

Most (1901 – 1961/62)

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>	22
NÁKLADNÍ DOPRAVA	26
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ	27
VOZOVNA	27
VOZOVÝ PARK	29
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i>	30
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i>	40
<i>Motorové nákladní a služební vozy, lokomotivy</i>	46
<i>Vlečné nákladní a služební vozy</i>	48
LINKOVÉ VEDENÍ	57
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY	60
VÝROBCI	60
PRAMENY	60
RESUMÉ	61
<i>Stavební tratě</i>	61
<i>Vozový park</i>	61
<i>Linkové vedení</i>	62

Stručný historický přehled

Úzkorozchodná tramvaj na Mostecku sloužila od počátku jako prostředek propojení dvou největších měst oblasti, které nezajišťovala železniční síť, jednostranně orientovaná na dopravu uhlí do českého vnitrozemí a Saska. Na rozdíl od pozdější normálně rozchodné „rychlodráhy“ leželo veškeré její provozní a technické zázemí výlučně v Mostě. Vývoj provozu byl dlouhá desetiletí velmi pomalý, veškeré stavební i technologické investiční počiny se velmi zdlouhavě připravovaly a uskutečňovaly s maximální úsporností.

Charakteristický je v tomto směru osud tratě Důl Habsburg (Minerva) – Horní Jiřetín – Janov, která se v různých variantách připravovala téměř 30 let, aniž došla realizace. Podmínky v území silně poznamenaném industrialisací a těžebními vlivy (křížení vleček a inženýrských sítí, konflikty se zástavbou) nakonec znemožnily ekonomicky únosné uskutečnění záměru.

Dramatický obrat tohoto vývoje přinesla léta II. světové války, kdy výstavba kombinátu na zkopalňování hnědého uhlí zcela změnila směry a intenzity přepravních proudů v oblasti. Tramvaj, která původně zůstávala víceméně mimo mohutný rozvoj hromadné dopravy do nové továrny, musela vzhledem k útlumu autobusové dopravy převzít rozhodující úlohu v její obsluze. Záhy se ukázalo, že na tuto úlohu nestačí.

V období 1938–57 došlo k sérii navzájem nekonsistentních rozhodnutí o obsluze Mostecká hromadnou dopravou. V situaci chronického nedostatku čehokoli se investovalo jak do úzkorozchodné tramvaje, tak do výstavby trolejbusů. Aniž byly tyto systémy, které měly koexistovat, dokončeny, začala jejich funkční náhrada normálně rozchodnou tramvají. Zároveň byly oba od počátku 50. let připravovány k likvidaci či výraznému omezení vzhledem k velkoplošné devastaci území těžbou uhlí a jejími doprovodnými jevy (výsypky). Trasy jejich tratí lze tak dnes většinou v současném terénu jen odhadovat. Zcela zničena byla města Most (s výjimkou Zahražan) a Kopisty, obec Souš a osady Růžodol, Lipětín, Záluží a Dolní Litvínov.

Úzkorozchodná tramvaj nakonec o dva roky „přežila“ trolejbusy. Její likvidace byla předznamenáním začínajícího zániku starého Mostu, který představuje největší barbarství československého komunistického režimu v oblasti urbanismu.

Z dobových informací je přitom zřejmé, že ještě roku 1957 se počítalo s dlouhodobou koexistencí tramvajových provozů na obou rozchodech: vzhledem k nezměrným potížím při výstavbě „rychlodráhy“ nebylo ani projekčně připraveno její pokračování dále na jih.

Vnitroměstské linky těsně před svým úplným zánikem díky nutnosti zajistit dopravu do nových sídlišť vytvořily pozoruhodně intenzivní malý tramvajový provoz: po zavedení intervalu 5 minut na lince 2 v roce 1960 na celkem 5,749 km dlouhých tratích (z toho 978 m manipulační úsek) jezdilo ve špičce 12 motorových a nejméně čtyři vlečné vozy. Tramvajový vlak se tak v průměru vyskytoval na každých 400 m tratí pro pravidelnou osobní dopravu.

Zastavení linkové dopravy neznamenal úplný zánik provozu. Několik dalších měsíců ještě tramvaj vozila zaměstnance vozovny od Spořitelny (pravděpodobně až do roku 1962).

Popis stavebních tratí

Stejně jako většina ostatních tramvajových sítí na území dnešní ČR vznikala i mostecká úzkorozchodná postupným budováním jednotlivých stavebních tratí. Ty byly kilometrovány samostatně. Problémem při jejich popisu jsou změny délky jednotlivých úseků zejména při přeložkách. Většina míst, kudy úzkorozchodné tratě na Mostecku vedly, prakticky neexistuje. Byla buď odtěžena nebo překryta desítkami metrů hlusiny na výsypkách. Orientace v současném terénu je proto velmi obtížná.

V letech 1901 až 1949 vzniklo postupně pět tratí pro veřejnou dopravu a manipulační jízdy:

1. 1901 Most, nádraží ÚTD – Janov s následnými úpravami a přeložkami (1910 – 57)
2. 1917 Městská spořitelna – Čepirožská výšina včetně spojovacího oblouku u Spořitelny
3. 1918 Julius III – Důl Julius III (v letech 1918 – 48 vlečka)
4. 1939 Minerva – Hydrogenační závod (od roku 1945 Stalinovy závody–východní brána)
5. 1949 Kasárna – Osada Zdař Bůh

Mimo tyto trati se od roku 1901 stavěly nákladní vlečky:

6. 1901 do vozovny a elektrárny v Mostě (dopravě do elektrárny sloužila až od roku 1903?)
7. 1901–03 k dolu Habsburg (Minerva) v Kopistech
8. 1912 k dolu Kníže nebes (Himmelfürst) v Hamru (I)
9. 1912 k rampě nádraží ÚTD (I) v Mostě
10. 1917 k hliništi u dolu Julius II v Mostě
11. 1935 k dolu Kníže nebes v Hamru (II)
12. 1939 do pivovaru v Mostě

13. 1939? k rampě nádraží (II) v Mostě

Zda je výčet vleček úplný, není bohužel zcela jisté. Nelze vyloučit existenci dalších krátce existujících vleček, které plně nepostihuje žádný dochovaný archivní dokument (např. přádelna v Litvínově).

A. Trať pro veřejnou dopravu a manipulační úseky

1. Most, ÚTD – Janov

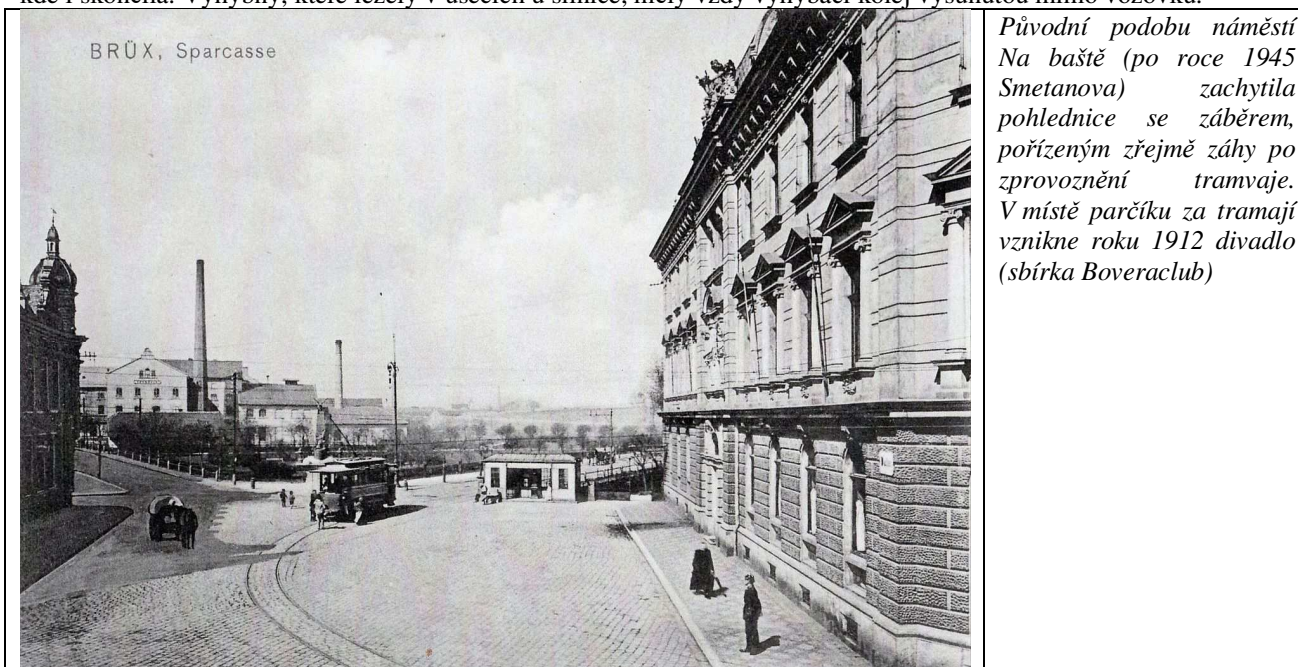
zahájení provozu 7. 8. 1901
stavební délka 12,930 km
provozní délka 12,907 km
původní provedení jednokolejná trať s výhybnami a koncovými rozvidleními
největší sklon 63,7 ‰ v Chudeříně

TPZ trati proběhla dne 5. 8. 1901. Provedl ji motorový vůz 6 s vlekem XI. Nejdelší ze všech jednorázově otevřených stavebních tratí rozchodu 1 000 mm v dnešní ČR měla při vzniku následující kilometráž:

0,000 počátek stavební délky (počátek kolejí rozvidlení)
0,012 zastávka Nádraží Most ÚTD – Bahnhof Brüx A. T. E. (Most, nádraží)
0,025 střed rozvidlení Most ÚTD
0,620 zastávka Most, spořitelna – Brüx, Sparkasse
1,156 úrovnové křížení s vlečkou ÚTD do městského skladiště
1,189 výhybna Skladiště – Lagerhaus, délka 53,050 m
1,526 napojení vozovny
2,450 zastávka Důl Julius – Juliusschacht, směr Janov
2,485 úrovnové křížení s vlečkou ÚTD k dolům v prostoru mezi Mostem, Kopisty a Zálužím (Julius II, Julius III, Habsburg, Viktoria ad.)
2,500 zastávka Důl Julius – Juliusschacht, směr Most
3,251 výhybna Kopisty, náměstí – Kopitz, Ortsplatz, délka 48,820 m (Kopisty, Mírové náměstí)
3,406 zastávka Kopisty, hlavní třída – Kopitz, Hauptstraße, směr Janov
3,436 zastávka Kopisty, hlavní třída – Kopitz, Hauptstraße, směr Most
5,062 výhybna Důl Habsburg – Habsburgschacht, délka 55,330 m (po roce 1918 Minerva)
5,785 zastávka Růžodol – Rosenthal
6,575 zastávka Lipětín – Lindau
7,363 výhybna Dolní Litvínov, výhybna – Niederleutensdorf Ausweiche, délka 53,000 m
7,660 zastávka Dolní Litvínov, zvonice – Niederleutensdorf Glockenhaus
8,905 zastávka Horní Litvínov, nádraží – Oberleutensdorf Bahnhof, směr Janov
8,924 křížení s tratí Císařsko–královské státní dráhy Podmokly – Chomutov (trať 134 Oldřichov u Duchcova – Litvínov)
8,929 křížení s vlečkou do Schickovy přádelny ze železniční stanice Horní Litvínov
8,937 zastávka Horní Litvínov, nádraží – Oberleutensdorf Bahnhof, směr Most
9,456 zastávka Horní Litvínov, Jánské náměstí – Oberleutensdorf Johannesplatz (náměstí Svobody)
9,598 výhybna Horní Litvínov, Valdštejnské náměstí – Oberleutensdorf Waldsteinplatz, délka 96,650 m (Litvínov, náměstí Míru)
10,385 zastávka Chudeřín, Turistický hotel – Bettelgrün, Touristenhotel (přibližně Chudeřín, Partyzánská)
10,785 zastávka Chudeřín, Německý domov – Bettelgrün, Deutsches Heim (cca Chudeřín, Dukelská)
11,140 zastávka Chudeřín, Německá lovecká hala – Bettelgrün, Deutsche Jägerhalle (křižovatka Chudeřínská – Havířská)
11,348 výhybna Chudeřín, výhybna – Bettelgrün, Ausweiche, délka 53,000 m (u domu č. p. 149 na slepém konci bývalé silnice)
12,247 zastávka Hamr – Hammer (Jandečkova ulice, pod vjezdem do Kovošrotu = bývalý důl Kníže nebes)
12,888 výhybka koncového rozvidlení Janov – Johnsdorf (cesta podél garáží východně od Loupnické ulice)
12,918 zastávka Janov – Johnsdorf
12,930 konec stavební délky (konec kolejí rozvidlení: délka 41,750 m)

Trať vedla po většinou po okrajích ulic a silnic mezi jednotlivými obcemi a městy. Jen výjimečně ležela vedle těchto komunikací (z celé trasy 1,928 km), nikdy se však od nich neodchylovala na vlastní těleso. Od mosteckého nádraží za podjezd pod tratí ÚTD v km 0,858 ležela kolej vpravo, odtud až k oblouku za vozovnou vlevo. K přejezdu s důlní vlečkou vedla v pravé polovině silnice, na kopistské náměstí přijížděla vlevo. Zdejší výhybna ležela na parkově

upraveném prostranství vpravo od silnice. V intravilánu Kopist pokračovala trať vpravo, za posledními domy začínal jediný úsek na zvláštním tělese: k mostu přes Bílý potok u dolu Habsburg vlevo, za mostem pak vpravo (v km přibližně 4,050 – 5,200). Dolním Litvínovem a jižním okrajem Horního Litvínova až za úrovnový přejezd s tratí státní dráhy vedla tramvaj vpravo, poté odbočila do projektované ulice podél železnice. Z ní ostře vlevo odbočila do Vodní ulice. Až na Valdštejnské náměstí vedla u pravého okraje, výhybna měla vzhledem k trojúhelníkovému tvaru náměstí velký střední ostrov. Západní částí Horního Litvínova, Chudeřínem a Hamrem vedla tramvaj po levém okraji státní silnice Bílina – Jirkov (Chudeřínská ulice), těsně před konečnou Janov (asi v km 12,800) přešla naposledy na pravou stranu, kde i skončila. Výhybny, které ležely v úsecích u silnice, měly vždy vyvýšenou kolej vysunutou mimo vozovku.



Původní podobu náměstí Na baště (po roce 1945 Smetanova) zachytila pohlednice se záběrem, pořízeným zřejmě záhy po zprovoznění tramvaje. V místě parčíku za tramají vznikne roku 1912 divadlo (sbírka Boveraclub)

Úrovnňové přejezdy v Litvínově a Kopistech chránily závory. V prvním případě se provozovaly v režii železnice, ve druhém jejich obsluhu platila elektrárenská společnost, ačkoli i zde sloužily také souběžně silnici.

Přednádražní prostranství v Mostě leželo ve výšce 238,424 m nad Jaderským mořem. Trať odtud sjížděla poměrně prudce k Bělé (Bílině), na jejímž pravém břehu mezi spořitelnou a podjezdem pod ÚTD ležel nejnižší bod trati i celého provozu (227,785 m n. m. v km 0,750). Prakticky nepřerušované, většinou mírné stoupání tramvaje překonávaly odtud až do km 10,120 (Chudeřín), kde dosáhly nejvyššího bodu tratě (323,982 m nad mořem). Odtud opět výrazně klesaly, takže koncový bod v Janově měl výšku pouhých 278,850 m.

V roce 1903 byla v km 4,906 zprovozněna vlečka k násypce dolu Habsburg (po roce 1918 Minerva), která podle dokumentace ze zahájení provozu existovala již při TPZ trati. V letech 1905–10 na trati vznikaly zastávky dle potřeby bez povolení Generální inspekce rakouských drah, která tuto skutečnost podniku několikrát vytkla. Pravděpodobně se jednalo o zastávky:

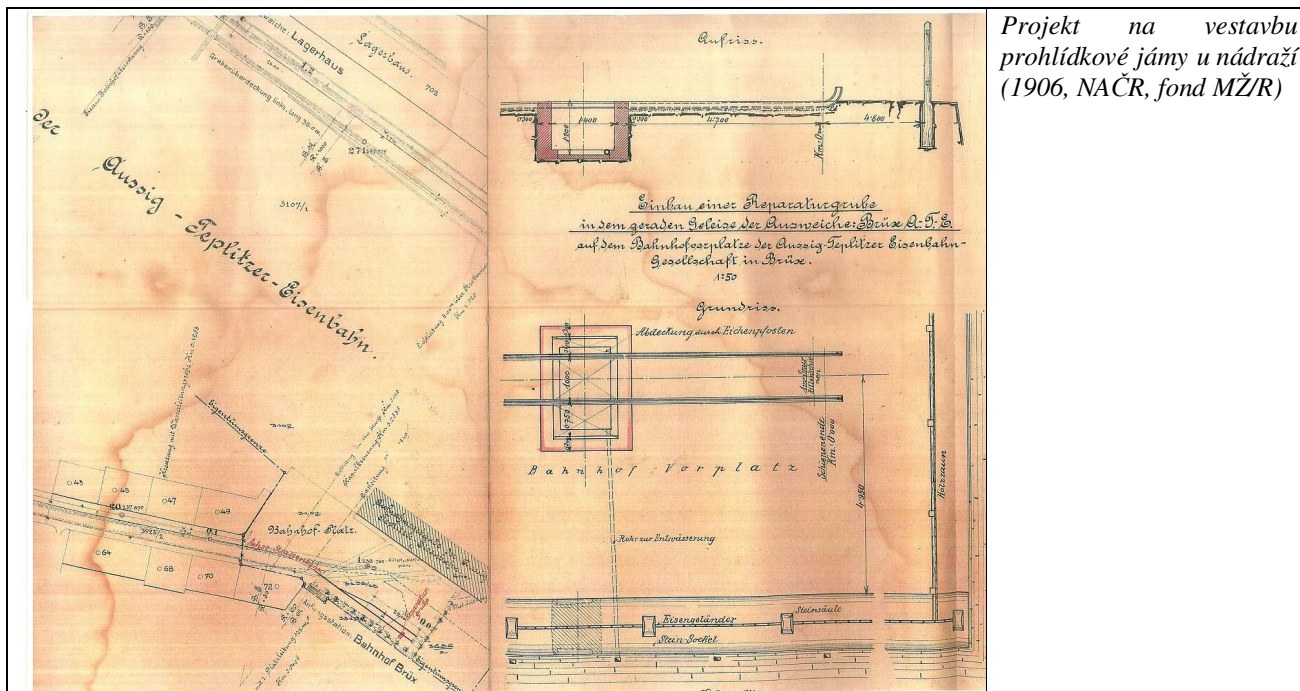
- 0,248 Most, Křížovnické náměstí – Brüx, Kreuzherrnplatz (Most, Báňské ředitelství)
- cca 2,8 Kopisty, zastávka – Kopitz, Haltestelle (Kopisty, Mostecká)
- 3,920? Kopisty–Pláň – Kopitz–Plan (poloha odvozena z budoucí výhybny)
- cca 4,3 Julius III
- cca 7,0 Dolní Litvínov, obecní úřad – Niederleutensdorf, Gemeindeamt
- 7,852 Dolní Litvínov, cesta do Louky – Niederleutensdorf Weg–Wiesa
- cca 10,1 Horní Litvínov, cesta do Raušengrundu (Šumné) – Oberleutensdorf Rauschengrunderstraße (Litvínov, Tyrše a Fügnera)

Žádnou z těchto zastávek neuvádí protokol kolaudace z 2. 11. 1909, najdeme je však v tarifních tabulkách z let 1905–14. Zřejmě tedy nebyly ani státní kolaudací legalisovány (část z nich mohla být zřízena až po jejím provedení).

Původní rozvržení výhyben dovovalo na celé trati provoz v intervalu 20 minut. Společnost požádala v květnu 1905 ministerstvo železnic o povolení výstavby dočasné výhybny u dolu Julius I (v km 2,200), která by umožnila zkušební zavedení intervalu 10 minut v úseku Spořitelna – Kopisty náměstí. Výhybna vznikla v říjnu téhož roku.

Roku 1906 se uvažovalo o využití této výhybny (interval 10 minut se používal jen o nedělích a svátcích) k nakládce cihel, které měla tramvaj vozit na staveniště přádelny v Litvínově (u tramvajové trati v km 8,85 – 8,92, zde měla být zřízena vlečka). Nepodařilo se dosud potvrdit realizaci tohoto záměru. Zřejmě se zde však nakládaly cihly určené k vyzdívce chodeb v dolech Habsburg/Minerva a Kníže nebes.

Koncem téhož roku byl schválen projekt zřízení prohlídkové jámy v kolejišti rozvidlení před nádražím ÚTD.



Projekt na vestavbu prohlídkové jámy u nádraží (1906, NAČR, fond MŽR)

K první zásadní úpravě na vlastní trati došlo roku 1910. Aby se uvolnilo předpolí dolu Kníže nebes, byla se silnicí Chudeřín – Hamr přeložena i tramvaj. Opuštěn byl úsek v km 11,174 – 12,240. Změnou rozvidlení Janov na výhybnu došlo k malému prodloužení. Nová kilometráž byla následující:

- 11,140 zastávka Chudeřín, Lovecká hala – Bettelgrün, Jägerhalle
- 11,174 počátek přeloženého úseku
- 11,500 Chudeřín, výhybna – Bettelgrün, Ausweiche (cesta pod zahrádkami u Podkrušnohorské ulice), výhybky v km 11,461 a 11,514
- 12,368 zastávka Hamr – Hammer
- 12,553 konec přeloženého úseku
- 13,252 výhybna Janov – Johnsdorf
- 13,309 konec stavební délky (konec výtahné koleje výhybny Janov)

TPZ nového úseku proběhla 4. 10. 1910. O tři měsíce později (17. 1. 1911) byla v km 12,14 zřízena zastávka dle potřeby Sandl (Písečná, na křižovatce Sklářská – Lounická – Janděčkova). Úsek zvýšil členitost trati, neboť nová trasa neklesala jako dříve do Janova v celé délce, ale zdolávala mírnou terénní vlnu.

Rozšiřování elektrárny vedlo k růstu spotřeby uhlí. Pro jeho dopravu byly roku 1912 zřízeny vlečky do dolu Kníže nebes v Hamru (km 12,472) a k překládací rampě nádraží ÚTD (km 1,285).

Po vypuknutí I. světové války bylo první změnou zřízení provisorní zastávky Ruský tábor – Russenlager (km 1,949). Povolení k tomu odeslalo ministerstvo železnic 29. 7. 1916. V téměř roce bylo povoleno zvýšení rychlostí v úsecích se zastavbou z 12 na 15 km/h, v extravilánech z 18 na 22 km/h. Protokol příslušné zkoušky uvádí následující staničení:

- 0,400 zastávka Křížovnické náměstí – Kreuzherrenplatz
- 0,620 zastávka Spořitelna – Sparkassa
- 1,189 výhybna Skladiště – Lagerhaus
- 1,54 zastávka Centrála – Zentrale
- 1,9 zastávka Ruský tábor – Russenlager
- 2,208 zastávka Julius I
- 2,450 zastávka Julius II
- 2,850 zastávka Kopisty zastávka – Kopitz Haltestelle
- 3,251 výhybna Kopisty náměstí – Kopitz Ortsplatz
- 3,420 zastávka Kopisty Hlavní třída – Kopitz Hauptstrasse
- 3,920 zastávka Kopisty Pláň – Kopitz Plan
- 4,345 zastávka Julius III
- 5,062 výhybna Důl Habsburg – Habsburgschacht
- 5,785 zastávka Růžodol – Rosental
- 6,575 zastávka Lipětín – Lindau

- 7,000 zastávka Dolní Litvínov obecní úřad – Niederleutensdorf Gemeindeamt
- 7,363 výhybna Dolní Litvínov – Niederleutensdorf
- 7,760 zastávka Zvonice – Glockenhaus
- 7,930 zastávka Cesta do Louky – Weg Wiesa
- 8,905 zastávka Nádraží Horní Litvínov – Bahnhof Oberleutensdorf
- 9,45 zastávka Jánské náměstí – Johannisplatz
- 9,598 výhybna Horní Litvínov Valdštejnské náměstí – Oberleutensdorf Waldsteinplatz
- 10,10 zastávka Bílý sloup – Weisse Säule
- 10,385 zastávka Turistický hotel – Touristen Hotel
- 10,875 zastávka Německý dům – Deutsches Heim
- 11,140 zastávka Lovecká hala – Jägerhalle
- 11,500 výhybna Chudeřín – Bergersgrün
- 12,14 zastávka Cesta k Sandlu – Sandler Weg
- 12,38 zastávka Hamr – Hammer
- 13,252 koncová výhybna Janov – Johnsdorf

Výhybna Julius I byla zřejmě dočasně zrušena (vyjmuty výhybky, potřebné pro některou z vleček?), k obnovení došlo pravděpodobně roku 1917.

Počátkem téhož roku (17. 3.) bylo schváleno úrovnňové křížení tratě s dočasnou odklizovou drázkou dolu Kníže nebes („*Huntenbahn*“, km 12,48). Na přelomu let 1916/17 byly zesíleny některé objekty spodku (mosty, propustky) vzhledem k očekávanému nasazení nákladního motorového vozu.

Další vlečkou, která z tratě odbočovala, bylo napojení složiště škváry u dolu Julius II, zřízené v km 2,765 roku 1917. Posilování dopravy za války si vynutilo zřízení výhybny v Kopistech (spolu s novými zastávkami):

- 2,208 výhybna Most, cihelna – Brüx, Ziegelei (původně Důl Julius I: zřízena 1905, obnovena 1917)
- 2,450 zastávka Julius II
- 2,765 odbočka vlečky složiště popele Julius II
- cca 2,8 zastávka Kopisty, zastávka – Kopitz, Haltestelle
- 3,251 výhybna Kopisty, náměstí – Kopitz, Ortsplatz
- 3,406 zastávka Kopisty, Hlavní třída – Kopitz, Hauptstraße
- 3,920 výhybna Kopisty–Pláň – Kopitz–Plan

Od roku 1917 odbočovala směrem od nádraží v km 0,551 stavební trať Městská spořitelna – Čepirožská výšina (viz dále). V km 0,642 z „janovské“ trati odbočoval ve směru od vozovny (Janova) vlevo spojovací oblouk, který v km 0,590 hlavní trať křížil. Odbočení se tak dalo použít pro odstavení vozu či nepravidelné křížování (v jednom směru musel vůz jet úvratí), hlavním účelem byly manipulační jízdy mezi vozovnou a novou tratí.



Vozy 8 a 21 na spojovacích obloucích u mostecké spořitelny (pohlednice, přelom 20. a 30. let 20. století sbírka Ivan Grisa)

V km 4,300 byla roku 1918 napojena nová stavební trať (vlečka) Julius III – důl Julius III (viz dále). V téže roce proběhla úprava trakčního vedení tak, aby zde mohly jezdit vozy s lyrovými sběrači.

Pro úsporu proudu byly vytipovány zastávky, které by bylo možno dočasně (do konce války) zrušit. Jednalo se o následující místa:

Křížovnické náměstí (přesunuta do km 0,3: zastávka Goethova třída – Goethestrasse)
Kopisty, Mostecká ulice
Kopisty, hlavní třída
Dolní Litvínov, obecní úřad
Dolní Litvínov, zvonice
Chudeřín, turistický hotel
Chudeřín, Německá lovecká hala

Povolení ke zrušení zastávek vydalo rakouské ministerstvo železnic dne 29. 10. 1918 (došlo tedy do Mostu až po rozpadu monarchie). Zastávka Goethova třída byla zřejmě zrušena krátce na to, neboť ještě v tarifní tabulce z roku 1920 není uváděna.

Po skončení I. světové války a následné stabilisaci poměrů se uvažovalo o výstavbě dalších výhyben v úseku Kopisty – Horní Litvínov tak, aby i zde mohl být zaveden interval 10 minut. K realizaci těchto záměrů došlo však až za II. světové války.

Dne 28. 6. 1926 schválilo ministerstvo železnic zřízení dočasného úrovněvého křížení v km 2,033 trati Most – Janov s důlní dráhou o rozchodu 900 mm. Existence křížení je jistá, není známo, kdy zaniklo. V projektu se uvádí staničení s počátkem u městské spořitelny, které se v následujících letech používalo častěji (km /0,000/ = původní km 0,551, od roku 1940 0,553).

V červenci téhož roku prošlo schvalovacím řízením i zabezpečovací zařízení nového křížení. Šlo o čtveřici „ramenových“ návěstidel, doplněných elektrickými světly (pro noční období). Návěstidla, umístěná vždy 50 m před průsečíkem kolejí, byla vzájemně závislá, v případě mlhy či jiných nepříznivých povětrnostních podmínek mohla uzavírat přejezd ze všech stran. Kromě návěstidel kryly přejezd závory (pro tramvaj) a odvrtná kolej (pro důlní dráhu od východu).

