozu ústeckých tramvají byly vozy, převzaté roku 1959 z Teplíc. Stejně jako tamní předválečné motorové vozy (typová skupina „Ú–T“) jezdily v Ústí velmi krátkou dobu (poslední byly vyřazeny roku 1961).

Jednalo se o vozy dvou typů. Početnější z nich (čtyři vozy) byly původní teplické vleky, vyrobené v Grazu v letech 1895–98. Šlo tedy o vozidla s nejstarším datem výroby, která kdy po ústeckých kolejích jezdila. Historie a popis viz díl **Teplice – Šanov a Most**, typ „t–a“. Vozy měly na ústecké poměry velmi vysoko položenou podlahu a celkově působily archaickým a zanedbaným dojmem. Nebyly zde vzhledem ke krátké době používání nijak rekonstruovány.

Druhý typ „teplických“ vleků zastupoval pouze jeden vůz (v Ústí nesl číslo 38). Historie a popis viz **Teplice – Šanov**, typ „mödling“. V Ústí nebyl upravován a hned roku 1960 vyřazen.

Motorové nákladní a služební vozy

Motorové nákladní a služební vozy můžeme dělit na dvě podskupiny: jednak šlo o vozy zakoupené od výrobců či jiných dopravců přímo pro zajištění nákladní dopravy nebo služebních výkonů (pět nákladních motorových vozů, motorový pluh, kropicč, později získaná lokomotiva a věžka), jednak šlo o vozy používané původně v osobní dopravě a pro služební účely pouze upravené.

Při popisu motorových nákladních a služebních vozů byla první podskupině přidělena samostatná typová označení, druhá je nadále vedena pod původním označením osobních vozů (většinou zůstalo i evidenční číslo, po přeřazení do parku služebních vozů není dále reflektováno původní pořadí obsazení).

Následující stat' se s výjimkou jednoho vozu věnuje pouze popisu první podskupiny, tedy vozům, prvotně určeným pro nákladní dopravu a služební účely.

typ „Ú–M“

Zahrnuje pět nákladních motorových vozů vyrobených v letech 1917–21. Sloužily k přepravě sypkých materiálů pro vnitropodnikové i komerční účely. Obdržely evidenční čísla 40 – 44. První čtyři vznikly na původních podvozcích osobních vozů 21 – 24, podvozek pro vůz 44 dodala firma Ringhoffer. Skříň všech vozů vznikly v ústeckých dílnách. Sestávaly ze dvou polouzavřených plošin. Mezi nimi ležela korba s vysokými pevnými bočnicemi s dvoukřídlými dveřmi šířky 1 200 mm uprostřed. Bočnice vyztužovaly svislé ocelové profily. Nad korbou na podélném nosníku opatřeném příčnými stupy spočíval lyrový sběrač. Plošiny od korby dělil jen závěs a nízká přepážka.

Od ostatních vozů typu „Ú–M“ se mírně lišil vůz 42, který sloužil pro přepravu horké škváry přímo ze zásobníku elektrárny. Jeho oplechované bočnice byly rozděleny na třetiny, které bylo možno zesponu odklopit. Vzpěry bočnic byly protaženy až k lávce sběrače. Zřejmě kvůli ochraně před teplem ze škváry byla stanoviště od korby oddělena v plné výšce dřevěnými stěnami.

Nosnost vozů byla udávána 6,3 t, objem korby 9,18 m³. Vlastní hmotnost vozu činila 6,5 t. Vozové skříň byly opatřeny šedým nátěrem, který se zachoval po celou dobu existence vozů. Původně byl (alespon u vozu 40) doplněn ozdobnými linkami a údaji o rozměrech a nosnosti po vzoru železničních vozů.

Vůz 40 absolvoval TPZ dne 25. 9. 1917.



Nákladní motorový vůz 40 v čele uhelného vlaku na překladišti v Neštětích (foto z výroční zprávy podniku za rok 1922)

Elektrická výzbroj odpovídala původu vozů (40 – 43 původní výzbroje AEG s motory U 104, vůz 44 výzbroj BBC). V letech 1922–23 byly pro vozy 40 – 42 dodány nové podvozky firmy Ringhoffer. Všechny nákladní vozy dostaly poté jednotnou elektrickou výzbroj BBC (motory GTM 4 s výkonem 2 × 33 kW). Odporové umístění původně v podvozku, byly později přemístěny na střešku (není jisté, zda se tato úprava týkala všech a kdy byla provedena). Od počátku byly osazeny kolejnicovými elektromagnetickými brzdami.

Kromě hlavního reflektoru měly vozy čtyři přídavná světla, původně umístěná na vnitřních koncích plošin a svítící proti sobě (k osvětlení korby). Velmi brzy byla přemístěna po dvojicích nad čelní okno do směru jízdy. Spolu s osobními vozy obdržely během 20. let i nákladní motoráky osvětlené stojany linkového označení na střešky čel. Až do období po II. světové válce byly trvale osazeny písmenem „L“ (Lastwagen = nákladní vůz), poté nesly do vyřazení označení N či byly prázdné.

V letech 1936–37 byl na všechny vozy dosazen pantografový sběrač proudu.

Provozní nasazení:

Nákladní motorové vozy sloužily od začátku provozu pro dopravu vlaků s uhlím, škvárou a ostatními sypkými materiály (chemické odpady, písek, kamenivo). Od roku 1919 vozily i sudy s pivem. Vzhledem k tomu, že nákladní doprava probíhala především v noci, zajišťovaly v denním období služební přepravy a vnitropodnikovou stavební dopravu. Nejpozději od roku 1938 se používaly i jako sněhové pluhy. Roku 1943 obdržely čísla řady 140 – 144. Za války se sortiment nákladní dopravy rozšířil a nákladní motorové vozy sloužily jako tažná vozidla i pro dopravu mléka a piva upraveným vozem 49.

Po II. světové válce došlo k zániku nákladní dopravy na telnické trati a utlumení komerční dopravy uhlí a dalších substrátů. Díly vozu 143 posloužily pro osobní motorák 81 (viz typ „Ú–E“), pro udržení souvislé řady pak byl vůz 144 přečíslován na 143. Po roce 1960 objem přepravy výrazně klesal, což vedlo k vyřazení vozu 143 (původně 44) a použití vozu 140 jako služebního.

Po definitivním zániku chabařovické trati (31. 3. 1964) sloužily i zbylé dva nákladní vozy jako služební, i když zejména u vozu 142 není vyloučeno jeho používání pro vyvážení horkého popela z výsypníku elektrárny až do jejího zrušení roku 1968, kdy byl jako poslední tohoto typu vyřazen. Je totiž možné, že výsypník škváry nebyl vzhledem k očekávanému brzkému uzavření provozu upravován pro vjezd nákladních automobilů, do nichž bylo nutno škváru překládat až ve dvoře elektrárny.

typ „Ú–N“

Typ zahrnuje jediný vůz: sněžný pluh evidenční číslo 51. Dochovala se jeho dokumentace z roku 1911, vyhotovená přímo v Ústí. Výkazy podniku uvádějí, že vznikl přestavbou vlečného pluhu (snad vozu z roku 1899). Číslem byl označen nejspíš až počátkem 20. let.

Výrobce pojezdu je neznámý, občas uváděna firma M.A.N. je spíše hypotetickou možností. Skříň vznikla přímo v ústeckých dílnách. Je možné, že výše uvedená firma vyrobila nápravy volnoosého pojezdu.

Skříň byla jako první v Ústí zcela uzavřená, na trojbokých čelech bylo prostřední okno pevné, postranní okna měla spouštěcí horní část. Na bocích byly dvojkřídlé posuvné dveře vedené po vnějšku skříně na kolejnicích a po jejich

stranách po jednom okně se spouštěcí horní částí. Střecha byla plochá a nesla pravděpodobně dva lyrové sběrače (později zřejmě zůstal jen jeden).

Mezi nápravami byla pod každými dveřmi umístěna lávka pro snazší výstup a nástup do vozu. Vůz měl jako jediný v Ústí obloženu celou skříň širokými dřevěnými peřejkami, pravděpodobně šedě natřenými.

Elektrická výzbroj byla zřejmě shodná s vozy typové slupiny „Ú-B“, vyrobená firmou AEG.

Plužící zařízení sestávalo z čelních radlic (odnímatelných) a lamel, které je doplňovaly na bocích. K ovládání sloužilo stanoviště za řidičem na každém čele.

Celková hmotnost vozu byla 8 425 kg, při pluhování se přitěžoval na 10 t.

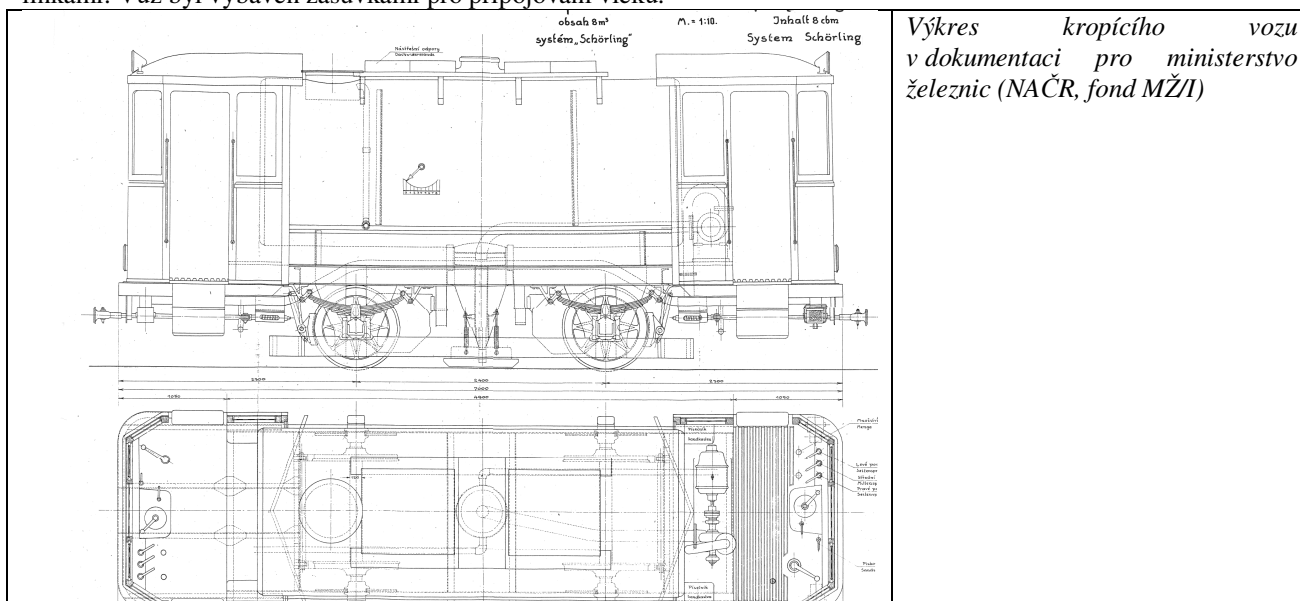
Jediný známý snímek vozu s nejistou datací nedovoluje usuzovat na další úpravy za provozu. Vůz se později používal také jako tažný pro brus, vyloučena není ani přeprava kusových zásilek. Nepodařilo se zjistit ani rok vyřazení vozu. Dosavadní prameny udávají rok 1938 a použití jeho pojezdu pro vlečný brus (služební vlak evidenční číslo 2). Co by bylo důvodem poměrně brzkého zániku vozu, není jasné.

typ „Ú-O“

Dalším služebním vozem ústecké tramvaje byl motorový kropící vůz evidenční číslo 58. Do Ústí přišel roku 1924³⁸ v rámci příprav na velkou výstavu českého německojazyčného pohraničí. Byl jediným motorovým vozem dodaným do Ústí prokazatelně z Německa.

Elektrické podniky se pro jeho dodání obrátily na firmu Schörling, proslavenou dodávkami speciálních tramvajových i silničních vozidel pro komunální provoz po celé Evropě. Vůz byl volnoosý s masivním rámem z ocelových U-profilů. Na obou jeho koncích byla polouzavřená stanoviště řidiče s plochými čely. Ta měla širší pevné okno uprostřed a dvě užší spouštěcí po stranách. Po obou stranách vstupů na plošiny byla dvě okna. Horní rohy všech dveří a oken byly zaobleny. Plošiny směrem ke středu vozu uzavíraly rovné stěny.

Mezi oběma stanovišti ležel válcový reservoár na kropící vodu o objemu 8 m³ z plechu tloušťky 6 mm. Nad ním byla umístěna lávka se základem lyry („obloukovitý sběrač proudu“). Kromě hlavních reflektorů měl vůz na střeše každého čela dva přídatné světlomety, na stanovištích po dvou žárovkách. Plnění vodou umožňovaly kohouty na obou stranách reservoáru, šikmo nad nimi byly umístěny i kontrolní vodoznaky. Pro odkalování sloužila výpustní trubka, vybíhající pod jedním z čel vozu přibližně na délku spráhla. Původní nátěr byl zřejmě bílý (krémový) s tmavými linkami. Vůz byl vybaven zásuvkami pro připojování vleků.



Výkres kropícího vozu v dokumentaci pro ministerstvo železnic (NAČR, fond MŽI)

K brzdění sloužila kromě elektrodynamické a ruční čtyřšpalíkové brzdy i dvoudílná kolejnicová brzda.

Až v Ústí byla dosazena použitá výzbroj AEG s motory U 104b a kontroléry B 48 vw. K dosažení dostatečného tlaku vody (až 1 atm) sloužilo elektrické turbínové čerpadlo. Pod každým čelem byly umístěny tři kropící dyšny s proměnným nastavením směru vodního proudu, schopné zajistit kropění do vzdálenosti 18 m.

Snad roku 1930 došlo k obměně výzbroje za výrobek BBC s motory GTM 4 o výkonu 2 × 33 kW. V letech 1936–37 byl dosazen pantograf, což vedlo k úpravě střešního nosníku.

Při přečíslování vozového parku v roce 1943 si kropič podržel původní označení. Po II. světové válce došlo k mírné úpravě vzhledu (všechna okna na čele a na vnější straně dveří byla pevná s hranatým horním okrajem, spodní část plošin byla natřena šedě). Spouštěcí odporníky kropícího zařízení se přesunuly na střechu (přední okraj nosníku

³⁸ Dokumentaci schválilo ministerstvo železnic 3. 6. 1924.

pantografu nad čelem s vypouštěcí trubicí). Roku 1954 byl vůz označen číslem 144 (druhé obsazení). Vyřazen byl v roce 1962. Až do té doby si podržel původní talířová spráhla.

typ „M–N1“

V roce 1955 přišla z Mostu tamější lokomotiva evidenční číslo 23. Údajně měla být přestavěna na motorový vůz vrchního vedení. Nikdy nezasáhla do provozu a roku 1959 byla bez jakýchkoli úprav vyřazena s původním číslem. Popis a historie viz **Most**.

typ „T–V“

Při zrušení posledního úseku teplické tramvaje roku 1959 byla kromě osobních vozů převzata i motorová věžka evidenční číslo 30, pod kterým existovala v Ústí do roku 1968, aniž vyjela na trať. Není pravděpodobné, že by v Ústí obdržela pantografový sběrač (v Teplicích se do konce provozu užívaly „kladky“) a měla tak alespoň teoretickou šanci na provozní nasazení s vlastním pohonem.

typ „Ú–DR“

Jako typ „Ú–DR“ je pracovně označen jediný výrazně rekonstruovaný služební vůz původně používaný v osobní dopravě. Jednalo se o vůz 93 typu „Ú–D“. V roce 1964 byl přestavěn na vůz „Pionýrka“, měl sloužit pro žáky ústeckých škol. V interiéru dřevěné lavice nahradily příčné sedačky, zadní dveře ve směru jízdy byly pevně uzavřeny (včetně demontáže schůdků a madel). Vůz získal modrobílý nátěr.

V úpravě pro dopravu dětí nejezdil zřejmě příliš dlouho (pravděpodobně jen v letech 1964–65). Nadále se využíval jako reklamní. Okna zakryly rámy pro nesení poutačů, nátěr zůstal stejný. Vůz byl vyřazen roku 1969.



Vůz 93 jako dětský („Pionýrka“) v prvomájovém průvodu roku 1965 (sbírka Boveraclub)

Přípojně služební a nákladní vozy

Přípojně služební a nákladní vozy jsou nejméně zmapovanou částí vozového parku ústeckých tramvají. Důvody této situace spočívají jednak v malé atraktivitě těchto vozidel pro amatérské fotografy (podtržené navíc i převážně nočním provozem nákladní dopravy), jednak v celkově malé pozornosti, která byla těmto vozidlům věnována z hlediska podnikové evidence a výkaznictví.

Již ve výkazu za rok 1899 jsou uváděny jeden pluh a dva montážní vozy (= trolejové věžky). Zda byly opatřeny nějakými čísly, nelze stanovit. Podle informace z roku 1908 se pluh kombinovaný se solícím vozem mimo zimní období po částečné demontáži nástavby používal k převozu stavebního materiálu.

Roku 1911 byl zakoupen přívěsný nekolejový pluh, který se třímetrovou tyčí napojoval za motorový vůz, opatřený radlicí. Pracovník, sedící na plošině pluhu mohl volantem řídit vozidlo po obou stranách tramvaje a odklízet sněh mimo jízdní dráhu. Ovládal i přítlak lamelové radlice. Vozidlo vyrobila vídeňská firma Carl Goldeband. Jak dlouho se využívalo, není známo.