Pravděpodobně ještě roku 1926 či v roce následujícím se měnily kolejové konstrukce křížení s důlní vlečkou u dolu Julius II a trojitě u hornolitivnovského nádraží (trať ČSD, vlečky firem Schick a Pick).

Od 1. 8. 1931 (?) se používaly odstavné koleje pro vlečné vozy u spořitelny o celkové provozní délce 0,112 km. První z nich odbočovala v km 0,673 a měla stavební délku 0,077 km, druhá odbočovala v km 0,655 a měla stavební délku 0,061 km. Spojka mezi nimi vytvářela koncovou výhybnu pro linku Most – Janov.

Pravděpodobně roku 1936 zaniklo úrovněvé křížení s vlečkovou kolejí do kopistských dolů (km 2,485), téhož roku nově napojených z železniční stanice Most nové nádraží. Zrušení této vlečky a pořádacího nádraží v Kopistech bylo prvním krokem k uvolnění předpolí lomu Evžen, které v následujících letech zasáhlo i do trasování tramvaje (viz dále). Od 21. 3. 1939 odbočovala v km 1,338 druhá vlečka k překládací rampě nádraží. Téhož roku byla v km 4,913 napojena stavební trať k východní bráně chemických závodů.

Ve druhé polovině 30. let a zejména po roce 1939 se jednotlivé výhybny v úseku Most, spořitelna – Horní Litvínov, Valdštejnské náměstí prodlužovaly tak, aby umožnily provoz třívozových vlaků s následy.

Pravděpodobně roku 1940 se původní koncové rozvidlení před nádražím změnilo na výhybnu (na lince na Čepirožskou výšinu byl zaveden provoz s vleky). Nové staničení počátku tratě pak bylo následující:

0,000 počátek trati (počátek výtazné koleje výhybny)
0,010 první výhybka výhybny
0,038 stanice Nádraží Most – Bahnhof Brůx
0,052 druhá výhybka výhybny
0,248 zastávka Most Báňské ředitelství (stav 1948)
0,553 počátek trati Městská spořitelna – Čepirožská výšina

Pravděpodobně v letech II. světové války vzniklo křížení se skrývkovou dráhou firmy Berndt's Erben (Berndtovi dědicové) v km 2,453.

V roce 1941 došlo k výstavbě čtyř nových výhyben, aby mohl být zahájen provoz v intervalu 12 (později 10) minut v úseku Spořitelna – Horní Litvínov:

/0,922/ = 1,475 Most elektrárna
/5,663/ = 6,216 Horní Litvínov–Dolní Litvínov nová výhybna (po II. světové válce Růžodol, finské domky)¹
/6,447/ = 7,000 Horní Litvínov–Dolní Litvínov purkmistrovský úřad
/7,954/ = 8,507 Horní Litvínov–Dolní Litvínov výhybna nádraží (po II. světové válce Pod Pikovkou)

Výhybny Most skladiště a Dolní Litvínov zřejmě těmito úpravami zanikly, výhybna Kopisty náměstí (tehdy A. Hitlera), ve které neleželo pravidelné křížování, byla pravděpodobně zachována pro nákladní dopravu.

¹ Do roku 1949 se celé město, vzniklé za II. světové války sloučením Horního a Dolního Litvínova, Chudeřína, Šumné, Záluží a Louky (u Litvínova) jmenovalo Horní Litvínov, z čehož vyplývalo poněkud krkolomné označování jeho částí.

Pro plánované zkrácení intervalu do Janova na 10 minut měly být roku 1943 zřízeny dvě nové výhybny:

11,134 (náhradou za výhybnu Chudeřín)

12,452 (za zastávkou Hamr)

Obě měly mít celkovou délku 40 m. Jejich výstavba byla sice povolena, pravděpodobně ji však neumožnily válečné události. Dne 4. 3. 1943 byl schválen záměr na posunutí výhybky na zhlaví výhybny Most cihelna z km 2,255 o 90 m směrem ke Kopistům.

Výstavba přímé železniční spojky mezi stanicemi Most staré nádraží (původně stanice Pražsko – duchcovské a Plzeňsko – březenské dráhy na východním okraji starého Mostu) a Most nové nádraží přerušila Kopistskou ulici. Tramvaj přes nový zářez vedla na provisorním dřevěném mostě (silnice již byla přeložena: viz výše zmínka o úpravách železničních vleček) a od roku 1944 se stavěla trasa podél Janovské ulice a nové silnice do Kopist. V důsledku bombardování byla 24. 9. 1944 zastavena doprava mezi spojitelnou a výhybnou Most cihelna. Trať byla sice provisorně obnovena, brzy však byla dokončena přeložka přes Janovskou (snad v létě 1945, oficiálně otevřena 29. 9. téhož roku).

Nový úsek vycházel z km 1,010 (Most, vodárna) a kolem dolu Jožka David (původně Julius II, později Mistr Jan Hus) vedl ke Kopistům. Na původní trať se napojoval v km 2,895, když ji předtím v km 2,813 (?) překřížil (vpravo od původní trati byla zřízena nová silnice, dále vpravo trať). Celý vedl u pravého okraje vozovky na zvláštním tělese. Původní trať v km 1,010 – 1,505 zůstala v provozu jako manipulační (vozovna, elektrárna), osobní provoz se na ní udržoval pro zaměstnance. Údajně využívání úseku od vozovny směrem ke Kopistům pro vývoz popela z elektrárny je nejisté (znamenaloby udržování výše zmíněného mostu), zanikl kromě krátké koleje bezprostředně u vozovny, používané k odstavování vozů.

Podle původních záměrů se měl přeložit také úsek v km /0,262 – 0,557/ = 0,815 – 1,010 tak, aby kolej vedla vpravo od Kopistské ulice. Pro četné kolise s inženýrskými sítěmi a válečné potíže k této úpravě nedošlo (částečně se uskutečnila až roku 1957: viz dále).

Na novém úseku vznikly výhybny Cihelna (km 1,616 – 1,740, zastávky km 1,704/1,653) a Kopisty, Mostecká (km údajně 2,813: snad byla částečně využita původní kolej). Nově byla napojena i vlečka ke složišti popela (Julius II). Rozdíl ve staničení, který měl podle změn koncesních podmínek z roku 1948 činit + 0,269 km (podle změny v napojení stavební trati k dolu Julius III + 0,244 km), byl zřejmě řešen odchylným hektometrem. Nepodařilo se bohužel dosud nalézt autentickou dokumentaci celé přeložky. Není také známo, kdy vznikl po válce prokazatelně existující oblouk od vozovny směrem do Janova (zřejmě po roce 1950, jeho zřízení předpokládala již válečná dokumentace).



Pohlednice se záběrem, pořizeným zřejmě těsně po II. světové válce zachycuje výhybnu na tehdejší Stalínově náměstí. Je jediným dokladem nasazení vozu 24 (původně Mödling – Hinterbrühl) v osobní dopravě (vlak vpravo) (sbírka Boveraclub)

Další úprava trati souvisela s převedením silnice Most – Horní Litvínov na nadjezd přes důlní vlečku Herkules – stanice Louka–Horní Litvínov (Louka u Litvínova, vlečka nebyla nikdy dokončena). Dne 28. 10. 1947 byla otevřena přeložená trať v km 8,133 – 8,686 = /7,580 – 8,133/, na které byla připravena výhybna Pod Pikovkou (položena vyhýbací kolej vpravo od traťové, výhybky byly dodány později) a zřízeny zastávky Pod Pikovkou v km 8,662/8,713 (vždy před křižovatkou s hlavní silnicí, po které vedl trolejbus). Rozdílnoú délku řešil odchylný hektometr /8,1 – 8,2/ (105 m).

Dne 20. 3. 1947 žádal tehdejší MNV Horní Litvínov o obnovu elektrického zařízení, které signalisovalo příjezd tramvaje Vodní ulicí na náměstí Svobody. Kdy bylo zřízeno, kdy přestalo fungovat (snad roku 1945) a zda k jeho obnově došlo, se nepodařilo zjistit.

Na základě povinnosti „...ustoupiti se stávajícím zařízením el. dráhy na dvořišti před nádražím Most...“, zakotvené ve smlouvě s bývalou ÚTD, došlo roku 1948 k přeložce počátečního úseku trati. Přitom vznikla na Dobytčím trhu dvoukolejná smyčka, trať v úseku Nádraží Most – Spořitelna byla zdvoukolejněna a posunuta do středu vozovky. Provoz na původním úseku skončil 30. 9., následujícího dne vyjely tramvaje na levou kolej dvojkolejky a část smyčky. K plnému zprovoznění upravené trati s následujícím staničením došlo 24. 10. 1948:



Vozy 32/II, 39 a další 6MT na smyčce Nádraží (1959 foto M. Knížek, sbírka Boveraclub)

Smyčka Nádraží Most, vnější kolej:

0,000 = nový km 0,000 trati Most – Janov (levá kolej)
 0,060 odbočení vnitřní koleje
 0,142 stanice Nádraží Most (linka 1)
 0,181 = km 0,177 vnitřní koleje
 0,209 = nový km 0,000 trati Most – Janov (pravá kolej)

vnitřní kolej:

0,060 = km 0,060 vnější koleje
 0,084 = km 0,000 odstavné koleje (délka 59 m, zpět podél vjezdové koleje smyčky)
 0,116 stanice Nádraží Most (linka 2)
 0,177 = km 0,181 vnější koleje

Traťové koleje (směr Janov/Most):

0,000 = km 0,209/0,000 smyčky Nádraží Most
 0,184/0,168 stanice dle potřeby Báňské ředitelství
 0,464/0,453 stanice Spořitelna (pouze linka 2)
 0,482 = km 0,000 trati Městská spořitelna – Čepirožská výšina
 0,536/0,513 stanice Spořitelna (linka 1), nástupiště délky 20 m a šířky 2 m vpravo od každé koleje (ostrůvky uprostřed Smetanova náměstí)
 0,562 konec dvoukolejky
 0,593 = km 0,000 odstavné koleje (pův. km 0,673), druhá odstavná kolej zrušena
 0,600=0,680 odchylný hektometr 0,6 – 0,7 (délka 20 m)

Ve smyčce Nádraží Most a stanici Spořitelna se rozjezdové výhybky ovládaly elektromagneticky, úsek Spořitelna – Vodárna krylo dvouznačné zabezpečovací zařízení (červená – zelená), které ovládal průvodčí motorového vozu klíčkou reversního válce kontroléru.

Nový úsek zpočátku mírně stoupal, jeho nejvyšší bod ležel u báňského ředitelství (235,910 m). Odtud klesal (maximální hodnota sklonu 50 ‰ v km 0,264 – 0,311) ke konci úprav (227,64 m nad mořem).

Názvy ulic, kterými trať Most – Janov vedla, platné v letech 1948 – 50 (podle katastrálních území):

Most I: Dobytčí trh (později náměstí Dvouletky), Plynárenská, Husovo náměstí, třída Maršála Koněva, Smetanovo náměstí, Kopistská, Janovská

Most II (Kopisty): Mostecká, Masarykovo náměstí (později Mírové), třída Rudé armády

Horní Litvínov IV (D. Litvínov): ulice Rudé armády

Horní Litvínov I: Nádražní, Vodní, náměstí Generála Svobody, třída Maršála Koněva, Stalinovo náměstí, Sokolská

Horní Litvínov III (Chudeřín): třída Maršála Stalina

Hamry a Janov: Vítězná

Další připravovanou přeložkou bylo převedení trati v Horním Litvínově z Vodní ulice na přímou trasu (Mostecká). K uskutečnění projektu z roku 1951 zřejmě nedošlo, na všech známých plánech současné vozovny Litvínov vede úzkorozchodná trať původní trasou. Z následujících let je doložen záměr na tříkolejné vedení (jedna kolej na rozchodu 1 000 mm, dvě 1 435 mm) v tomto úseku.

Od října 1949 protínala trať v km cca 0,750 manipulační trolejbusová trať do společné vozovny Most.

Stanice Smetanovo náměstí z roku 1948 se neznámo kdy (pravděpodobně v letech 1949 či 1950) změnila doplněním dvoukolejného spojovacího oblouku od vozovny směrem do města na úplný trojúhelník.



Poslední provozní stav stanice na Smetanově náměstí zachycuje fotografie, pořízená zřejmě v červenci 1957. Vůz 36/II čeká ještě dramatický „život“ na konci úzkorozchodného provozu v Mostě, poté v Liberci a Ústí nad Labem (sbírka Boveraclub)

Roku 1950 vznikla pro zvýšení bezpečnosti provozu signalisace v úseku Vodárna – Cihelna. Dva roky poté nahradila výhybnu Cihelna stejnojmenná stanice dle potřeby v km 1,683. Vzhledem ke zvýšení provozní rychlosti v úseku Minerva – Mistr Jan Hus byla místo stanice dle potřeby v km 2,208 zřízena výhybna Mistr Jan Hus (km 2,200 – 2,326; zastávky 2,289/2,238), kam byla prodloužena signalisace, a zrušena výhybna Kopisty, Mostecká. Úprava přinesla úsporu dvou vlakových čt.

Od roku 1951 vyvíjel tehdejší monopolní těžář (SHR) tlak na vyklizení prostoru Kopist a Dolního Litvínova pro hlubinné dobývání uhlí. Důlní vlivy se stupňovaly i kolem dolu Partyzán Slánský I (dříve Kníže nebes, od roku 1952 Rudý sever). Tyto skutečnosti vedly k postupnému zániku tratě.

Vzhledem k nebezpečnému poddolování se 15. 8. 1955 zastavil provoz v úseku výhybna Hamr hřbitov (dříve Chudeřín) – Janov. O tři a půl měsíce později (28. 11. 1955) následoval úsek Dolní Litvínov, cesta do Louky (km 7,852) – Hamr hřbitov. Nové ukončení bylo zřejmě kusé. Bezprostředním důvodem ke zrušení druhého úseku byla pravděpodobně stavba důlní trati na výsypku Růžodol. Především se však postupně podařilo sehnat pět nových autobusů, které mohly zrušenou tramvaj nahradit (do Janova se zpožděním cca tří týdnů). Část kolejnic z tohoto úseku posloužila o dva roky později při výstavbě „normálněrozchodné“ smyčky Litvínov východ.

Dne 15. 7. 1957 začal provoz na druhé přeložce u spořitelny, uvolňující prostor pro stavbu „rychlodráhy“. Opuštěna byla trať mezi km 0,482 – 0,937 (staničení z roku 1948), resp. /0,857/ (staničení bez odchylného hektometru, doložené 1952) a nahrazena jednokolejným úsekem vedoucím za budovou spořitelny přímo k podjezdu pod železniční tratí Ústí n. L. – Chomutov. Nový úsek měl staničení:

0,000 = 0,429 počátek přeložky
0,051 – 0,081 stanice Most – divadlo (výhybna)
0,410 = 0,937 = /0,857/ konec přeložky

Přeložka odbočovala z pravé koleje původní trati (ve směru od nádraží), spojení s kolejí v opačném směru zajišťovala spojka. Celková délka tratě klesla o 18 m, 53 m přešlo do stavební tratě Městská spořitelna – Čepirožská výšina. Nový úsek vedl v podjezdu pod tratí ČSD vpravo a na původní kolej se napojoval přejezdem Kopistské ulice. Vzhledem ke zkrácení výjezdu zpod zmíněného podjezdu se podélný sklon zvýšil na 70 ‰, čímž dosáhl nejvyšší hodnoty na všech úzkorozchodných tramvajových tratích na Mostecku. Posunulo se i křížení s trolejbusem (km cca 0,930). Částečně se tak naplnil válečný záměr přeložky na pravou stranu Kopistské ulice.

Krátce poté (29. 9. 1957) došlo k dalšímu zkrácení trati o úsek Mínerva – Dolní Litvínov.

Dne 1. 8. 1958 přestaly tramvaje jezdit mezi stanicemi Julius III a Mínerva. Úsek Kopisty Pláň – Julius III se pak používal pravděpodobně jen při jízdách pro obsluhu dolu.

Následovalo zastavení provozu v úseku Mistr Jan Hus – Julius III (23. 4. 1959) a vzápětí i Most, vodárna – Mistr Jan Hus (1. 5. 1959) včetně spojovacího oblouku do vozovny. Trať v km 0,429 – 1,005 (po přeložce 1957) a 1,005 – 1,505 (původní staničení) sloužila pak pro dopravu zaměstnanců vozovny (ze stanice Most – divadlo, zřejmě do jara 1962), do 24. 3. 1961 také jako manipulační. Na úseku mezi nádražím a divadlem provoz ustal 24. 3. 1961.



Úpravy u spořitelny (lázní) po zastavení provozu úzkorozchodné tramvaje byly skutečně minimální: vlevo v popředí opuštěné koleje směr Zahražany, vpravo výhybna Most – divadlo z roku 1957 (léto 1961, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

Z celé tratě lze dnes sledovat v podstatě úsek od někdejší výhybny Pod Pikovkou (v místech zastávky Litvínov město na železniční trati Most – Moldava v Krušných horách) přes přejezd u železniční stanice Litvínov. Vodní ulice sice existuje, původní domy však zcela zanikly stejně jako přímé napojení na náměstí Svobody. Pouze kratičký úsek Valdštejnské ulice a ulice Chudeřínská, Lounická a Jandečkova dosud vzdáleně připomínají dobu, kdy jimi jezdila tramvaj. Existuje i prostor bývalé konečné Janov, zbavený veškeré původní zástavby.

2. Městská spořitelna – Čepirožská výšina

zahájení provozu	12. 9. 1917 [21. 5. 1938]
stavební délka	3,192 km [3,292 km]
provozní délka	3,131 km [3,236 km]
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami
největší sklon	54,4 ‰

Druhá stavební trať mosteckých tramvají vznikla pro uspokojení přepravních potřeb vlastního města Mostu: napojení vilové čtvrti pod Hněvínem, kasáren a nového městského hřbitova. Její výstavba, zahájená 3. 11. 1914, se výrazně protáhla vlivem válečného nedostatku materiálu. TPZ proběhla dne 9. 8. 1917, kdy trať projel rychlostí do 25 km/h motorový vůz 13 s vlekem XI. Vydání užívacího povolení zřejmě vážlo a tak společnost 12. září téhož roku oznámila dopisem ministerstvu železnic do Vídně, že toho dne od 15 hodin zahajuje provoz. Generální inspekce rakouských železnic proti tomuto svévolnému kroku protestovala, doprava však již zřejmě běžela bez přerušení. První tramvaj s nedobrovolnými cestujícími ostatně po části tratě projela již 3. 7. 1917, kdy byl pro nedostatek povozů přepraven konvoj raněných důstojníků do nezjištěné mostecké školy, která v té době sloužila jako lazaret (snad reálné gymnasium, dnes museum). Při zahájení provozu měla trať následující kilometráž:

- 0,000 počátek trati (= km 0,551 trati Most – Janov)
- 0,023 přestupní zastávka Spořitelna – Sparkassa
- 0,058 napojení spojovacího oblouku od stanice Spořitelna na trati Most – Janov (km oblouku 0,084)
- 0,251 výhybna Bismarckovo náměstí – Bismarckplatz (původně I., po roce 1919 Masarykovo)
- 0,468 zastávka Náměstí císaře Viléma – Kaiser Wilhelm Platz (původně a po roce 1918 II., po roce 1945 generála Svobody)
- 0,615 zastávka Náměstí Dvaadevadesátníků – 92er Platz (původně a po roce 1918 III., po roce 1945 Dr. Šmerala)
- 0,727 zastávka Promenáda císaře Josefa – Kaiser Josef Promenade (Fučíkovy sady)
- 1,020 výhybna Pivovar – Bräuhaus
- 1,360 zastávka Reálné gymnasium – Realgymnasium (po roce 1945 Průmyslová škola, dnes museum)
- 1,846 zastávka Zahražany – Saras (Žatecká, cca křižovatka s J. Š. Baara)
- 2,162 výhybna Jezdecká kasárna – Reiterkaserne
- 2,500 zastávka Vyhlička – Aussichtsturm
- 2,802 zastávka Skyřice – Skyritz
- 3,131 střed výhybny Čepirožská výšina – Tschöpperner Höhe
- 3,192 konec stavební délky (konec výtazné koleje výhybny Čepirožská výšina)

Trať vedla po kraji ulic v Mostě většinou vlevo ve směru kilometráže, vpravo přejížděla poprvé mezi II. a III. náměstím, definitivně pak v oblouku za zastávkou Promenáda císaře Josefa. Od km 1,400 vedla vpravo od silnice Most – Havraň (dnešní ulice Československé armády a Žatecká). Od spořitelny (nadmořská výška 227,96 m) prakticky setrvale stoupala, takže konečná výhybna ležela ve výšce 300,30 m nad Jadranem, ke konci tratě kolej mírně klesala (298,39 m nad mořem). Nejvyšší hodnota sklonu byla dosažena těsně před konečnou (km 2,9 – 3,0). Vrchní vedení bylo vzhledem k válečné situaci zřízeno jako dvouvoňičové z ocelových drátů. Na nové trati se proto od počátku používaly třmenové (lyrové) sběrače.

Výhybna Bismarckovo náměstí byla provedena s vyhybací kolejí vlevo a osovou vzdáleností 3 m, ostatní byly řešeny jako souměrné s osovou vzdáleností 2,9 m. Užitečná délka každé z výhyben činila 24 m. Minimální poloměry 28 m byly použity v km 0,3 – 0,4 a 0,4 – 0,5. O stíněných poměrech v ulicích středověkého Mostu svědčí zmínka o osazení varovné tabule na vnitřní straně vstupních dveří minoritského kostela na II. náměstí.

V roce 1922 se chystalo zřízení výhybny na III. náměstí (km 0,600 – 0,669) s osovou vzdáleností kolejí 3,0 m. Její realizace není pravděpodobná.

Dne 29. 7. 1926 bylo vydáno povolení ke zřízení zastávky v km 1,629. Měla nést název Nová ulice – Neue Gasse a zkvalitnit obsluhu rozvíjejícího se předměstí jižně od starého města. Existovala zřejmě do roku 1949, kdy ji funkčně nahradila zastávka ve výhybně Kasárna.

První změnou, provedenou ve stavebním uspořádání trati, bylo krátké prodloužení na Čepirožské výšině. Jednalo se údajně o 100 m stavební délky s novou výhybnou (21. 5. 1938). Prodloužení není bohužel nijak hodnověrně doloženo, podle údajů z 16. 7. 1945 vzrostla stavební délka proti roku 1917 o 97 m (konec v km 3,289). Od 1. 1. 1939 fungovala vlečka do pivovaru, napojená v km 1,188.



Projekt trolejbusové trati v centru Mostu z roku 1947 zachycuje i úseky stavebních tratí Most – Janov a Městská spořitelna – Čepirožská výšina (NAČR, fond MŽ I)

Od roku 1948 probíhaly práce na postupném zdvojkolejnění úseku Spořitelna – Kasárna (Gymnasium) v souvislosti s novou tratí na osadu Zdař Bůh. Při něm se změnilo napojení na stavební trať Most, nádraží – Janov ve stanici Spořitelna a zanikly výhybny Náměstí presidenta Masaryka (dříve I.) a Pivovar. Jednokolejný zůstal kvůli šifce komunikace úsek mezi křižovatkou Churchillova – J. Hory a náměstím Dr. Šmerala.

Nejprve byla v návaznosti na přestavbu úseku Nádraží – Spořitelna zřízena druhá kolej v km 0,000 – 0,050 (1. 10. 1948), od 15. 4. 1949 dvoukolejka dosahovala na počátek Churchillovy ulice (km přibližně 0,385). Nová kolej ležela vpravo od původní.



Vozy 5/II a 6/II ve výhybně Pivovar (léto 1950, foto ČTK, sbírka Ivan Grisa)

Dne 29. 10. 1949 začal provoz na trati do osady „Zdař Bůh“, která se napojovala na popisovanou stavební trať v km 1,764. Přitom vznikla výhybna Kasárna (výhybka na mosteckém zhlaví v km 1,696; zastávky v km 1,722 – směr Most a 1,738 – směr Čepirožská výšina a osada „Zdař Bůh“; výhybka na „zahražanském“ zhlaví v km 1,763).



Vůz 5/II ve výhybně Kasárna (léto 1950, foto ČTK, sbírka Ivan Grisa)



Mírové náměstí od jihu na pohlednici z poloviny 50. let 20. století. Kromě jedné z nových poválečných tramvají zachytil fotograf i dvě Tatry 400, Škody 706 RO a autobusový přívěs (sbírka Boveraclub)

Pravděpodobně se od tohoto data užívala i nová dočasná výhybna na náměstí Dr. Šmerala. Osud původní výhybny Kasárna je nejistý. Nelze vyloučit, že byla snesena a pod názvem Dukelská v závěru roku 1952 obnovena (je doložen propočet nákladů na „obnovu výhybiště na trati el. dráhy č. 2 v Mostě – Zahražany“ z tohoto období, mohlo však jít pouze o rekonstrukci). Bez její existence by nebylo možno zkrátit interval linky 2 na 10 minut ani po zdvoukolejnění dalšího úseku (náměstí Dr. Šmerala – Kasárna) v říjnu či listopadu 1950, což by přinášelo jisté provozní problémy.

Ulice v letech 1948 – 50:

třída Maršála Koněva, Smetanovo náměstí, náměstí presidenta Masaryka (po roce 1952 Mírové), Churchillova (po roce 1950 Nejedlého), náměstí Generála Svobody, Minoritní (po roce 1950 Ždanovova), náměstí Doktora Šmerala, Pražská, Wilsonovy sady, Žatecká třída



Výhybna Dukelská v závěru úzkorozchodného provozu (sbírka Boveraclub)

První dvojkolejný úsek zabral prakticky celou šířku vozovky třídy Maršála Koněva, pokračoval po severozápadní straně náměstí presidenta Masaryka (Mírového). Jednokolejný úsek na náměstí generála Svobody zůstal na levém okraji vozovky, mezi náměstími generála Svobody a Dr. Šmerala vpravo. Dvoukolejka ze Šmeralova náměstí k pivovaru vedla středem komunikace (Wilsonovy, od roku 1955 Fučkovy sady), od pivovaru ke kasárnám (gymnasiu) byla původní kolej ponechána po pravé straně ulice a nová položena na opačný okraj. Vznikla tak poslední

a na úzkém rozchodu na území ČR jediná dvoukolejka „plzeňského typu“ (každá kolej u jedné strany ulice). Oba jednokolejné úseky krylo elektrické zabezpečovací zařízení.



Souprava 6/II + 50 na Mírovém náměstí směru k nádraží (polovina 50. let 20. století, sbírka Boveraclub)

Vývoj ukončení trati na Čepirožské výšině v polovině 50. let je nejasný. Zkrácení do km 2,918 tradované v dosud vydaných publikacích o historii MHD na Mostecku, nebylo téměř jistě 17. 6. 1955 provedeno. Od června 1956 (6. 6. vydáno stavební povolení) se stavěla smyčka Podžatecká, která odbočovala od trati v km 2,695 pravou výhybkou a znovu se na ni napojovala v km 2,754. Minimální použitý poloměr oblouku činil 23 m, celková délka smyčky činila 103 m. Původním záměrem bylo vytvořit nácestnou smyčku, aby všechny spoje linky 2 nemusely jezdit na konečnou Krematorium. Rostoucí frekvence si navíc vynutila nasazování vleků. Zda pokračoval tramvajový provoz na úseku za km 2,754 i po zahájení provozu na smyčce (12. 11. 1956 byl s ním vydán předběžný souhlas, definitivně potvrzený o 10 dní později) se nepodařilo ověřit, je to však značně pravděpodobné. V protokolu o TBZ se udávají polohy zastávek ve směru ke krematoriu a do města (mezi oběma výhybkami), výstupní zastávka pro vlaky končící ve smyčce ležela v její koncové části. Na konci roku 1956 byla podoba trati následující (směr tam/zpět):

- (0,453/0,464) stanice Spořitelna (pouze linka 2, staničení trati Most – Janov)
- 0,000 počátek trati (= km 0,482 Most – Janov)
- 0,093 = 0,100 odchylný hektometr km 0,000 – 0,100 (délka 93 m)
- 0,251 zastávka Most, Mírové náměstí
- 0,385 konec dvojkolejky
- 0,468? zastávka Most, náměstí gen. Svobody
- cca 0,560 počátek dvojkolejky
- 0,614 zastávka Most, náměstí dr. Šmerala
- 0,727 zastávka Most, Fučíkovy sady
- 1,020 zastávka Most, pivovar
- 1,3?? zastávka Most, průmyslová škola
- 1,722 stanice Most, gymnasium (směr tam)
- 1,738 stanice Most, gymnasium (směr zpět)
- 1,764 odbočná výhybka trati Gymnasium – Stalingradská čtvrť
- 2,162 výhybna Most, Dukelská
- 2,695 vjezdová výhybka smyčky Podžatecká
- cca 2,725 zastávka Podžatecká (směr tam pro vlaky ke krematoriu, směr zpět pro všechny)
- 2,754 odjezdová výhybka smyčky Podžatecká
- (2,918? zastávka Most, krematorium)

Ke zrušení úseku mezi smyčkou Podžatecká a původní konečnou z důvodu rozšíření uhelného lomu Hrabák mezi mosteckým hřbitovem a Čepirohy, které způsobilo přerušení silnice na Havraň, došlo snad v létě 1957 (silnice sama byla přerušena již dříve, lom postupoval k severu). Zřejmě zároveň s ním byl obrácen směr průjezdu smyčkou Podžatecká (Nový Most). Počátkem října 1957 je doložen záměr na výstavbu čekárny pro 40 cestujících na „konečné Podžatecká“.

Od 16. 7. 1957 se posunulo napojení na trať Most – Janov (již zkrácenou do Dolního Litvínova) do jejího km 0,429, čímž se trať Městská spořitelna – Čepirožská výšina prodloužila o 53 m.

V této podobě trať fungovala do úplného zastavení úzkorozchodného provozu 24. 3. 1961 (od 1. 11. 1960 byla mimo provoz odbočka Gymnasium). Zřejmě na počátku roku 1960 se vzhledem k potřebě zlepšit obsluhu sídliště Podžatecká na lince 2 zkrátil interval ve špičce na 5 minut, takže v úseku Nádraží – Gymnasium jezdily spoje obou linek jako následy.

Zastavení provozu se plánovalo na rok 1963. Projekčně bylo připraveno i křížení s „rychlodráhou“ u Spořitelny. Vyšší příředy autobusů však umožnily sladit termín náhrady linky 2 autobusy s otevřením „normálně-rozchodného“ úseku Divadlo – Ovčín (Rozkvět).

V současné době lze průběh trati sledovat pouze od někdejšího reálného gymnasia na konečnou. Komunikační úpravy provádějící obnovu původní Žatecké silnice v 80. letech 20. století zahladily do té doby zachovalé těleso smyčky Podžatecká/Nový Most.

3. Julius III – Důl Julius III

zahájení provozu 5. 8. 1918/1. 11. 1948
stavební délka 0,889 km [0,955 km]
provozní délka 0,642 km [0,784 km]
původní provedení jednokolejná trať s výhybnou

Trať vznikla jako vlečka pro dopravu uhelného lupku do elektrárny. Na stavební trať Most, nádraží – Janov se napojovala v km 4,300 a vedla po levém okraji silnice Kopisty – Důl Julius III (důl jako jeden z mála objektů starších 80 let v širokém okolí dosud stojí východně od dnešní železniční stanice Most nové nádraží). Trať se při odebírání lupkové haldy postupně prodloužovala. V km 0,642 byla zřízena výhybna, celkové prodloužení směrem k haldě činilo od ní přibližně 150 m.

Výstavba se připravovala od roku 1915, potýkala se s válečným nedostatkem materiálu. Začala v dubnu 1918, společnost naléhavě žádala ministerstvo železnic o povolení k zahájení dopravy okamžitě po dokončení stavby. Uživací povolení bylo vydáno 5. 8. 1918, nelze vyloučit, že skutečný provoz započal před tímto datem.

Původní trasa byla roku 1923 z km cca 0,710 prodloužena do dolu (halda byla odvezena, palivo se vozilo přímo z důlních násypníků). V km 0,784 vznikla nová výhybna (původní zrušena), v km 0,921 se vlečka rozdvjovala do dvou koncových kolejí o délkách 25,5 m (k normálně rozchodné vlečce dolu) a 38,5 m (pod výsypný zásobník).

Z období okupace je doloženo výrazné prodloužení vlečky v areálu dolu. Kolej k normálně rozchodné vlečce byla odkloněna podél druhé koleje vpravo, obě pak výrazně prodlouženy a propojeny dvěma spojkami. Na konci původní koleje pod výsypník vznikla krytá dílna, druhá kolej pokračovala do areálu dolu.

Při jednom z mnoha náletů byla 12. 5. 1944 trať poškozena. Od 13. 3. 1945 sloužil areál dolu Julius III několik týdnů pro údržbu vozidel na odříznutém úseku Kopisty – Janov (viz stavební trať Most, ÚTD – Janov).

Výkaz z března 1947 uvádí délku 0,948 km a staničení napojení v km 4,544 trati Most – Janov. V listopadu 1947 byl v km 0,378 vložen betonový most nad popílkovým potrubím ze Stalinových závodů.

Osobní doprava na trati prokazatelně fungovala v období 1. 11. 1948 – 23. 4. 1959. Zavedena byla jako poděkování horníkům za pomoc elektrárně při splnění úkolů dvouletky. Před prvním uvedeným datem není doložena z hodnověrných zdrojů. Provoz byl zastaven zároveň s přílehlou částí stavební tratě Most – Janov.

Na trati neležela žádná nácestná zastávka, osobní vlaky končily ve výhybně před areálem dolu.

„Nákladní“ část tratě (za km cca 0,800) se zřejmě používala až do ukončení tramvajové dopravy uhlí do elektrárny roku 1958.

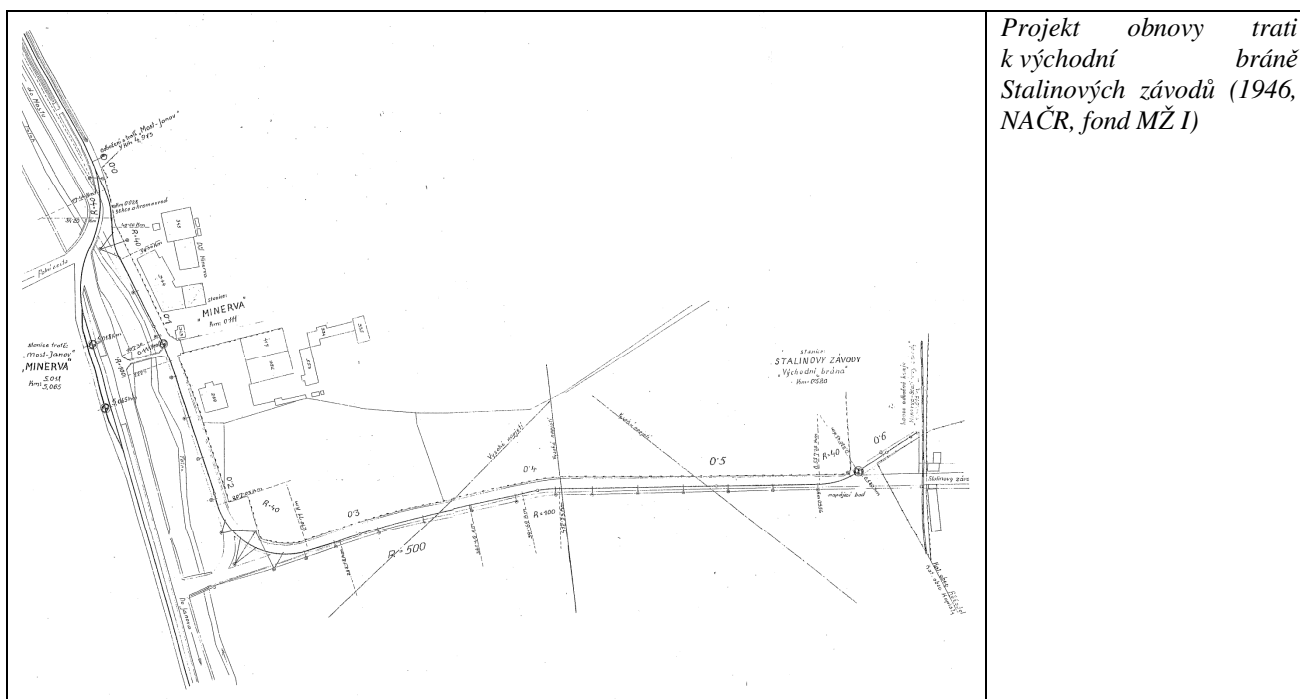
4. Minerva – Hydrogenační závod (Stalinovy závody–východní brána)

zahájení provozu 19. 12. 1939 [16. 12. 1946]
stavební délka 0,678 km [0,616 km]
provozní délka 0,620 km [0,580 km]
původní provedení jednokolejná trať s kusým zakončením
největší sklon 25,3 ‰

Stavební trať vzniklá na samém počátku II. světové války sloužila od počátku pro dopravu na staveniště, později do již zprovozněného závodu na zkapalňování hnědého uhlí v Záluží. Odbočovala v km 4,913 ze stavební trati Most, nádraží – Janov a vedla podél spojovací komunikace Kopisty – Záluží (kromě několika prvních metrů na pravé straně). V km 0,556 ji překřížila levým obloukem a po vlastním tělese pokračovala ke koncovému zarážedlu. Nebyla na ní umístěna žádná nácestná výhybna ani koncové obratiště. Původní projekt z roku 1939 uvažoval buď zřízení výhybny, nebo značně rozsáhlé smyčky.

Časté nálety na okolí chemičky měly dopad na dopravu. Např. 15. 3. 1943 je trať uvedena jako dočasně mimo provoz. Po náletu 24. 9. 1944 byla doprava zcela zastavena. Rozsah škod byl takový, že při obnově bylo třeba zcela znovu postavit 400 m kolejí. Vzhledem k posunutí východní brány závodu a výstavbě důlní dráhy na překladiště Herkules (dnes železniční trať Most – Moldava v Krušných horách) se tramvaj zkrátila. Na celé trati byly zřízeny pouze dvě zastávky (stav po obnově):

0,000 počátek trati = km 4,913 tratě Most – Janov
 0,111 zastávka Minerva
 0,580 zastávka Stalinovy závody–východní brána
 0,616 koncové zarážedlo



Projekt obnovy trati
 k východní bráně
 Stalinových závodů (1946,
 NAČR, fond MŽ I)

Minimální směrový poloměr 40 m byl použit na odbočení z trati Most – Janov (dva protisměrné oblouky), při nájezdu k silnici do Záluží a při jejím opuštění. Trať měla velmi plochý podélný profil: počátek ležel ve výšce 246,626 m n. m., nejvyšší bod (km 0,288) 248,693 m, konečná a zároveň nejnižší bod tratě pak 246,110 m n. m. Největší sklon ležel před nájezdem na okraj silnice Kopisty – Záluží. Celá trať ležela na katastru Kopist. Byla zřízena z použitých kolejnic profilu 160/140 o měrné hmotnosti 50 kg/m, uložených na šterkovém loži. Odbočná výhybka profilu NP 102 z železáren Bochum měla poloměr odbočení 50 m.

Na trati byla použita měděná trolej průřezu 80 mm², zesílená napájecím lanem průřezu 50 mm² ze stejného materiálu.

Provoz na trati původně zajišťoval jen kyvadlový vůz. Po obnově provozu 16. 12. 1946 sem ve špičkách zajížděly přímé vozy z Mostu a Litvínova označené linkou 4, které jely po trati Most – Janov společně s vlaky linky 1 (od Mostu jako druhé, od Litvínova jako první díly). Ve výhybně Minerva sloužil dozorce, který dbal na bezpečnost a plynulost provozu. Pokud byl provoz normální, oba díly linky 4 se na odbočce ke Stalinovým závodům spojovaly. Došlo-li k provozním nepravidlostem, mohl dozorce vyslat k chemičce i samostatný díl, aby nedošlo ke zbytečným prostojům. Ze všech uvedených skutečností vyplývá, že obě části linky 4 zajišťovaly pravděpodobně samotné motoráky.

V sedlech provoz zajišťoval samotný motorový vůz v intervalu 20 minut (v prvních týdnech provozu činil interval na přání Stalinových závodů na zkoušku 10 minut), který jezdil pouze v úseku Minerva – Stalinovy závody jako jednomužný (podle podmínek, odpovídající v zásadě předpisu z 20. let pro trať na Čepirožskou výšinu mimo požadavku na kolejnicovou brzdou, šlo zřejmě o vozy typu „M-B“), cestující přecházeli po lávce přes Bílý potok na výhybnu Minerva trati Most – Janov.

Pravděpodobně příliš velkorysý rozsah provozu vedl brzy k redukci na celodenní obsluhu kyvadlovým vozem s linkovým označením 3.

Provoz se na trati neudržel po celou dobu její poválečné existence: 20. 10. 1948 se uvádí v revisní zprávě, že podnik má v úmyslu: „... znovu aktivovat část tratě odbočující s tratě č. 1 ke Stalinovým závodům, aby tak ulehčili velké frekvenci u trolejbusů.“ Lze tedy předpokládat, že provoz se dočasně zastavil 1. 4. t. r., kdy začaly jezdit

trolejbusy od chemičky do Mostu. Je možné (i když nepravděpodobné), že při obnovení provozu bylo na konci tratě postaveno obratiště neznámého provedení.

V této podobě trať fungovala snad až do zastavení provozu na přilehlém úseku stavební trati Most, nádraží – Janov (1. 8. 1958). Nejpozději od posílení trolejbusové dopravy roku 1953 však byla opět celodenně pojížděna pouze kyvadlovým vozem, v samém závěru existence trati (od 29. 9. 1957) pak možná speciálně označenými vozy linky 1.

Území, kterým trať vedla, je doprovodnými jevy těžby uhlí zcela změněno, takže její polohu lze stanovit jen přibližně. Relativně pevným bodem je pouze východní brána chemičky u železniční zastávky Most–Minerva.

5. Kasárna – Osada „Zdař Bůh“

zahájení provozu	29. 10. 1949
stavební délka	1,326 km
provozní délka	1,318 km
původní provedení	jednokolejná trať s koncovým rozvidlením
největší sklon	64,8 ‰

Poslední nová stavební trať mosteckých úzkorozchodných tramvají vedla mezi stanicemi Kasárna a Osada „Zdař Bůh“². Sloužila pro obsluhu sídliště vzniklého za II. světové války a těsně po ní v sedle mezi Širokým vrchem a Ressellem.

Trať odbočovala v km 1,764 ze stavební tratě Městská spořitelna – Čepirožská výšina za novou výhybnou Kasárna (později Gymnasium). Byla jednokolejná, původně bez nácestné výhybny, s koncovým kolejovým rozvětvením. Vedla většinou středem ulic Štefánikova (Jana Opletala) a Boženy Němcové. Závěrečný úsek procházel ulicemi osady „Zdař Bůh“, tehdy nepojmenovanými (Pod Ressellem a S. K. Neumanna). Je jedinou stavební tratí mosteckých úzkorozchodných tramvají, jejíž vedení lze dosud v celé délce bezpečně sledovat.

Původní projekt počítal s ukončením na okraji osady „Zdař Bůh“, před dnešní třídou Slovenského národního povstání. Urychlení úprav komunikací ve vlastní osadě umožnilo zavedení tramvaje přímo mezi bloky obytných domů. Ukončení rozvidlením bylo použito na území dnešní ČR u nové trati naposledy.

Při zahájení provozu bylo staničení následující (směr tam/zpět):

0,000	počátek trati = km 1,764 tratě Městská spořitelna – Čepirožská výšina
0,058	bezpečnostní zastávka (ve směru zpět)
0,250/0,298	stanice Gymnasium (směrem zpět povinná)
0,515	stanice Zahražany
0,802/0,830	stanice Široký vrch (ve směru zpět povinná)
1,295	výhybka koncového rozvidlení
1,318	stanice Zdař Bůh
1,326	konec obou kolejí (konec stavební délky)

Toto stavební uspořádání umožňovalo provozní interval 15 minut. Při zkušebních jízdách stanovil vůz 4 jízdní doby 338 s ve směru tam a 319 s ve směru zpět.

Trať na většině své trasy výrazně stoupala. Při odbočení z tratě na Čepirožskou výšinu měla nadmořskou výšku 252,36 m, v nejvyšším bodě (km 0,977) pak 301,64 m, což odpovídá průměrnému spádu 50,4 ‰. Největší sklon ležel v úseku km 0,6 – 0,7. V původním projektu se dokonce počítalo se sklonem 71 ‰, ke zmírnění došlo úpravou komunikace. Závěrečných 350 m trati pak klesalo do sedla mezi Širokým vrchem a Ressellem, respektive vedlo po rovině mezi domy osady. Spádové poměry na trati způsobily, že se zde vždy používaly jen samotné motorové vozy, osazené kolejnicovými brzdami. Výjimkou byla jízda soupravy vozů 9 a 44 při TPZ. Pro provoz na trati byl vydán zvláštní služební předpis, který detailně upravoval režim jízdy po svahu i ošetřování úseku Kasárna – Široký vrch pracovníky vrchní stavby. Zpočátku mohly na trati jezdit jen vozy čísel 4 – 6 a 9; byl-li více než jeden z nich neschopný provozu, měla se zavádět kyvadlová doprava s přestupem na linku 2.

Na odbočce u gymnasia a v závěrečném oblouku v osadě byl použit minimální poloměr 20 m, ostatní trasa byla z tohoto hlediska příznivá (poloměry nad 200 m).

² od 7. 5. 1950 Stalingradská čtvrť, po roce 1961 Most 3



*Konečná Stalingradská
čtvrť (1954, foto
E. Cettineo, sbírka
Boveraclub)*

Pravděpodobně v roce 1950 (stavební povolení vydáno 26. 10.) vznikla výhybna Zahražany v místě původní stejnojmenné stanice. Nová vyhybací kolej odbočovala k pravému okraji vozovky, původní kolej byla mírně upravena pro vložení výhybek (původní dlouhý oblouk se změnil na složený s mezipřímými úseky). Staničení tratě se změnilo následovně (směr tam/zpět):

0,464 výhybka na zhlaví směrem od Mostu
0,525/0,484 stanice Zahražany
0,525 výhybka na zhlaví směrem ke konečné

Provedená úprava spolu se zdvoukolejněním úseku mezi stanicemi Náměstí Dr. Šmerala a Kasárna na trati Městská spořitelna – Čepirožská výšina umožnila zavedení intervalu 10 minut ve špičkách, který byl pro zvládnutí frekvence do dostavované čtvrti nezbytný. V úseku Gymnasium – Zahražany bylo instalováno elektrické zabezpečovací zařízení.

Trat' sloužila do 1. 11. 1960, kdy tragicky havaroval vůz, sjíždějící ulicí Jana Opletala k městu³. Chystaná likvidace celého provozu vedla k rozhodnutí o okamžité náhradě autobusy. Ze všech „úzkých“ veřejných tramvajových tratí v Mostě a Litvínově fungovala nejkratší dobu (11 let a necelé čtyři dny), jediná nezměnila za dobu své existence stavební ani provozní délku.

Likvidace vnitroměstských úzkorozchodných úseků se potýkala s problémy, charakteristickými pro „plánovité hospodaření“: v letech 1961–62 na ni nedostal dopravní podnik přidělené prostředky, v květnu 1962 nabídl Kovošrot vytrhání kolejí v úseku Šmeralovo náměstí – Kasárna. Ve starém městě se nakonec problém vyřešil zalitím asfaltem, kolejnice se pak objevovaly při demolici jednotlivých ulic.

B. Nákladní vlečky

6. Vlečka do elektrárny v Mostě

zahájení provozu 7. 8. 1901
stavební délka hlavní koleje 0,340 km
nápojení na trat' Most – Janov v km 1,526

Pro dopravu uhlí k zauhlovacímu zařízení elektrárny, která stála přímo vedle vozovny, vznikla při výstavbě první stavební trati vlečka, vedená z Kopistské ulice levou výhybkou podél zdi strojovny. Sloužila rovněž pro vjezd do

³ Podle novinové zprávy z 9. 11. 1960 došlo při vykolejení a převržení vozu k pěti úmrtím, šesti vážným a 17 lehkým zraněním. Cestujícím se sice podařilo vystoupit, následně se vůz položil na bok a pět z nich rozdrtil.

vozovny. Doprava uhlí byla proti původním záměrům pravděpodobně zahájena až roku 1903 (se zprovozněním vlečky do dolu Habsburg).

Při úpravách areálu vozovny a elektrárny bylo změněno její napojení tak, aby se oddělila od vozovenského provozu (nově km 1,505). Postupně byla prodlužována a vybavována dalšími odbočnými kolejemi, takže výkaz z roku 1928 udává délku 0,340 km, k 31. 12. 1945 pak stavební délku 0,438 km a provozní 0,386 km (platí vždy pro celé kolejiště areálu vozovny a elektrárny). Elektrárnská část byla v provozu do zastavení výroby elektřiny (1958), fyzicky byla zlikvidována s celým kolejištěm vozovny po roce 1962 (většinou zalitím asfaltem, koleje byly v některých místech znatelné až do úplného zániku areálu).

7. Vlečka k dolu Habsburg v Kopistech

zahájení provozu 16. 7. (?) 1903
stavební délka hlavní koleje 0,153 km
napojení na trať Most – Janov v km 4,906

Pro odvoz uhlí od násypky dolu Habsburg (po roce 1918 Minerva) byla roku 1903 zřízena krátká vlečka, odbočující v km 4,906 levou výhybkou. TPZ prošla 11. 12. 1903, skutečný provoz byl zahájen dříve (výše uvedené datum není dostatečně potvrzeno), neboť výkon nákladní dopravy vykázaný za rok 1903 vylučuje její provozování pouze 20 dní. Dokumentace z TPZ stavební tratě Most – Janov z roku 1901 dokonce vlečku zachycuje jako zcela postavenou.

Vlečka odbočovala levým obloukem, po vjezdu do areálu dolu objížděla výsypku hlušiny. Hlavní kolej končila nájezdem na přesuvnu, která sloužila i pro železniční vagóny (při zahájení provozu tramvajové vlečky byla vybavena úzkorozchodnou kolejí). V její ose pokračovala za přesuvnou krátká odstavná kolej.

Největší hodnota stoupání na vlečce činila 39,5 ‰ (kolem km 0,087), celkově byly sklony nevýrazné (nejnižší bod ležel ve výšce 246,052 m, nejvyšší 247,400 m nad Jadranem).

Zanikla nejpozději roku 1943, kdy je doloženo přemístění přesuvny z dolu Minerva na důl Kníže nebes⁴.

8. Vlečka k rampě nádraží v Mostě (I)

zahájení provozu 1912
stavební délka hlavní koleje 0,070 km
napojení na trať Most – Janov v km 1,285

Pro zajištění dopravy uhlí z překládkové rampy železniční stanice ÚTD (pozdější Most hlavní nádraží) do elektrárny vznikla krátká odbočná kolej z Kopistské ulice, která vedla přímo podél severní strany kolejiště železnice. Dohoda s ÚTD o výstavbě a používání vlečky byla uzavřena 9. 7. 1912. Vlečka byla zaústěna levou zpětnou výhybkou, končila kuse.

Podle projektu z dubna 1912 byla část, uložená ve vozovce, provedená ze žlábkových, zbytek pak z hlavových kolejnic. Minimální poloměr směrového oblouku činil 60 m, největší hodnota podélného sklonu 13 ‰. Kvůli zřízení vlečky bylo třeba upravit několik let předtím zřízenou překládkovou kolej ÚTD.

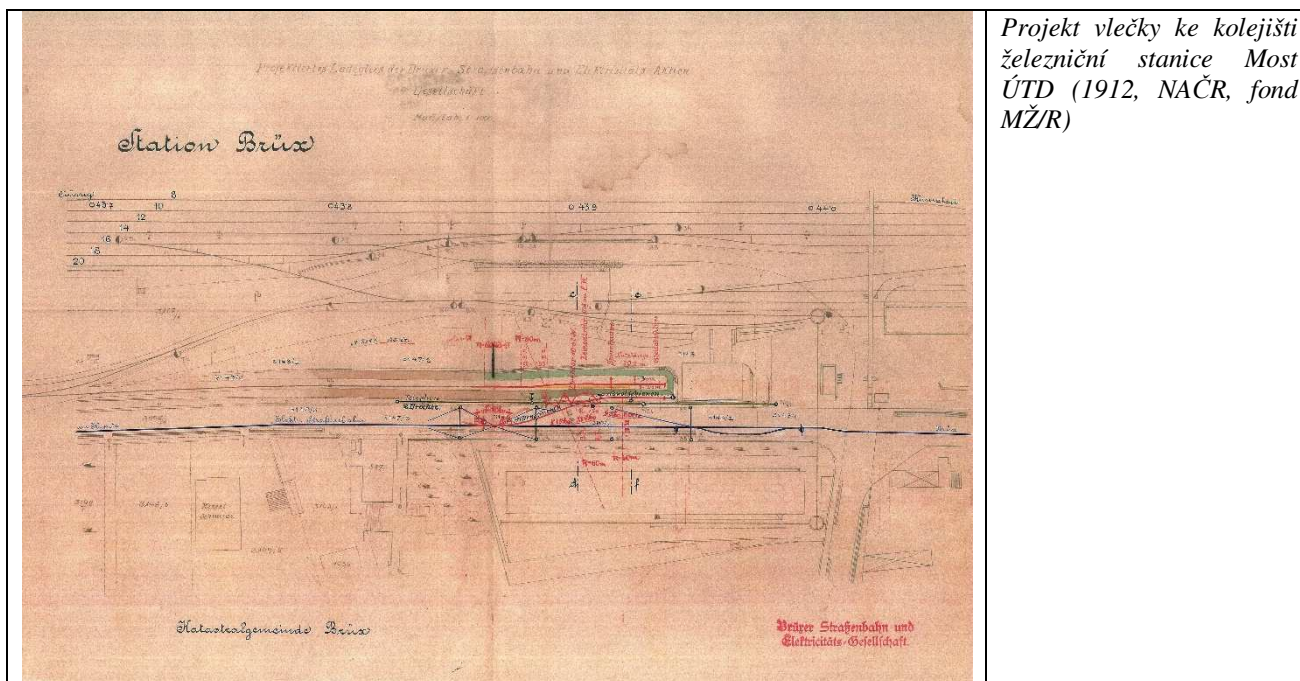
Po celou dobu existence sloužila k odvozu uhlí ze železničních vozů (pocházelo z dolu Richard, který ležel východně od nádraží Pražsko – duchcovské dráhy, pozdější stanice Most staré nádraží) do elektrárny, snad i k překládce tramvajových vozů. Zanikla oficiálně s celým úzkorozchodným provozem 24. 3. 1961, skutečné zastavení provozu je nejisté (posloužila snad k nakládce vozů odcházejících do Jablonce). Ve výkazu z roku 1947 je udávána délka 0,052 km.

9. Vlečka k dolu Kníže nebes (Himmelfürst) v Hamru (I)

zahájení provozu 1912
stavební délka hlavní koleje 0,066 km
napojení na trať Most – Janov v km 12,770

Dalším dolem, který se pro zajištění odbytu uhlí napojil na úzkorozchodnou tramvaj, byl důl Kníže nebes (Himmelfürst) v Hamru. Krátká, kuse ukončená vlečka odbočovala pravou zpětnou výhybkou. Pravým obloukem o poloměru 30,5 m se dostala pod násypný uhelný most, u jehož druhého pilíře končila. Maximální hodnoty stoupání 37 ‰ dosahovala hned za odbočením z kmenové trati, výchozí bod ležel v nadmořské výšce 292,725 m, koncový 294,198 m nad mořem. Sloužila zřejmě jen krátkou dobu (nejdéle do roku 1922).

⁴ Důl Minerva ukončil tehdy těžbu.