Dne 15. 2. 1913 byla schválena dokumentace vozu na přepravu materiálu. Byl vyroben ve vlastních dílnách a pravděpodobně obdržel číslo 1. Na volnoosém pojezdu spočíval ocelový hlavní rám. Korba s dřevěnými bočnicemi, které uprostřed přerušovala otočná dvířka, zabírala většinu délky vozu. Na jednom konci byla umístěna plošina pro obsluhu, která mohla sedět na kozlíku, umístěném na čelnici korby. Kozlík i klika ruční brzdy byly umístěny asymetricky. Pokud byl vůz skutečně označen číslem 1, pozbyl jej roku 1918.

Roku 1913 byl na podvozku vozu 15 či 16 (viz typové skupiny „Ú-A“, „ú-b“) postaven první nákladní přípojný vůz, který obdržel číslo 2. Nejprve sloužil pro vnitropodnikovou přepravu materiálu, od roku 1915 pro dopravu uhlí z varvažovského dolu Gustav. Od počátku měl kromě ruční osmišpalíkové brzdy i kolejnicovou elektromagnetickou brzdou. Na obou koncích měl plošiny pro obsluhu. Korba s dřevěnými stěnami měla rozměry 3 750 × 2 000 mm. V příčné ose byla opatřena jednokřídlými dvířky.

Pro rozšíření dopravy uhlí byly nakupovány výklopné vozy (Kastenkippwagen). Nejprve je dodávala firma O & K (1918). Tři z nich (1, 3, 4) zakoupily přímo Elektrické podniky, další tři (5 – 7) patřily Děloušskému hnědouhelnému těžířstvu (Tillischer Braunkohlgewerkschaft, TBG) a majetkem společnosti se staly v rámci konkursního vyrovnání až roku 1923 (od počátku nesly uvedená čísla). Jednalo se o jednoduché dvounápravové vozy s jednostranně sklopnou korbou s výklopnou bočnicí a plošinkou pro brzdáře. Byly bržděny pouze ručně. Opatřeny byly šedivým nátěrem. Jejich nosnost byla udávána ve výši 3 t.

Od roku 1918 dodávala nákladní vleký do Ústí varnsdorfská firma E. Spiegel. V letech 1918–23 od ní převzaly Elektrické podniky 17 vozů obdobné konstrukce s nosností 4 t (čísla 8 – 24) bez plošin. Část byla z výroby (většinou však až po několika letech provozu) osazena solenoidovými brzdami. Poslední dva nově dodané vozy pocházely v roce 1925 od firem Ferrovia Teplice a strojírny Berndt v Újezděčku. Obdržely čísla 25 a 26.

Dokumentace předložená ministerstvu železnic obsahuje následující

„TECHNICKÝ POPIS.

Projektovaný nákladní vůz 1000 mm rozchodu a 4100 kg nosnosti, má svršek jednostranně zvrtný o 5 m³ obsahu.

Vůz má silná kola z ocelové litiny o 500 mm průměru, silné hřídele z bessemerové ocele o 96 mm průměru v solidních vnitřních ložiskách na silných pérách, Spodek vozu je z U-železa profilu 180.

Svršek vozu je z měkkého dřeva, vzpažení je ze dřeva tvrdého a ze železa. Postranní stěny jsou 50 mm, podlaha je 60 mm silná. Postranní dvířka mají 2 uzavírky, které při zvrácení automaticky se otevírají. Svršek vozu má 2 stavěcí držáky.

Procházející spojka má silná pera a na obou koncích talířové nárazníky. Výška těchto od vrchní plochy kolejnic obnáší 500 mm. Vůz má 4 násobnou vřetenovou ruční a elektrickou solenoidovou brzdu.

Váha vozu obnáší 2.900 kg.“

V letech 1920–28 vzniklo (pravděpodobně vesměs ve vlastních dílnách) šest služebních přípojních vozů. Sloužily pro údržbu kolejí, dopravu kolejí, vozů se zlomenou nápravou a vnitropodnikovou dopravu nákladů³⁹. Vozy zřejmě nebyly očíslovány. Roku 1928 bylo na dosavadní nákladní vlek 2 namontováno brusné zařízení firmy Hans Syrowy Zürich, přestal se proto používat pro dopravu sypkých substrátů.

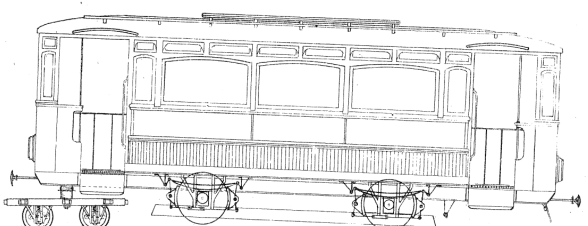
Roku 1937 vzniklo zajímavé služební vozidlo: jalový podvozek pro dopravu skříní vozů po dílnách. Aby vyhověl různým rozměrům vozů, měl proměnný rozvor⁴⁰. „Vodidla ložiskových pouzder“ volnoosých vozů 15, 16 a 35 – 39 se zapouštěla do mezery šířky 145 mm mezi dvojicemi hlavních podélníků. Jalový podvozek měl nosnost 6 000 kg, sám vážil 1 250 kg. Téhož roku se park služebních vleků rozšířil o pár vozíků pro přepravu dlouhých kolejnic a stožárů a další vůz pro přepravu vozů se zlomenými nápravami.

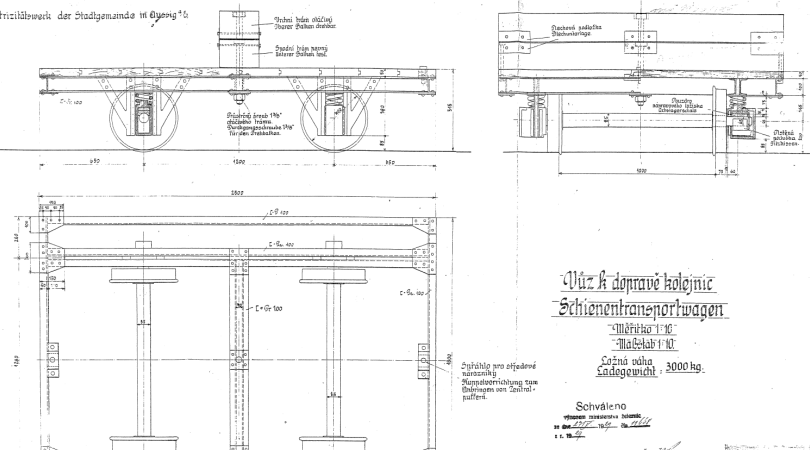
Velká hospodářská krize způsobila pokles objemu nákladní přepravy. To zřejmě vedlo k vyřazení několika nákladních vleků. Některé z nich pravděpodobně se použily pro stavbu dalších dvou služebních vleků roku 1938. Vzhledem k tomu, že podvozek vlečného brusu 2 (původně z vozu 15 či 16) posloužil v tomto nebo následujícím roce pro stavbu osobního vleku 104 či 105, obdržel brus pravděpodobně pojezd z vozu 51.

³⁹ Plány vozu na čištění kolejových žlábků byly schváleny 23. 2. 1924.

⁴⁰ Pro vozy 21 – 34, 40 – 44, 52 – 57 a 59 – 65 rozvor 2 500 mm, pro vozy typu „Ú-C“ 3 000 mm, pro vleký 1 – 20, 66 – 70 a „pražáky“ pak 3 300 mm.

Roku 1943 došlo k přečíslování či očíslování parku přípojných nákladních a služebních vozů. Služební vozy byly poprvé (s výjimkou vozu 2) označeny čísly (121 – 131, 138). Nákladní vozy byly přečíslovány z již neúplné řady 1 – 26 na řadu 145 – 166 (tedy 22 vozů).

<p>Städtische Straßenbahn der Stadtgemeinde in Olomouc 1927</p> <p>Vyobrazení vozu pro dopravu osob, naloženého na pomocný vůz. Darstellung eines am Hilfswagen aufgeladenen Personen - Wagens. -Měřítko 1:50 - Maßstab 1:50-</p>  <p>Städtische Straßenbahn der Stadtgemeinde in Olomouc 1927</p>	<p>Dokumentace vozu na přepravu tramvají se zlomenou nápravou (1927, NAČR, fond MŽ I). Pozoruhodný je vyobrazený vlečný vůz, který neodpovídá žádnému provozovanému typu v Ústí</p>
---	---

<p>Städtische Straßenbahn der Stadtgemeinde in Olomouc 1929</p>  <p>Städtische Straßenbahn der Stadtgemeinde in Olomouc 1929</p>	<p>Dokumentace vozu na přepravu kolejnic (1929, NAČR, fond MŽ I)</p> <p>Vůz k dopravě kolejnic Schienentransportwagen -Měřítko 1:10 - Maßstab 1:10 Celková váha 3000 kg Einbauten Schweißerei Olomouc</p>
--	---

Výjimkou v parku nákladních vleků byl vůz 49, přestavěný roku 1943 z letního čtyřnápravového osobního vleku téhož čísla. Přestavba spočívala v demontáži lavic a lávek pro průvodčího a obednění bočnic prkny. Vůz opatřený šedým nátěrem sloužil pro přepravu mléka v konvích a piva v sudech. Jeho využití skončilo zřejmě roku 1946, datum vyrážení není známo.



Křižovatka u hlavní pošty v létě 1945. V popředí stojí vlek 49, upravený na přepravu konví s mlékem (foto B. Mach, sbírka Ivan Grisa)

Po skončení II. světové války postupně klesal počet nákladních vleků. Výkaz z roku 1946 jich uvádí 18, v roce 1954, kdy byly přečíslovány na řadu 245 – 266, jich podnik vykazoval pouze 11. V letech 1957–58 jejich park kompletně obměnilo skřívkové vozy z produkce Vítkovických železáren, získanými údajně od dolu Jirásek. Ty obdržely čísla 01 – 08 (vzhledem k vyšší užitečné hmotnosti nahradily větší množství starých vozů), která se překrývala s tehdy používaným označením autobusových vleků. Po zastavení nákladní dopravy roku 1963 byly všechny vyřazeny.

Park služebních vleků se naposledy rozšířil o vůz na hubení plevle (zřejmě přestavěným opět z některého nákladního vozu), který již nenesl žádné evidenční číslo. Výkaz z roku 1946 uvádí následující služební vlek:

- dva montážní vozy (trolejové věžky)
- dva skříňové vozy na materiál
- jeden brus
- jeden nehodový vůz
- jeden čistící vůz
- jeden solící vůz
- tři vozy k dopravě kolejí (jeden z nich je neznámo kdy zdokumentován s číslem 108)

Od roku 1958 počet těchto vozů klesal. Administrativně došlo k jejich úplnému vyřazení do roku 1964. Ve skutečnosti však některé z nich fungovaly až do úplného zastavení tramvajového provozu v roce 1970.

Vozový park tramvají
Motorové vozy osobní dopravy I

poř. č. skříňně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	výroby	rok		poznámky
						zařazení	vyřazení (změny)	
1	1	Ú-A1	1	I	1899	1899	1929	na V 1/I
2	2	Ú-A1	2	I	1899	1899	1929	na V 2/I
3	3	Ú-A1	3	I	1899	1899	1930	1925 úprava na typ Ú-A3, na V 3/I
4	4	Ú-A1	4	I	1899	1899	1930	na V 4/I
5	5	Ú-A1	5	I	1899	1899	1940-46	1925 úprava na typ Ú-A3, na V 5/I
6	6	Ú-A1	6	I	1899	1899	1930	na V 6/I
7	7	Ú-A1	7	I	1899	1899	1940-46	1925 úprava na typ Ú-A3, na V 7/I
8	8	Ú-A1	8	I	1899	1899	1930	1923 úprava na typ Ú-A3, na V 8/I
9	9	Ú-A1	9	I	1899	1899	1930	na V 9/I
10	10	Ú-A1	10	I	1899	1899	1930	1924 úprava na typ Ú-A3, na V 10/I
11	11	Ú-A1	11	I	1899	1899	1940-46	1927 úprava na typ Ú-A3, na V 11/I
12	12	Ú-A1	12	I	1899	1899	1930	na V 12/I
13	13	Ú-A1	13	I	1899	1899	1929	na V 13/I
14	14	Ú-A1	14	I	1899	1899	1925	na V 14/I
15	15	Ú-A1	15	I	1899	1899	1913	na V 15/I
16	16	Ú-A1	16	I	1899	1899	1913	na V 16/I
17	17	Ú-A2	17	I	1903	1903	1940-46	1928 úprava na typ Ú-A3, na V 17/I
18	18	Ú-A2	18	I	1903	1903	1940-46	1927 úprava na typ Ú-A3, na V 18/I
19	19	Ú-A2	19	I	1903	1903	1951	1928 úprava na typ Ú-A3, na SM 19/I
20	20	Ú-A2	20	I	1903	1903	1951	1930 úprava na typ Ú-A3, na SM 20/I
21	21	Ú-B1	21 71	I II	1909 1909	1910 1954	1954 1965	1916-20 odstaven (podvozek a výzbroj pro NM 40), na M 71/II z M 21/I
22	22	Ú-B1	22 72	I II	1909 1909	1910 1954	1954 1960	1918-21 odstaven (podvozek a výzbroj pro NM 41), na M 72/II z M 22/I, na V 31/III
23	23	Ú-B1	23 73	I II	1909 1909	1910 1954	1954 1955	1919-20 odstaven (podvozek a výzbroj pro NM 42), na M 73/II z M 23/I, na SM 146/I
24	24	Ú-B1	24 74	I II	1909 1909	1910 1954	1954 1958	1919-20 odstaven (podvozek a výzbroj pro NM 43), na M 74/II z M 24/I
25	25	Ú-B2	25 75	I II	1911 1911	1912 1954	1954 1959	na M 75/II z M 25/I, na SM 75/I
26	26	Ú-B2	26 76	I II	1911 1911	1912 1954	1954 1958	na M 76/II z M 26/I
28	27	Ú-B3	27	I	1912	1913	1956	na V 21/I
29	28	Ú-B3	28	I	1912	1913	1955	na V 22/I
30	29	Ú-B3	29	I	1912	1913	1955	na V 23/I
31	30	Ú-B3	30	I	1912	1913	1950	1942-47 zapůjčen v Mostě
36	31	Ú-C	35	I	1916	1917	1954	
37	32	Ú-C	36	I	1916	1917	1951	
38	33	Ú-C	37	I	1916	1917	1952	na SM 145/I
39	34	Ú-C	38	I	1916	1917	1950	
40	35	Ú-C	39	I	1916	1917	1955	
51	36	Ú-B4	52 77	I II	1922 1922	1922 1954	1954 1960	podvozek z NM 41 nebo 42, skříň nová z Grazu z M 52/I
52	37	Ú-B4	53	I	1922	1922	1961	podvozek z NM 41 nebo 42, skříň nová z Grazu, na V 6/II
53	38	Ú-B4	55 79	I II	1922 1922	1922 1954	1954 1959	na M 79/II z M 55/I
54	39	Ú-B4	54 78	I II	1923 1923	1923 1954	1954 1958	na M 78/II z M 54/I, na SM 78/I

Motorové vozy osobní dopravy II

poř. č. skříňě	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	výroby	rok		poznámky
						zařazení	výřazení (změny)	
56	40	Ú-B4	56	I	1924	1924	1952	podvozek z NM 43 nebo 44, skříň nová z Grazu
57	41	Ú-B4	57	I	1926	1926	1953	podvozek z NM 43 nebo 44, skříň nová z Grazu
70	42	Ú-D	71 81	I II	1929 1929	1929 1954	1954 1966	na M 81/II z M 71/I, na SM 81/I
71	43	Ú-D	72 82	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1964	na M 82/I z M 72/I, na SM 82/I
72	44	Ú-D	73 83	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1966	na M 83/I z M 73/I, v roce 1967 pravděpodobně ještě v provozu
73	45	Ú-D	74 84	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1964	na M 84/I z M 74/I, na SM 84/I
74	46	Ú-D	75 85	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1962	na M 85/I z M 75/I
75	47	Ú-D	76 86	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1963	na M 86/I z M 76/I
76	48	Ú-D	77 87	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1966	na M 87/I z M 77/I
77	49	Ú-D	78 88	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1965	M 88/I z M 78/I, na SM 88/I
78	50	Ú-D	79 89	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1966	na M 89/I z M 79/I
79	51	Ú-D	80 90	I I	1929 1929	1929 1954	1954 1966	na M 90/I z M 80/I
80	52	Ú-D	91	I	1930	1930	1966	
81	53	Ú-D	92	I	1930	1930	1966	
82	54	Ú-D	93	I	1930	1930	1964	na SM 93/I
83	55	Ú-D	94	I	1930	1930	1969	
84	56	Ú-D	95	I	1930	1930	1963	na SM 95/I
85	57	Ú-D	96	I	1930	1930	1964	na SM 96/I
86	58	Ú-D	97	I	1930	1930	1966	
87	59	Ú-D	98	I	1930	1930	1966	
90	60	Ú-E	81 80	I II	1951 1951	1951 1954	1954 1959?	na M 80/II z M 81/I
91	61	6 MT	99 121	I I	1952 1952	1952 1961	1961 1970	na M 121/I z M 99/I
92	62	6 MT	100 122	I I	1952 1952	1952 1961	1961 1970	na M 122/I z M 100/I
93	63	6 MT	101	I	1952	1952	1968	podvozek na M 101/II
94	64	6 MT	102	I	1952	1952	1970	
95	65	6 MT	103	I	1952	1952	1968	skříň na M 117/II
96	66	6 MT	104	I	1952	1952	1970	
97	67	6 MT	105	I	1952	1952	1970	
98	68	6 MT	106	I	1953	1953	1970	
99	69	6 MT	107	I	1953	1953	1970	
100	70	6 MT	108	I	1953	1953	1970	
101	71	6 MT	109	I	1953	1953	1970	
102	72	6 MT	110	I	1953	1953	1968	podvozek na M 110/II
103	73	6 MT	111	I	1953	1953	1970	