Projekt vlečky ke kolejišti železniční stanice Most ÚTD (1912, NÁČR, fond MŽR)

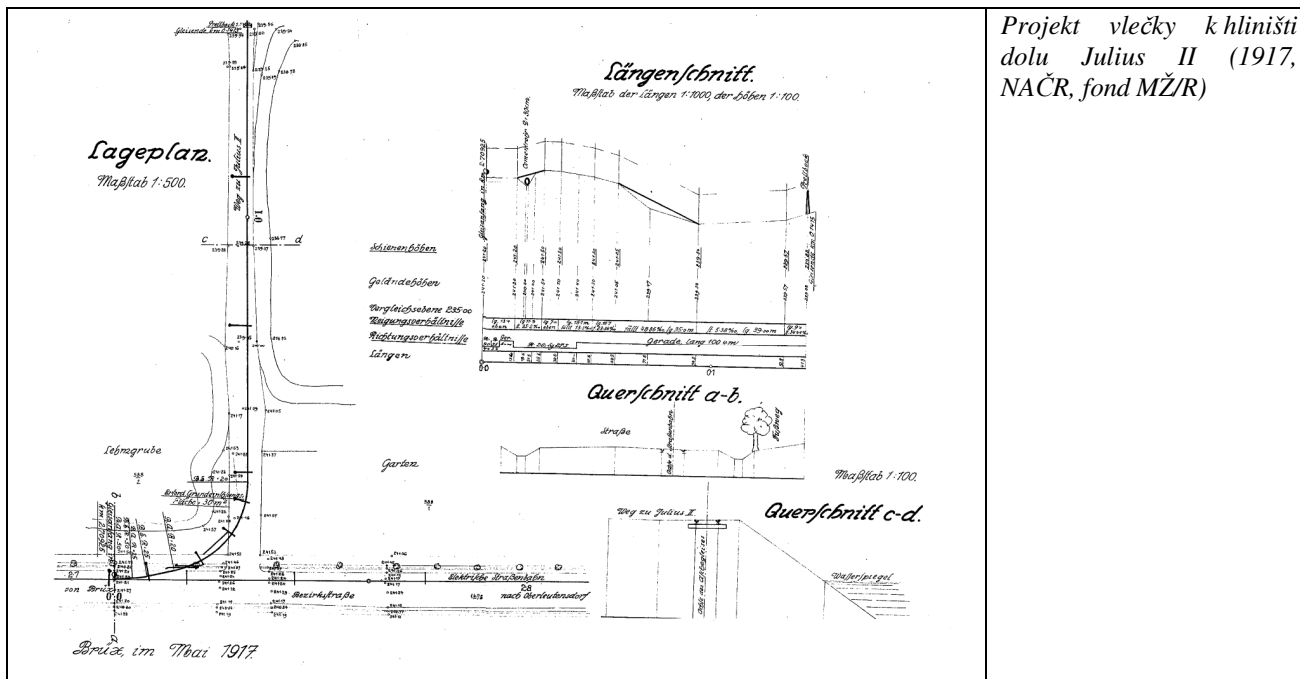
10. Vlečka k hliništi u dolu Julius II

zahájení provozu 26. 9. 1917
 stavební délka hlavní koleje 0,141 km
 napojení na trať Most – Janov v km 2,765

Zvýšená spotřeba uhlí (spolu s jeho klesající kvalitou) vyvolávala nutnost nalezení úložiště odpadní škváry, kterou již nestačila zpracovávat továrna na cementové zboží v sousedství elektrárny. Jako vhodná lokalita bylo vybráno staré hliniště u dolu Julius II na pomezí Mostu a Kopist. Potřeba výstavby vlečky byla velmi urgentní: na dvoře elektrárny se vršila halda škváry, kterou koňské potahy nestíhaly odvážet. V létě 1917 byla vložena zpětná pravá výhybka a stavbou krátké kusé koleje zřízena nová vlečka. Její délka se zaplňováním hliniště později zřejmě rostla, v roce 1945 byla udávána hodnota 400 m (tehdy došlo k napojení na přeložený traťový úsek Most vodárna – Kopisty). Výkaz z března 1947 vlečku neuvádí. Naposledy byla údajně vykázána k 31. 12. 1954, skutečné datum zastavení provozu se nepodařilo zjistit. Vzhledem k nalezení výhodnější lokality pro ukládání popela (povrchový důl u vozovny) lze předpokládat, že po roce 1945 se prakticky neužívala.

Vlečka pravým obloukem vjížděla na pravý okraj cesty k dolu Julius II, po kterém vedla podél hliniště, ležícího vpravo od ní. Aby bylo možno sypat popel po celé délce jeho jižní strany, byly sloupy vrchního vedení umístěny vlevo od cesty, kterou překlenovaly dlouhé výložníky.

Vlečka za odbočením mírně stoupala, po dosažení nejvyššího bodu (241,50 m nad Jadranem v km 0,026 – 0,033) sjížděla k okraji hliniště (nejmenší nadmořská výška 239,34 m), odkud mírně stoupala ke koncovému zarážedlu. Výškový rozdíl mezi kolejí a dnem bývalého hliniště činil cca 3 m. Popel se zřejmě sypal bez dalšího rozhrnování, jeho rozptýlu napomáhala voda, která jámu částečně vyplňovala. Prodlužování vlečky pravděpodobně směřovalo dále po obvodu hliniště (od původního konce pravým obloukem k severu).

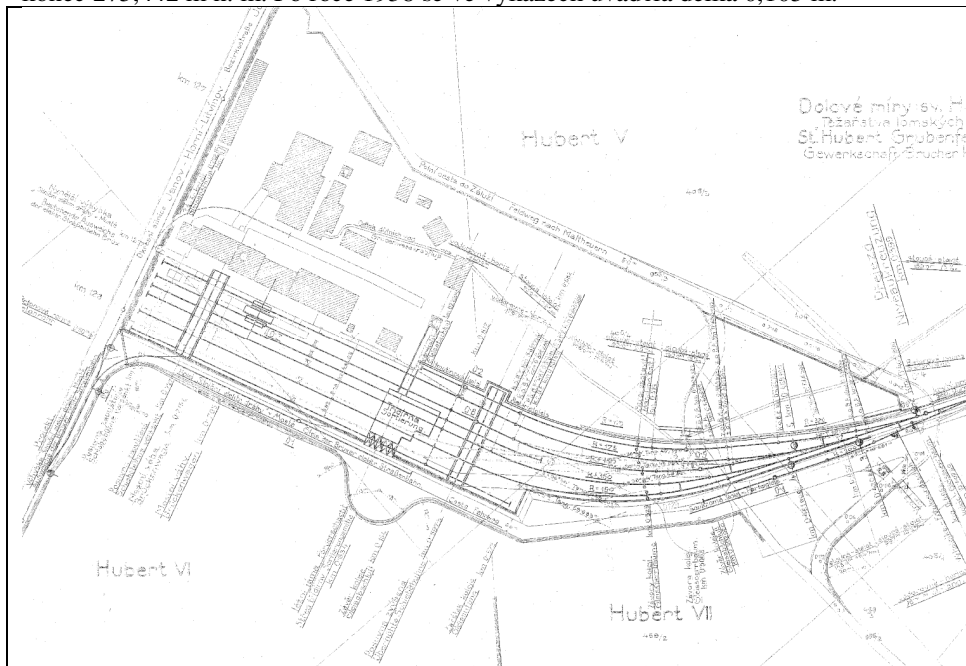


Projekt vlečky k hlinošti dolu Julius II (1917, NAČR, fond MŽ/R)

11. Vlečka k dolu Kníže nebes (Himmelfürst) v Hamru (II)

zahájení provozu 1922
 stavební délka hlavní koleje 0,154 km
 napojení na trať Most – Janov v km 12,832

Jako náhrada za původní vlečku byla při stavbě nové třídrány a celkové úpravě vlečkového kolejiště dolu zřízena o něco jižněji nová. Fungovala s přestávkami (viz dále) do roku 1932, obnovena o tři roky později. Udaná délka vychází z protokolu o PPK z 9. 2. 1923. Podle něj měla mít maximální hodnotu sklonu 37,8 ‰ (km 0,000 – 0,014), nejmenší poloměr směrového oblouku 25 m (km 0,000 – 0,0039). Počátek vlečky měl ležet ve výšce 274,971 m n. m., konec 275,442 m n. m. Po roce 1938 se ve výkazech uváděla délka 0,105 m.



Obě vlečky do dolu Himmelfürst (starší nahoře, nová dole) zachycuje situační výkres z roku 1922 (přestavba železniční vlečky do dolu, NAČR, fond MŽ/I)

Vlečku naposledy vykázal přehled majetku podniku k 31. 12. 1944, provozována byla podle některých pramenů jen do roku 1942.

Vlečky dle výkazu 1928:

- překládací kolej na nádraží: délka 70 m, žlábkové kolejnice 140/125,
- popelová kolej Julius II: délka 158 m, žlábkové kolejnice 140/125,
- uhelná kolej Julius III: délka 955 m, žlábkové kolejnice 140/125,
- koleje na nádvoří vozovny: délka 550 m, hlavové kolejnice XX,
- kolej k dolu Minerva: délka 153 m, hlavové kolejnice XX.

12. Vlečka k pivovaru v Mostě

zahájení provozu 1. 1. 1939

stavební délka hlavní koleje 0,096 km

napojení na trat' Městská spořitelna – Čepirožská výšina v km 1,188

Vznik vlečky souvisel s požadovanými úsporami minerálních paliv, danými připravovanou válkou. Vzhledem k údajům některých pramenů o existenci přívěsného vozu na přepravu piva lze předpokládat, že se jednalo o jedinou vlečku, na které se nevozilo jen uhlí a škvára, i když zřejmě i zde převažovaly.

Dosud se nepodařilo zjistit, do kdy byla vlečka využívána. Ve výkazu z března 1947 je (zřejmě omylem) uváděna poloha napojení v km 1,100 trati Most, spořitelna – Čepirožská výšina a vlečka sama mimo provoz.

13. Vlečka k rampě nádraží v Mostě (II)

Vznikla pravděpodobně roku 1939 pro rozšíření překládky uhlí z železničních vozů. Výkaz z března 1947 udává délku vlečky 0,062 km, označuje ji jako novou. Existovala snad do roku 1961, není však zachycena na projektu manipulační trolejbusové trati z roku 1949.

Nákladní doprava

Zásobování elektrárny palivem bylo jedním z druhů výkonů, který měla dráha zajišťovat od počátku provozu. Proto disponovala kromě krytého nákladního vleků pro dopravu zavazadel i dvěma otevřenými vozy. Skutečné zahájení nákladní dopravy však bylo vázáno na napojení zdroje uhlí. Vlečka do dolu Habsburg byla sice pravděpodobně zřízena hned v roce 1901, skutečné zahájení provozu na ní je však neznámé (snad v červenci 1903). Další pokus v tomto směru představoval záměr na výstavbu vlečky k dolu Antonia – Fortuna v Hamru⁵, presentovaný v žádosti o povolení stavby z 5. 3. 1902.

Pro dopravu uhelných vozů v úseku Vozovna – Habsburg byl vydán zvláštní předpis, který upravoval velmi podrobně celý provozní režim. Zpočátku bylo povoleno přivěšování pouze jednoho nákladního vozu za osobní motorák. Uhlí se dopravovalo jak zvláštními vlaky (na trati Most – Janov jako druhé díly), tak za pravidelnými spoji osobní dopravy (pouze v případě, že byly zajišťovány sólo vozy). Sílící poptávka po uhlí vyvolala postupně povolení vícevozových vlaků: dva uhelné vozy bylo možno přivěšovat za motorový vůz od 3. 2. 1904, tři pak od 11. 10. 1910. Krátce poté byly získány další zdroje paliva: konečně byla postavena vlečka do dolu Kníže nebes v Hamru a umožněna překládka ze železničních vagonů ve stanici Most ÚTD.

Setrvale nízké využití krytého vozu na přepravu zavazadel vedlo k záměru na jeho přestavbu, která měla vést rovněž k využití pro dopravu uhlí (publikován ve výroční zprávě společnosti za rok 1906). Nepodařilo se potvrdit, zda k ní skutečně došlo, k 21. 12. 1907 jsou však doloženy tři uhelné vozy (ve zprávě o rekonstrukci brzdových zásuvek), aniž by výroční zpráva za tento rok zachycovala celkové zvýšení počtu nákladních vleků.

Doprava uhlí z Hamru se kvůli značné vzdálenosti ukázala jako problematická. Vlečka do „Knížete nebes“ se proto zřejmě používala jen sporadicky.

Na doly, ze kterých se vozilo uhlí, byly jako částečné zpětné vytížení přepravovány z výhybny u dolu Julius I cihly, které sloužily k vyzdívce chodeb. Přeprava cihel je doložena i pro stavbu české školy v Horním Litvínově počátkem 20. let 20. století.

Během I. světové války došlo k zásadnímu rozšíření nákladní dopravy. Stále se jednalo převážně o obsluhu elektrárny s tím, že k dovozu paliva (nově od dolu Julius III) se připojil odvoz odpadní škváry, které produkovala elektrárna stále více. Nalezení vhodného prostoru k jejímu ukládání umožnilo tento problém řešit téměř bez nárůstu potřeby vozidel a jízdního výkonu: škvára tvořila další část zpětného vytížení uhelných vlaků.

Díky poválečné stabilisaci poměrů se podařilo vyřešit problémy s vozovým parkem a nákladní doprava nadále tvořila důležitou činnost tramvají. Elektrárna se rozrostla na jeden z největších podniků svého druhu v oblasti a zásobovala proudem široké okolí (včetně Žatce), spotřeba proudu se dlouhodobě zvyšovala.

Začátkem II. světové války došlo k zavedení dopravy uhlí do místního pivovaru a odvozu jeho produktů. Tato činnost skončila nejpозději v létě 1945.

⁵ Pozdější Kníže nebes, Partyzán Slánský, Rudý sever.

Obsluha elektrárny pokračovala až do jejího odstavení roku 1958. V posledních letech měla zřejmě sestupnou tendenci (nasvědčuje tomu vyřazování některých vozidel od poloviny 50. let).

Napájení tramvajových tratí

Na počátku provozu tramvajovou trať Most – Janov napájelo jednak dynamo, umístěné v mostecké elektrárně (výkon 100 kW, napětí 550 V), jednak dva rotační usměrňovače v měničárně Horní Litvínov (umístěné vlevo pod přejezdem s tratí Osek – Chomutov). V elektrárně sloužily čtyři kotle soustavy Tischbein, které obstarávaly páru pro pohon tří pístových parních strojů (2 × 250 kW, 1 × 150 kW). Ty poháněly dva generátory o výkonu 250 kW, napětí 3 300 V/50 Hz a výše zmíněné dynamo. K vyrovnávání špiček sloužila akumulátorová baterie systému Tudor, umístěná v Horním Litvínově.

Díky rozvoji drážního provozu i rozšiřování elektrisace města Mostu a okolních obcí bylo nezbytné kapacitu elektrárny stále zvyšovat. Parní stroje odprodané roku 1924 nahradily turbíny, byly osazeny nové generátory a zastavena přímá výroba stejnosměrného proudu. Pro jeho usměrňování sloužily pak v elektrárně i litvínovské měničárny motorgenerátory (zřejmě poslední s výkonem 500 kW byl spuštěn v elektrárně 22. 6. 1936).

Posílením napájení tratě Spořitelna – Čepirožská výšina bylo nové vedení zřízené roku 1930 v délce 872 m nejprve zkušebně ze staré troleje, po získání dobrých výsledků nahrazené novým měděným lanem.

Od roku 1920 fungovalo střídavé napájecí vedení, směřované z elektrárny přímo do Janova (přes Dolní Jiřetín). Zároveň zanikla v Janově měničárna, vybavená jednodotkovým motorgenerátorem o výkonu 500 kW (provozní předpisy z roku 1946: „Při jízdě ze stanice „Janov“ do stanice „Hamry“ v době provozu měničárny smí řidič až k prvnímu izolátoru zapínat pouze na I. polohu jízdy, poněvadž vzhledem k blízké měničárně je v tomto úseku zvýšené napětí.“). V rámci dvouletky ji měl pro plánovanou trolejbusovou trať do Horního Jiřetína posílit rtuťový usměrňovač s výkonem 300 kW, k čemuž nedošlo. Osud měničárny Janov je nejistý: neuvádí ji pasport z roku 1954 (viz dále), o její likvidaci se však zmiňuje rozbor hospodaření dopravního podniku za rok 1959.

Od 1. 1. 1955 začal provoz v poslední měničárně, určené k napájení úzkorozchodných tratí, zřízené v Opletalově ulici. Stav napájecí soustavy mezi Mostem a Litvínovem k tomuto datu zachycuje tabulka, převzatá z pasportu podniků místního hospodářství k 31. 10. 1954:

Měničárna:	výkon usměrňovače		
	(kW)	MG (kW)	rtuťové (A)
Litvínov Stalinovky	680		500 + 565
Pod přádelnou ⁶	192		2 × 150
Most elektrárna	1 700	2 × 450, 1 × 500, 1 × 300	
Most Opletalova (od 1. 1. 1955)	640		2 × 500

Měničárna v elektrárně napájela od konce roku 1957 v častých případech provozní nouze i „rychlodráhu“. Těsně před zastavením provozu úzkorozchodných tramvají sem byl provisorně instalován jeden rtuťový usměrňovač. Nová měničárna u pozdějšího stadionu, pro niž byl určen, nebyla totiž ještě stavebně dokončena. Až do poloviny roku 1962 pak dodával proud na úsek rozchodu 1 435 mm Most divadlo – Nový Most. Datum úplného zastavení provozu motorgenerátorů je neznámé, lze usuzovat na rok 1966 (zprovoznění nové měničárny v Záluží). Po zrušení trolejbusů zanikla měničárna Pod přádelnou, usměrňovací stanice Litvínov Stalinovky dodávala proud nové tramvajové trati až do prosince 1961, kdy její technologii odkoupil Dopravní podnik města Děčína.

Vozovna

Jediná vozovna úzkorozchodných tramvají stála na severní straně Kopistské ulice při výjezdu z města. Byla po celou dobu své existence vázána na elektrárnu, se kterou vytvářela funkční celek. Vlastní vozovna se původně skládala ze dvou částí: odstavné haly a dílen.

Odstavná hala ležela v severovýchodní části areálu. Jednalo se o prostou obdélníkovou stavbu s pěti vjezdy na jižní straně. Těm odpovídalo na severním čele pět oken, oběma bočními stěnami procházelo po osmi oknech. Hala měla sedlovou střechu s příčnými hřebenovými světlíky. Každým vjezdem vcházela jedna kolej. Obě dvojice krajních kolejí byly opatřeny prohlížecími jámami pod přibližně 40 % své délky. Kromě kolejí nebyl v hale žádný další prostor.

Budova dílen ležela před odstavnou halou. Měla pouze jeden vjezd od severu, pod téměř celou délkou koleje byl zřízen prohlídkový kanál. Druhá polovina dílenské haly sloužila k vlastní práci údržbářů. Jižní přibližně čtvrtinu budovy vyplňovala kovárna a sklad.

⁶ původně Horní Litvínov



Vnitropodnikovou dopravu v areálu elektrárny a vozovny zajišťovala v prvních desetiletích provozu také elektrifikovaná úzkokolejka. Její lokomotivu zachycuje snímek z archivu Boveraclubu

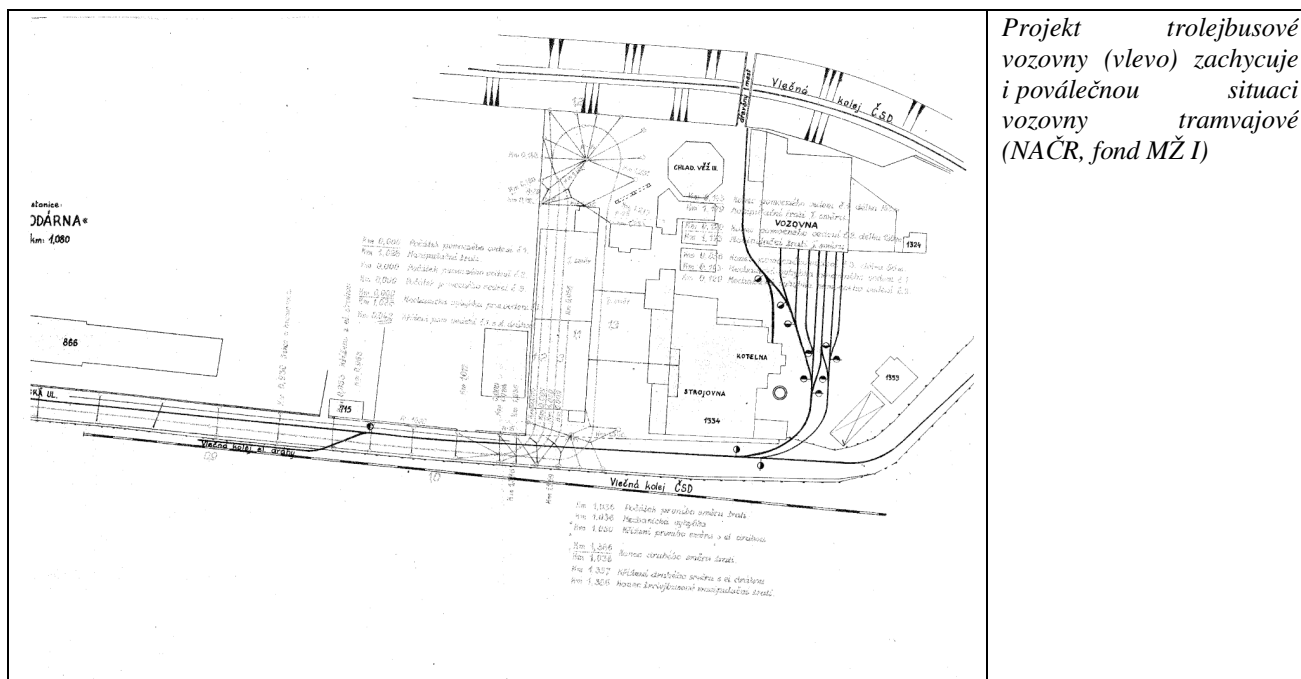
Na trať do Janova napojovala vozovnu a elektrárnu v km 1,505 levá výhybka. Spojovací kolej vjela obloukem o poloměru 20 m na nádvoří areálu a po cca 52 metrech se dělila. Přímo pokračovala kolej do vozovny a dílen, která v km cca 0,106 vjížděla na přesuvnu o délce mostu 2,05 m. Ta zpřístupňovala všechna odstavná i dílenské stání. Zpět od přesuvny vedla rovnoběžně s příjezdovou kolejí 27 m dlouhá odstavná kolej. Všech pět kolejí za přesuvnou bylo 35,6 m dlouhých.

Kolej do elektrárny dospěla po 80 m k točně. Z ní vedly dva paprsky směrem k okraji areálu (uhelné skládky: dlouhé 26 a 21 m) a třetí do kotelny elektrárny (dlouhá 80 m). Točna měla průměr cca 8 m.

Vzrůstající počet vozů, potřeby dílen i dopravy do elektrárny vyvolaly nutnost zásadních úprav celého areálu. Došlo k nim během I. světové války v souvislosti s rozvojem dopravy uhlí a výstavbou trati na Čepirožskou výšinu (PPK rozšíření kolejiště proběhla 27. 10. 1916, TPZ 6. 12. 1917). Byly zrušeny přesuvna i točna a demolována původní budova dílen. Nové dílny vznikly západně od odstavné haly, kterou na opačné straně doplnil přístavek sociálních zařízení a provozních prostor. Sama odstavná hala byla prodloužena směrem k vjezdu, takže celkově kryla pět kolejí o délce 60 m. Stavební akce započaly již v předstihu, takže budovy nových dílen a měnirny uvádí jako dokončené již výroční zpráva za rok 1915. Točnu nahradil krátký spojovací oblouk mezi příjezdovou kolejí a paprskem ke skládce uhlí, vedeným v prodloužení k zauhlovací koleji. Kolejové řešení umožnilo nasazování vozů s delším rozvorem.

Úprava provedená v letech I. světové války nepostačovala vyšším nárokům po jejím skončení. Pravděpodobně roku 1922 došlo k další změně. V km 1,500 trati Most – Janov byla zřízena nová spojovací kolej. Kolejová situace se zcela změnila. Původní příjezdová kolej sloužila k vjezdu do tří východních vjezdů odstavné haly, na novou byly napojeny dva západní vjezdy a obě dílenské koleje (dílny byly prodlouženy směrem k vjezdu na úroveň čela odstavné haly). Na prostřední kolej odstavné haly bylo možno najíždět z obou příjezdových kolejí. Celá stavba vozovny a dílen se rozšířila až k severní hranici pozemku, čímž získala lichoběžníkový tvar. Čtyři nejvýchodnější koleje se prodloužily o 20 – 30 m, přibyla montovna, lakovna, kovárna, truhlárna, mechanická díla a patrový přístavek na východní straně (v přízemí sklad, v patře laboratoř). Obsluhu elektrárny zajistila zpětná pravá výhybka jižně od západního rohu nových dílen. Nová zauhlovací kolej vedla vzhledem k rozšíření elektrárny podstatně východněji, než původní.

V tomto stavu sloužila vozovna v podstatě až do úplného zastavení tramvajového provozu. V roce 1944 ji poškodilo bombardování, průčelní zeď byla obnovena ve výrazně zjednodušené podobě. Výtažná kolej k elektrárně byla po II. světové válce prodloužena po dřevěném mostě přes spojovací kolej ČSD Most staré nádraží – Most nové nádraží na skládku popela ve vyuhlené partii lomu Evžen. Západně od elektrárny vznikla s využitím původních autobusových garáží z 20. let 20. století roku 1949 vozovna trolejbusů.



Po zastavení provozu na poslední úzkorozchodné lince byly haly postupně vyklizeny a roku 1962 předány jako dílna a sklad podniku Potraviný. Nádvoří bylo vyasfaltováno a sloužilo pro odstavování autobusů dopravního podniku (jejich údržbu zajišťovaly dílny v bývalé trolejbusové vozovně). Ty se odtud o sedm let později přesunuly do nového dopravního závodu ve Velebudicích. „Potraviný“ se odtud odstěhovaly koncem 70. let. Opuštěné budovy bývalých vozoven a elektrárny byly jako jedny z posledních pozůstatků města zlikvidovány v polovině 80. let 20. století.

Vozový park

Součástí úvodu kapitoly o vozovém parku jsou informace o systému přidělování evidenčních čísel vozidlům v době existence úzkorozchodné tramvajové dopravy v Mostě. Do počátku 20. let se označovaly motorové vozy osobní dopravy arabskými, vlečné pak římskými čísly, jejichž řady na sebe původně navazovaly, po roce 1917 se překrývaly. O označení služebních a nákladních vozů v tomto období nejsou dosud k dispozici celkové hodnověrné údaje. Po roce 1926 došlo k označení všech vozidel arabskými čísly tak, že motorové vozy zaujaly série 1 – 30 (bez rozdílu určení), vlečné osobní pak od 41 výše, vlečné nákladní duplicitně od 1. Za II. světové války se podařilo téměř naráz obsadit číslo 40 motorovým i vlečným osobním vozem. Vývojem vozového parku byla nejnižší čísla osobních vleků opuštěna a za čas obsazena motorovými vozy. Po II. světové válce byla řada čísel v prvních desítkách obsazena vícekrát.

Evidenční čísla se na vozech vyznačovala během existence tramvajového provozu několika typy písma. Původní zdobný tvar z prvních let provozu byl po I. světové válce postupně zjednodušen. Velké číslice jednoduchých tvarů bez stínování se udržely na čelech vozů až do období po II. světové válce.

S příchodem typu 6 MT se začaly používat menší nestínované číslice, které se udržely do ukončení tramvajového provozu s výjimkou tří vozů tohoto typu, převzatých roku 1959 z Teplic i některých domácích „emtéček“. Na nich byla umístěna větší ozdobná stínovaná čísla. Všechny vozy nesly čísla jen na čelech.

Boky tramvají zpočátku zdobily mostecký městský znak a označení provozovatele. Po I. světové válce díky reklamám vymizely. Za okupace části vozů nesla nápis Brüxer Straßenbahn A. G. (Mostecká tramvaj a. s.), po roce 1945 znak SČE s nápisem Mostecké dopravní podniky, později Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Městské znaky se na vozidla nevrátily.

Do mosteckého úzkorozchodného provozu se vzhledem ke specifickému způsobu získávání značné části parku postupně dostaly tramvaje ze všech „metrových“ měst v českých zemích s výjimkou Těšína a Liberce (tam však naopak několik vozů z Mostu skončilo svůj „život“).

Motorové vozy osobní dopravy

Po „úzkých“ kolejích jezdilo na Mostecku 60 motorových osobních vozů (skříní). Z nich 27 bylo nakoupeno od výrobců, 8 vyrobeno ve vlastních dílnách, 25 získáno od jiných dopravců. Mostecký provoz měl největší podíl ojetých vozů mezi „metrovými městy“ celé dnešní ČR. Mimo to byl jeden motorák zapůjčen. Vozy lze pro popis rozdělit do 10 typů (typových skupin):

typ „M–A“

Zahrnuje první sérii vozů dodanou do Mostu v letech 1901 (evidenční čísla 1 – 8) a 1903 (9, 10). Vozová část pocházela z vagonky v Grazu, elektrická výzbroj od rakouského závodu AEG ve Vídni.

Pojezd tvořil dvounápravový podvozek se zavěšením náprav Peckham extrémně malého rozvoru, který byl dán rozměry přesuvny v areálu vozovny. Vozová skříň odpružená půleliptickými listovými pružinami měla otevřené plošiny. Vchody se uzavíraly mřížovými dvířky. Na bočnicích oddílu pro cestující bylo umístěno šest stejně velkých přibližně čtvercových spouštěcích oken v rámech. Od plošin byl oddělen stěnou s jednokřídlými posuvnými dveřmi a dvěma okny.

Větrání zajišťoval nástřešek s dvanácti výklopnými ventilačkami, který nesl sběrač proudu (zpočátku tyčový s kladkou). Bočnice byly původně zaoblené, dělené přibližně v polovině výšky ozdobnou lištou. Nátěr vozů byl při dodání zelený se světlou (bílou?) střechou.

Na dvou podélných lavičích bylo po 10 místech k sezení, celková kapacita vozu činila 34 osob.

Vozy přišly s motory GE 58 o výkonu 27,5 kW. Měly elektrodynamickou a ruční brzdu. Odporníky byly původně umístěny pod podlahou. Kontroléry měly 5+4 jízdní a 7 brzdových stupňů.

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

- úprava plošin spočívající v jejich částečném zakrytí, dosazení spouštěcích plachet a zakrytí otvoru mřížových dvířek ve vstupech, instalace horního čelního reflektoru. O povolení k zakrytí plošin bylo požádáno ministerstvo železnic dopisem ze 4. 1. 1908. Původně se jednalo o sedm tabulí skla podlouhlého tvaru (tři v rovné části čela, dvě dvojice v „rozích“ plošin), později byla na čelech osazována velká nedělená okna (není jisté, zda se původní forma zasklení objevila na všech vozech, či zda byly některé vybaveny hned velkým čelním sklem),
- úprava pískovačů (posun vyústění násypné trubky blíže k obruči kola): 1912,
- náhrada bronzových klik kontrolérů železnými (válečná sbírka barevných kovů, duben 1917),
- náhrada tyčového sběrače lyrovým (za I. světové války, jako první v roce 1917 vozy 2, 3, 7),
- náhrada původních motorů typem TB 5 (Ganz) s výkonem 30 kW: vůz 6, žádost z 15. 10. 1917, u ostatních vozů zřejmě provedeno postupně po skončení války,
- náhrada kluzných motorových ložisek za valivá Fichtel – Sachs (1924–26),
- náhrada vřetenové brzdy za Ackleyovu (1925),
- zvětšení rozvoru (2 400 mm, 1925–28), kompletní rekonstrukce skříně (nová okna, dveře, oplechování včetně zarovnání bočnic, dosazení jednokřídlých dveří do levých předních vstupů), pravděpodobně tehdy dosazeny kolejnicové brzdy (všechny vozy?, demontovány za II. světové války?).

Po úpravách ve druhé polovině 20. let vážily vozy 10 075 kg.

V letech 1946–51 posloužily pojezdy a elektrická výzbroj vozů 2 – 7, 9 a 10 pro stavbu tramvají typu „M–AR“ (viz dále), zbytek poškozen v březnu 1945 ve vozovně nálet a byly po skončení války vyřazeny.

Provozní nasazení:

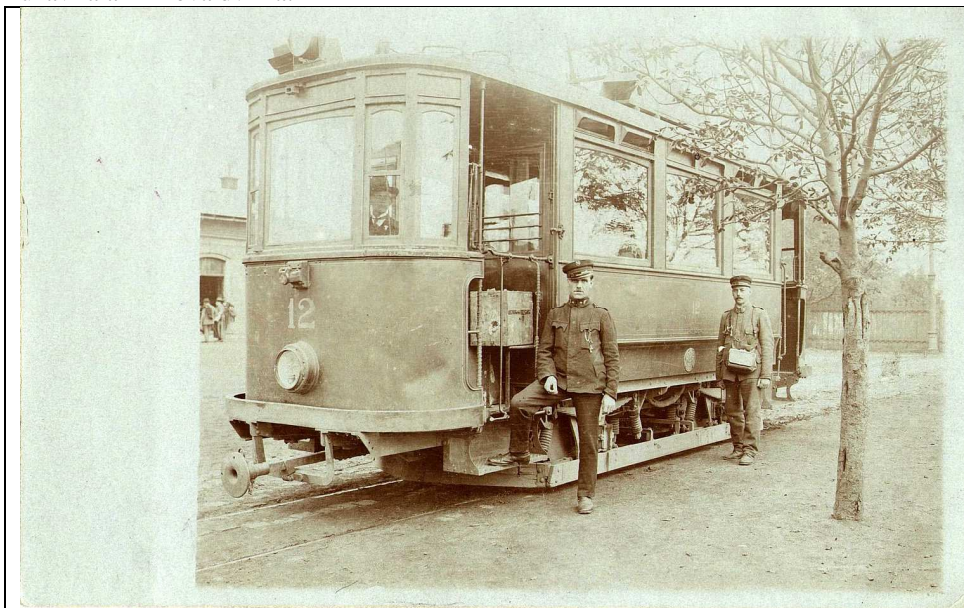
Do roku 1917 tvořily vozy typu „M–A“ celý mostecký park motorových tramvají a zajišťovaly osobní i nákladní dopravu. Po tomto roce nadále zřejmě vozily pravidelné vlaky na litvínovské trati, a to až do svého vyřazení (přestavby). Jejich používání v nákladní dopravě se zřejmě omezilo, zcela však zaniklo pravděpodobně až v letech II. světové války.

typ „M–B“

Pro rozšíření provozu byly v roce 1914 objednány vozy nového typu. Vzhledem k válečným potížím dorazily do Mostu až roku 1917 (čtyři bez elektrické výzbroje) a umožnily zahájit dopravu na „městské“ trati. Vozy 11 – 13 byly převzaty dne 7. 3., o tři dny později vykonaly úřední zkoušku (ještě v únoru 1918 však společnost žádala generální inspekci o povolení jejich provisorních pevných dřevěných ochranných rámu). Další vozy vyjely až po kompletaci roku 1920⁷. Dva přitom dostaly výzbroje z žitavských motoráků (15 a 17, viz typy „M–C“ a „m–b“).

⁷ Úřední zkoušky: vozy 15 a 17 dne 23. 3., vůz 14 dne 28. 7., vůz 16 dne 27. 11. 1920.

Pojezd měly volnoosý, s podstatně větším rozvorem proti typu „M-A“. Plošiny byly polouzavřené, s jedním velkým a dvakrát dvěma menšími okny na čele. Nad všemi okny čela byly (naznačeny?) ventilačky. Vstupy do vozu uzavírala mřížová dvířka.



Vůz 12 v původním stavu před mosteckým nádražím (sbírka Boveraclub)

Jednokřídlými posuvnými dveřmi se vcházelo do oddílu pro cestující, který na každém boku osvětlovala tři téměř čtvercová rámová okna. Nad každým z nich byly umístěny dvě ventilačky s okénky. Oddíl vozů 11 – 13 měl původně celkem 18 míst k sezení v příčných boxech 2 + 1. Sedadla ostatních vozů byla uspořádaná podélně (20 míst). Počátkem 20. let se tak změnila i sedadla prvních tří vozů. K stání poskytovaly šest míst v oddíle, pět na přední a sedm na zadní plošině.

Čelo bylo zaoblené, bočnice ve spodní třetině členěné ozdobnou lištou, pod ní mírně projmuté.

Elektrická výzbroj vyrobená firmou AEG sestávala ze dvou motorů o hodinovém výkonu 29,8 kW a kontroléru s 6+5/6 stupni⁸, sběrač byl od počátku lyrový, spráhlo talířové. Pro úplné dobrždění a zajištění sloužila osmišpalíková ruční brzda soustavy Ackley. Výkaz k 31. 12. 1928 uvádí vlastní hmotnost vozů 11 – 14 a 16 ve výši 10 750 kg, vozů 15 a 17 pak 10 175 kg.

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

- úprava na jednoslužné: nezávislé ruční brzdy, dosazení kolejnicových brzd, uzavření pravých předních vstupů (křížem) jednokřídlými dveřmi,
- dosazení valivých motorových ložisek Fichtel – Sachs (1925),
- dosazení skládacích dvoukřídlých dveří do zbývajících vstupů do vozů (1938–50),
- náhrada lyry pantografem (1950),
- náhrada talířového spráhla dvouhlavým (1952–53).

Provozní nasazení:

Zpočátku jezdily převážně na „městské“ trati, sloužily ale zřejmě záhy i na lince do Litvínova (následy apod.), zejména od roku 1943 (viz typ „M-D“). Všechny byly vyřazeny po zastavení provozu v úseku Dolní Litvínov – Hamr a získání tří velkých vozů z Teplic, kdy se staly přebytečnými pro svou malou kapacitu.

Úpravu na jednoslužné vyvolala potřeba provozních úspor na městské lince. Elektromagnetické brzdy systému Westinghouse s kolejnicemi délky 720 mm byly namontovány ve vlastních dílnách. Ovládaly se táhly jak z prostoru řidiče, tak z plošin a oddílu. Ministerstvo železnic podmínilo svůj souhlas s jejich zavedením dostatečně dlouhým brzdícím účinkem, umožňujícím výstup všech osob (4 – 5 minut). Při jednoslužném provozu se nástup i výstup cestujících odehrával pouze jedněmi dveřmi na přední plošině. Ostatní jistily západky s červenou pojistkou.

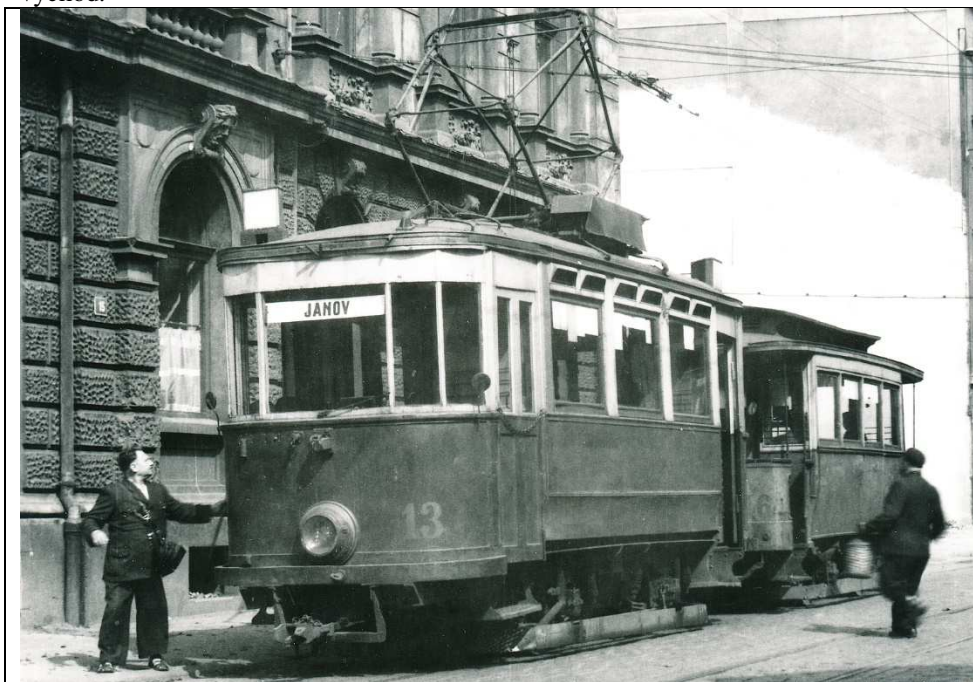
Úpravy vozů na nový provozní režim probíhaly postupně podle finančních možností provozovatele. Jako první byl povolen provoz vozu 13 (2. 6. 1925), následovaly vozy 11 a 12 (25. 1. 1926), poslední prošly úpravou vozy 14 a 16 (29. 3. 1928).

⁸ Neplatí pro vozy, vybavené výzbrojí z žitavských motoráků.



Jeden z „jednoslužných“ vozů před mosteckým nádražím (před zářím 1938, foto A. Schlupek, sbírka Boveraclub)

Kolejnicové brzdy byly pravděpodobně během II. světové války či těsně po ní odebrány. Předpis pro provoz na trati Kasárny – Osada „Zdař Bůh“ z roku 1949 neuvádí typ „M-B“ mezi vozy jimi vybavenými, které zde mohly výhradně jezdit. Od prosince 1946 zřejmě jeden z vozů sloužil při kyvadlové obsluze trati Minerva – Stalinovy závody východ.



Poslední provozní stav soupravy 13 + 46 u mostecké spořitelny (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

typ „M-C“

Roku 1920 byly ze zastaveného provozu v Žitavě (Zittau, dnes SRN, Svobodný stát Sasko) získány čtyři vozy. Dva z nich, opatřené již v původním působišti zasklením plošin, jezdily dále jako motorové s čísly 21 a 22. Úřední zkouška proběhla 28. 11. 1924.

Podvozky vyrobila firma Heinrich Böcker Remscheid, skříň budyšínská vagónka. Plošiny uzavíralo pět oken (tři stejně velká na čelech, po jednom na boku), vchody pouze vyplněná mřížová dvířka a spouštěcí plachty. Mezi dveřmi a stěnou oddílu byla velmi úzká okénka s oblým zakončením (později zaplechovaná).

Vstupy do oddílu byly asymetricky umístěny (původní uspořádání sedadel bylo příčné 2 + 1). Na každém boku byla tři velká rámová vyklápěcí okna, jejichž skla byla v Mostě rozdělena svisle na poloviny.

Elektrická výzbroj AEG sestávala z motorů GE 58 o výkonu 37,5 PS (28 kW), kontrolérů s 5 + 4/6 stupni. Vozy vytápěla čtyři topná tělesa zapojená v sérii, vnitřní osvětlení obstarávaly tři žárovky v oddíle a po jedné na plošinách. Na čelech byly umístěny hlavní a střešní reflektory. Sběrač proudu byl lyrový.

Kromě elektrodynamické brzdy měly vozy ruční osmišpalíkovou brzdu Knorr, sypače písku byly automatické. Zábranu proti přejetí tvořil pevný rám.

V oddíle pro cestující bylo 18 míst k sezení. Ve voze 21 byla uspořádána příčně, ve voze 22 podélně. Oddíl poskytoval dále 7 míst k stání, dalších pět cestujících mohlo stát na přední a šest na zadní plošině.

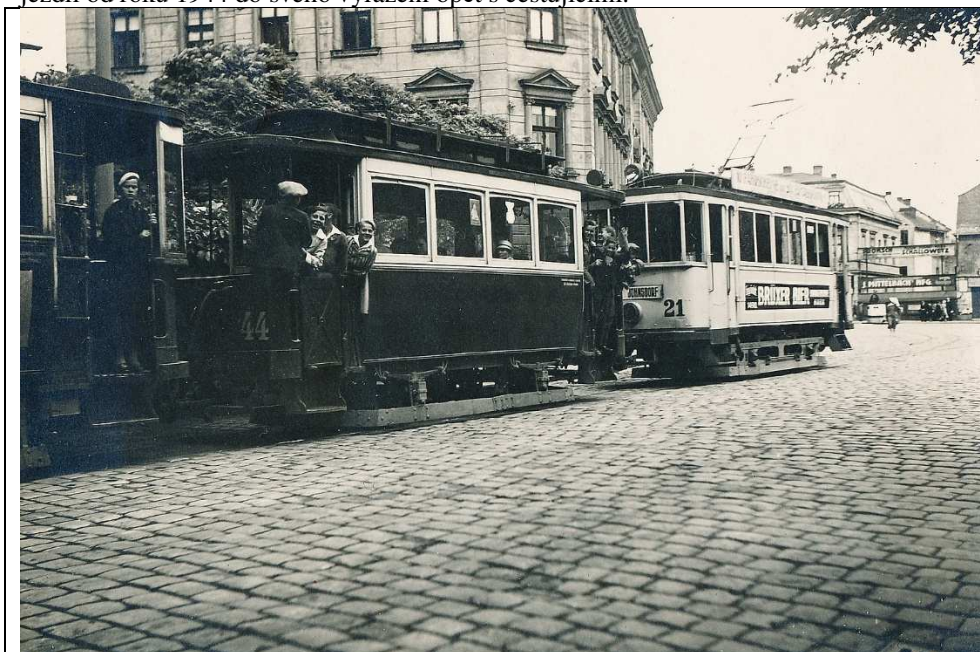
Vozy byly poměrně těžké: prázdné vážily 10,24 t, plně obsazené 12,94 t.

Hromadné úpravy:

- zvětšení rozvoru cca o 1 m (oba vozy, 1927–28),
- dosazení dvoukřídlých vstupních dveří (doloženo u vozu 22, ve 30. letech?).

Provozní nasazení:

Se zprovozněním vozů se nespěchalo: ještě 16. 7. 1923 navrhovala společnost městské radě, že vzhledem k momentální turnusové potřebě devíti motoráků by bylo možno čtyři z nich prodat. Materiál výslovně uváděl vozy „... z *Grazu* či *Žitavy* ...“ jakožto pro provoz postradatelné. Vzhledem k aktuální hospodářské situaci (vrcholila poválečná krize) se nepodařilo najít žádného kupce a vozy v Mostě zůstaly. V roce 1939 oba přešly do služebního parku. Vůz 22 jezdil od roku 1944 do svého vyřazení opět s cestujícími.



Vůz 21 jako násled vlaku do Litvínova ve stanici Spořitelna (před zářím 1938, foto A. Schlupek, sbírka Boveraclub)

typ „MÖDLING“

Jako posila vozového parku pro zajištění dopravy do továrny v Záluží byly do Mostu roku 1939 převedeny dva motoráky, vyrobené roku 1903 firmami Graz (vozová část) a Ganz (elektrická výzbroj) pro trať Mödling – Hinterbrühl, která byla od roku 1883 první elektrickou dráhou na území tehdejšího Rakouska – Uherska. V roce 1932 byl na ní zastaven provoz. Po obsazení Rakouska byly zdejší vozy postupně převáděny do Klingenthalu⁹, Mostu a Teplic. Byly to poměrně velké volnoosé tramvaje. Na boku oddílu měly po šesti stejných oknech, plochá střecha nesla větrací nástřešek. Plošiny zakrývala tři čelní okna, mezi vstupními dveřmi (uzavřenými pouze mřížovými dvířky) a oddílem byly plné stěny, na každém stanovišti po jedné straně opatřené stupačkami pro výstup na střechu. Sběrač proudu byl lyrový. V oddíle bylo 21 míst k sezení (jedna podélná a dvě příčné lavice).

Vozy byly označeny čísly 24, 25. Jejich pravidelný provoz skončil roku 1946 (převodem vozu 25 na služební), respektive 1952 (vyřazením vozu 24).

⁹ SRN, Svobodný stát Sasko, v letech 1917–64 zde provozoval elektrifikovanou úzkorozchodnou dráhu státní železniční dopravce

typová skupina „T-C, CB“

V roce 1942 byl do Mostu zapůjčen teplický vůz 40. Po skončení války zde zůstal až do svého vyřazení. V letech 1949–50 přišly vozy ze zanikajícího provozu v Českých Budějovicích (tam evidenční čísla 1 – 7, v Mostě 31 – 37), které se s teplickým vozem prakticky shodovaly. Šlo o volnoosé tramvaje z let 1908 (Budějovice), respektive 1913. Výrobce vozové části byla firma Ringhoffer, elektrickou část dodala AEG (u teplického vozu v kombinaci s kontroléry Ganz).

Popis viz **Teplice – Šanov a České Budějovice**. Sběrač proudu byl lyrový (v Teplicích od roku 1916 tyčový).

Vozy byly v Mostě jen minimálně upravovány. Demontované pohyblivé ochranné zařízení proti přejetí nahradil pevný rám s šípovými konci. Sloužily převážně na vložných vlcích na litvínovské trati, z budějovických byly v provozu pravděpodobně jen 31 – 35 (zbylé dva sloužily údajně jako zásobárna náhradních dílů). Vůz 31 sloužil jistou dobu (po roce 1952) pro posun ve vozovně.

I přes opačné tvrzení pramene (12) byly pro provoz vítanou posilou. V době jejich příchodu se teprve dokončovala stavba nových tramvají (typ „M-AR“), takže na turnusovou potřebu minimálně 19 vozů bylo kromě nich k dispozici nejvýše 22 motoráků. Bez nich bylo nemyslitelné nezbytné zkrácení intervalu linek 2 a 3 na podzim 1950. Teprve příchod vozů **6 MT** a redukce provozu v souvislosti s dodávkami trolejbusů umožnily odchod „budějovických“ tramvají z osobní dopravy.

typ „M-D“

Pro válečné posílení provozu přišlo do Mostu pět vozů z alsaského města Mulhouse¹⁰, tehdy právě v německé správě. Jako výrobce vozové části udávají dostupné prameny firmy Bourneville nebo SACM, výrobce elektrické výzbroje je neznámý (roku 1947 výkaz podniku udává motory U 104, šlo by tak o AEG či jinou dceřinou společnost General Electric). V Mostě obdržely čísla 26 – 30.



Vůz 26/I na konečné Most nádraží (1942, sbírka Boveraclub)

Byly to podvozkové vozy se zvláštním uložením skříňe prostřednictvím bočního závěsu čtyř půleliptických per, které způsobovalo občasně sesednutí skříňe vlivem nerovností svršku. Celkovou hmotnost udával nápis na vnějším podélníku rámu skříňe hodnotou 9 400 kg.

Skříň byla zcela uzavřená. Plošiny měly na mírně vyklenutém čele tři stejná okna, na bocích mezi čelem a dveřmi po jednom. Vstupní dveře byly jednokřídlé.

Oddíl osvětlovalo na každém boku pět rámových spouštěcích oken, která zevnitř clonily spouštěcí laťkové žaluzie (díky nim získaly Mostě přezdívku „plážové“). Nad oddílem byl umístěn větrací nástřešek.

V Mostě jezdily s lyrovým sběračem. Bylo nutno upravit jejich kontroléry (původně měly opačné řazení stupňů jízdy a brzdy). Používaly se většinou na lince 2, z provozu odešly po dodávce typu **6 MT**. Krátce před tím obdržel nejméně jeden z nich pantograf, umístěný mírně mimo příčnou osu vozu.

¹⁰ Výkaz parku z druhé poloviny roku 1945 uvádí jméno jejich původního působiště v německém tvaru „Mülhausen“. Ve stejnojmenném durynském městě sice rovněž jezdily tramvaje, vozy však odtamtud zcela jistě nepocházely.



Pohlednice vydaná počátkem 50. let 20. století zachycuje někdejší Wilsonovy (později Fučíkovy) sady na jižním okraji středověkého Mostu. V popředí projíždí jedna z „plážových“ tramvají již s osazeným pantografem (svírka Ivan Grisa)

Podle zprávy z března roku 1943 se v Mostě zkoušelo používání betonových brzdových špalíků na motorových vozech. Měl se tak řešit kritický nedostatek ocelových dílů. Kolika a jakých vozů se experiment týkal, není známo.

Dne 20. 1. 1948 oznámily na základě vyžádání Středočeské elektrárny n. p. Most ministerstvu dopravy, že všechny po válce převzaté vozy měly směřová světla napájená „slabým proudem 9 V“. Zařízení bylo však jako nefunkční okupantský přežitek demontováno.

typ „M-AR“

V letech 1946–51 byly ve vlastních dílnách na upravených podvozcích a rámech osmi vozů typu „M-A“ postaveny zcela nové skříně podle návrhu pracovníka tramvajových dílen Aloise Šavlíka¹¹. Rozvor podvozků se zvětšil, mezi nápravami byly na podélnicích zřízeny závěsy kolejnicových brzd. Vozové skříně byly provedeny jako zcela uzavřené. Plošiny vybavené kabinami pro řidiče osvětlovalo čelní lehce skloněné okno, dvě zaoblená skla v rozích a obdélná okna u jednokřídlých posuvných dveří. Oddíl byl přístupný dvoukřídlými dveřmi, které zajížděly do prosklené přepážky. Na každém boku měl čtyři bezrámová okna se zaoblenými horními rohy, vždy dvě krajní s plechovou ventilací v horní části.

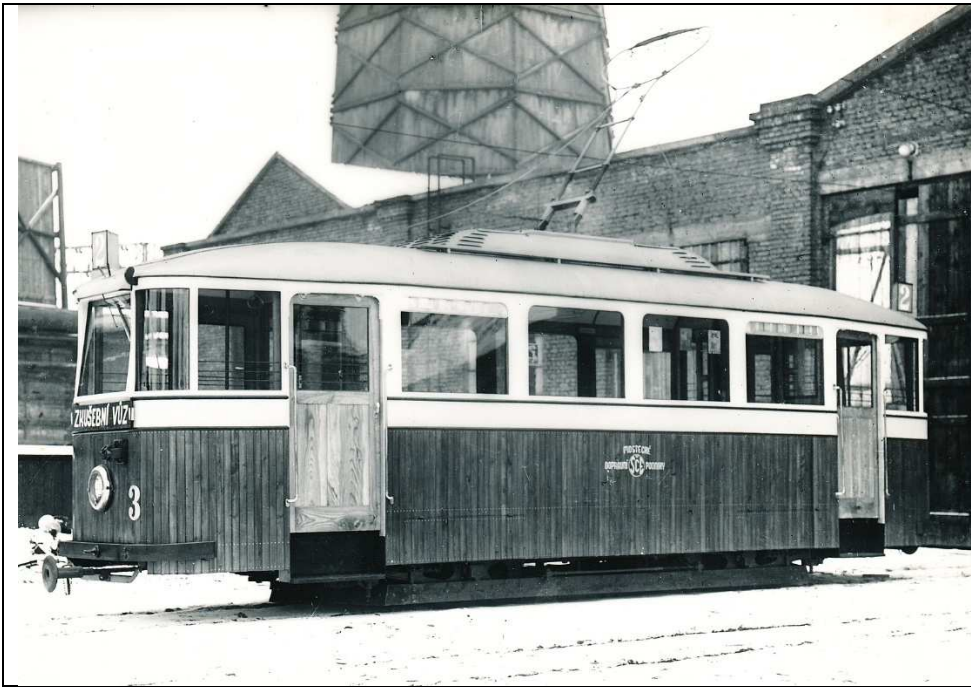
Rovné bočnice i spodní část čel kryly svislé peřejky, dosahující téměř úrovně spodní hrany schůdků. Evidenční čísla proto nebyla namalována, ale vyrobena z plechu a připevněna vpravo pod hlavním reflektorem (při pohledu zpredu). U nápravových ložisek byla v bočnicích sklopná dvířka pro usnadnění údržby. Rovněž vstupní dveře byly pokryty dřevem. Pod okny obíhal po celém obvodu skříně oplechovaný pás s vodorovnými ozdobnými lištami. Pod čelními okny na něm byly zavěšeny tabule s názvy konečných stanic. Střecha byla oblá, bez nástřešku, s elegantní odporníkovou skříní, která nesla lyrový sběrač. V pravých předních rozích byly umístěny linkové svítily („budníky“).

V oddíle byly dvě podélné lavice, vnitřní obložení (kromě sololitového stropu) bylo dřevěné. Pro stojící cestující sloužily dvě podélné tyče, na kterých visela kožená poutka s kovovými madly.

Hromadné úpravy (všechny vozy):

- Výměna lyry za pantograf (1950).
- Výměna elektrické výzbroje za typ 6 MT/GBM 430 (1953–55). Při ní byly dosazeny dvě nové odporníkové skříně, vyměněny pantografy, čelní reflektory a dosud užívané talířové spřáhlo nahrazeno dvouhlavým („pražským“), demontovány „budníky“ a orientační tabule pod čelním sklem, které nahradily orientace po vzoru vozů 6 MT. Evidenční číslo (menší a zjednodušené cifry) bylo umístěno pod čelní okno do oplechovaného pásu nad peřejkami.

¹¹ Na tuto skutečnost upomínaly dva terče, zavěšené proti sobě na prostředních meziokenních sloupcích uvnitř vozu 3.



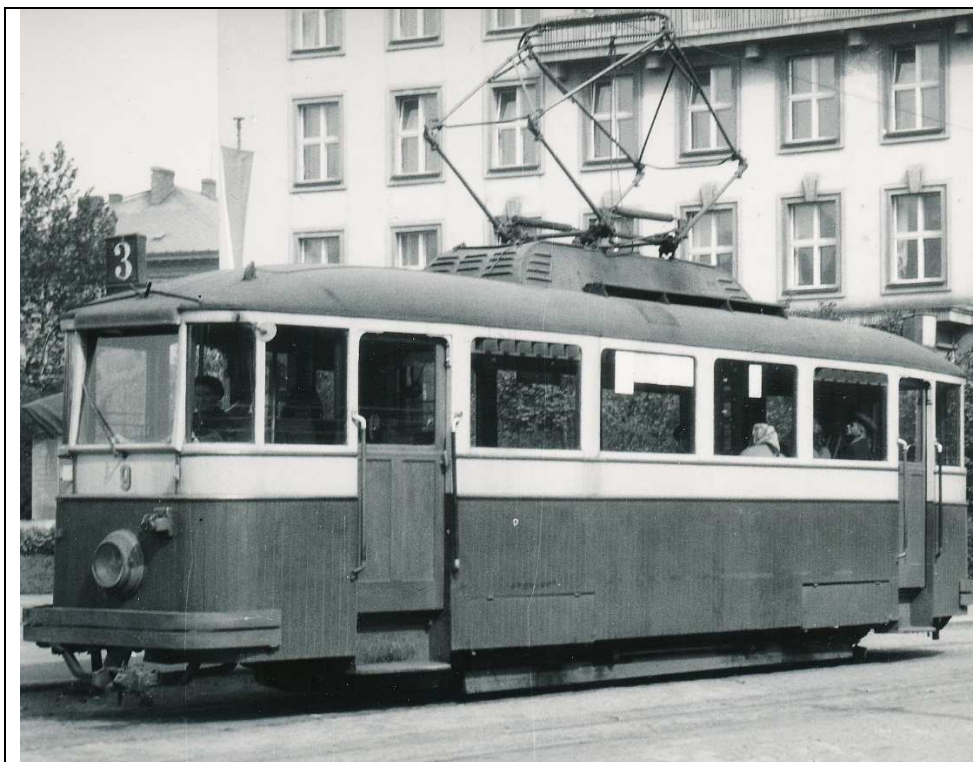
Vůz 3/II před halou vozovny (1947, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)



Interiér vozu 3/II při předváděcí jízdě (1947, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

Provozní nasazení:

Vozy byly v provozu na celé síti, zpočátku (do dodávky vozů typu **6 MT**) přednostně na nové lince 3 (vzhledem k instalaci kolejnicových brzd). Na prvním „přestavěném“ voze číslo 3 nebyly zřejmě od počátku kolejnicové brzdy osazeny (zvláštní předpis pro sklonově náročnou trať Kasárny – Osada „Zdař Bůh“ zde povoluje jen nasazení vozů 4, 5, 6 a 9). Zda je získal až při výměně výzbroje či dříve, není jasné.