Motorové vozy osobní dopravy III

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	výroby	rok		poznámky
						zařazení	vyřazení (změny)	
104	74	6 MT	112	I	1953	1953	1970	
105	75	6 MT	113	I	1953	1953	1966	
106	76	6 MT	114	I	1953	1953	1970	
107	77	6 MT	115	I	1953	1953	1970	do Liberce M 56/II (1970–73), SM 104/I (1973–82)
108	78	6 MT	116	I	1953	1953	1970	
109	79	6 MT	117	I	1953	1953	1968	podvozek na M 117/II
110	80	6 MT	118	I	1953	1953	1970	
112	81	6 MT	119	I	1953	1959	1968	z Teplic M 51/I (1953–59), skřín na M 110/II
113	82	6 MT	120	I	1953	1959	1970	z Teplic M 52/I (1953–59)
114	83	T–B	73	III	1948	1959	1960	z Teplic M 33/II (1948–59)
115	84	T–D	74?	III	1921	1959	1960	z Teplic M 45/I (1921–59)
116	85	T–E	76	III	1931	1959	1960	z Teplic M 46/I (1931–59), na SM 76/I
117	86	T–E	79	III	1931	1959	1960	z Teplic M 47/I (1931–59)
124	87	T II	151	I	1959	1960	1970	skřín do Plzně (náhrada TI M 133/I, 1970–87)
125	88	T II	152	I	1959	1960	1970	skřín do Ostravy M 594/I (1970–95), 1995 do Liberce M 21/III
126	89	T II	153	I	1961	1962	1970	skřín do Ostravy M 598/I (1970–97), 1997 do Liberce M 25/III
127	90	T II	154	I	1961	1962	1970	do Liberce M 6/IV (1970–86), SM 105/III (1986–87)
128	91	T II	155	I	1961	1962	1965	do Liberce M 25/II (1965–88)
129	92	T II	156	I	1961	1962	1970	skřín do Ostravy M 596/I (1970–88)
130	93	T II	157	I	1961	1962	1970	skřín do Ostravy M 599/I (1970–92)
131	94	T II	158	I	1961	1962	1965	do Liberce M 26/III (1965–88)
132	95	T II	159	I	1961	1962	1965	do Liberce M 27/II (1965–76), M 12/IV (1976–83)
133	96	T II	160	I	1961	1962	1970	skřín do Ostravy M 597/I (1970–86), SM 597/I
134	97	T II	161	I	1961	1962	1965	do Liberce, M 24/II (1965–88)
135	98	T II	162	I	1961	1962	1970	do Liberce M 7/IV (1970–83), SM 104/II (1983–4), M 32/III (1984–8)
136	99	T II	163	I	1961	1962	1970	skřín do Ostravy M 595/I (1970–97)
137	100	T II	164	I	1961	1962	1970	do Liberce M 8/IV (1970–88), SM 104/IV (1988–93), SM 134/I (1993–6)
138	101	T II	165	I	1961	1962	1970	skřín do Mostu (náhradní)
139	102	T II	166	I	1961	1962	1970	skřín do Plzně (náhrada TII M 143/I, 1970–87)
140	103	T II	167	I	1961	1962	1965	do Liberce M 28/II (1965–83)
141	104	T II	168	I	1961	1962	1970	do Liberce M 9/V (1970–86)
142	105	6 MT	123	I	1952	1965	1970	z Mostu M 34/II (1952–61), Jablonce M 117/II (1961–65), do Liberce M 57/II (1970–73), SM 103/I
143	106	6 MT	124	I	1952	1965	1970	z Mostu M 40/I (1952–61), Jablonce M 119/II (1961–65)
144	107	6 MT	125	I	1952	1965	1970	z Mostu M 38/I (1952–61), Jablonce M 125/I (1961–65), do Liberce M 53/II (1970–73), SM 100/I (1973–82)
145	108	6 MT	126	I	1952	1965	1970	z Mostu M 37/II (1952–61), Jablonce M 126/I (1961–65)
146	109	6 MT	127	I	1952	1965	1968	z Mostu M 39/I (1952–61), Jablonce M 127/I (1961–65). Skřín na M 101/II
147	110	6 MT	128	I	1953	1965	1970	z Teplic M 55/I (1953–59), Mostu M 43/I (1959–61), Jablonce M 118/II (1961–65). Do Liberce M 59/II (1970–73), SM 101/II (1973–80)
148	111	6 MT	129	I	1952	1965	1968	z Mostu M 32/II (1952–61), Jablonce M 129/I (1961–65), na SM 129/I
149	112	6 MT	130	I	1952	1965	1968	z Mostu M 36/II (1952–62), Jablonce bez ozn. (1962–64), Liberce M 41/II (1964–65), na SM 130/I
95	113	6 MT	117	II	1952	1968	1970	skřín z M 103/I, podvozek z M 117/I
112	114	6 MT	110	II	1953	1968	1970	skřín z M 119/I, podvozek z M 110/I
146	115	6 MT	101	II	1952	1968	1970	skřín z M 127/I, podvozek z M 101/I

Vlečné vozy osobní dopravy I

poř. č. skříně	poř. č. V	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
32	1	ú-a	I 31 26	I I I	1911 1911 1911	1912 1915 1954	1915 1954 1969	na V 31/I z V I/I, na V 26/I z V 31/I
33	2	ú-a	II 32 27	I I I	1911 1911 1911	1912 1915 1954	1915 1954 1968	na V 32/I z V II/I, na V 27/I z V 32/I
34	3	ú-a	III 33 28	I I I	1911 1911 1911	1912 1915 1954	1915 1954 1969	na V 33/I z V III/I, na V 28/I z V 33/I
35	4	ú-a	IV 34 29	I I I	1911 1911 1911	1912 1915 1954	1915 1954 1967	na V 34/I z V IV/I, na V 29/I z V 34/I
15	5	ú-b1	15	I	1913	1913	1962	z M 15/I
16	6	ú-b1	16	I	1913	1913	1970	z M 16/I
42	7	ú-c	46	I	1918	1919	1952	od roku 1946 mimo provoz
43	8	ú-c	47	I	1918	1919	1952	od roku 1946 mimo provoz
44	9	ú-c	48	I	1918	1919	1955	1943 nová skříň, na PLŽ
49	10	ú-c	49	I	1921	1921	1943	na NV 49/I
50	11	ú-c	50	I	1921	1921	1952	od roku 1946 mimo provoz
58	12	ú-d	59 32	I II	1900 1900	1924 1954	1954 1966	z Krefeldu M 51 (1900–11), V 51 (1911–20), V 27 (1920–24), na V 32/II z V 59/I
59	13	ú-d	60 33	I II	1900 1900	1924 1954	1954 1966	z Krefeldu M 53 (1900–12), V 53 (1912–20), V 28 (1920–24), na V 33/II z V 60/I
60	14	ú-d	61 34	I II	1900 1900	1924 1954	1954 1966	z Krefeldu M 58/I (1900–10), M 82/I (1910), M 58/II (1910–12), V 58/I (1912–20), V 29/I (1920–24), na V 34/II z V 61/I
61	15	ú-d	62 35	I I	1900 1900	1924 1954	1954 1966	z Krefeldu M 60 (1900–12), V 60 (1912–20), V 30 (1920–24), na V 35/II z V 62/I
62	16	ú-d	63 36	I I	1900 1900	1924 1954	1954 1966	z Krefeldu M 64 (1900–12), V 64 (1912–20), V 31 (1920–24), na V 36/II z V 63/I
63	17	ú-d	64	I	1900	1924	1951	z Krefeldu M 68/I (1900–12), V 68/I (1912–20), V 32/I (1920–24)
64	18	ú-d	65 37	I I	1900 1900	1924 1954	1954 1963	z Krefeldu M 69 (1900–12), V 69 (1912–20), V 33 (1920–24), na V 37/II z V 65/I
65	19	ú-e	66	I	1904?	1924	1955	z Würzburgu V 52/II? (1904?–1924), na PLŽ
66	20	ú-e	67	I	1904?	1924	1960	z Würzburgu V 53/II? (1904?–1924), od roku 1958 mimo provoz
67	21	ú-e	68	I	1904?	1924	1955	z Würzburgu V 54/II? (1904?–1924), na PLŽ
68	22	ú-e	69	I	1904?	1924	1946	z Würzburgu V 55/II? (1904?–1924)
69	23	ú-e	70	I	1904?	1924	1946	z Würzburgu V 56/II? (1904?–1924)
14	24	ú-b2	14	I	1925	1925	1970	z M 14/I
1	25	ú-b2	1	I	1929	1929	1970	z M 1/I
2	26	ú-b2	2	I	1929	1929	1966	z M 2/I
13	27	ú-b2	13	I	1929	1929	1969	z M 13/I
3	28	ú-b2	3	I	1930	1930	1968	z M 3/I
4	29	ú-b2	4	I	1930	1930	1970	z M 4/I
6	30	ú-b2	6	I	1930	1930	1961	z M 6/I
8	31	ú-b2	8	I	1930	1930	1960	z M 8/I
9	32	ú-b2	9	I	1930	1930	1970	z M 9/I, 1942–47 zapůjčen V Mostě
10	33	ú-b2	10	I	1930	1930	1968	z M 10/I
12	34	ú-b2	12	I	1930	1930	1966	z M 12/I
88	35	ú-b2	104 24	I I	1938 1938	1938 1954	1954 1969	na V 24/I z V 104/I

Vlečné vozy osobní dopravy II

poř. č. skříně	poř. č. V	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
89	36	ú-b2	105 25	I I	1939 1939	1939 1954	1954 1969	na V 25/I z V 105/I
5	37	ú-b2	5	I	1940-46	1940-46	1969	z M 5/I
7	38	ú-b2	7	I	1940-46	1940-46	1969	z M 7/I
11	39	ú-b2	11	I	1940-46	1940-46	1970	z M 11/I
17	40	ú-b2	17	I	1940-46	1940-46	1970	z M 17/I
18	41	ú-b2	18	I	1940-46	1940-46	1969	z M 18/I
19	42	ú-b2	19	I	1951	1951	1956	z SM 19/I, do Mostu V 55/I (1956-61)
20	43	ú-b2	20	I	1951	1951	1956	z SM 20/I, do Mostu V 54/I (1956-61)
28	44	ú-f1	22	I	1955	1955	1966	z M 28/I
29	45	ú-f1	23	I	1955	1955	1966	z M 29/I
27	46	ú-f1	21	I	1956	1956	1968	z M 27/I
118	47	t-a	19	II	1895	1959	1961	z Teplic V 19/I (1895-1959)
119	48	t-a	20	II	1895	1959	1961	z Teplic V 20/I (1895-1959)
120	49	t-a	30	I	1898	1959	1960	z Teplic V 23/I (1898-1959)
121	50	t-a	31	II	1898	1959	1960	z Teplic V 24/I (1898-1959)
122	51	mödling	38	I	1950	1959	1960	z Mödlingu M 28/I (1903-41, od 1932 mimo provoz), Teplic M/SM 14/II (1941-50), V 8/II (1950-59)
22	52	ú-f2	31	III	1960	1960	1968	z M 72/II
52	53	ú-f3	6	II	1961	1961	1968	z M 53/I



Vlak linky 9
u staveniště obchodního
domu Labe (jaro 1970,
foto B. Mach, sbírka
Ivan Grisa)

Služební a nákladní motorové vozy

poř. č. skříně	poř. č. SM, NM	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
27	1	Ú-N	- 51	I I	1911 1911	1912 1922?	1922? 1939?	pluh, na SM 51/I
41	2	Ú-M	40 140	I I	1917 1916	1917 1943	1943 1965	1923 nový podvozek a elektrická výzbroj, na NM 140/I z NM 40/I, později používán i jako pluh a pracovní vůz
45	3	Ú-M	41 141	I I	1918 1918	1918 1943	1943 1967	1922 nový podvozek a elektrická výzbroj, na NM 141/I z NM 41/I
46	4	Ú-M	42 142	I I	1919 1919	1919 1943	1943 1968	1922 nový podvozek a elektrická výzbroj, na NM 142/I z NM 42/I
47	5	Ú-M	43 143	I I	1920 1920	1920 1943	1943 1951	1923? nová elektrická výzbroj, na NM 143/I z NM 43/I, podvozek na M 81/I
48	6	Ú-M	44 144 143	I I II	1921 1921 1921	1921 1943 1954	1943 1954 1961	na NM 144/I z NM 44/I, na NM 143/II z NM 144/I
55	7	Ú-O	58 144	I II	1924 1924	1924 1954	1954 1962	motorový kropic, na SM 144/II z SM 58/I
19	8	Ú-A3	19	I	1903	1940	1951	služební vůz vrchního vedení, na V 19/I
20	9	Ú-A3	20	I	1903	1940	1951	služební vůz vrchní stavby, na V 20/I
37	10	Ú-C	145	I	1916	1952	1958	z M 37/I, služební vůz dílen, přečíslování zřejmě jen administrativní
23	11	Ú-B1	146	I	1909	1955	1959	z M 73/II, SM vozovny Bukov, přečíslování zřejmě jen administrativní
111	12	M-L2	23	I	1932	1955	1959	z Mostu L 23 (1932-55), v Ústí se nepoužívala
25	13	Ú-B2	75	I	1911	1959	1964	z M 75/II, služební vůz vozovny Předlice
123	14	T-V	30	I	1920?	1959	1968	z Teplic SM 30, trolejová věžka, v Ústí se nepoužívala
116	15	T-E	76	I	1931	1960	1963	z M 76/III, služební vůz vozovny Bukov
53	16	Ú-B4	78	I	1923	1961	1964	z M 78/II, služební vůz dílen
84	17	Ú-D	95	I	1930	1963	1965	z M 95/I, služební vůz vozovny Bukov
71	18	Ú-D	82	I	1929	1964	1968	z M 82/I, služební vůz vozovny Předlice
73	19	Ú-D	84	I	1929	1964	1966	z M 84/I, služební vůz vozovny Předlice
82	20	Ú-DR	93	I	1930	1964	1969	z M 93/I, dětský a reklamní vůz „Pionýrka“
85	21	Ú-D	96	I	1930	1964	1970	z M 96/I, služební vůz vozovny Bukov a Předlice
77	22	Ú-D	88	I	1929	1965	1969	z M 88/I, brus, do Liberce SM 122/III (1969-73), SM 107/I (1973-87), historický vůz 88/I (1987-2001), od roku 2001 s původním číslem 78
70	23	Ú-D	81	I	1929	1966	1970	z M 81/II, služební vůz vozovny Předlice
148	24	6 MT	129	I	1952	1968	1970	z M 129/I, služební vůz vozovny Předlice
149	25	6 MT	130	I	1952	1968	1970	z M 130/I, služební vůz vozovny Předlice

Služební a nákladní přípojné vozy

poř. č. SP, NP	určení	evidenční číslo	pořadí	rok			poznámky
				výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
1	sněhový pluh a solící vůz	– 124	I I	1899 1899	1899 1943	1943 1960	na SV 124/I vyřazení možná pouze administrativní
2	montážní vůz (věžka?)	– 125	I	1899 1899	1899 1943	1943 1963	na SV 125/I
3	montážní vůz (věžka?)	– 126	I	1899 1899	1899 1943	1943 1963	na SV 126/I
4	přeprava sypkých hmot, od 1928 brus	2 121	I I	1913 1913	1913 1943	1943 1964	na SV 121/I z NV/SV 2/I
5	přeprava sypkých hmot	1	II	1918	1918	1943	
6, 7	přeprava sypkých hmot	3, 4	I	1918	1918	1943	
8 – 10	přeprava sypkých hmot	5 – 7	I	1918	1918	1943	v letech 1918–23 v majetku TBG
11 – 17	přeprava sypkých hmot	8 – 14	I	1920	1920	1943	
18	přeprava sypkých hmot	15	I	1921	1921	1943	
19, 20	přeprava sypkých hmot	16, 17	I	1922	1922	1943	
21 – 23	přeprava sypkých hmot	18 – 20	I	1923	1923	1943	
24	čištění žlábků	– 123	I	1923 1923	1923 1943	1943 1963	
25 – 28	přeprava sypkých hmot	21 – 24	I	1924	1924	1943	
29, 30	přeprava sypkých hmot	25, 26	I	1925	1925	1943	
31	přeprava lehkých nákladů	– 130	I	1925 1925	1925 1943	1943 1958	na SV 130/I
32	přeprava lehkých nákladů	– 131	I	1925 1925	1925 1943	1943 1958	na SV 131/I
33	nehodový vůz (na vozy se zlomenou nápravou)	– 122	I	1927 1927	1927 1943	1943 1958	na SV 122/I
34	pro přepravu kolejí	– 127	I	1928 1928	1928 1943	1943 1964	na SV 127/I
35	pro přepravu kolejí	– 128	I	1928 1928	1928 1943	1943 1964	na SV 128/I
36	jalový podvozek pro přepravu skříní v dílnách	–		1937	?	?	přečíslování roku 1943 a datum vyřazení neznámé
37	pro přepravu kolejí	– 129	I	1938 1938	1938 1943	1943 1964	na SV 129/I
38	na vozy se zlomenými nápravami	– 138	I	1938 1938	1938 1943	1943 1964	na SV 138/I
39	přeprava mléka, piva	49	I	1921	1943	1948–50	z V 49/I
40	hubení plevele	–		1957	1957	1963	
5 – 20, 23 – 25, 27 – 33	přeprava sypkých hmot	145 – 166 245 – 266	I I	1918–25 1918–25	1943 1954	1945–54 1955–58	NV původních čísel 1, 3 – 7, 25 a 26, 14 z vozů původních čísel 8 – 24, v roce 1954 ve stavu 11 vozů 11 NV z původních čísel 145 – 166, vyřazeny do 1958
41 – 48	přeprava sypkých hmot	01 – 08	I	1956	1958	1964	z dolu Jirásek (?)

v roce 1910 byl pořízen předvěsný sněhový pluh na motorový vůz, 1924 pojízdný svářečský aparát

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce elektrické výzbroje	motory		druh brzdy	původní sběrač proudu	poznámky
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			typ	výkon (kW)			
Motorové vozy osobní dopravy													
Ú-A1	1899	Graz	Graz	7 300	2 000	3 225	1 700	UEG	GE 800	1 × 15	E, R	tyčový	část vozů upravena na typ Ú-A3
Ú-A2	1903	Graz	Graz	7 500	1 900	3 225	1 700	UEG	GE 800	2 × 15	E, R, K	tyčový	vozy upraveny na typ Ú-A3
Ú-A3	1923–28	Graz	Ústí	7 900	1 900	3 125	2 000 – 2 200	AEG			E, R, K	tyčový, lyrový	údaje o motorech viz výše
Ú-B1	1909	Ringhoffer	Ringhoffer	8 780	2 080	3 350	2 500	AEG	U 104	2 × 25	E, R	tyčový	
Ú-B2	1911	Ringhoffer	Ringhoffer	8 780	2 080	3 350	2 500	AEG	U 104	2 × 25	E, R, K	tyčový + lyrový	
Ú-B3	1912	Graz	Graz	8 780	2 080	3 350	2 500	AEG	U 158	2 × 30	E, R, K	dva lyrové	
Ú-B4	1922–26	Ringhoffer	Graz	8 780	2 080	3 350	2 500	AEG AEG BBC	U 104 U 158 GTM 4	2 × 25 2 × 30 2 × 33	E, R E, R E, R	lyrový lyrový lyrový	vůz 52 vozy 56, 57 vozy 53 – 55
Ú-C	1916	–	Graz	9 280	2 100	3 350	3 000	AEG	U 158	2 × 30	E, R	tyčový	
Ú-D	1929–30	Ringhoffer	Ringhoffer	10 700	2 200	3 280	3 200	BBC	GTM 4	2 × 45	E, R	lyrový	
Ú-E	1951	Ringhoffer	Ústí	?	?	?	2 500	BBC	GTM 4	2 × 33	E, R	pantograf	
6 MT	1952–53	Česká Lípa	Česká Lípa	11 200	2 200	3 150	3 200	ZVIL, BEZ	GBM 430	2 × 60	E, R, K	pantograf	
T-E	1931–47	–	Královopolská, Teplice	11 430	2 100	3 500	3 600	BBC	GTM 4	2 × 45	E, R, K	pantograf	vůz původního typu T-B přestavěn na T-E roku 1947
T-D	1921	–	Ringhoffer	10 400	2 150	3 350	3 600	BBC	GTM 4	2 × 40	E, R, K?	pantograf	
T II	1959–61	Tatra Smíchov	Tatra Smíchov	15 200	2 500	3 050	6 400/1 900	ČKD	TM 22	4 × 40	E, So, K	pantograf	
Motorové vozy nákladní a služební													
Ú-M	1917–21	Ringhoffer	Ústí	8 780	2 000	3 258	2 500	AEG BBC	U 104 GTM 4	2 × 25 2 × 33	E, R, K E, R, K	lyrový lyrový	do roku 1920 po roce 1920
Ú-N	1911	–	Ústí	7 800	1 940	3 240	1 800	AEG	U 104	2 × 25	E, R	lyrový	
Ú-O	1924	Schörling	Schörling	7 000	1 900	3 240	2 400	AEG	U 104b	2 × 25	E, R, K	lyrový	od 30. let pantograf a výzbroj GTM 4 s výkonem 2 × 33 kW
M-L2	1932	Graz	Most	7 320	2 180	3 600	1 800	AEG	U 140	2 × 29,8	E, R	pantograf	
T-V	1898	–	Graz?	5 280	2 200	3 450	1 700	AEG	GE 800	1 × 15	E, R	?	

Vlečné vozy osobní dopravy

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámky
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			
ú-a	1911	-	Ringhoffer	8 560	2 080	3 240	2 500	So, R	
ú-b1	1913	-	Graz	7 550	1 900	3 225	2 200	So, R	
ú-b2	1925-51	Graz	Graz, Ústí	7 500-7 900	1 900	3 125-3 225	1 700-2 000	So, R	rozměry závislé na úpravách motorových vozů před přestavbou na vleky
ú-c	1918-21	O & K	O & K	6 860	2 400	2 871	3 800/1 100	So, R	otevřené
ú-cr	1944?	O & K	O & K, Ústí	7 360	2 100		3 815/1 100	So, R	přestavba vozu 48 na uzavřený
ú-d	1900	Weyer	Weyer	8 908	1 950	3 245	2 500	So, R	
ú-e	1904?	-	M. A. N.?	6 400	2 000	2 920	2 200	R	otevřené
ú-f1	1955-56	Graz	Graz	8 780	2 000	3 350	2 500	So, R	
ú-f2	1960	Ringhoffer	Ringhoffer	8 780	2 000	3 350	2 500	So, R	
ú-f3	1961	Ringhoffer	Ústí	?	?	?	2 500	So, R	
t-a	1895-98	-	Graz	8 500	2 085	3 320	2 000	So, R	
mödling	1903	-	Graz	8 850	2 200	3 265	3 000	So, R	

Technické parametry nákladních vleků – údaje z roku 1921

typ	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	hmotnost (kg)		druh brzdy	poznámky
	podvozku	skříně	délka	šířka	výška		pohotovostní	celková		
velký materiálový vůz (Grossmaterialwagen)	Graz	Ústí	5 800	2 000	2 105	2 000	4 100	10 400	So, R	NV 2, rok výroby 1913
malý materiálový vůz (Kleinmaterialwagen)	-	Ústí	3 700	2 150	2 200	1 530	1 500	6 000	So, R	SV 1?, rok výroby 1913
výklopný vůz (Kastenkippwagen)	O & K, Spiegel, Ferrovia, Berndt	O & K, Spiegel, Ferrovia, Berndt	4 000 – 4 250	2 100	1 950	1 100	2 760	7 000	So, R	NV 1, 3 – 26, rok výroby 1918-25

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

Technické parametry služebních vleků – zjištěné údaje

vůz na čištění žlábků	-	Ústí	3 400	1 410	1 450	1 200	1 800	1 800	R	
-----------------------	---	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---	--

Linkové vedení



Schema linkového vedení ústeckých tramvají a autobusů z roku 1931 (MA Ústí nad Labem)

linka [Trmice] – Předlice – Krásné Březno – [Neštěmice]

- 1. 7. 1899 Předlice, Předlická hranice – Hlavní pošta (Divadlo) – Krásné Březno, interval 7 minut, po 20. hodině 30 minut
- 5. 12. 1909 interval po 20. hodině 45 minut
- 1. 5. 1915 prodloužení: Radnice (Václavské náměstí) – Předlice – ...
- 14. 5. 1915 v úseku Trmice – Předlice – Hlavní pošta interval 14 minut, polonoční provoz beze změny
- 6. 9. 1915 prodloužení vybraných spojů (14 minut): ... – [Krásné Březno – Neštěmice]
1917 úseky [Trmice – Předlice] a [Krásné Březno – Neštěmice] interval 15 minut, Předlice – Krásné Březno 7,5 minuty, polonoční provoz beze změny
- 4. 1. 1921 změna trasy: ... – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží St. dráhy (hlavní) (Z) – Mariánská – ...
- 14. 8. 1922 zastaven provoz

bukovská linka

- 1. 7. 1899 Hlavní pošta (Divadlo) – Klíšský most (Šaldova), interval 7 minut, po 20. hodině 30 minut
- 8. 1901 interval 15 minut
- 19. 3. 1903 prodloužení: ... – Klíšský most – Bukov, interval 7 minut?
1907 letní jízdní řád: interval 11 minut
- 5. 12. 1909 prodloužení: Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta – ..., interval 7 minut, po 20. hodině 45 minut
- 1. 5. 1915 interval 10 minut, polonoční provoz beze změny
1917 interval 7,5 minuty, polonoční provoz beze změny
- 4. 1. 1921 zkrácení: Hlavní pošta – ...
- 14. 8. 1922 zastaven provoz

telnická linka

- 1. 1. 1912 Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta – Bukov – Telnice, nepravidelný interval
před 1917 zkrácení: Hlavní pošta – ...
- 14. 8. 1922 zastaven provoz

linka 1

- 15. 8. 1922 Telnice – Všebořice – Bukov – Beethovenova – Hlavní pošta, interval nepravidelný
- 15. 8. 1926 prodloužení: ... – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Bělský most (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)
- 6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy
1941 – 44 postupné omezování provozu večer a neděli (v roce 1944 v neděli jen 9 párů spojů)
1947 – 49 udáván interval 30 – 60 minut
- 30. 9. 1954 interval 30 – 45 minut ve špičkách, 60 minut v sedlech
- 31. 12. 1955 zastaven provoz
1962 Předlice – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Hrnčírská (Z) – Krásné Březno, provoz pouze ve špičkách, interval 10 minut
- 3. 2. 1964 zaveden provoz s vlečnými vozy
1965 zastaven provoz

linka 2

- 15. 8. 1922 Předlice – Hlavní pošta – Beethovenova – Bukov, provoz nejistý
- 1. 6. 1924 Hlavní pošta – Beethovenova – Bukov, interval 10 (?) minut
- 31. 8. 1924 zastaven provoz
- 10. 12. 1925 Hlavní pošta – Beethovenova – Bukov, interval 7 minut (obracení přes Bělskou ulici)

- 15. 8. 1926 prodloužení: Nádraží Státní dráhy – Hlavní pošta – ...
- 24. 1. 1927 změna trasy: Předlice – Hlavní pošta – ...
- 15. 5. 1928 v neděli odpoledne pouze úsek Předlice – Hlavní pošta
- 11. 2. 1930 provoz pouze ve špičkách (ráno, poledne, večer) v pracovních dnech
- 28. 11. 1930 zkrácení všech spojů: Předlice – Hlavní pošta
- 23. 12. 1930 prodloužení: ... – Hlavní pošta – Bělský most
- 10. 3. 1931 prodloužení: ... – Bělský most – Vaňov, provoz pouze pondělí – sobota
- 31. 3. 1931 zastaven provoz, v průběhu 30. let uváděna jako „vložené vozy dle potřeby“
 - 1. 1947 Bukov – Hlavní pošta – Předlice, interval 30 (?) minut ve špičkách (3 MV), v 3. 47 nevykazována
- přelom 40. a 50. let Dělouš – Všebořice – Bukov – Rudé armády (Beethovenova) – Divadlo – Předlice, jeden spoj v ranní špičce
- říjen 1952 Trmice – Předlice – Divadlo – Rudé armády – Bukov, celodenní provoz, interval 20 minut
- 1958 zkrácení: Předlice – ..., provoz pouze ve špičkách: ráno jeden, odpoledne dva páry spojů
- 30. 6. 1963 zastaven provoz

linka 3

- 15. 8. 1922 Trmice – Předlice – Hlavní pošta, interval 7 minut
- 15. 8. 1926 prodloužení: ... – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Bělský most (Z) – Nádraží Státní dráhy
- 4. 10. 1931 interval 10 minut, vlečné vozy
- 6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)
 - 2. 6. 1942 v neděli interval celodenně 15 minut
 - 27. 8. 1942 celotýdenní interval 15 minut, třívozové vlaky
- 20. 11. 1942 prodloužení: ... – Nádraží Město (hlavní) – Krásné Březno – Neštěmice
- 17. 7. 1944 v neděli interval celodenně 30 minut
- 25. 11. 1944 změna trasy: ... – Nádraží Město – Střekov, interval 15 minut v pracovních dnech, 30 minut v neděli, třívozové vlaky
 - 1945 zkrácení na trasu z roku 1938, interval 15 minut
- 12. 1945 – 2. 1946 v období 8.30 – 16.30 interval 30 minut
 - 1. – 3. 1947 interval 15 minut
 - říjen 1952 prodloužení: ... – Mírové náměstí (T)/Hlavní nádraží (Z) – Krásné Březno, interval 20 minut
 - do 1954 prodloužení vybraných spojů (večer): ... – [Krásné Březno – Neštěmice]
 - 1958 interval 10 minut (v úseku Trmice – Krásné Březno)
 - 1959 celodenní provoz do [Neštěmic] (každý druhý spoj)
 - 1. 4. 1962 všechny spoje do Neštěmic, celodenní interval 20 minut
 - 1. 5. 1962 samoobslužný provoz
 - 31. 3. 1970 zastaven provoz

linka 4

- 15. 8. 1922 Bukov – Beethovenova – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno, interval 14 minut
- 1. 6. – 31. 8. 1924 Výstava – Beethovenova – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno, interval 14 minut, po výstavě původní trasa
- 10. 12. 1925 zkrácení: Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno
- 19. 3. 1927 prodloužení: Bukov – Beethovenova – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno, interval 18 minut
- 10. 1. 1933 omezení provozu večer
 - 7. 3. 1933 interval 20 minut
- 6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)

- 2. 6. 1942 v neděli mimo provoz
- 27. 8. 1942 v provozu pouze vybrané spoje, končící v Krásném Březně (večer)
- 20. 11. 1942 změna trasy: ... – Říšská pošta – Labský most, provoz pouze dopolední a odpolední sedla, neděle v intervalu 30 minut (viz linka 6)
- 25. 11. 1944 změna trasy: ... – Říšská pošta – Nádraží město, interval v pracovních dnech 30 minut, v neděli 60 minut
- 17. 4.? 1945 zastaven provoz
 - jaro 1949* Bukov – Rudé armády – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Mírové náměstí (Z) – Krásné Březno, interval 20 minut
 - říjen 1952* Bukov – Rudé armády – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Mírové náměstí (Z) – Střekov (Děčínská), interval 10 minut
 - 1. 5. 1953 prodloužení: ... – Děčínská – Střekov nádraží
 - 1953/54 zkrácení: ... – Divadlo – Hlavní nádraží, interval 10 minut, provoz pouze ve špičkách
 - 1. 1. 1956 prodloužení: Všebořice – Bukov – ..., interval 10 minut špička, 20 minut sedlo
 - do 1960 celodenní interval 10 minut
 - 1965 zkrácení: Bukov – ..., interval 6 minut, provoz pouze ve špičkách
- 31. 12. 1968 zastaven provoz

linka 5

- 15. 8. 1922 Bukov – Beethovenova – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno – Neštětice, interval 14 minut
- 1. 6. – 31. 8. 1924 Výstava – Beethovenova – Hl. pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží St. dráhy (Z) – Kr. Březno – Neštětice, interval 14 minut, po výstavě původní trasa
- 10. 12. 1925 zkrácení: Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno – Neštětice
- 19. 3. 1927 prodloužení: Bukov – Beethovenova – Hlavní pošta – Tržní náměstí (T)/Nádraží Státní dráhy (Z) – Krásné Březno – Neštětice, interval 18 minut
- 7. 3. 1933 interval 20 minut
- 6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)
 - 2. 6. 1942 v neděli interval celodenně 20 minut
 - 27. 8. 1942 celotýdenní interval 20 minut
- 20. 11. 1942 zastaven provoz
- 1.11. 43–25. 11. 1944 Beethovenova – Říšská pošta – Nádraží Město, provoz ve špičkách pracovních dnů podle počtu provozuschopných vozů a personálu
 - 1945 obnova trasy z roku 1938, interval 15 minut
- 12. 1945 – 2. 1946 v období 8.30 – 16.30 interval 30 minut
 - jaro 1949* Bukov – Rudé armády – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Mírové náměstí (Z) – Krásné Březno – Neštětice, interval 20 minut
 - do 1954 omezení provozu (končil kolem 20. hodiny)
 - 1959 změna trasy: ... – Hlavní nádraží (T)/Mírové náměstí (Z) – Střekov nádraží, interval 10 minut
- 25. 3. 1962 samoobslužný provoz
 - 1. 6. 1963 prodloužení: Všebořice – Bukov – ..., interval 10 minut
 - 1965 interval 6 minut
- 30. 9. 1968 zkrácení: ... – Hlavní nádraží
- 30. 11. 1968 zastaven provoz

linka 6

- 15. 2. 1925 Hlavní pošta – Bělský most – Vaňov (původně Olšoví), interval 60 minut
- 15. 8. 1926 zkrácení: Bělský most – ..., interval 30 minut, v neděli odpoledne 20 minut
- 19. 3. 1927 prodloužení: Hlavní pošta – Bělský most – ..., interval 20 minut
- 25. 8. 1928 prodloužení: ... – Městská hranice (dosud Vaňov) – Vaňov (pozdější zastávka Vrkoč)
- 10. 3. 1931 provoz omezen pouze na neděli (viz linka 2)
- 31. 3. 1931 prodloužení: Předlice – Hlavní pošta – ..., provoz celý týden