Vůz 9/II na Husově náměstí po dosazení pantografu, před výměnou elektrické výzbroje (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)



Vlek 5/II v posledním provozním stavu na smyčce Most nádraží (1959 foto M. Knížek, sbírka Boveraclub)

Tři vozy byly vyřazeny roku 1959, pět přešlo do Jablonce, kde se však používal pouze jeden jako služební.

typ 6 MT

Nejnovějším a nejpočetnějším typem osobních motoráků mosteckého úzkorozchodného provozu byly vozy označované **6 MT**. Úvodní informace a obecný popis viz **Ústí nad Labem**.

Do Mostu přišlo 10 nových vozů (1952, evidenční čísla 31 – 40) a tři použité z Teplic (1959, vozy 41 – 43). Všechny byly v letech 1961–62 předány do Jablonce, odkud se řada z nich dostala do Ústí a Liberce (některé postupně do obou měst).

Sklopný mechanismus transparentu nad čelním oknem brzy nahradil prostý držák tabulek (stejných rozměrů jako u typu „M-AR“.



Vůz 35/II u mostecké spořitelny (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

Během provozu nebyly nijak rekonstruovány, pouze vozy převzaté z Teplic dostaly místo původního tyčového sběrače pantografy (několik prvních týdnů či měsíců jezdily se zavěšenými zajišťovacími řetězy, v Mostě jinak nepoužívanými). Nasazovány byly na všechny mostecké linky až do úplného závěru provozu úzkorozchodných tramvajů. Vůz 36 zajišťoval dopravu zaměstnanců do vozovny až do roku 1962, kdy byl po nehodě předán za ostatními do Jablonce.



Vůz 42 na lince 3 následovaný vozem téhož typu na lince 2 u mostecké spořitelny (1959, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

typ „JI-B“

V roce 1954 přišel ze zanikajícího tramvajového provozu v Opavě motorový vůz, dodaný původně pod číslem 5 do Jihlavy (v Opavě 17). V Mostě byl označen číslem 26 (druhé obsazení).

Popis vozu uvádí kapitola **Jihlava**. Jedinou viditelnou úpravou provedenou v Mostě bylo dosazení pantografu (původně lyra, v Opavě „kladka“).

Výkonný zánovní vůz sloužil v osobní dopravě krátce (do roku 1956: důvodem byla zřejmě jeho malá kapacita). Poté byl až do zániku úzkorozchodného systému veden jako služební.



Vůz 26/II na Husově náměstí (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

typ „T-B“

Tři vozy získané roku 1956 z Teplic jako náhrada za menší původní tramvaje (typ „M-B“) získaly i jejich evidenční čísla (11 – 13, původně 36 – 34). Popis viz kapitola **Teplice–Šanov**. Před uvedením do provozu bylo nutno nahradit původní „kladku“ pantografem.

Vozy jezdily zřejmě především na lince 2, vyřazeny byly jako přespočetné v souvislosti s příchodem teplických vozů **6 MT** a ukončením provozu na lince 1.



Vůz 11/II na smyčce Most – nádraží (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

Kromě uvedených typů jezdil v Mostě od roku 1942 i zapůjčený motorák číslo 30 Průmyslových podniků města Ústí (typ „**Ú-B3**“). Roku 1947 byl vrácen zpět.

Vlečné vozy osobní dopravy

Do mosteckého provozu přišlo během jeho existence celkem 26 osobních vlečných vozů (skříní). Z nich 9 dodali přímo výrobci, čtyři byly vyrobeny ve vlastních dílnách a 13 získáno od pěti jiných dopravců, dva z nich přestavbou z motoráků. Jeden byl v letech 1942–47 zapůjčen z Ústí. Vozy lze pro účely popisu rozlišit do deseti typů:

typ „m-a“

Při zahájení provozu přišly z Grazu i první vleký. Původně byly označeny římskými číslicemi IX – XV.

Měly volnoosý pojezd a skřín vzhledově odpovídající motorovým vozům typu „M-A“, avšak menších rozměrů. Čela byla plochá, v rozích zaoblená, s poměrně nízkou poprsnicí. Do oddílu se vstupovalo jednokřídlými posuvnými dveřmi. Uvnitř byly podélné lavice pro dvakrát devět cestujících, umístěné vždy pod čtyřmi bočními okny. Bočnice oddílu byly projmuté, na střeše nad ním byl umístěn větrací nástřešek.

Vozy byly osazeny solenoidovou Sperryho a ruční větvenovou brzdou.

Na sklonku I. světové války byly vozy XI a XIV přestavěny na nákladní pro dopravu uhlí a popela, v roce 1922 se vrátily k původní podobě a účelu.

V průběhu 20. let bylo opuštěno značení římskými čísly (viz dále). Přechíslování se fakticky zřejmě provádělo postupně při velké obnově vozových skříní během úpravy v letech 1923–26. Při ní byl prodloužen rozvor na 2,4 m. I po této úpravě zůstaly díky jednoduché stavbě velmi lehké: vlastní hmotnost činila jen 2 900 kg.

První byl zničen při nehodě roku 1941 (pojezd se dále použil), ostatní byly většinou vyřazeny po omezení provozu na lince 1 v souvislosti s rozšířením trolejbusové dopravy, poslední po převzetí větších vleků z Teplic.



*Vůz XI na tehdejší
Valdštejnském náměstí
počátkem 20. století
(pohlednice,
sběrka
Boveraclub)*

typ „m-b“

Původní motorové vozy z Zittau (pravděpodobně evidenční čísla 1, 2) byly po převozu do Mostu roku 1920 změněny na vleký. Kromě vynětí elektrické výzbroje spočívala úprava jen ve svislém rozdělení tabulek všech šesti bočních oken (vozy přišly ze Žitavy s otevřenými plošinami) a změně uspořádání sedadel na podélné.

V Mostě jezdily původně s čísly VII, VIII (do provozu byly schváleny koncem roku 1924), záhy byly přechíslovány (viz dále). I jejich rozvor se pravděpodobně prodloužil na 2,4 m. Vůz 41 dostal jako první v Mostě nápravová valivá ložiska. Jezdily na litvínovské trati, za II. světové války jsou doloženy i na lince 2. Osudným se jim stalo omezení provozu vleků na lince 1 roku 1953.



Jeden z původně žitavských vleků na koncovém rozvidlení u mosteckého nádraží (1940?, foto A. Schlupek, sbírka Boveraclub)

Oba nejstarší typy osobních vleků byly zřejmě v průběhu 20. let přečíslovány dvakrát. Nejprve se jednalo o řadu 23 – 31, posléze o řadu 41 – 49. Není jasné, zda první změnou označení prošly všechny vlečné vozy původní mostecké i žitavské provenience. Římská čísla jsou naposledy doložena při uvádění žitavských vozů do provozu. Protože zároveň s nimi zprovozněné motoráky téhož původu obdržely čísla 21, 22 (která si podržely až do konce své existence), lze předpokládat, že vlekly byly někdy roku 1925 označeny čísly 23 – 31. Zřejmě velmi záhy jim byla vyčleněna samostatná číselná řada 41 – 49. Je pravděpodobné, že u některých z nich bylo první přečíslování jen administrativní a k reálné změně označení došlo až při nejbližší opravě nátěru. Na dosud jediném zjištěném snímku, zachycujícím první vlnu přečíslování, se nachází vlek typu „m–a“ s číslem zřejmě 25.

typ „m–c“

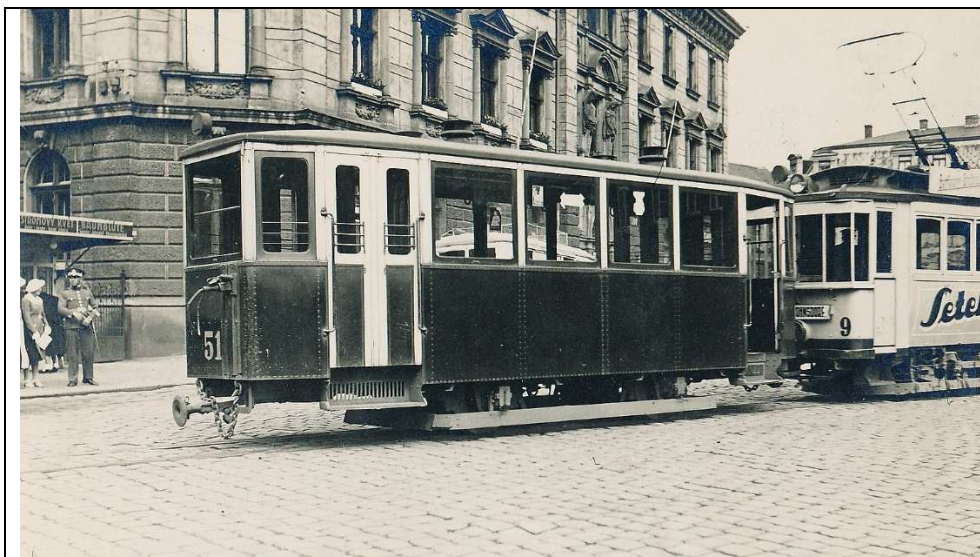
Poslední vlek, dodané do Mostu přímo od výrobce (z Královopolské strojírny), měly čísla 50 a 51. Jezdily od 15. 5. 1931. Byly to volnoosé vozy s celokovovou skříňí uzavřené konstrukce. Nápravy byly odpruženy listovými pružnicemi s 9 pružinami, příčný i podélný posuv činil 1 mm. Sloupky, vylišované z plechu tloušťky 3 mm, byly snýtovány s podélníky a vaznicí. Stěny z plechu tloušťky 2 mm, nanýtované na sloupcích, byly zevnitř obloženy dřevem. Plošiny s odstupňovaně zkoseným půdorysem uzavíralo na čele velké, téměř čtvercové spouštěcí okno, před kterým byla uvnitř umístěna vodorovná přídržná tyč. Křídla dveří o světlosti 900 mm se otáčela na závěsech dovnitř plošiny. Oddíl osvětlovala z každé strany čtyři okna v dřevěných rámech, z nichž vždy dvě krajní se dala spouštět. Podél každého z jeho boků stála podélná laťková lavice pro 10 sedících osob. Vstupovalo se do něj jednokřídlými dveřmi o světlosti 600 mm. Stěny mezi oddílem a plošinami byly z vnější strany pobity 1,5 mm tlustým plechem. Nad oběma lavicemi vedly podélné tyče, na každé plošině stála jedna tyč svislá, „na kružinách plošinových umístěny podélné kožené rukověti“. Střecha velmi elegantních vozů byla hladká, se čtyřmi otočnými Flottnerovými větráky.

Podlaha ležela v celé délce vozu ve výšce 745 mm nad t. k., kryla ji dřevěná rohož.

Vnitřní osvětlení obstarávala dvě stropní světla v oddíle a po jednom na plošinách, nad každým čelem bylo umístěno jedno návěstní světlo.

Na plošinách i v oddíle se uvažovalo celkem s 36 stojícími cestujícími. Vlastní hmotnost vozu činila 5 200 kg, užitečná 5 000 kg. Bezpečný provoz zajišťovala osmišpalíková brzda solenoidová a ruční.

Vozy, jezdící zpočátku výhradně na litvínovské trati, od roku 1956 na lince 2, se v provozu bez větších úprav udržely až do jeho úplného zastavení roku 1961.



Vůz 51 před mosteckou spořitelnou (před zářím 1938, foto A. Schlupek, sbírka Boveraclub)

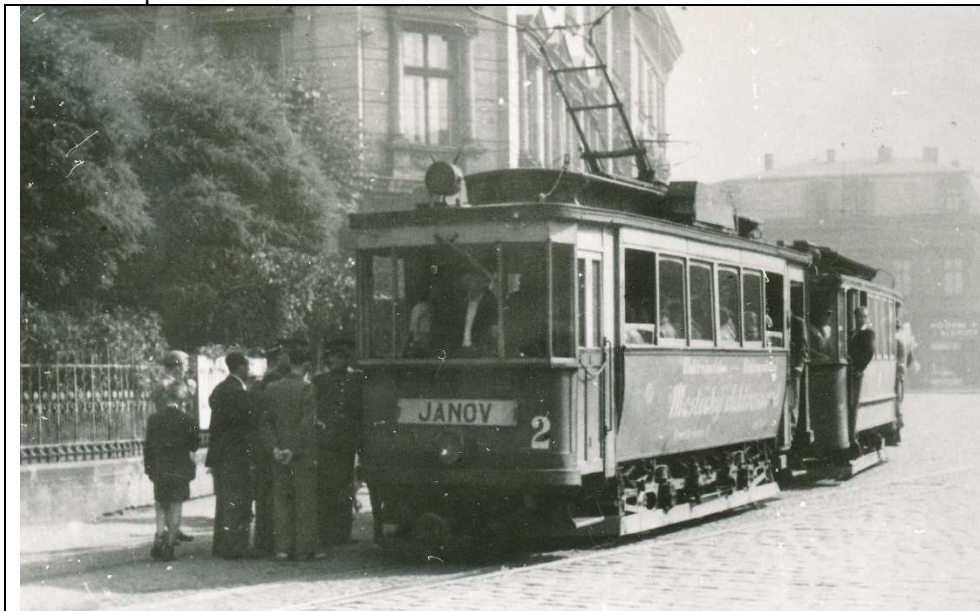
typ „m-d“

Pro posílení provozu byly počátkem II. světové války dodány tři vleký z německého Stralsundu. Původně jezdily ve Stuttgartu, k Baltu přešly roku 1931. Vozovou část vyrobila vagónka v Kolíně nad Rýnem (Köln). Před příchodem do Mostu sloužily jako motorové.

Vozy měly podvozek z nýtovaných profilů a zcela uzavřenou skříň. Obdržely čísla 52 – 54. Poprsnice čel byly zaoblené, okna nad nimi mírně vysazená (dvě uprostřed čela, po jednom na stranách a mezi čely a vstupními dveřmi). Střecha čela výrazně přesahovala zaoblení skříňe (jen mírně zaoblené rohy).

Vstupy uzavíraly dvojkřídlé dveře, do oddílu vedly dveře posuvné jednokřídlé. Oddíl měl na každém boku pět rámových spouštěcích oken, větrání zlepšoval nástřešek. Bočnice byly projmuté, v jedné třetině dělené vodorovnou ozdobnou lištou, pravděpodobně celé oplechované. Uspořádání sedadel bylo podélné.

Vozy jezdily výhradně na lince A/1. První z nich byl vyřazen po leteckém zásahu roku 1942, zbylé dva při omezování provozu vleků roku 1953.



Snímek pořízený v létě 1945 nebo 1946 zachycuje nejen poslední provozní podobu vozu 2, ale i jeden z původně stralsundských vleků na zastávce u mostecké spořitelny (sbírka Boveraclub)

typ „m-e“

Jako náhrada za dva zničené vleký (43 a 52) vznikl roku 1943 ve vlastních dílnách vlek 52/II. Pod skříň jabloneckého vozu 40/II (viz **Jablonec nad Nisou**) byl zavázán pojezd vleku 43 (typ „m-a“).

Skříň vyrobila vagónka v Grazu. Původně tvořila součást jabloneckého motorového vozu 2 (typ „J-M“) z roku 1900. Při velké obnově parku motorových vozů na přelomu 20. a 30. let posloužila jako náhrada na podvozku letního vleku číslo 40/I.

V Mostě nedoznala žádných změn: polouzavřené plošiny s třemi okny na čelech a přídržnými tyčemi po obou stranách vstupů, uzavíratelných mřížovými dvířky, posuvnými dveřmi přístupný oddíl s podélnými lavicemi, dvakrát pětí rámovými spouštěcími okny a větracím nástřeškem. Všechna okna byla nahoře zaoblená.

Vůz „přežil“ vzhledem ke své velikosti vlnu likvidace vleků v roce 1953 a jezdil dalších 7 let.

typ „m-f“

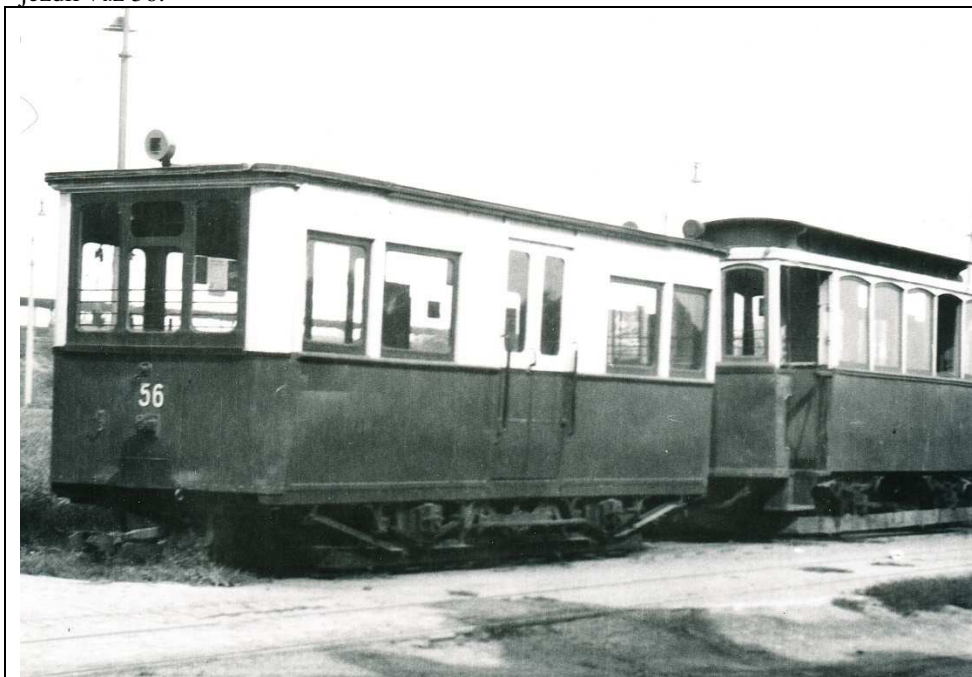
V roce 1942 byly údajně přímo z Koblenze získány čtyři otevřené letní vleký evidenčních čísel 101 – 104 (čtyři stejné vozy jezdily od roku 1940 v Teplicích).

Pro nasazení do provozu byly na pojezdech těchto vleků postaveny ve vlastních dílnách nové skříně, označené čísly 55 – 58. Vůz 56 uvádí protokol o dopravní nehodě z ledna 1943, existenci vozů 57 a 58 dokládá jediná nedatovaná fotografie. Vzhledem k tomu, že nefigurují v přehledu vozů z 16. 7. 1945, nelze vyloučit, že byly dokončeny až po stabilisaci poválečných poměrů.

Jednalo se o jediné vozy se středními vstupy rozchodu 1 000 mm na území dnešní ČR. Na vnější podélníky podvozku byly upevněny schůdky, které usnadňovaly nástup do jinak poměrně vysoko položených dvoukřídlých posuvných dveří, zajíždějících do masivních sloupků po stranách plošiny. Ta nebyla pravděpodobně nijak oddělena od oddílů na čelech vozů.

Každý z oddílů měl na bocích dvojice rámových oken (bližší ke dveřím širší), na čelo bylo umístěno trojdielné okno, jehož střední část měla horní třetinu výklopnou (u vozu 58 bylo uspořádání oken na čele mírně odlišné). Vnitřní uspořádání je neznámé.

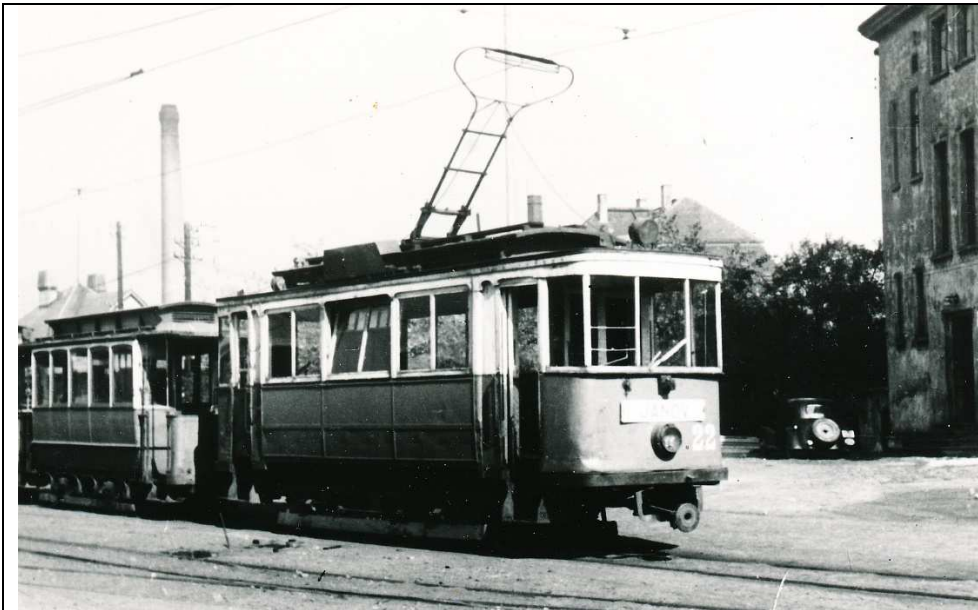
Střecha byla zcela plochá, původně (nebo jen u některých vozů?) nade dveřmi rozšířená. Skříně celkově působily velmi neelegantním dojmem. V provozu byly pravděpodobně všechny nejméně do roku 1955, nejdéle zřejmě jezdil vůz 56.



Vůz 56 na smyčce u mosteckého nádraží (1955, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

typ „t-d“

Další posilou parku vleků byly dva vozy, získané roku 1943 z Teplic (čísla 27 a 29), kam přišly v roce 1939 z Koblenze. Vozy vyrobené roku 1900 firmou Weyer jako motorové, byly na vleký upraveny kolem roku 1930. Byly nejkratšími osobními vozy mostecké tramvaje. Popis viz **Teplice – Šanov**. V Mostě obdržely čísla 40 a 43 (druhé obsazení po zničeném vleků typu „m-a“). Vyřazeny byly zřejmě roku 1952, nejpozději 1953.



Kromě původně žitavského vozu 22/I zachycuje těsně poválečný snímek i jeden z vleků, původně pocházející z porýnského Koblenze (sbírka Boveraclub)

typ „mödling“

V rámci přípravy na posílení linky 2 roku 1956 jako byl z Teplíc převezen vůz číslo 17 (druhé obsazení), který v Mostě získal číslo 53 (rovněž druhé obsazení). Jednalo se o původně motorák (viz typ „MÖDLING“), upravený roku 1941 na vlek.

Pojezd i skříň odpovídaly popisu typu „MÖDLING“ s výjimkou druhotně otevřených plošin (pro snížení hmotnosti vozu). Vyřazen byl roku 1959.

typ „ú-b“

Roku 1956 rozšířily park vleků i vozy z Ústí. Jednalo se o původní motoráky 19 a 20 dodané tam v roce 1903, upravené na vlečné roku 1951. V Mostě obdržely čísla 54 a 55 (druhé obsazení). Popis viz **Ústí nad Labem**. Na rozdíl od původního působiště byla celá spodní část skříně (včetně přejelek) natřena červeně.

Vozy se používaly pravděpodobně výhradně na lince 2 a roku 1961 v Mostě zlikvidovány.

Vlek obdobného provedení (s jiným tvarem bočních oken a bez nadokenních ventiláčků) evidenčního čísla 9 byl do Mostu z Ústí zapůjčen v letech 1942–47.

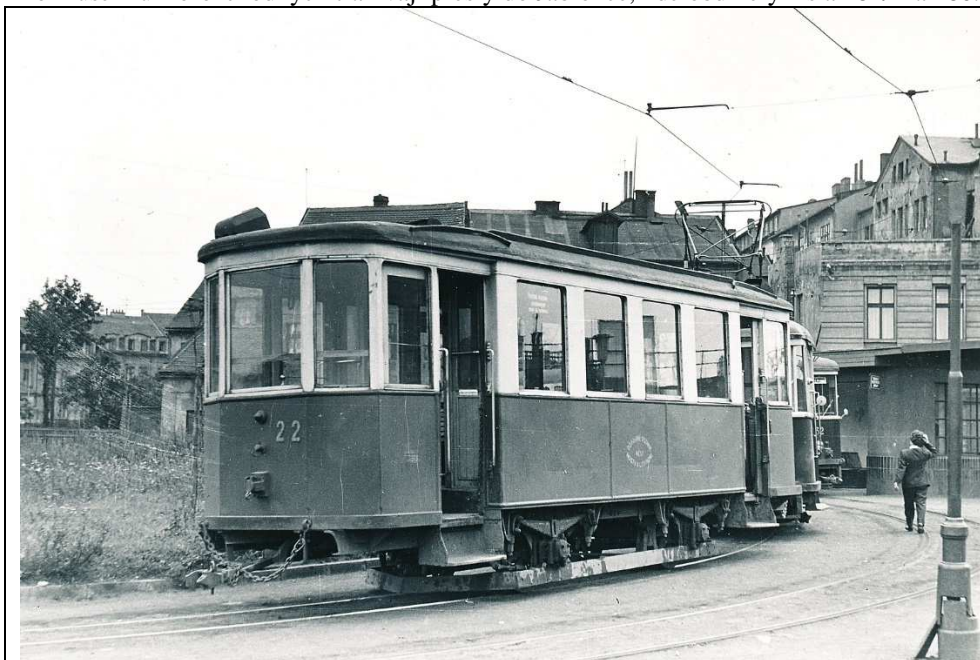


Vůz 55/II na Mírovém náměstí (1959, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

typ „m-g“

Poslední dva mostecké vleký vznikly ve vlastních dílnách přestavbou motorových vozů typu „ML-C“ v roce 1959 zřejmě bezprostředně po jejich příchodu z Teplic. Přidělená čísla napovídají sice původnímu záměru jejich další existence jako motoráků, podle podnikových výkazů z let 1959 a 1960 však mohlo jít nejvýše o značně nepravděpodobné několikátýdenní intermezzo. Vozy nedisponovaly dostatečným výkonem ani kapacitou, podstatně vhodnějších tramvají bylo v Mostě dost.

Při přestavbě byla vyjmuta elektrická výzbroj. Pojezd ani skříň se prakticky nezměnily, pouze zevnitř před okna čel byly namontovány jednoduché ochranné tyče. Značná hmotnost vleků nebyla v podmínkách linky 2 na závadu. Po zrušení úzkorozchodných tramvají přešly do Jablonce, kde obdržely čísla 182/II a 186.



Vlek 22/II na smyčce Most nádraží (1959 foto M. Knížek, sbírka Boveraclub)



„Přehlídka“ většiny typů mosteckých vleků na Dobytčím trhu (smyčka Nádraží): zleva vůz se středním vstupem (56), vůz s původně jabloneckou skříň (52/II), jeden z královopolských (51) a jeden z původních mosteckých vleků (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

Motorové nákladní a služební vozy, lokomotivy

Motorové nákladní a služební vozy můžeme dělit na dvě podskupiny: jednak šlo o vozy zakoupené od výrobců či vyrobené ve vlastních dílnách přímo pro zajištění nákladní dopravy nebo služebních výkonů (dvě lokomotivy, nákladní motorový vůz a motorová věžka), jednak šlo o vozy používané původně v osobní dopravě a pro služební účely pouze upravené.

Jedním z těchto vozů se možná stal i původně teplický motorák evidenční číslo 41 (1921–55 osobní, 1955–59 služební). Ve výkazu za rok 1959 je totiž uvedeno celkem šest motorových vozů převzatých z nedalekých lázní a zmíněný vůz je jediným, který kromě známých přírůstků přichází v úvahu. Pokud skutečně do Mostu přišel (mohlo se jednat i o písářskou chybu), bylo jeho využití zřejmě minimální.

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 stať se věnuje pouze popisu první podskupiny, tedy vozům, prvotně určeným pro nákladní dopravu a služební účely.

typ „M–N1“

Rostoucí potřeba dopravy uhlí do elektrárny a zpětného vyvážení popela vedla k objednávce nákladního motorového vozu. Jeho dodání zkomplikovala I. světová válka. Dne 21. 9. 1915 byla na ministerstvo železnic zaslána žádost o schválení brzdové soustavy. Žádost o schválení celkového projektu byla podána 10. 8. 1916, úřední zkouškou prošel 6. 4. 1917. Podle popisu v protokolu o ní se jednalo o dvouápravový vůz (Kohlen – Motor – Ersatz Wagen = náhradní motorový vůz na přepravu uhlí: nahradit měl alespoň částečně do té doby pro dopravu uhlí používané osobní motoráky) s ložnou plochou, umístěnou ve výšce 1 m nad t. k. (7,95 m²). Obě plošiny byly zcela nekryté, vchody na ně se daly uzavírat řetízky. Kontrolér s 11 jízdními (šest sériových, pět paralelních, z nich dva shuntovací) a 6 brzdovými stupni stál pouze na jedné z nich. Uprostřed vozu čněla nosná konstrukce tyčového sběrače.

Kromě elektrodynamické brzdy byl vybaven ruční osmišpalíkovou brzdou soustavy Ackley. Mimo hlavních reflektorů bylo osvětlení namontováno i na nosič „kladky“ (čtyři svítidla).

Vozovou část měla původně vyrobít strojírna Ringhoffer, pro přetíženost válečnými dodávkami však zakázku odřekla. Stavbu i zabudování elektrické výzbroje AEG (motory U 140) proto provedly vlastní dílny. K plnému provozu bylo nezbytné zesílit některé propustky a mosty na úseku mezi vozovnou a dolem Habsburg. Díky své celkové hmotnosti 15,5 t (z toho 7 t vlastní) byl totiž nejtěžším vozidlem mostecké tramvaje.

Nouzové řešení s jedním kontrolérem bylo zřejmě provozně velmi nevhodné (točna ve vozovně, která jediná mohla umožnit jeho otáčení, byla krátce před jeho dodáním zlikvidována) a vedlo k brzké přestavbě vozu na elektrickou lokomotivu se středním stanovištěm. Jako nejpravděpodobnější způsob využívání před přestavbou se ukazuje možnost umístění osobního vozu na druhém konci soupravy (spřažení s pravidelným jednovozovým osobním vlakem, případně využití osobního motorového vozu pro nákladní dopravu). Druhou variantou je jeho výlučné využívání k dopravě nákladních vlaků mezi vlečkou na překladiště ve stanici ÚTD a elektrárnou: krátká vzájemná vzdálenost nevyklučovala sunutí prázdných nákladních vlečných vozů (proti této možnosti mluví úpravy na umělých stavbách mezi vozovnou a dolem Habsburg, provedené roku 1917).

Vůz přestavěný na lokomotivu prošel úřední zkouškou 27. 11. 1920. Při přestavbě byla zhotovena skříň se zcela uzavřeným středním stanovištěm a zešikmenými předstávkami, v nichž byly umístěny odporníky a zátěž. Počátkem 50. let byl původní lyrový sběrač nahrazen pantografem. V provozu nákladní dopravy se lokomotiva používala pravděpodobně do zastavení provozu elektrárny roku 1958. Údajně byla vyřazena až roku 1962 při úplné likvidaci úzkorozchodné tramvaje.

typ „M–N2“

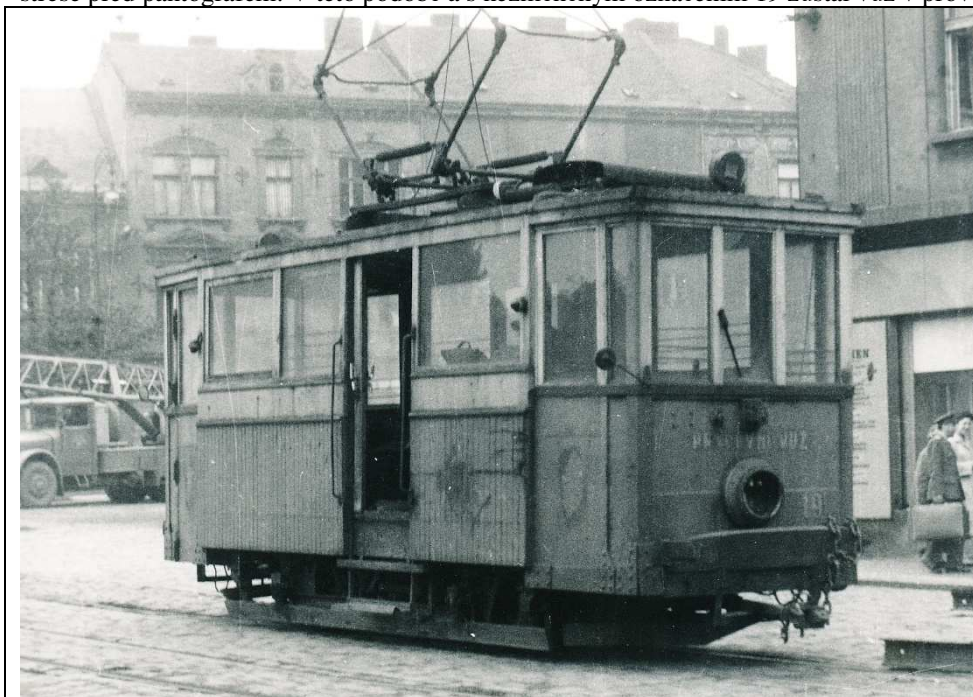
Jako další vozidlo pro dopravu uhlí byl u firmy Ringhoffer objednan motorový vůz se středním nákladovým prostorem. Jednalo se o volnoosý motorák, krytý v celé délce oblou střechou. Plošiny byly otevřené, od nákladního prostoru oddělené dřevěnými stěnami. Postranice byly ve středech opatřeny výklopnými dvířky. Ložná plocha byla velká 8,5 m², ložný prostor 5 m³ a ložná hmotnost činila 6 t. Vlastní váha vozu bez elektrické výzbroje činila cca 4 t.

Vůz byl kromě ruční a elektrodynamické brzdy vybaven tlakovou brzdou Knorr s nápravovým kompresorem. Označen byl číslem 19. Ve stavu podniku je vykázán již ve výroční zprávě za rok 1917, v provozu však byl pravděpodobně až od roku následujícího (19. 3. 1918 byla zaslána žádost o schválení elektrické výzbroje).

Roku 1923 byla ve strojírně Berndt v Újezdečku nahrazena původní dřevěná korba vozu ocelovou, zároveň byla odstraněna tlaková brzda. Účinek ostatních brzd byl shledán nedostatečným pro bezpečný provoz loženého vozu a společnost se ministerstvu železnic zavázala, že bude pouze posunovat ve vozovně (asi vyvážení žhavého popela z elektrárny na meziskládku).

Jeho využívání v nákladní dopravě skončilo přestavbou na vozidlo vrchní stavby (kolem roku 1950). Prostor korby byl zastavěn skříň se zařízením pro údržbu tratí, přístupnou posuvnými dveřmi. Plošiny byly zcela uzavřeny

(přístup na ně byl pouze z „oddílu“). Bočnice kryly v podokenní části nového oddílu přeječky, odporová skříň ležela na střeše před pantografem. V této podobě a s nezměněným označením 19 zůstal vůz v provozu až do roku 1961.



Služební vůz 19 (1954, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

typ „M-V“

Pro usnadnění údržby vrchního vedení byla motorisována původní vlečná trolejová věžka, dodaná štyrskohradeckou vagónkou již roku 1901. Elektricky poháněnou věžku („mit elektrischen Antrieb“) uvádí zápis ze státní kolaudace elektrotechnických zařízení z 23. 2. 1910. Další zmínku nalézáme v žádosti o schválení technické dokumentace, zaslané na ministerstvo železnic dne 30. 5. 1916.

Vozová část věžky se zřejmě změnila jen minimálně. Na rám z ocelových profilů byly přes listové pružiny uchyceny dvě nápravy. Nástavba byla postavena ze dřeva. Pod plošinou, kterou bylo možno zdvihát ručně pomocí pastorku a ozubeného hřebenu, byl umístěn prostor pro obsluhu s bednou na ukládání nářadí. Do středu jeho boku byl podélně ke směru jízdy umístěn jeden kontrolér a ovládání ruční brzdy. Před kontrolérem zaplňoval stísněný prostor i zásobník písku pro pískovač.

Na jednu z náprav byl zavěšen motor GE 58, pocházející zřejmě ze zálohy pro motorové vozy, nad výsuvnou plošinou byl umístěn základ pro tyčový sběrač, záhy doplněný lyrovým smykadlem (zřejmě bez „žebříku“: podobné řešení jako u dnešních historických vozů v Praze a Plzni), které vydrželo jako poslední ve městě až do likvidace vozu.

Výkaz parku k 31. 12. 1928 udává pro věžku nečekaně vysokou maximální povolenou rychlost 35 km/h a vlastní hmotnost 5 900 kg.

Věžka obdržela evidenční číslo 20. Ve stavu podniku byla do zastavení provozu na úzkorozchodných tratích v roce 1961, mohla být používána i při snášení vrchního vedení posledních úseků. Fysicky zlikvidována byla zřejmě v tomtéž roce.

typ „M-L2“

Pro uvolnění osobních vozů z nákladního provozu byla roku 1932 postavena ve vlastních dílnách druhá lokomotiva. Pro spodní stavbu byl použit rezervní podvozek typu „M-A“, na němž byla zřízena skříň odpovídající přestavěnému motorovému vozu typu „M-N1“. Vlastní hmotnost po dosazení zátěže činila 8 931 kg.

Lokomotiva byla opatřena číslem 23 a sloužila zřejmě k přivážení vozů s uhlím, odvozu popela a posunu v areálu vozovny a elektrárny. Když došlo v 50. letech k útlumu tramvajové nákladní dopravy, byla předána do Ústí nad Labem, kde měla sloužit jako vozidlo vrchní stavby. Po několika letech čekání na úpravu zde byla beze změny stavu i evidenčního čísla zlikvidována.



Věžka 20 na výhybně Most – divadlo (1957, foto E. Cettineo, sbírka Boveraclub)

Vlečné nákladní a služební vozy

typ „m–Jn/s1“

Při zahájení provozu byly k dispozici dva otevřené nákladní vozy pro přepravu uhlí. Šlo o jednoduchá vozidla s ocelovým rámem, který nesl dřevěnou korbu a jednu brzdařskou plošinu. Kromě ruční brzdy byly opatřeny elektromagnetickou solenoidovou brzdou systému Sperry. Mimo typového označení Jn/s nesly evidenční čísla 1 a 2.

Jejich použití v letech 1901–03 je nejasné. Vlečku do dolu Habsburg jako existující uvádí již dokumentace k TPZ trati Most – Janov, její TPZ však proběhla až v prosinci 1903. Za léta 1901 a 1902 neuvádějí statistiky žádné výkony nákladní dopravy, naopak výkon uváděný za rok 1903 svědčí o delším provádění této činnosti, než by odpovídalo datu TPZ.

Počátkem 20. let byly pravděpodobně zrušeny (pojezdy zřejmě pod vozy 7 – 9).

typ „m–G/s“

Třetím nákladním vozem, dodaným v roce 1901, byl uzavřený skříňový vůz pro dopravu zavazadel. Na ocelovém rámu a jednoduchém pojezdu spočívala dřevěná skříň, krytá oblou střešou. Na každém boku skříňe byly umístěny posuvné dveře a jedno zamřížované okénko. Jeden konec vozu tvořila brzdařská plošina. Kromě označení řady (G/s) nesl vůz evidenční číslo 3.

Přeprava zavazadel nespĺnila původní očekávání, naopak trvale stoupala přeprava uhlí pro elektrárnu. Roku 1906 se proto objevil záměr na přepravu vozu 3 na otevřený. Došlo k ní zřejmě roku 1907, pravděpodobně až tehdy byl vůz vybaven solenoidovou brzdou.

Počátkem 20. let byl pravděpodobně zrušen (pojezd zřejmě pod vozy 7 – 9)

typ „m–Jn/s2“

Pro rozšíření dopravy uhlí byl roku 1908 postaven v dílnách společnosti na podvozku, získaném z Jablonce, nový vlečný vůz. Rozměry, provedení a brzdové vystrojení odpovídaly typu „m–Jn/s1“. Označen byl evidenčním číslem 4. V provozu sloužil nejméně do počátku 50. let, výkazy z let 1928 a 1937 uvádějí jen ruční brzdu.

typ „m–Jna/s3“

V červnu 1918 byla zaslána ministerstvu železnic žádost o schválení dvou čtyřnápravových otevřených vozů pro dopravu uhlí (zřejmě i škváry), vyrobené firmou Orenstein & Koppel. Nesly od počátku čísla 5 a 6, v nákladní dopravě sloužily až do jejího zániku.

typ „m–Jn/s4“

Počátkem roku 1918 dodala radotínská Ferrovia do Mostu tři dvounápravové otevřené nákladní vozy s jednou brzdařskou plošinou. Obdržely pravděpodobně čísla 7 – 9. Roku 1926 dostal vůz 7 ocelovou korbu pro odvoz popela od

mostecké firmy Sedláček, která zřejmě upravovala v téže době i ostatní dva. Pravděpodobně byly při těchto úpravách použity díly pojezdů vozů 1/I – 3/I.

typ „m–Jn/s5“

Prudce stoupající doprava paliva do elektrárny a následný odvoz popela si roku 1918 vynutily nákup dvou dalších dvounápravových výsypných nákladních vozů s jednou brzdářskou plošinou od firmy Ferrovia. Obdržely evidenční čísla 10, 11.

Na spodku z ocelových profilů spočívala korba s kostrou a postranicemi ze stejného materiálu o rozměrech 3 300 × 2 000 × 1 375 mm, vyklápěná vpravo.

Vůz 10 byl brzy poté přestavěn na kropící, s vodní nádrží o objemu 45 m³.

typ „m–an“

Veškeré nákupy nových nákladních vozů nestačily uspokojit jejich potřebu pro technologickou obsluhu elektrárny. Naopak osobní vleký přebývaly, neboť technický stav motorových vozů (využívaných navíc i pro dopravu nákladních vlaků) se zhoršoval. Koncem roku 1917 byla proto zaslána žádost o schválení přestavby osobních vleků XI a XIV na nákladní. Počátkem následujícího roku byly demontovány oddíly a mezi ponechané plošiny byly zabudovány korby na dopravu sypkých materiálů o rozměrech 3 300 × 2 000 × 1 375 mm s plechovými bočnicemi, v jejichž středech byla umístěna výklopná dvířka. Vlastní hmotnost vozů se tak změnila na 3,5 t, nosnost byla udávána hodnotou 7 t. Vozy byly opatřeny po vzoru ostatních nákladních vozů celošedým nátěrem, evidenční čísla zůstala zřejmě s ohledem na dočasnost úpravy původní.

Poválečná stabilisace poměrů umožnila roku 1922 návrat vozů k původnímu účelu¹². Korby byly demontovány, znovu byly osazeny původní oddíly, uschované mezitím ve vozovně. Zároveň byla nápravová ložiska vyměněna za valivá. Vozy dostaly původní nátěr.

typ „m–Jn/s6“

Roku 1919 byl od firmy Ferrovia Praha zakoupen samovýsypný dvounápravový vůz s nosností 10 tun a vlastní vahou 5 520 t. Byl 6 600 mm dlouhý a 2 346 mm široký. Nesl evidenční číslo 12.

typ „t–u2“

Číslem 13 byl označen nákladní vlek údajně roku 1910 dodaný ze Štýrského Hradce s nosností 10 t, vlastní vahou 3 500 kg, dlouhý 6 090 mm a široký 2 000 mm (všechna data dle výkazu z roku 1928). Pravděpodobně se jednalo o vůz, zakoupený roku 1925 z Teplíc.

typ „m–Jn/u“

Po I. světové válce se park nákladních vleků částečně obměnil. Roku 1920 byly dodány tři dvounápravové výsypné vozy systému Talbot o nosnosti 10 t. Nesly evidenční čísla 1 – 3 (druhé obsazení). Celkový počet nákladních vleků se díky nim zvýšil mezi lety 1920 a 1921 jen o jeden (z 12 na 13), takže došlo k vyřazení některých starších vozů.

Roku 1928 měl podnik podle výkazu majetku 13 nákladních vlečných vozů.

Nákladní vleký jezdily pravidelně do roku 1958, kdy byl zastaven provoz elektrárny. Nebyl nalezen hodnověrný doklad, zda během této doby došlo ke změně jejich označení, v některých materiálech se udávají čísla z třetí či osmé desítky. Roku 1954 bylo v pasportu pro ministerstvo místního hospodářství vykázáno šest vleků s nosností 6 t a tři s nosností 10 t.

Kromě uvedených nákladních vleků disponoval podnik během let řadou služebních vlečných vozů a zařízení. V roce 1901 byly dodány:

- jeden plošinový vůz na přepravu písku a soli,
- jedna vlečná kolejová věžka („montážní vůz“),
- jedna pluhová radlice zavěsitelná na čelo motoráku.

Vůz na přepravu písku a soli byl zřejmě ve stavu po celou dobu existence úzkorozchodných tramvají, o jeho původním označení neexistují spolehlivé údaje. Věžka byla motorisována (viz výše). Během let byly dodány či z nepotřebných nákladních vozů přestavěny další vozy (převážně kolejnič, trakčních sloupů apod.). Výroční zprávy z let 1920 a 1921 uvádějí 9 služebních vlečných vozů. Roku 1928 byly v majetku společnosti:

- jeden sněhový pluh s masivním podvozkem, železnou radlicí a otočnou stavbou, vlastní hmotnosti 4 t z roku 1923,
- dva celoželezné nářadňové vozy z roku 1919, délky 2 250 a šířky 1 100 mm,
- jeden vůz na přepravu zlomených náprav celoželezný s otočnou nástavbou, dlouhý 1 800 mm z roku 1927,

¹² Výroční zprávy za roky 1920 a 1921 je pravděpodobně zahrnují mezi služební vleký.

- dva traťmistrovské vozíky s pojezdem kombinovaným ze dřeva a oceli délky 1 800 a šířky 1 300 mm,
- jeden solící vůz, nástavba ze dřeva, podvozek železný, délka 3 400 mm, šířka 1 300 mm, vlastní váha 1 500 kg, výkaz udává rozchod 1 500 mm = zřejmě dosah solení.

Mezi lety 1928 a 1937 došlo k označení služebních vleků čísly. Rozpory mezi výkazy z obou let jsou značné a nedovolují až na výjimky stanovit označení jednotlivých vozů.

Klasická posádková dráha. 11/1928 28												Klasická posádková dráha. 11/1937 28												
Výkaz nákladních, služebních a poštovních vozů.						Výkaz osobních vozů.						Výkaz vozového parku mostecké tramvaje k 1. 1. 1937 (NAČR, fond MŽ I)												
Polohní stav dne 1/1. října r. 1928						Polohní stav dne 1/1. ledna r. 1937						Polohní stav dne 1/1. října r. 1928						Polohní stav dne 1/1. ledna r. 1937						
Hábité vozí		Služební (zavazadkové) vozí		Poštovní vozí		Zvláštní a pomocné vozí		Hábité vozí		Služební (zavazadkové) vozí		Poštovní vozí		Zvláštní a pomocné vozí		Změny								
1/3		---		---		6		1/3		---		---		6		Změny								
Změny												Změny												
Okres	Číslo	Polohní stav	Právní stav	Polohní stav	Právní stav	Okres	Číslo	Polohní stav	Právní stav	Polohní stav	Právní stav	Okres	Číslo	Polohní stav	Právní stav	Polohní stav	Právní stav	Okres	Číslo	Polohní stav	Právní stav	Polohní stav	Právní stav	

Vozový park tramvají

Motorové vozy osobní dopravy I

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	výřazení (změny)	
1	1	M-A	1	I	1901	1901	1945	
2	2	M-A	2	I	1901	1901	1950	podvozek a elektrická výzbroj pro M 2/II
3	3	M-A	3	I	1901	1901	1947	podvozek a elektrická výzbroj pro M 3/II
4	4	M-A	4	I	1901	1901	1948	podvozek a elektrická výzbroj pro M 4/II
5	5	M-A	5	I	1901	1901	1948	podvozek a elektrická výzbroj pro M 5/II
6	6	M-A	6	I	1901	1901	1948	podvozek a elektrická výzbroj pro M 6/II
7	7	M-A	7	I	1901	1901	1951	podvozek a elektrická výzbroj pro M 7/II
8	8	M-A	8	I	1901	1901	1945	
9	9	M-A	9	I	1903	1903	1948	podvozek a elektrická výzbroj pro M 9/II
10	10	M-A	10	I	1903	1903	1950	podvozek a elektrická výzbroj pro M 10/II
18	11	M-B	11	I	1917	1917	1956	
19	12	M-B	12	I	1917	1917	1956	
20	13	M-B	13	I	1917	1917	1955	
21	14	M-B	14	I	1917	1920	1956	
22	15	M-B	15	I	1917	1920	1955	na SM 15/I
23	16	M-B	16	I	1917	1920	1955	
24	17	M-B	17	I	1917	1920	1956	
25	18	M-C	21	I	1904	1924	1939	z Zittau M 7/I (1904–20), na SM 21/I
26	19	M-C	22	I	1904	1924	1953	z Zittau M 9/I (1904–20), 1939–44 SM 22/I
31	20	MÖDLING	24	I	1903	1939	1952	z Mödlingu M 24/I (1903–39, od 1932 mimo provoz)
32	21	MÖDLING	25	I	1903	1939	1946	z Mödlingu M 25/I (1903–39, od 1932 mimo provoz), na SM 25/I
36	22	T-D	40	I	1913	1942	1952	z Teplic M 40/I (1913–42) zapůjčen, nevrácen
37	23	Ú-B3	30	p	1913	1942	1947	zapůjčen a vrácen do Ústí M 30/I
39	24	M-D	26	I	1900?	1942	1953	z Mulhouse M 210? – 229? (1900?–42)
40	25	M-D	27	I	1900?	1942	1952	z Mulhouse M 210? – 229? (1900?–42)
41	26	M-D	28	I	1900?	1942	1953	z Mulhouse M 210? – 229? (1900?–42)
42	27	M-D	29	I	1900?	1942	1953	z Mulhouse M 210? – 229? (1900?–42)
43	28	M-D	30	I	1900?	1942	1952	z Mulhouse M 210? – 229? (1900?–42)
51	29	M-AR	3	II	1947	1947	1959	elektrická výzbroj a podvozek z M 3/I
52	30	M-AR	4	II	1948	1948	1961	elektrická výzbroj a podvozek z M 4/I, do Jablonce (vyř. bez čísla)
53	31	M-AR	5	II	1948	1948	1959	elektrická výzbroj a podvozek z M 5/I
54	32	M-AR	6	II	1948	1948	1961	elektrická výzbroj a podvozek z M 6/I, do Jablonce SM 130/I (1961–3)
55	33	M-AR	9	II	1948	1948	1961	elektrická výzbroj a podvozek z M 9/I, do Jablonce (vyř. bez čísla)
56	34	M-AR	2	II	1950	1950	1961	elektrická výzbroj a podvozek z M 2/I, do Jablonce (vyř. bez čísla)
57	35	M-AR	10	II	1950	1950	1959	elektrická výzbroj a podvozek z M 10/I
58	36	CB	31	I	1908	1950	1952	z Českých Budějovic M 1 (1908–50), na SM 31/I
59	37	CB	32	I	1908	1950	1952	z Českých Budějovic M 2 (1908–50)
60	38	CB	33	I	1908	1949	1952	z Českých Budějovic M 3 (1908–49)
61	39	CB	34	I	1908	1950	1952	z Českých Budějovic M 4 (1908–50)
62	40	CB	35	I	1908	1949	1952	z Českých Budějovic M 5 (1908–49)
63	41	CB	36	I	1908	1950	1952	z Českých Budějovic M 6 (1908–50), zařazen do provozu?
64	42	CB	37	I	1908	1950	1952	z Českých Budějovic M 7 (1908–50), zařazen do provozu?
65	43	M-AR	7	II	1951	1951	1961	elektrická výzbroj a podvozek z M 7/I, do Jablonce (vyř. bez čísla)
66	44	6 MT	31	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 122/I (1961–70), Liberce M 56/I (1970)
67	45	6 MT	32	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 129/I (1961–65), Ústí M 129/I (1965–68), SM 129/I (1968–70)
68	46	6 MT	33	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 124/I (1961–70), Liberce M 57/I (1970)

Motorové vozy osobní dopravy II

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
69	47	6 MT	34	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 117/II (1961–65), Ústí M 123/I (1965–70), Liberce M 57/II (1970–73), SM 103/I (1973–78)
70	48	6 MT	35	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 119/II (1961–63)
71	49	6 MT	36	II	1952	1952	1961	na SM 36/I
72	50	6 MT	37	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 126/I (1961–65), Ústí M 126/I (1965–70)
73	51	6 MT	38	I	1952	1952	1961	do Jablonce M 125/I (1961–65), Ústí M 125/I (1965–70), Liberce M 53/I (1970–73), SM 100/I (1973–82)
74	52	6 MT	39	I	1952	1952	1961	do Jablonce M 127/I (1961–65), Ústí M 127/I (1965–68), skříně na M 101/II (1968–70)
75	53	6 MT	40	II	1952	1952	1961	do Jablonce M 123/I (1961–3), M 119/III (1963–5), Ústí M 124/I (1965–70)
76	54	Jl-B	26	II	1934	1954	1956	z Jihlavy M 5 (1934–48), Opavy M 17 (1948–54), na SM 26/I
77	55	T-B	11	II	1912	1956	1958	z Teplic M 36/I (1912–56)
78	56	T-B	12	II	1912	1956	1959	z Teplic M 35/I (1912–56)
79	57	T-B	13	II	1912	1956	1959	z Teplic M 34/I (1912–56)
83	58	6 MT	41	I	1953	1959	1961	z Teplic M 53/I (1953–59), do Jablonce M 128/I (1961–70), Liberce SM bez označení (1970–72)
84	59	6 MT	42	I	1953	1959	1961	z Teplic M 54/I (1953–59), do Jablonce M 121/I (1961–63), Liberce M 50/I (1963–66), M 1/III (1966–71)
85	60	6 MT	43	I	1953	1959	1961	z Teplic M 55/I (1953–59), do Jablonce M 118/II (1961–65), Ústí M 128/I (1965–70), Liberce M 59/II (1970–73), SM 101/II (1973–80)

Služební a nákladní motorové vozy

poř. č. skříně	poř. č. SM, NM	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
	1	M-V	20	I	1910?	1910?	1961	motorová trolejová věžka, mechanická část z vlečné věžky, evidenční číslo přiděleno nejdříve roku 1917
	2	M-N1	18	I	1917	1917	1962	motorový nákladní vůz, od 1920 lokomotiva se středním stanovištěm
	3	M-N2	19	I	1917	1917	1961	motorový nákladní vůz, od 1952 vozidlo vrchní stavby
	4	M-L2	23	I	1932	1932	1955	dvounápravová lokomotiva se středním stanovištěm, do Ústí SM 23 (1955–59, nevyužívána)
25	5	M-C	21	I	1904	1939	1953	z M 21/I, služební vůz vozovny
26	6	M-C	22	I	1904	1939	1944	z M 22/I, služební vůz vrchní stavby, zpět do osobní dopravy
32	7	MÖDLING	25	I	1903	1946	1952	z M 25/I, služební vůz vrchní stavby
59	8	CB	31	I	1908	1952	1955?	z M 31/I, služební vůz pro vnitrozávodovou dopravu
22	9	M-B	15	I	1917	1955	1959	z M 15/I, služební vůz pro vnitrozávodovou dopravu
76	10	Jl-B	26	I	1934	1956	1962	z M 26/II, služební vůz vozovny
71	11	6 MT	36	I	1952	1961	1962	z M 36/II, po nehodě do Jablonce (bez ozn., 1962–64), dále Liberce M 41/II (1964–65), Ústí M 130/I (1965–68) a SM 130/I (1968–70)

Teplický vůz 41, jehož příchod do Mostu roku 1959 není bezpečně doložen, nebyl do tabulky zařazen.