- 26. 1. 1932 prodloužení intervalů v úseku Hlavní pošta – Vaňov
- 10. 1. 1933 v úseku [Předlice – Hlavní pošta] omezen provoz na špičky, v úseku Hlavní pošta – Vaňov v sedlech interval 20 minut (dosud 10)
- 16. 1. 1936 v neděli od 13.00 interval 10 minut, jinak 20
- 15. 5. 1938 prodloužení: ... – Vrkoč (dosud Vaňov) – Vaňov
 - 1939–41 v jízdním řádu linka udávána pouze v úseku Říšská pošta – Vaňov, interval 15 minut přes den, 30 minut v polonoci a v neděli ráno
- 20. 11. 1942 změna trasy: Bukov – Beethovenova – Říšská pošta – Labský most – ..., interval 15 minut ve špičkách prac. dnů, 30 minut v sedlech a o nedělích
- 25. 11. 1944 interval v pracovních dnech 30 minut, v neděli 60 minut
- 16. 12. 1944–1. 1945 neznámý rozsah provozu (přerušení trati po náletu)
- 6. ? 1945 – léto 1946 provoz jedním vozem v úseku Železniční most – Vaňov (trať přes Ostrov a Bělskou neprůjezdná)
 - 12. 1945 – 2. 1946 v období 8.30 – 16.30 interval 30 minut
 - 1946 obnova trasy z roku 1939, interval 20 minut
 - 1. 1947 Divadlo – Vaňov, interval 30 minut
 - 9. 1947 Divadlo – Vaňov, interval 30 minut dopoledne, 15 minut odpoledne
- 1948 – 1951 v turnusovém rozpisu a jízdním řádu udávána v trase Předlice – Hlavní pošta – Vaňov
 - říjen 1952 zkrácení: Divadlo – ...
- 30. 9. 1954 interval 15 minut ve špičkách, 30 minut v sedlech
 - 50. léta část spojů: [Bukov – Rudé armády] – Divadlo – ..., případně [Rudé armády] – Divadlo – ... (sedla pracovních dnů, podle možností parku a personálu)
- 31. 12. 1958 zastaven provoz
 - 1959 Bukov – Rudé armády – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Mírové náměstí (Z) – Kr. Březno, provoz ve špičkách: ráno jeden, odpoledne dva páry spojů
 - 1962 zastaven provoz

linka 7

- 1. 6. – 31. 8. 1924 Výstava – Beethovenova – Hlavní pošta – Bělský most, interval 7 minut
- 7. – 11. 7. 1927 Stadion – Beethovenova – Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy
 - 9. 11. 1929 Evangelický kostel (Chabařovice kostel) – Předlice – Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy, interval nepravidelný cca 40 – 60 minut
- 6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)
 - 1941 – 44 postupné omezování provozu večer a neděli (roku 1944 v neděli jen 14 párů spojů)
 - po 1945 interval 30 – 60 minut
 - říjen 1952 interval 40 minut
 - 1. 5. 1953 interval 30 minut
- 31. 8. 1963 zastaven tramvajový provoz, do 23. 9. 1963 náhradní autobusová doprava pod týmž číslem

linka 8

- 7. – 11. 7. 1927 Hlavní pošta – Nádraží Státní dráhy
 - 28. 11. 1930 Nádraží Státní dráhy – Bělský most – Hlavní pošta – Beethovenova – Staré Klíše (Klíše lázně) – Elektrárna (Špitálské náměstí) – Hlavní pošta – Tržní náměstí – Nádraží Státní dráhy, interval 6 minut
 - 2. 2. 1931 v sedlech omezen interval na 8 minut
 - 7. 3. 1933 interval 10 minut
 - 15. 5. 1934 jízdní řád platný od téhož dne uvádí ve špičkách pracovních dní a v neděli odpoledne interval 5 minut
 - 1936–40 po zřízení linky 11 byl provoz omezen na období špiček, dopoledne jezdila linka 8 pouze v trhovách dnech, v neděli pouze v podvečer
 - 6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)
- 6. 10.–16. 12. 1938 změna směru provozu na Klíši: ... – Elektrárna – Staré Klíše – Beethovenova – ...
 - 4. 6. 1940 zastaven provoz

25. 11. 1944 Krásné Březno – Náměstí SA – Říšská pošta – Beethovenova – Klíše lázně – Špitálské náměstí – Říšská pošta – Nádraží Město – Krásné Březno, interval ve špičkách pracovních dnů 15 minut, v neděli 5 párů spojů
17. 4. 1945 zastaven provoz (obnova v létě 1945 nepravděpodobná)
- říjen* 1952 Hlavní nádraží – Mírové náměstí – Divadlo – Rudé armády – Klíše lázně – Špitálské náměstí – Divadlo – Bělský most – Hl. nádraží, interval 10 minut
1. 5. 1953 prodloužení: Střekov nádraží – Mírové náměstí – ... – Hlavní nádraží – Střekov nádraží
- 1965 zkrácení: Hlavní nádraží – ... – Hlavní nádraží, interval 7,5 minuty
4. 4. 1966 zastaven provoz

linka 9

- říjen* 1952 Staré Předlice – Předlice – Divadlo – Hlavní nádraží, interval 40 minut
30. 4. 1953 zastaven provoz
1. 4. 1962 Trmice – Předlice – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Mírové náměstí (Z) – Krásné Březno, interval 20 minut
1. 5. 1962 samoobslužný provoz
- 1965 interval ve špičce 10 minut
1. 4. 1970 změna trasy: Předlice vozovna – Předlice – ..., provoz pouze ve špičkách, interval 5 minut
1. 6. 1970 zastaven provoz

linka 11

9. 8. 1936 Střekov Schichtovy závody – Nádraží Státní dráhy – Bělský most – Hlavní pošta – Beethovenova – Staré Klíše – Elektrárna – Hlavní pošta – Tržní náměstí – Střekov Schichtovy závody, interval 10 minut, spoje s návazností na autobusovou linku 10 označeny 11A
6. 10. 1938 změna směru průjezdu centrem: ... – Hlavní pošta – Bělský most (T)/Náměstí SA (Mírové) (Z) – Nádraží Státní dráhy (hlavní)
6. 10.–16. 12. 1938 změna směru provozu na Klíši: ... – Elektrárna – Staré Klíše – Beethovenova – ...
4. 6. 1940 provoz s vlečnými vozy
5. 5. 1941 zrušeno označování vybraných spojů 11A
2. 6. 1942 v neděli interval celodenně 20 minut
27. 8. 1942 celotýdenní interval 20 minut
17. 7. 1944 celotýdenní interval 15 minut, v neděli v provozu až od 17.30
25. 11. 1944 změna trasy: Neštěmice – Krásné Březno – Náměstí SA – Říšská pošta – Beethovenova – Klíše lázně – Špitálské náměstí – Říšská pošta – Nádraží Město – Krásné Březno – Neštěmice, interval v pracovních dnech 15 minut, v neděli 30 minut
- 1945 návrat k trase z roku 1943, interval 15 minut
12. 1945 – 2. 1946 v období 8.30 – 16.30 mimo provoz
- 1948/49 interval 10 minut v zimě, 15 v létě
- říjen* 1952 zastaven provoz

linka E

25. 11. 1944–5. 1945 Bukov – Beethovenova – Říšská pošta – Předlice, v provozu ve špičkách pracovních dní v případě dostatku vozů a řidičů

linka X

50. a počátek 60. let posilové spoje ve špičkách pracovních dnů na různých trasách
- 1965 Předlice – Divadlo – Hlavní nádraží (T)/Hrnčířská (Z) – Krásné Březno, provoz pouze ve špičkách, interval 20 minut
31. 3. 1970 zastaven provoz

Provoz ústeckých tramvají zřejmě nejvíc ze všech lokalit v českých zemích ovlivňovaly přírodní poměry. Poloha města podél vodních toků způsobovala časté povodně, které zastavovaly provoz zejména v úseku Předmostí – Lumpeho park (Vojanova) a průjezdu Ostrovem, méně často i u teplického (západního) nádraží. Dopravu na prvním zmiňovaném úseku nahrazovala v takových případech lávka, umístěná na konsolách vetknutých do opěrné zdi souběžně železniční trati.

Na všech tratích byl povolen a prováděn provoz s vlečnými vozy, postupně doplňovaný i možností třívozových vlaků (např. Ústí n. L. – Předlice od 20. 3. 1925, Předlice – Chabařovice od 28. 2. 1930), která se však využívala spíše výjimečně do konce 50. let 20. století.

V období let 1928 – 48 (s výjimkou válečných let) je doloženo přerušení provozu přes Tržní/Mírové náměstí v období manifestací ke svátku práce (1. května). Náhradní dopravu pak zajišťoval kyvadlový vůz mezi Hlavní poštou a Nádražím Státní dráhy (hlavním), resp. Předmostím. Na „zbytcích“ linek se udržoval v zásadě běžný provoz.

Rozsah provozu v období 17. 4. 1945 – léto 1946 není přesně znám. Po velkém náletu na centrum města doprava několik dnů fungovala jen na nezasazených úsecích (jistě od Klíšské ulice na Telnici a Klíši, pravděpodobně z Předlic do Trmic a Chabařovic a z Předmostí do Neštěmic a na Sřekov), v prvních dnech po obsazení města Rudou armádou se zřejmě zcela zastavila. Vzhledem k neprůjezdnosti centra fungoval provoz odděleně na dvou částech: severně a západně od Hlavní pošty (úseky do Trmic, Chabařovic, Klíše a Telnice) a jižně a východně od Předmostí (Neštěmice, Sřekov). Na přelomu května a června 1945 bylo provozuschopných 12 motorových a 13 vlečných vozů, zbytek čekal na opravu „v dílnách příp. na trati“. Provoz se proto udržoval v intervalu 20 – 60 minut. Jistý je „ostrovní“ provoz do Vaňova, zavedený však až několik týdnů po skončení války. Další zásah do provozu znamenala uhelná kalamita v zimě 1945–46.

Veřejný noční tramvajový provoz byl pravděpodobně poprvé zaveden v září roku 1947. Dne 29. 8. tohoto roku povolilo ministerstvo dopravy provoz s cestujícími ve služebním spoji v trase Vozovna Bukov – Hlavní nádraží – Neštěmice – Chabařovice a zpět. Tento služební spoj zajišťoval noční dopravu až do zániku tramvají (roku 1955 byl upraven jeho provoz vzhledem k otevření předlické vozovny, v roce 1964 přestal jezdit do Chabařovic). Vozy nasazené na tomto spoji nesly rovněž označení „X“.



Vydatné sněžení zastavilo zřejmě v zimě 1967/68 tramvaje na Bukově (foto ČTK. sbírka Ivan Grisa)

Použité zkratky a zvláštní termíny:

DP	dopravní podnik
kuplovat, kuplování	objíždění vleků motorovým vozem na konečných
MG	motorgenerátor
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
PLŽ	Považská lesní železnice (v okolí Liptovského Hrádku, Slovensko, rozchod 760 mm)
počet stupňů kontroléru	např. 5 + 4/7 = devět jízdních stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením zpravidla tři další stupně
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
TBZ	technicko – bezpečnostní zkouška (1945 – 90, funkčně odpovídá TPZ)
ÚTD	Ústecko – teplická dráha
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho

Výrobci:

AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
BBC	Brown, Boveri & Cie.
Berndt	Maschinenfabrik Berndt, Kleinaugesd (Strojárna Berndt, Újezdeček)
BEZ	Bratislavské elektrotechnické závody, Bratislava
Česká Lípa	Nordböhmisches Waggonfabrik (Severočeská vozovka), Bohemia, WAGOMA, Tatra Česká Lípa
ČKD	ČKD Trakce, Praha Vysočany
Ferrovía	Ferrovía Roessemann & Kühnemann, Radotín
Graz	Waggonfabrik Graz, vormalis Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Královopolská	Královopolská strojárna Brno
M. A. N.	Maschinenfabrik Augsburg – Nürnberg
Most	tramvajové dílny v Mostě
O & K	Orenstein & Koppel, Berlin–Drewitz
Remscheid	Heinrich Böcker, Bergische Stahlindustrie Remscheid
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smichov (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)
Schörling	Schörling Hannover
Spiegel	E. Spiegel, Varnsdorf
Škoda	Akciová společnost, dříve Škodovy závody, Plzeň
Tatra Smíchov	Vagónka Tatra Smíchov, národní podnik (později ČKD Tatra Smíchov)
Teplice	tramvajové dílny v Teplicích
UEG	Union–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
Ústí	tramvajové dílny v Ústí nad Labem
ZVIL	Závody Vladimira Iljiče Lenina, Plzeň

Prameny:

- (1) Atlas tramvají, 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) Sto let městské hromadné dopravy v Ústí nad Labem a okolí, autoři Ivan Grisa a Miroslav Grisa, vydavatelství Albis International Ústí n. L., 1999
- (8) Nálety na Ústí nad Labem, autor Martin Veselý, vydalo město Ústí nad Labem, 2005

Resumé

Tato kapitola se věnuje největšímu z nich v Ústí nad Labem. Vyznačoval se značným přesahem za hranice svého „sídelního“ města: od své centrální stanice dosahoval v Telnici a Chabařovicích více než 10 km daleko.

Vývoj systému zasáhly peripetie politického i hospodářského vývoje střední Evropy. Velmi negativní vliv měly obě světové války. První z nich zastavila realizaci připravovaných projektů a neblaze zasáhla do technického stavu provozů (rekvisice mědi, výrazné omezení výroby nových vozidel apod.). Na druhé straně obtíže válečného hospodářství vedly k výraznému rozvoji nákladní tramvajové dopravy.

Další světová válka postihla výrazným omezením osobní dopravu, v jejím závěru poškodily řadu tratí spojenecké nálety.

Po skončení války došlo k hlubokému poklesu personální a technické úrovně, který byl alespoň částečně překonán až na přelomu 40. a 50. let. Provoz dosáhl poté vrcholu svých provozních výkonů i rozsahu sítě. Přesto dochází od poloviny 50. let k jeho postupnému zániku. Důvodem byl zpočátku tlak na vyklizení území pro těžbu uhlí.

Likvidace hlavních tratí v Ústí v letech 1963–70 byla součástí celostátně prosazovaného útlumu elektrické trakce v MHD, jehož výsledky znamenaly nesporné zhoršení městského životního prostředí i úrovně dopravní obsluhy území, která postihl (kromě Ústí např. Jablonec n. N., Děčín, trolejbusy v Praze).

Při popisu byly dodržovány některé obecné zásady:

Stavební tratě

Tramvajová síť v Ústí a okolí vznikla postupným budováním jednotlivých stavebních tratí. Ty byly kilometrovány zpravidla samostatně. V Ústí došlo k úpravám staničení administrativními změnami počátku tratí („nultý km“). Kilometráž některých existujících tratí byla podle těchto zásahů upravena či nově definována. Staničení nových tratí se pak někdy používalo ve dvou verzích (vlastní staničení od počátku tratí či od jinak stanoveného bodu). Aby byl popis tratí jednotný a přehledný, bude v následujícím textu použita přednostně jejich původní kilometráž. Bude-li potřebné pro srovnání či z nezbytnosti použít kilometráž od jiného bodu bude (i v případě, že byla původní pro danou stavební trať) uvedena vždy v /lomených závorkách/.

Dalším problémem při popisu stavebních tratí jsou změny délky jednotlivých úseků zejména při zdvoukolejnění a následném posunu tratí k osám ulic. Při nich nebyly v některých případech zaváděny odchýlné hektometry, ale měnilo se staničení celé tratí. Ne vždy lze žel tyto změny přesně podchytit. Pokud byla stavební trať během své existence prodloužena do nové konečné, jsou nový koncový bod a údaje o nové stavební a provozní délce označeny [hranatými závorkami].

Specifickým problémem, vyplývajícím z polohy Ústí v národnostně smíšeném území a častých politických zvratů na území dnešní ČR v posledním století, je pojmenování veřejných prostor (ulic, náměstí) a z něj plynoucí popis tratí (následně i linek). Zpracovatel použil důsledně dobových názvů ve v tehdy platném (či platných) úředních jazycích s tím, že současný (u zcela zlikvidovaných lokalit poslední) název je uváděn v (kulatých závorkách).

Při popisech tratí a okolí se vychází ze směru staničení (důležité zejména u směrů vpravo – vlevo).

Vozový park

Do ústeckého provozu přišlo za dobu jeho existence celkem 112 motorových vozů osobní dopravy. Z nich 97 bylo nakoupeno přímo od výrobců, jeden vyroben ve vlastních dílnách a 14 získáno od jiných dopravců.

V Ústí jezdilo celkem 53 vlečných vozů osobní dopravy. Devět z nich bylo nakoupeno přímo od výrobců, dva vyrobeny ve vlastních dílnách, 25 přestavěno z motorových vozů a 17 získáno od jiných dopravců.

Motorové nákladní a služební vozy můžeme dělit na dvě podskupiny: jednak šlo o vozy zakoupené od výrobců či jiných dopravců přímo pro zajištění nákladní dopravy nebo služebních výkonů (pět nákladních motorových vozů, motorový pluh, kropič, později získaná lokomotiva a věžka), jednak šlo o vozy používané původně v osobní dopravě a pro služební účely pouze upravené.

Přípojné služební a nákladní vozy jsou nejméně zmapovanou částí vozového parku ústeckých tramvají. Důvody této situace spočívají zejména v celkově malé pozornosti, kterou těmto vozidlům věnovala podniková evidence a výkaznictví.

Od počátků tramvajové dopravy až do období po II. světové válce se vozidla pro jednotlivé provozy vyráběla „na míru“, podle specifických individuálních požadavků. To sice nevyklučovalo občasné využití v zásadě téhož typu pro více měst, taková praxe byla však spíše výjimečná.

Z toho důvodu považujeme za vhodné zařadit kromě přehledné tabulky dodávek, přestaveb a vyřazení tramvajových vozů v jednotlivých provozech i bližší popis technických parametrů jednotlivých typů vozidel. Tento úkol nelze bohužel pro nedostatek podkladů splnit bezvýtku (o některých typech existují

jen kusé informace), vzhledem k poměrně složitému vývoji parku s četnými úpravami i zásadními přestavbami jej však považujeme za nezbytný. Je rovněž nutné zmínit několik základních kritérií, podle kterých byly přehledy vozového parku vypracovány. Tramvajové vozy byly pro popis rozděleny do následujících kategorií:

- motorové vozy osobní dopravy (v tabulkách M),
- vlečné vozy osobní dopravy (V),
- motorové nákladní a služební vozy (NM, SM),
- přípojné nákladní a služební vozy (NV, SV).

Hranice mezi kategoriemi nelze však stanovit zcela striktně. Jak vyplývá z dalšího textu, přecházela vozidla mezi osobními a služebními vozy často bez změny čísla i podoby, někdy dočasně, někdy definitivně.

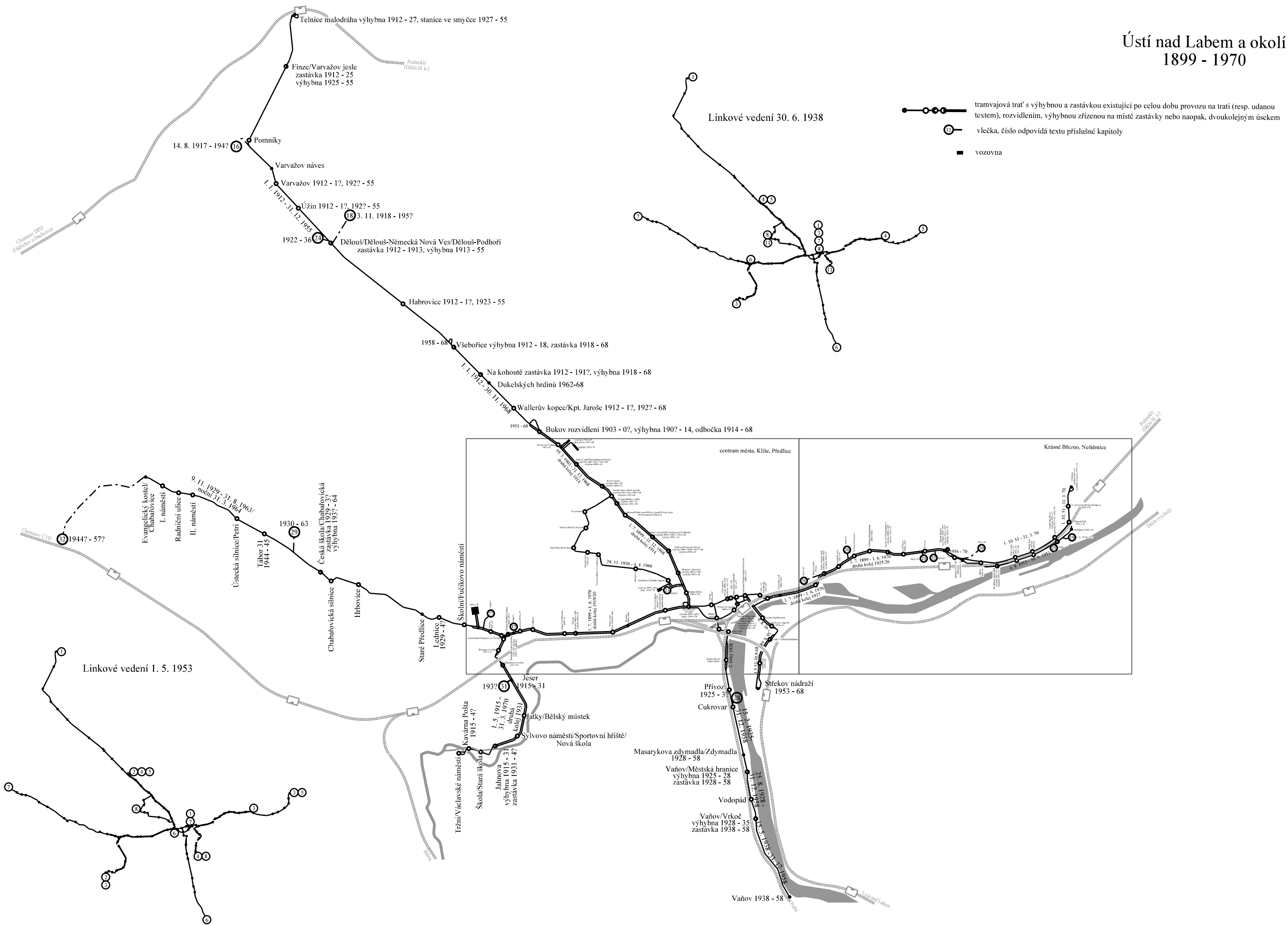
Každému vozidlu bylo v tabulkovém přehledu přiděleno pořadové číslo (pro přípojné nákladní a služební vozy v samostatné řadě), které mu zůstává po celou dobu jeho existence v tom kterém provozu bez ohledu na změnu evidenčního čísla a kategorie. Vzhledem k některým specifickým postupům při získávání nových vozů je za nositele tohoto pořadového čísla považována vozová skříň. Vozidla byla rovněž pro snazší orientaci rozdělena do typových skupin, pro které budou v následující stati uvedeny popis a přehled hromadných úprav. Typové skupiny v jednotlivých provezech jsou vytvořeny pouze pro účely popisu. Výjimku tvoří typy vyráběné hromadně po II. světové válce pro více měst (6 MT, T II).

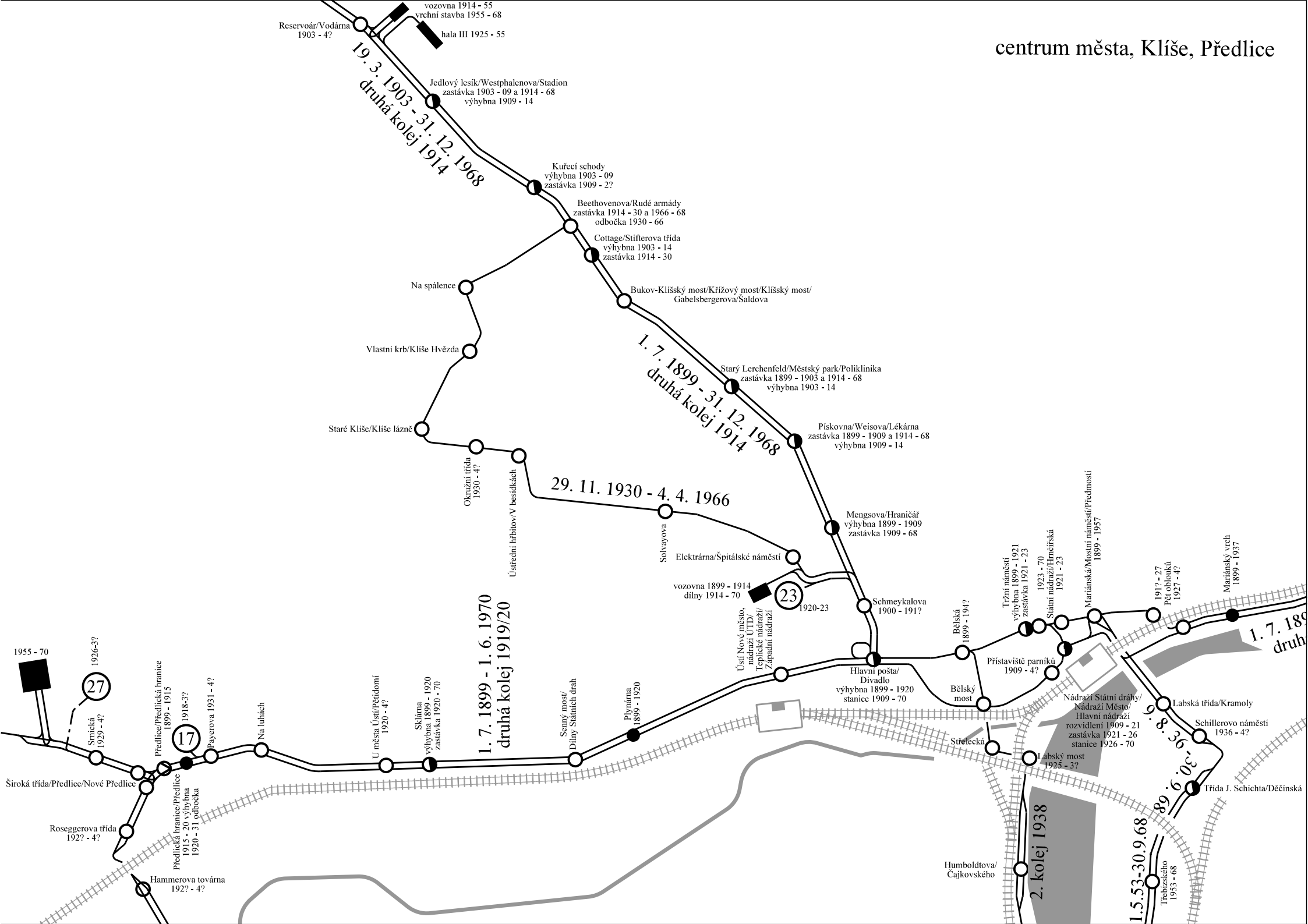
Linkové vedení

Při popisu linkového vedení byly použity následující zásady:

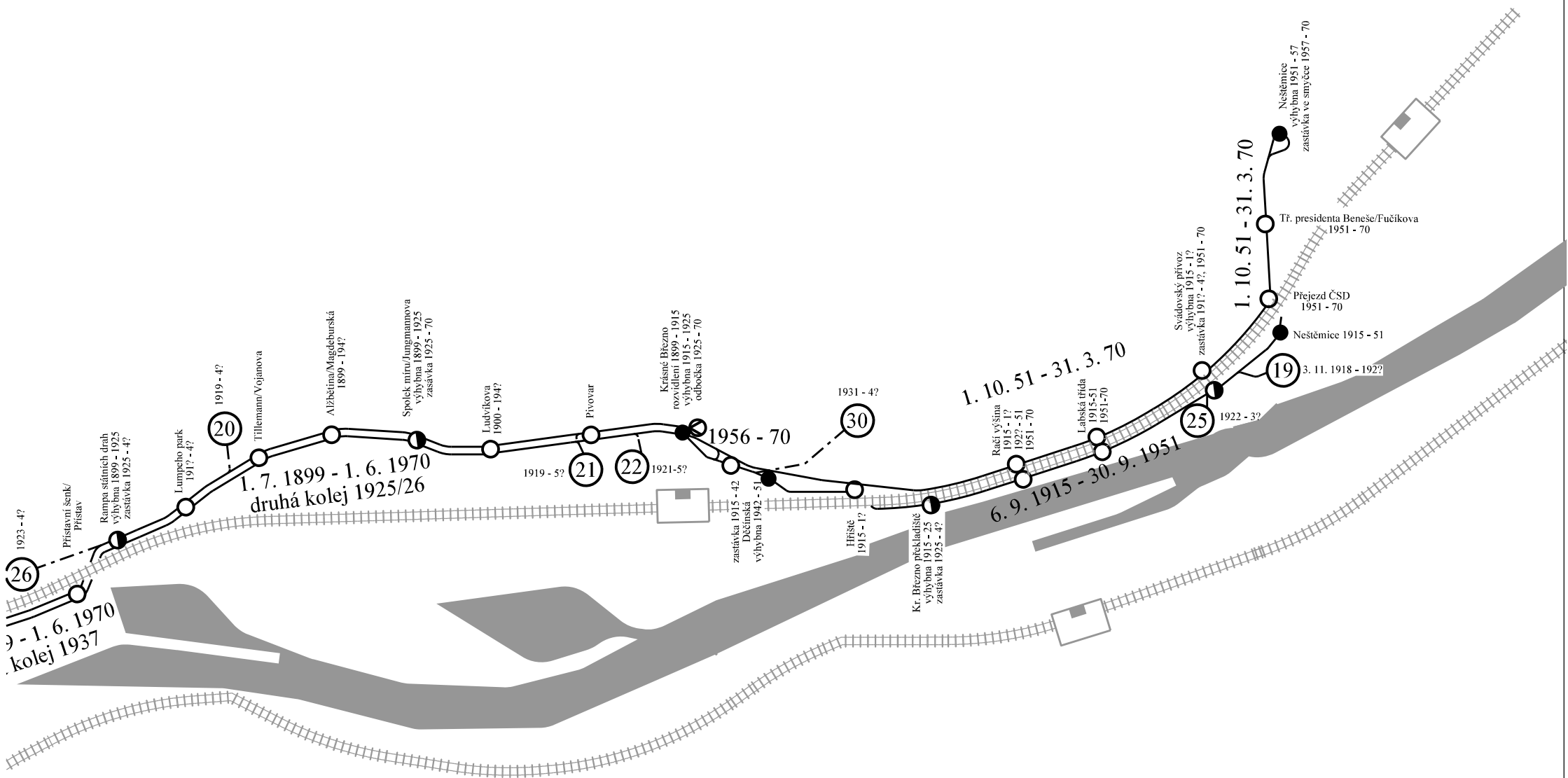
- současný název zastávky (v případě zaniklých lokalit poslední název), lišící se od názvu aktuálního pro dané období, je uveden v kulatých závorkách (),
- úsek, na kterém byla provozována pouze část spojů dané linky, je uveden v hranatých závorkách [],
- interval uvedený bez dalšího vymezení platnosti (špička, sedlo, ap.) platí pro celé denní či týdenní období provozu linky,
- jednosměrně pojížděné zastávky jsou označeny: (T): zastavení ve směru popisu linky, (Z): zastavení v opačném směru,
- období špiček do roku 1945 cca 5.30 – 8.00 ránní, 11.30 – 13.30 polední, 16.00 – 20.00 podvečerní.

Ústí nad Labem a okolí 1899 - 1970





Krásné Březno, Neštěmice

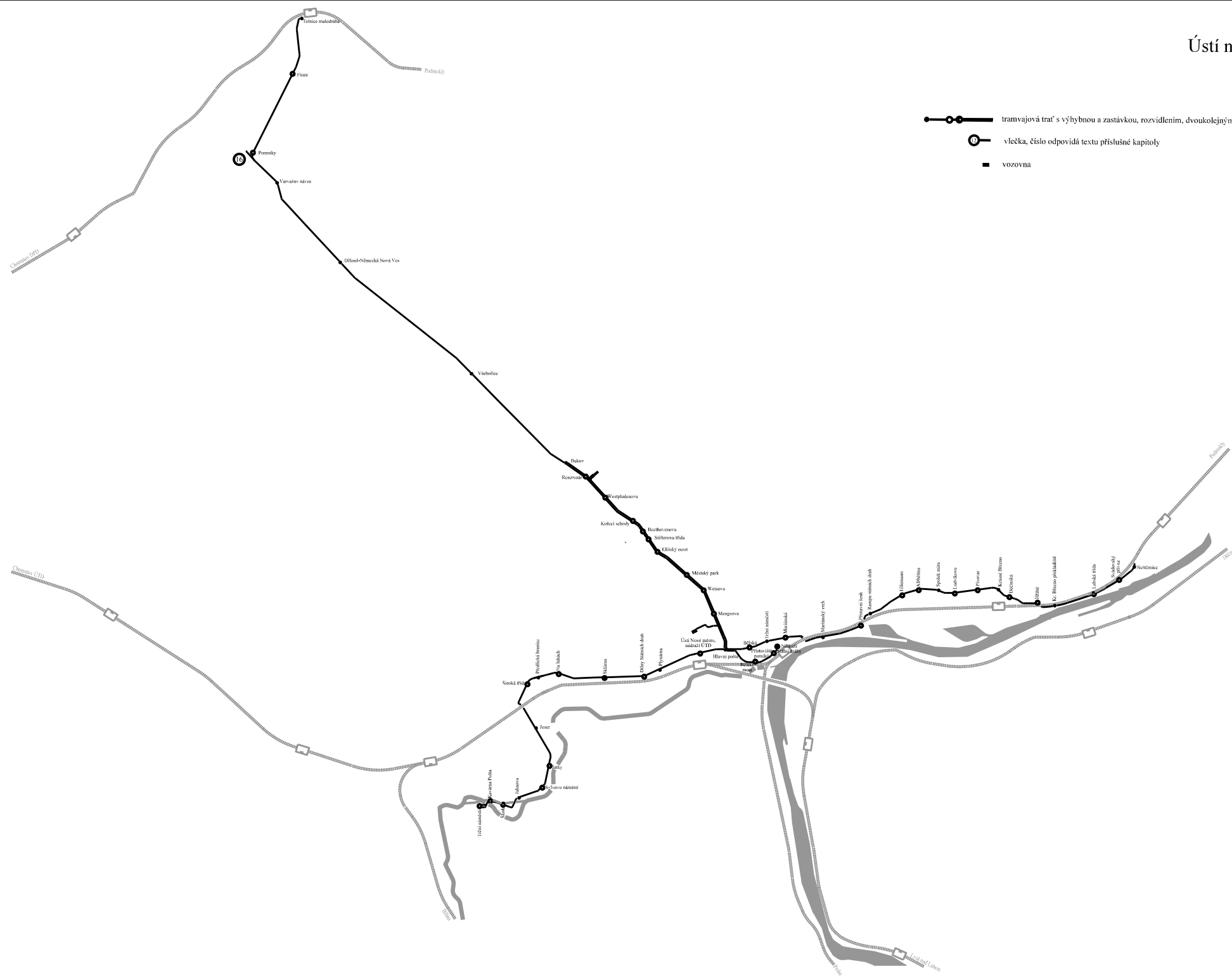





Ústí nad Labem a okolí 1903 - 1909

- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
- vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
- vozovna



Ústí nad Labem a okolí 1917 - 1918



-  tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
-  vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
-  vozovna

Ústí nad Labem a okolí 1918 - 1919/20

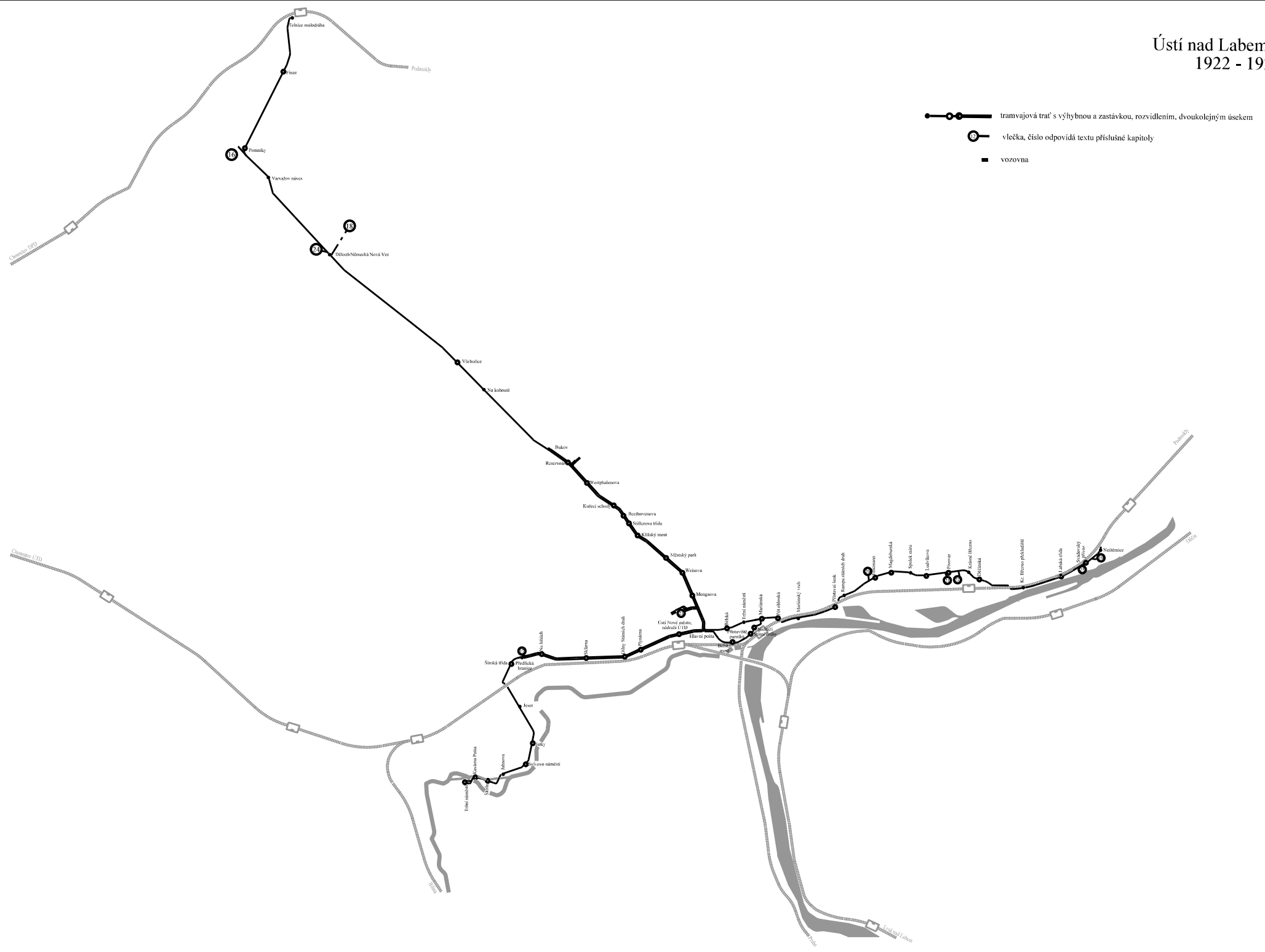


Ústí nad Labem a okolí 1919/20 - 1922



- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
- ⓪ vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
- vozovna

Ústí nad Labem a okolí 1922 - 1923

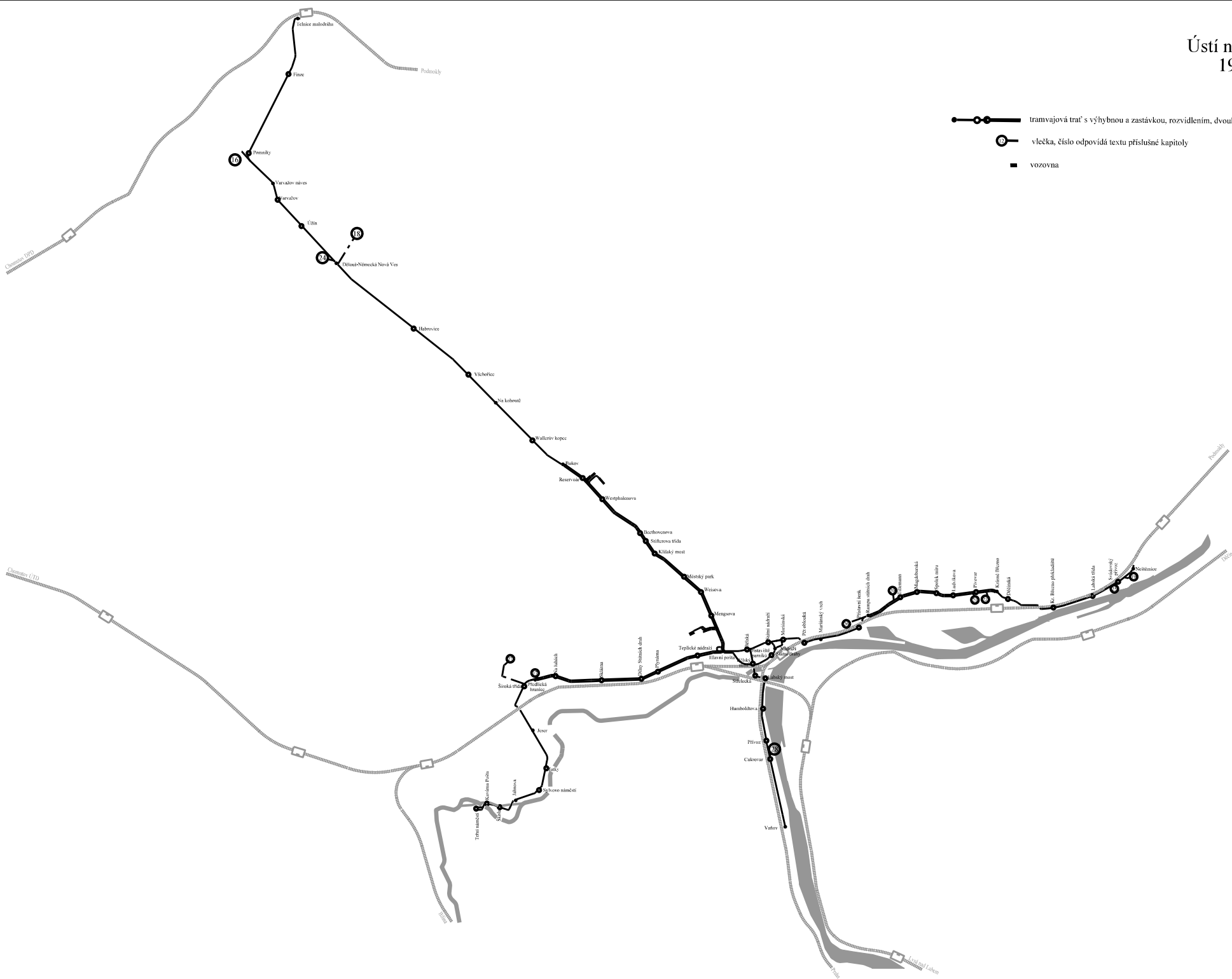





Ústí nad Labem a okolí 1923 - 1925/26



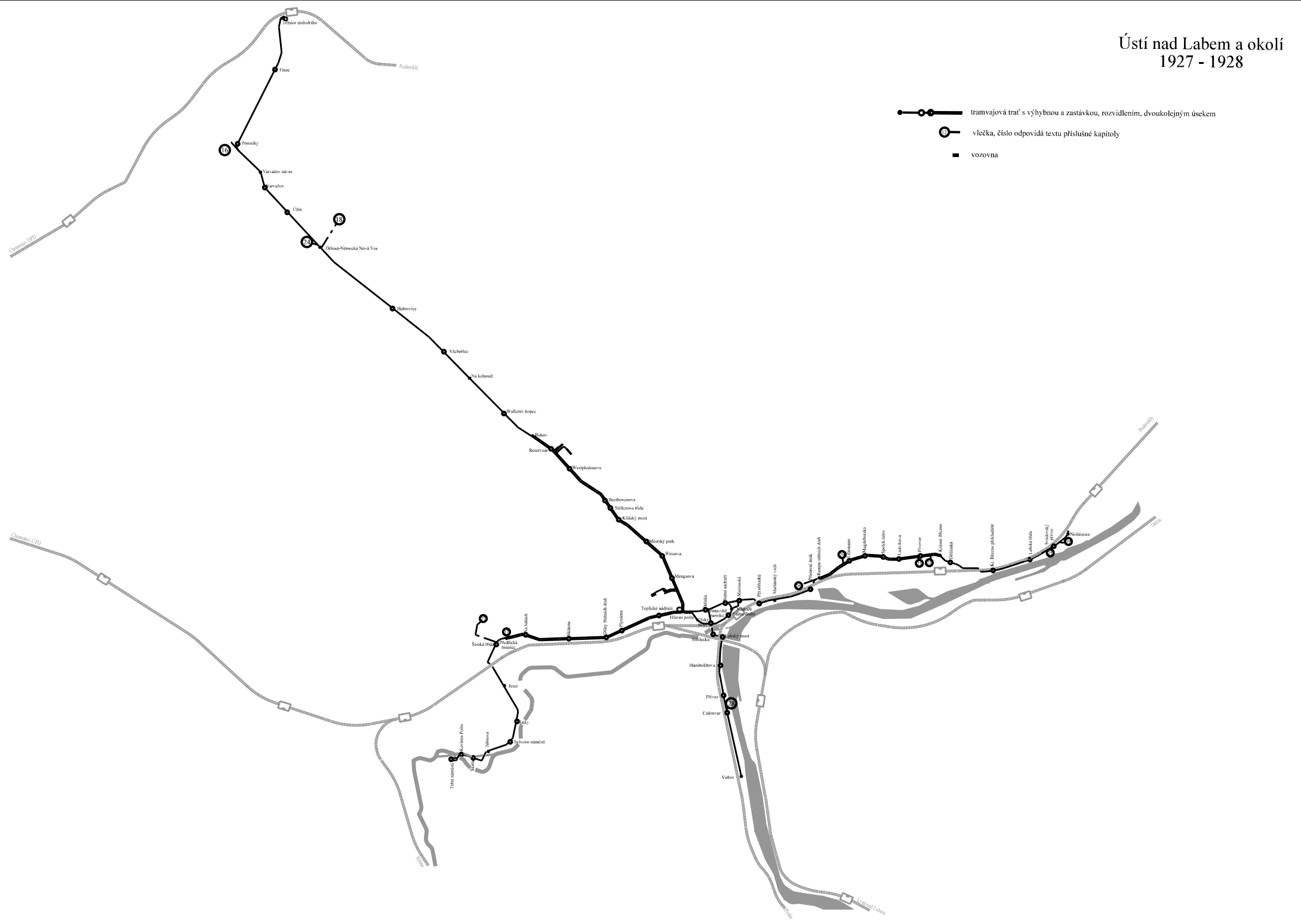
- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
- ⑧ vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
- vozovna

Ústí nad Labem a okolí 1925/26 - 1927



-  tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
-  vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
-  vozovna

Ústí nad Labem a okolí 1927 - 1928



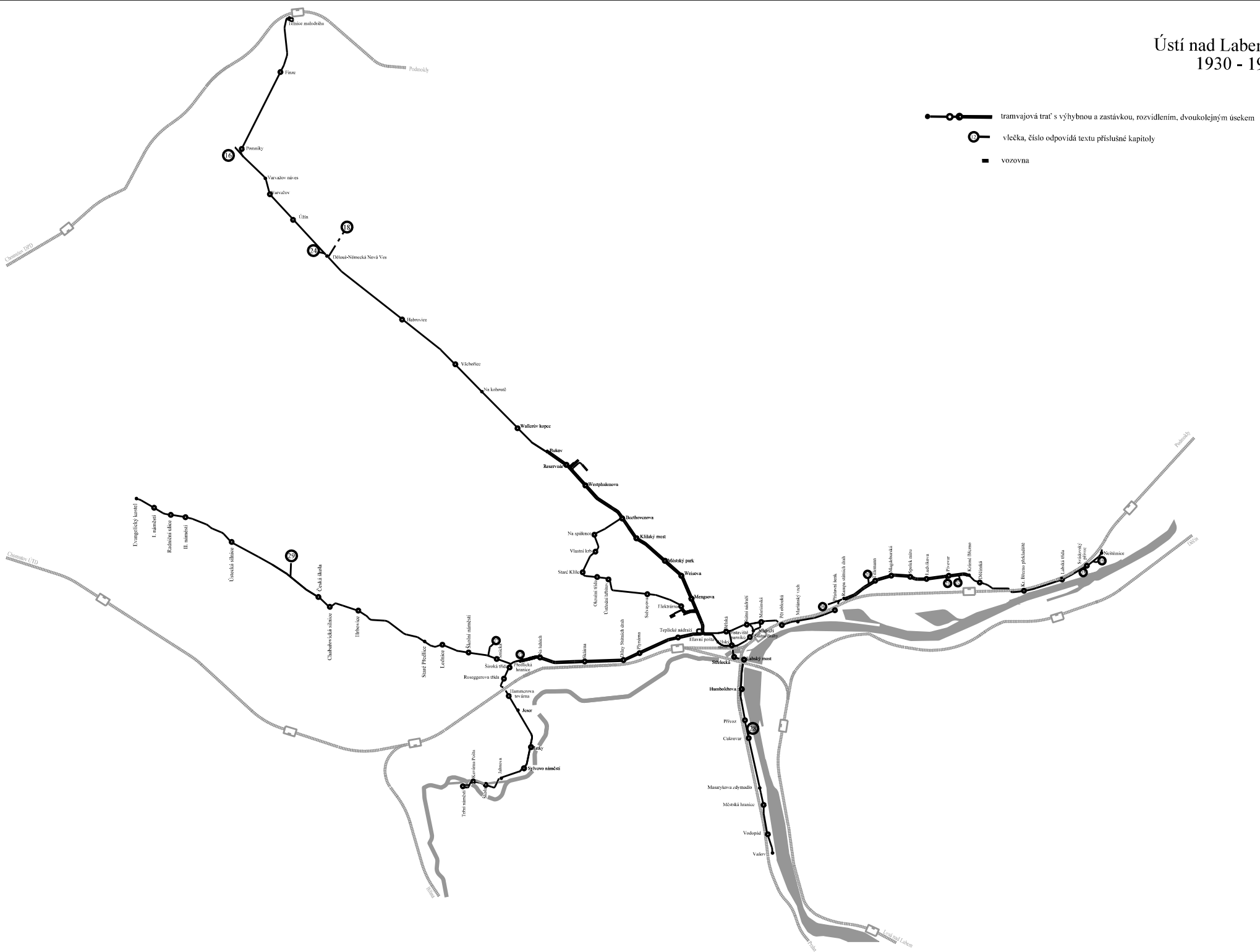
Ústí nad Labem a okolí 1928 - 1929



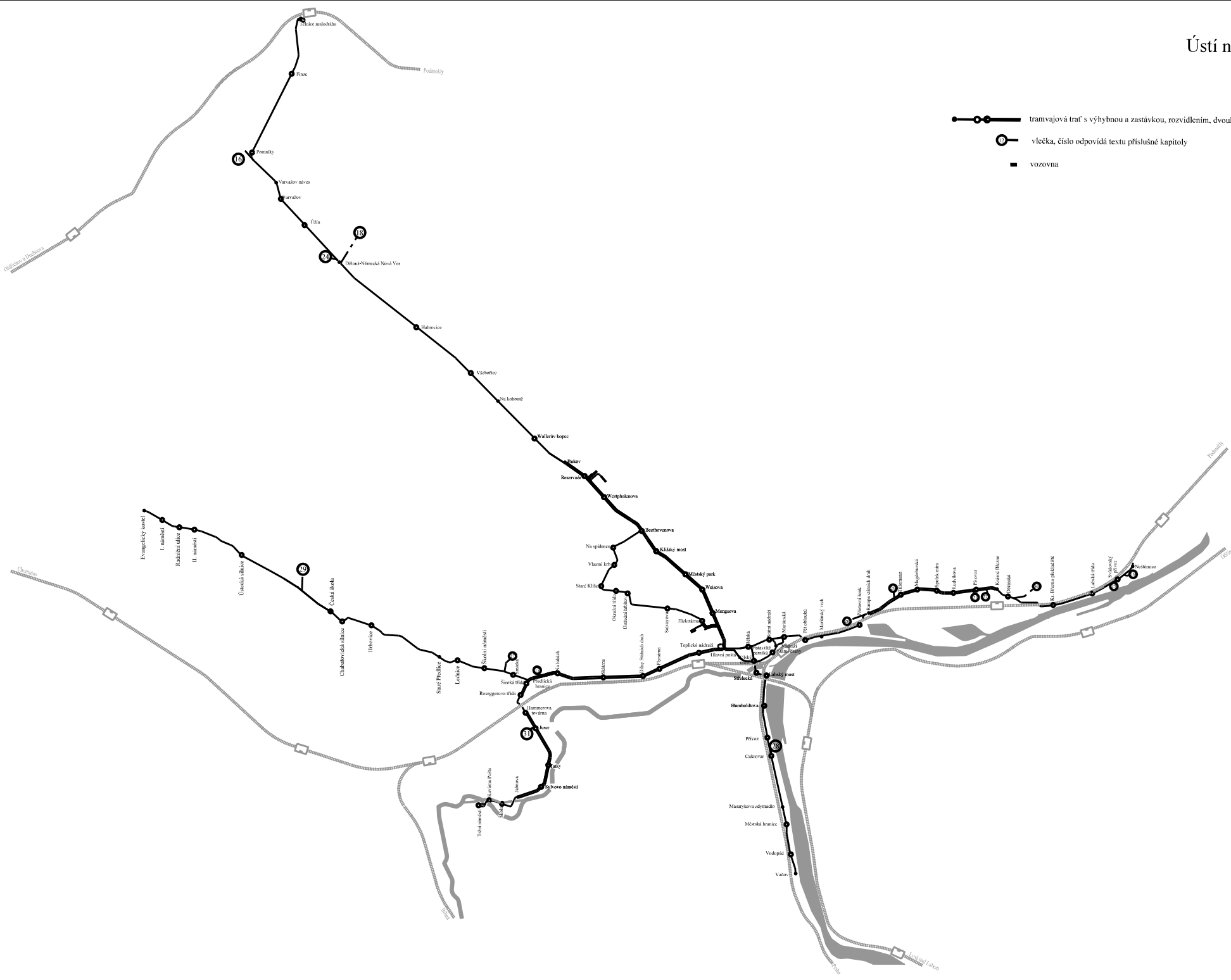
Ústí nad Labem a okolí 1929 - 1930



Ústí nad Labem a okolí 1930 - 1931



Ústí nad Labem a okolí 1931 - 1936



- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
- vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
- vozovna

Ústí nad Labem a okolí 1937 - 1938

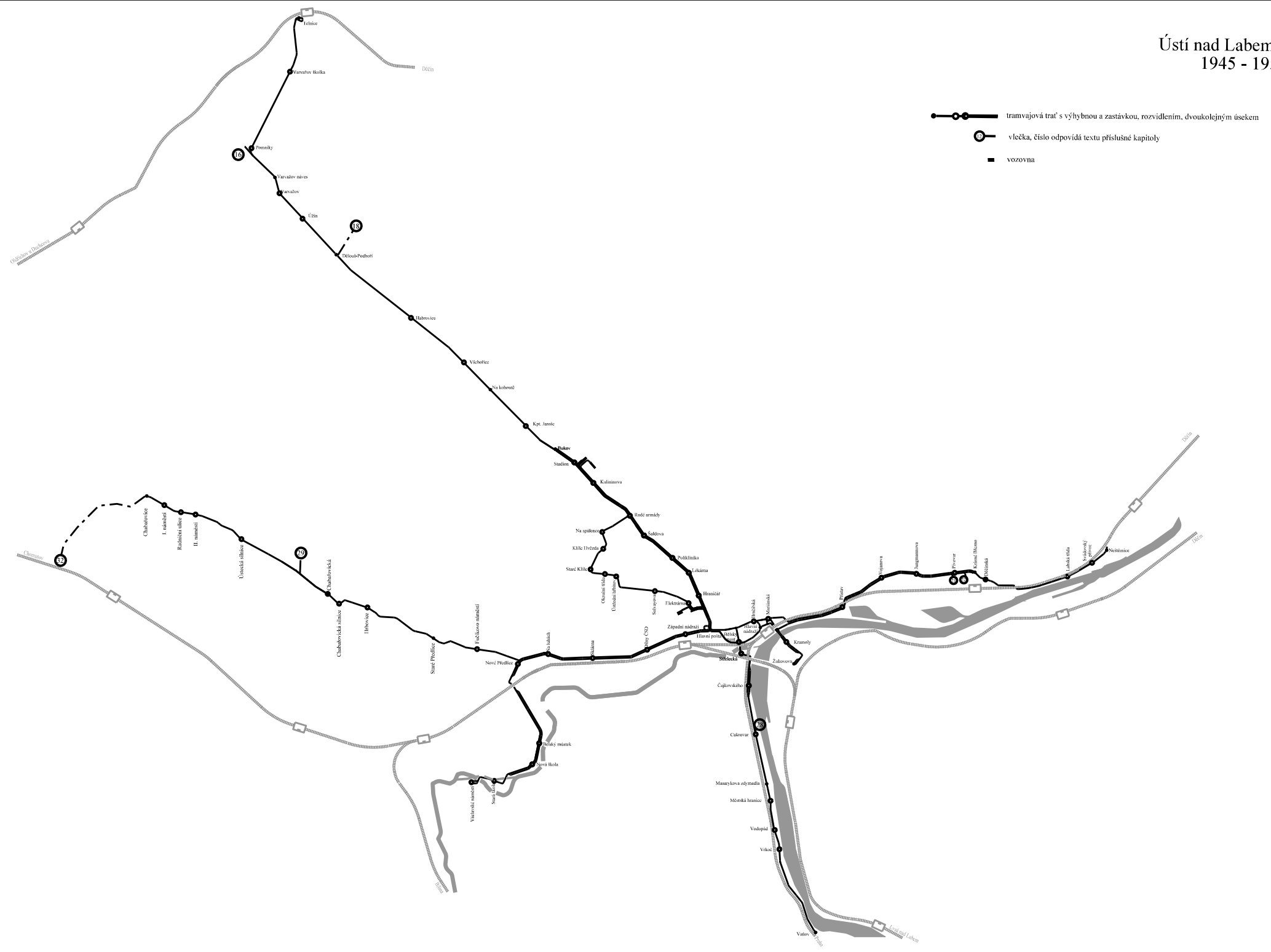


Ústí nad Labem a okolí 1944 - 1945

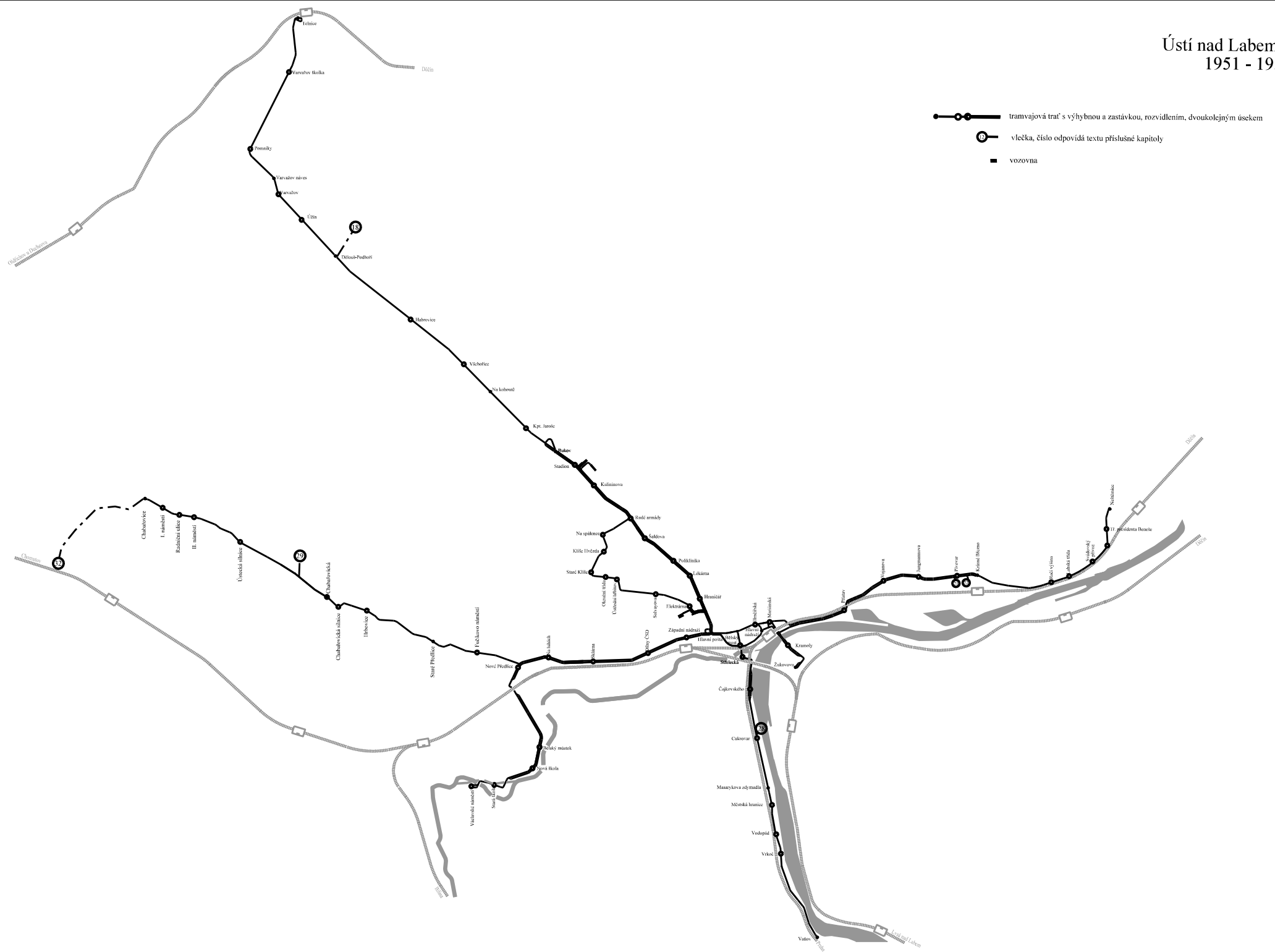


- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
- vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
- vozovna

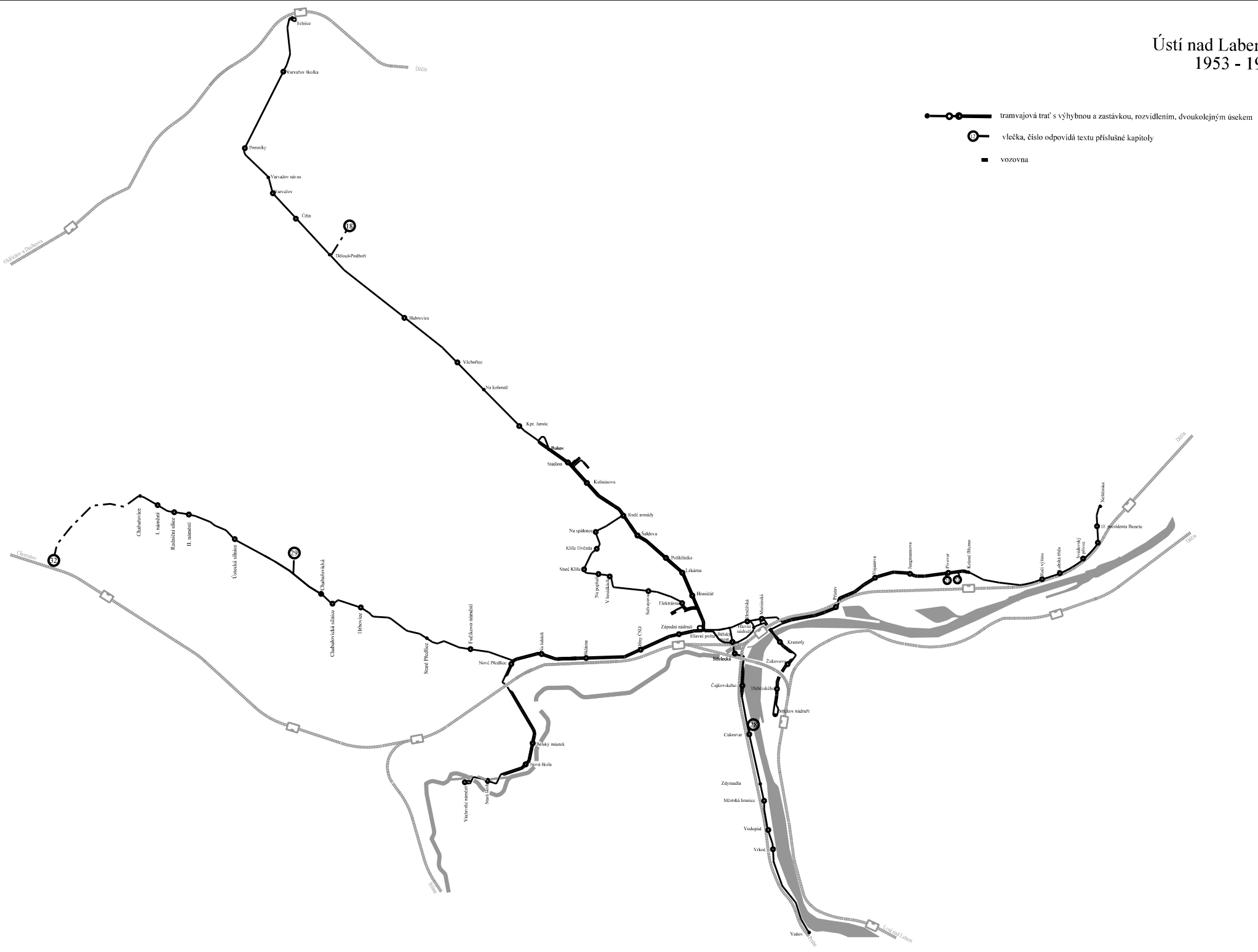
Ústí nad Labem a okolí 1945 - 1951



Ústí nad Labem a okolí 1951 - 1953



Ústí nad Labem a okolí 1953 - 1955






Ústí nad Labem a okolí 1956

- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
- vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
- vozovna

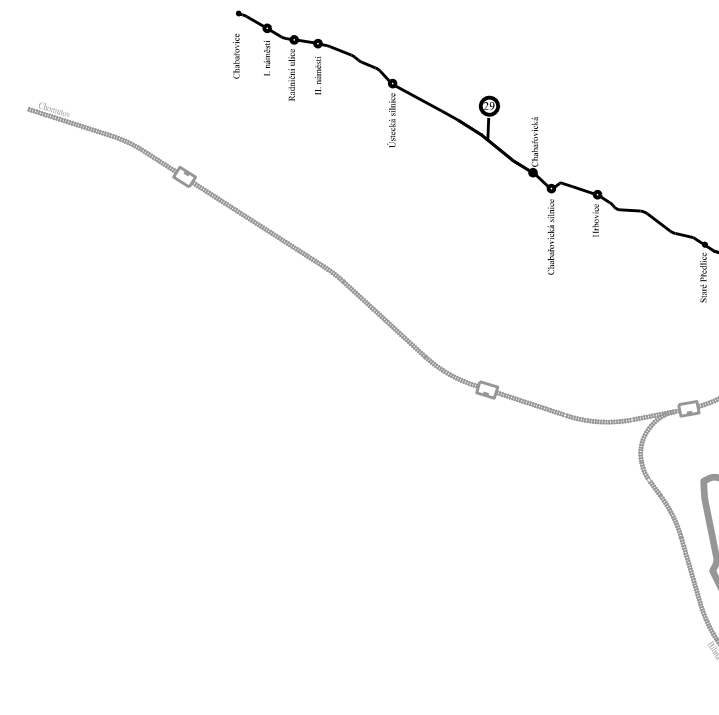
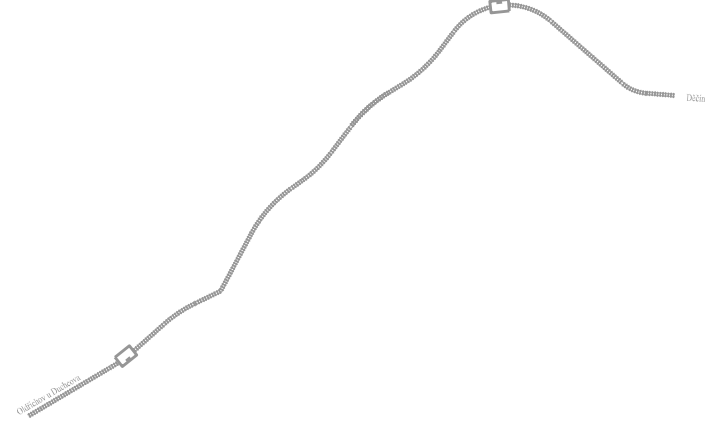


Ústí nad Labem a okolí 1957




-  tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
-  vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
-  vozovna



Ústí nad Labem a okolí 1958






Ústí nad Labem a okolí 1958 - 1963/64

-  tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
-  vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
-  vozovna



Ústí nad Labem a okolí 1. 4. - 1. 6. 1970

-  tramvajová trať s výhybnou a zastávkou, rozvidlením, dvoukolejným úsekem
-  vlečka, číslo odpovídá textu příslušné kapitoly
-  vozovna