Vlečné vozy osobní dopravy

poř. č. skříně	poř. č. V	typ	ev. číslo	pořadí	rok			poznámky
					výroby	zařazení	vyřazení (změny)	
11	1	m-a	IX 43	I I	1901 1901	1901 1926?	1926? 1941	na V 43/I z V IX/I, pojezd na V 52/II
12	2	m-a	X 44	I I	1901 1901	1901 1926?	1926? 1952	na V 44/I z V X/I
13	3	m-a	XI XI 45	I I I	1901 1901 1901	1901 1922 1926?	1918 1926? 1952	na NV XI z NV XI, na V 45/I z V XI/I
14	4	m-a	XII 46	I I	1901 1901	1901 1926?	1926? 1952	na V 46/I z V XII/I
15	5	m-a	XIII 47	I I	1901 1901	1901 1926?	1926? 1953	na V 47/I z V XIII/I
16	6	m-a	XIV XIV 48	I I I	1901 1901 1901	1901 1922 1926?	1918 1926? 1956	na NV XIV z NV XIV, na V 48/I z V XIV/I
17	7	m-a	XV 49	I I	1901 1901	1901 1926?	1926? 1953	na V 49/I z V XV/I
27	8	m-b	VII 41	I I	1904 1904	1924 1926?	1926? 1952	z Zittau M 1/I (1904–20), na V 41/I z V VII/I
28	9	m-b	VIII 42	I I	1904 1904	1924 1926?	1926? 1953	z Zittau M 2/I (1904–20), na V 42/I z V VIII/I
29	10	m-c	50	I	1931	1931	1961	
30	11	m-c	51	I	1931	1931	1961	
33	12	m-d	52	I	1903	1939	1944	ze Stuttgartu M 95 (1903–31), Stralsundu M 8/II (1931–39)
34	13	m-d	53	I	1903	1939	1953	ze Stuttgartu M 96 (1903–31), Stralsundu M 9/II (1931–39)
35	14	m-d	54	I	1903	1939	1953	ze Stuttgartu M 97 (1903–31), Stralsundu M 10/II (1931–38, 39), M 14/II (1938–39)
38	15	ú-b	9	p	1930	1942	1947	zapůjčen a vrácen do Ústí V 9/I
44	16	m-e	52	II	1944	1943	1960	skříň z Jablonce V 40/II (1930–43), pojezd z V 43/I
45	17	t-d	40	I	1900	1943	1953 (?)	z Koblenze M 43, 44, 47, 48 (1900–30?), V 43, 44, 47, 48 (1930?–39), Teplic V 27/I, 29/I (1939–43)
46	18	t-d	43	II	1900	1943	1953 (?)	
47	19	m-f	55	I	1902/42	1942	1955	z Koblenze V 101–104 (pojezd a rám), v Mostě nové skříně
48	20	m-f	56	I	1902/42	1942	1959	
49	21	m-f	57	I	1902/45	1945(?)	1955(?)	
50	22	m-f	58	I	(?)			
80	23	mödling	53	II	1903/41	1956	1959	z Mödingu M 23/I (1903–41, od roku 1932 mimo provoz), Teplic V 53/I (1941–52), V 17/II (1952–56)
81	24	ú-b	54	II	1951	1956	1961	z Ústí M 20/I (1903–51), V 20/I (1951–56)
82	25	ú-b	55	II	1951	1956	1961	z Ústí M 19/I (1903–51), V 19/I (1951–56)
86	26	m-g	16	I	1931/59	1959	1961	z Mariánských Lázní M 7, 8 (1931–52), Teplic M 49/I, 50/I ¹³ (1952–59), do Jablonce V 182/II, 186/I (1961–63)
87	27	m-g	22	II	1931/59	1959	1961	

¹³ Pořadí čísel v Teplicích je neznámé

Služební a nákladní přípojné vozy

poř. č. SV, NV	typ	ev. číslo	rok výroby	rok zařazení	rok vyřazení (změny)	poznámky
	m-p	X_1	1901	1901	19??	předvěsný sněhový pluh (radlice na čelo motoráku)
1	m-v	X_2	1901	1901	1917	vlečná trolejová věžka, dále viz SM 20
2	m-s	X_3 18?	1901 1901	1901 192?	192? 196?	vůz na přepravu soli a písku, na SV 18? z SV X_3
3, 4	Jn/s1	1, 2	1901	1901	1920–25	otevřené nákladní vlek
5	G/s	3	1901	1901	1920–25	původně skříňový vůz, 1907 přestavba na otevřený
6	Jn/s2	4	1908	1908	1920	otevřený nákladní vlek
7, 8	Jna/s3	5, 6	1918	1918	1958	otevřené čtyřnápravové nákladní vlek
9 – 11	Jn/s4	7 – 9	1918	1918	195?	otevřené nákladní vlek, vůz 7 roku 1926 na přepravu popela
12, 13	Jn/s5	10, 11	1918	1918	195?	výsypné nákladní vlek, vůz 10 po roce 1922 na kropicí
14, 15	m-an	XI, XIV	1917	1917	1922	z V XI a XIV, na V XI a XIV (dočasné použití pojezdů osobních vleků)
16	Jn/s6	12	1919	1919	195?	výsypný nákladní vlek
17, 18	m-n	X_4, 5	1919	1919	195?	náhradové vozy, 192? na SV 15? nebo 19?, případně jeden vyřazen?
19 – 21	Jn/u	1/II – 3/II	1920	1920	195?	tři výsypné nákladní vozy „Talbot“, jedno z čísel do roku 1925? obsazeno souběžně
22	t-u2	13	1918	1925	195?	z Teplic (neznámé číslo), výsypný nákladní vlek
23	m-pluh	X_6 17	1923 1923	1923 192?	192? 196?	vlečný/tlačný sněhový pluh, 192? na SV 17 z SV X_6
24, 25	m-t	X_7, 8	192?	192?	195?	traťmistrovské vozíky, 192? na SV 14? a 16?
26	m-zn	X_9	1927	1927	195?	vůz na přepravu zlomených náprav, na SV 15? nebo 19?
27	m-pi	X_10	1939?	1939?	1942?	vůz na přepravu piva (díly z některého NV?)
28	m-b	X_11	1940	1940	1961	vlečný brus, do Jablonce bez ozn. (1961–1970), Liberce (1970), použity díly z některého NV?
29	m-sl	X_12	1949	1950	1962	plošinový vlek na trakční sloupy (díly z některého NV?)

Existence vozů s pořadovými čísly 27 – 29 není doložena žádným hodnověrným pramenem.

K roku 1910 je doložena existence trolejové věžky, tahané koňmi.

Technické parametry tramvajových vozidel

typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce elektrické výzbroje	motory		druh brzdy	původní sběrač proudu ¹⁴	poznámky
		podvozku	skříně	délka	šířka	výška			typ	výkon (kW)			
Motorové vozy osobní dopravy													
M-A	1901-03	Graz	Graz	8 460	1 940	3 320	1 800	AEG Ganz	GE 58 TB 5	2 × 22,5 2 × 27	E, R	tyčový	podvozky osmi vozů na typ M-AR
M-B	1917	-	Ringhoffer	8 330	2 180	3 370	2 500	AEG	U 140	2 × 29,8	E, R	lyrový	
M-C	1904	Remscheid	Bautzen	8 860	2 100	3 300	1 700	AEG	GE 58	2 × 28	E, R	lyrový	původně Zittau
MÖDLING	1903	-	Graz	8 850	2 200	3 265	3 000	Ganz	U 140?	2 × 20	E, R	lyrový	původně Mödling
T-C	1913	-	Ringhoffer	8 235	2 120	3 300	2 500	AEG, Ganz	GE 58	2 × 23	E, R	lyrový	původně Teplice
M-D	?	SACM?					2 000?	AEG?	U 104	2 × 22?	E, R	lyrový	původně Mulhouse
M-AR	1947-51	Graz + Most	Most	9 600*	2 200?		2 800?	Ganz ZVIL, BEZ	TB 5 GBM 430	2 × 27 2 × 60	E, R, K	lyrový	nové skříně (* = délka bez spřáhel)
CB	1908	-	Ringhoffer	8 250	2 150	3 250	2 500	AEG	U 104	2 × 25,7	E, R	lyrový	původně Budějovice
6 MT	1952-3	Česká Lípa	Česká Lípa	11 200	2 200	3 150	3 200	ZVIL, BEZ	GBM 430	2 × 60	E, R, K	pantograf	část původně Teplice
Jl-B	1934	-	Studénka	8 780	2 140	3 161	2 600	Škoda	TIS 3036 cf	2 × 41	E, R, K	pantograf	původně Jihlava
T-B	1912	-	Ringhoffer	10 400	2 220	3 300	3 600	BBC	GTM 45	2 × 52	E, R, K	pantograf	původně Teplice
Motorové vozy nákladní a služební													
M-V	1910	-	Graz	3 725	1 850	4 040	1 500	AEG	GE 58	1 × 22,5	E, R	tyčový	trolejová věž
M-N1	1917	-	Most	7 180	2 200	3 870 3 650	1 800	AEG	U 140	2 × 29,8	E, R	tyčový	NM na uhlí, pak L (druhý údaj o výšce)
M-N2	1917	-	Ringhoffer	8 060	1 824	2 980	2 500	Ganz	TB 5	2 × 29,8	E, R, T	tyčový	nákladní vůz
M-L2	1932	Graz	Most	7 320	2 180	3 600	1 800	AEG	U 140	2 × 29,8	E, R	lyrový	lokomotiva
Vlečné vozy osobní dopravy													
m-a	1901	-	Graz	7 180	1 940	3 200	1 800				So, R		
m-b	1904/24	Remscheid	Bautzen	8 860	2 100		1 700				So, R		původně Zittau M
m-c	1931	-	Královopolská	8 500	2 020	3 130	2 600				So, R		
m-d	1903/39	Köln	Köln								So, R		původně Stuttgart/Stralsund M
m-e	1943	-	Graz	8 580			2 200				So, R		skříň z Jablonce
t-d	1900/30?	-	Weyer	7 000	2 000	3 100	2 000				So, R		původně Koblenz
m-f	1902/42(?)–45(?)	-	Weyer, Most								So, R		pojezd a rám Koblenz
mödling	1903/41	-	Ganz	8 850	2 200	3 265	3 000				So, R		původně Mödling M, v Teplicích na V
u-b	1903/51	Graz	Graz, Ústí	7 900	1 900	3 225	2 200				So, R		původně Ústí M, v Ústí na V
m-g	1931/59	-	Česká Lípa	9 300	2 120	3 170	2 600				So, R		původně M typ ML-C

¹⁴ platí pro provoz v Mostě

Služební a nákladní přípojné vozy											
typ	rok výroby	výrobce		rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	vlastní hmotnost (kg)	ložná hmotnost (kg)	druh brzdy	poznámka
		podvozku	nástavby	délka	šířka	výška					
Jn/s1	1901	Graz	Graz	5 750	1 940	1 240	1 800	2 500	?	So, R	otevřené nákladní vozy, jedna brzdařská plošina
G/s	1901	Graz	Graz	5 800	1 940	2 740	1 800	3 100	?	R	zavřený nákladní vůz, jedna brzdařská plošina
m-v	1901	–	Graz	3 725	1 850	4 040	1 500	?	?	R	trolejová věžka
m-s	1901	–	Graz	3 400	1 300	?	?	1 500	?	R	vůz na přepravu soli a písku
Jn/s2	1908	Jablonec	Most	5 750	1 940	1 240	1 800	2 500	?	So, R	otevřený nákladní vůz na přepravu uhlí
Jna/s3	1918	Orenstein & Koppel	Orenstein & Koppel	7 720	?	?	3 800/ 1 150	?	10 000	R	dva čtyřnápravové otevřené nákladní vozy
Jna/s4	1918	Ferrovía	Ferrovía	4 700	1 700	1 650	1 800	2 250	4 000	R	tři otevřené nákladní vozy výsypné, v polovině 20. let přestavba
Jn/s5	1918	Ferrovía	Ferrovía	?	?	?	?	?	?	?	dva otevřené nákladní vozy výsypné, jeden přestavěn na kropicí
m-an	1901/18	–	Graz/Most	7 180	1 940	?	1 800	3 500		So, R	vlečné vozy XI a XIV rekonstruované na nákladní
Jn/s6	1919	Ferrovía	Ferrovía	6 600	2 346	?		5 520	10 000	R	výsypný nákladní vůz
t-u2	1918	Orenstein & Koppel	Orenstein & Koppel	6 790	2 020	?	3 800/ 1 100	3 670	10 000	R	čtyřnápravový vůz na přepravu uhlí, 1925 z Teplic
m-n	1919	?	?	2 250	1 100	?	?	?	?	R	nářadové vozy
Jn/u	1920	Ferrovía	Ferrovía	6 900	?	?	2 500	?	10 000	R	dvounápravové výsypné vozy "Talbot"
m-pluh	1923	?	?	?	?	?	?	4 000	–	R	sněžný pluh s otočnou nástavbou
m-t	192?	?	?	1 800	1 300	?	?	?	?	R	traťmistrovské vozíky
m-zn	1927	?	?	1 800	?	?	?	?	?	R	vůz na přepravu zlomených náprav s otočnou nástavbou

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

Linkové vedení

Linkové vedení mosteckých úzkorozchodných tramvají bylo vždy poměrně jednoduché a vycházelo většinou z jednotlivých stavebních tratí.

Linka Most – Janov jezdila od zahájení provozu v intervalu 20 minut (v úseku Horní Litvínov – Janov 40 minut), v pracovní dny se na ní vypravovalo sedm motorových vozů, k nimž byly o nedělních přivěšovány vleky. Od 5. 10. 1905 byl v úseku Most spořitelna – Kopisty náměstí veden posilový vůz k dosažení intervalu 10 minut (v roce 1906 pouze v neděli). Zhoršený technický stav vedl 2. 10. 1915 k prodloužení intervalu na 25 minut, po obnově úseku Kopisty – Dolní Litvínov byla znovu zavedena původní četnost provozu (15. 1. 1916).

Od zahájení provozu až do roku 1939 se linky označovaly pouze svými konečnými, případně významnými mezilehlými stanicemi (Most nádraží – Janov, Most spořitelna – Čepirožská výšina, pravděpodobně od sklonku I. světové války Most spořitelna – Janov a Most nádraží – Čepirožská výšina). Z konce roku 1922 se zachovala zpráva o zastavení provozu kyvadlových spojů v trasách Nádraží ÚTD – Pivovar (ty prokládaly interval na „městské lince“ na 10 minut) a Spořitelna – Minerva (jezdil o nedělních a svátcích). Během I. republiky se četnost provozu na linkách odvíjela od momentální ekonomické situace osobní dopravy, která nebyla většinou příliš dobrá.

Výše zmíněný materiál ze 16. 7. 1923 udává na lince Most (Spořitelna) – Janov turnusovou potřebu sedm vlaků (motorák + vlek), na lince Nádraží ÚTD – Čepirožská výšina dva motorové vozy. Na obou linkách to odpovídalo intervalu 20 minut bez jakýchkoli posil.

Jízdní řád platný od 1. 7. 1939 udává tramvajové linky:

Gültig ab 1. Juli 1939. Fahrplan der Brüxer Straßenbahn. Gültig ab 1. Juli 1939.																																																			
Straßenbahnlinien.																																																			
Strecke A: Brüx-Kopitz-Oberleutensdorf-Hammer-Johnsdorf.																																																			
Früh erste Züge Abends letzte Züge — Zugkreuzung Früh erste Züge Abends letzte Züge																																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">3⁰⁰</td><td style="width: 10%;">4¹⁵</td><td style="width: 10%;">5³⁰</td><td style="width: 10%;">6⁴⁵</td><td style="width: 10%;">7⁰⁰</td><td style="width: 10%;">7¹⁵</td><td style="width: 10%;">7³⁰</td><td style="width: 10%;">7⁴⁵</td><td style="width: 10%;">8⁰⁰</td><td style="width: 10%;">8¹⁵</td><td style="width: 10%;">8³⁰</td><td style="width: 10%;">8⁴⁵</td><td style="width: 10%;">9⁰⁰</td><td style="width: 10%;">9¹⁵</td><td style="width: 10%;">9³⁰</td> </tr> <tr> <td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Brüx, Sparkasse</td><td>an</td><td>ab Kopitz, Adolf Hitler-Platz</td><td>an</td><td>ab Minerva (Neuindustrieanlage)</td><td>an</td><td>ab Oberleutensdorf, Ausweiche</td><td>an</td><td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Brüx, Sparkasse</td><td>an</td><td>ab Kopitz, Adolf Hitler-Platz</td><td>an</td><td>ab Minerva (Neuindustrieanlage)</td><td>an</td><td>ab Oberleutensdorf, Ausweiche</td><td>an</td><td>ab Hammer-Johnsdorf</td><td>an</td> </tr> </table>															3 ⁰⁰	4 ¹⁵	5 ³⁰	6 ⁴⁵	7 ⁰⁰	7 ¹⁵	7 ³⁰	7 ⁴⁵	8 ⁰⁰	8 ¹⁵	8 ³⁰	8 ⁴⁵	9 ⁰⁰	9 ¹⁵	9 ³⁰	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Sparkasse	an	ab Kopitz, Adolf Hitler-Platz	an	ab Minerva (Neuindustrieanlage)	an	ab Oberleutensdorf, Ausweiche	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Sparkasse	an	ab Kopitz, Adolf Hitler-Platz	an	ab Minerva (Neuindustrieanlage)	an	ab Oberleutensdorf, Ausweiche	an	ab Hammer-Johnsdorf	an
3 ⁰⁰	4 ¹⁵	5 ³⁰	6 ⁴⁵	7 ⁰⁰	7 ¹⁵	7 ³⁰	7 ⁴⁵	8 ⁰⁰	8 ¹⁵	8 ³⁰	8 ⁴⁵	9 ⁰⁰	9 ¹⁵	9 ³⁰																																					
ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Sparkasse	an	ab Kopitz, Adolf Hitler-Platz	an	ab Minerva (Neuindustrieanlage)	an	ab Oberleutensdorf, Ausweiche	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Sparkasse	an	ab Kopitz, Adolf Hitler-Platz	an	ab Minerva (Neuindustrieanlage)	an	ab Oberleutensdorf, Ausweiche	an	ab Hammer-Johnsdorf	an																														
In Brüx, Sparkasse, direkter Anschluss zur Tschöpperner Höhe (Krematorium) und Krankenhaus-Rudelsdorf.																																																			
Strecke B: Brüx, Bahnhof-Tschöpperner Höhe (Krematorium)																																																			
Früh erste Züge Abends letzte Züge — Zugkreuzung Früh erste Züge Abends letzte Züge																																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">6¹⁵</td><td style="width: 10%;">6³⁰</td><td style="width: 10%;">6⁴⁵</td><td style="width: 10%;">7⁰⁰</td><td style="width: 10%;">7¹⁵</td><td style="width: 10%;">7³⁰</td><td style="width: 10%;">7⁴⁵</td><td style="width: 10%;">8⁰⁰</td><td style="width: 10%;">8¹⁵</td><td style="width: 10%;">8³⁰</td><td style="width: 10%;">8⁴⁵</td><td style="width: 10%;">9⁰⁰</td><td style="width: 10%;">9¹⁵</td><td style="width: 10%;">9³⁰</td><td style="width: 10%;">9⁴⁵</td> </tr> <tr> <td>ab Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Adolf Hitler-Platz</td><td>an</td><td>ab Brauhaus</td><td>an</td><td>ab Kaserne</td><td>an</td><td>ab Tschöpperner Höhe (Krematorium)</td><td>an</td><td>ab Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Adolf Hitler-Platz</td><td>an</td><td>ab Brauhaus</td><td>an</td><td>ab Kaserne</td><td>an</td><td>ab Tschöpperner Höhe (Krematorium)</td><td>an</td> </tr> </table>															6 ¹⁵	6 ³⁰	6 ⁴⁵	7 ⁰⁰	7 ¹⁵	7 ³⁰	7 ⁴⁵	8 ⁰⁰	8 ¹⁵	8 ³⁰	8 ⁴⁵	9 ⁰⁰	9 ¹⁵	9 ³⁰	9 ⁴⁵	ab Bahnhof	an	ab Adolf Hitler-Platz	an	ab Brauhaus	an	ab Kaserne	an	ab Tschöpperner Höhe (Krematorium)	an	ab Bahnhof	an	ab Adolf Hitler-Platz	an	ab Brauhaus	an	ab Kaserne	an	ab Tschöpperner Höhe (Krematorium)	an		
6 ¹⁵	6 ³⁰	6 ⁴⁵	7 ⁰⁰	7 ¹⁵	7 ³⁰	7 ⁴⁵	8 ⁰⁰	8 ¹⁵	8 ³⁰	8 ⁴⁵	9 ⁰⁰	9 ¹⁵	9 ³⁰	9 ⁴⁵																																					
ab Bahnhof	an	ab Adolf Hitler-Platz	an	ab Brauhaus	an	ab Kaserne	an	ab Tschöpperner Höhe (Krematorium)	an	ab Bahnhof	an	ab Adolf Hitler-Platz	an	ab Brauhaus	an	ab Kaserne	an	ab Tschöpperner Höhe (Krematorium)	an																																
Bei der Haltestelle Josefspromenade Autobusanlass zum Krankenhaus und nach Rudelsdorf 20 Minuten-Verkehr.																																																			
Verlangt Umstiegskarte!																																																			
Autobuslinien der Brüxer Straßenbahn. Gültig ab 1. Juli 1939.																																																			
1. Brüx-Tschöppern-Hawran.																																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1</td><td style="width: 10%;">3</td><td style="width: 10%;">5</td><td style="width: 10%;">7</td><td style="width: 10%;">9</td><td style="width: 10%;">11</td><td style="width: 10%;">13</td><td style="width: 10%;">15</td><td style="width: 10%;">17</td><td style="width: 10%;">19</td><td style="width: 10%;">21</td><td style="width: 10%;">23</td><td style="width: 10%;">25</td><td style="width: 10%;">27</td><td style="width: 10%;">29</td><td style="width: 10%;">31</td> </tr> <tr> <td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Brüx, Adolf Hitler-Platz</td><td>an</td><td>ab Tschöppern</td><td>an</td><td>ab Hawran</td><td>an</td><td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Brüx, Adolf Hitler-Platz</td><td>an</td><td>ab Tschöppern</td><td>an</td><td>ab Hawran</td><td>an</td> </tr> </table>															1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Adolf Hitler-Platz	an	ab Tschöppern	an	ab Hawran	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Adolf Hitler-Platz	an	ab Tschöppern	an	ab Hawran	an					
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31																																				
ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Adolf Hitler-Platz	an	ab Tschöppern	an	ab Hawran	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Brüx, Adolf Hitler-Platz	an	ab Tschöppern	an	ab Hawran	an																																				
Ab Brüx, Bahnhof, mit der Straßenbahn. Fahrpreis 12 Pl. W Nur an Arbeitstagen. e Nur Sonntag.																																																			
2. Brüx-Krankenhaus-Rudelsdorf.																																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1</td><td style="width: 10%;">3</td><td style="width: 10%;">5</td><td style="width: 10%;">7</td><td style="width: 10%;">9</td><td style="width: 10%;">11</td><td style="width: 10%;">13</td><td style="width: 10%;">15</td><td style="width: 10%;">17</td><td style="width: 10%;">19</td><td style="width: 10%;">21</td><td style="width: 10%;">23</td><td style="width: 10%;">25</td><td style="width: 10%;">27</td><td style="width: 10%;">29</td><td style="width: 10%;">31</td> </tr> <tr> <td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Krankenhaus</td><td>an</td><td>ab Rudelsdorf</td><td>an</td><td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Krankenhaus</td><td>an</td><td>ab Rudelsdorf</td><td>an</td><td>ab Brüx, Bahnhof</td><td>an</td><td>ab Krankenhaus</td><td>an</td><td>ab Rudelsdorf</td><td>an</td> </tr> </table>															1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Krankenhaus	an	ab Rudelsdorf	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Krankenhaus	an	ab Rudelsdorf	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Krankenhaus	an	ab Rudelsdorf	an			
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31																																				
ab Brüx, Bahnhof	an	ab Krankenhaus	an	ab Rudelsdorf	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Krankenhaus	an	ab Rudelsdorf	an	ab Brüx, Bahnhof	an	ab Krankenhaus	an	ab Rudelsdorf	an																																		
Ab Brüx, Bahnhof, mit der Straßenbahn. Fahrpreis 12 Pl. W Nur an Arbeitstagen. e Nur Sonntag.																																																			
Zum Wochenende in das Erzgebirge!																																																			
Auf den Autobuslinien Brüx-Brendau und Brüx-Einsiedel werden Samstag, Sonntag und Feiertag Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen ausgeben. Rückfahrkarten haben von Samstag 's Mr' tag Gültigkeit. Abfahren laut F-Trippl. Aankunft: Reibitzau, Tel. 104.																																																			
6. Brüx-Obergeorgenhalt-Katharinberg-Brendau-Olbernhau.																																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">1</td><td style="width: 10%;">3</td><td style="width: 10%;">5</td><td style="width: 10%;">7</td><td style="width: 10%;">9</td><td style="width: 10%;">11</td><td style="width: 10%;">13</td><td style="width: 10%;">15</td><td style="width: 10%;">17</td><td style="width: 10%;">19</td><td style="width: 10%;">21</td><td style="width: 10%;">23</td><td style="width: 10%;">25</td><td style="width: 10%;">27</td><td style="width: 10%;">29</td><td style="width: 10%;">31</td> </tr> <tr> <td>ab Brüx, Sparkasse</td><td>an</td><td>ab Katharinberg</td><td>an</td><td>ab Brendau</td><td>an</td><td>ab Olbernhau</td><td>an</td><td>ab Katharinberg</td><td>an</td><td>ab Brendau</td><td>an</td><td>ab Olbernhau</td><td>an</td><td>ab Katharinberg</td><td>an</td><td>ab Brendau</td><td>an</td><td>ab Olbernhau</td><td>an</td> </tr> </table>															1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	ab Brüx, Sparkasse	an	ab Katharinberg	an	ab Brendau	an	ab Olbernhau	an	ab Katharinberg	an	ab Brendau	an	ab Olbernhau	an	ab Katharinberg	an	ab Brendau	an	ab Olbernhau	an	
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31																																				
ab Brüx, Sparkasse	an	ab Katharinberg	an	ab Brendau	an	ab Olbernhau	an	ab Katharinberg	an	ab Brendau	an	ab Olbernhau	an	ab Katharinberg	an	ab Brendau	an	ab Olbernhau	an																																
Fahrten 2, 3, 4, 7, 10, 11, 12, 13 = Brüxer Straßenbahn 14 = Brüxer Straßenbahn																																																			
Rückfahrkarten: 1 = Katharinberg, 2 = Brendau, 3 = Olbernhau, 4 = Katharinberg, 5 = Brendau, 6 = Olbernhau, 7 = Katharinberg, 8 = Brendau, 9 = Olbernhau, 10 = Katharinberg, 11 = Brendau, 12 = Olbernhau, 13 = Katharinberg, 14 = Brendau, 15 = Olbernhau.																																																			
Die auf dieser Linie verkehrenden Wagen der RP. und KVG. nehmen für den Umkehrverkehr von Brüx bis Brendau und umgekehrt keine Fahrgäste auf!																																																			

linka A

trasa Brüx – Kopitz – Oberleutensdorf – Hammer-Johnsdorf (*Most – Kopisty – Horní Litvínov – Hamr-Janov*)

provoz celodenně, celotýdenně interval od 4.51 do 20.11 (odjezdy od spořitelny) 20 minut, jinak 40 – 60, v noci nepravidelný

Brüx, Bahnhof (*Most, nádraží*) – pouze tři příjezdy a jeden odjezd v noci

Brüx, Sparkasse (*Most, spořitelna*) – počátek a konec ostatních spojů

Julius I – výhybna

Kopitz, Adolf Hitler Platz (*Kopisty, náměstí Adolfa Hitlera*)

Minerva (Neuindustrieanlage) (*Nové průmyslové zařízení*) – výhybna

Niederleutensdorf, Ausweiche (*Dolní Litvínov, výhybna*)

Oberleutensdorf (*Horní Litvínov*) – výhybna

Bergersgrün, Ausweiche (*Chudeřín, výhybna*)

stanice

Hammer–Johnsdorf (*Hamr–Janov*)

jízdní doba Most, spořitelna – Hamr–Janov 55/54 minut, 7 pořadí.

linka B

trasa Brüx, Bahnhof – Tschöpperner Höhe (*Most, nádraží – Čepirožská výšina*)

provoz 5.28 – 0.40 (odjezdy z Mostu) celotýdenně

interval 7.04 – 20.54 (odjezdy od nádraží) 10 minut, jinak 12 – 60 minut

Bahnhof (*Nádraží*)

Adolf Hitler Platz (*náměstí Adolfa Hitlera*) – výhybna

Bräuhaus (*Pivovar*) – výhybna

Kaserne (*Kasárna*) – výhybna

Tschöpperner Höhe (Krematorium) (*Čepirožská výšina (Krematorium)*), úsek od výh. Kasárna mimo provoz

jízdní doba Nádraží – Kasárna 16/14 minut, tři pořadí

Na nové trati k východnímu okraji staveniště chemických závodů byla 19. 12. 1939 zavedena pravděpodobně linka C. Přeznačení tramvajových linek čísla bylo provedeno mezi březnem (naposledy zachycena původní čísla autobusových linek) a říjnem 1940 (poprvé bezpečně doložena čísla tramvajových linek):

linka 1

1940 Most, divadlo – Kopisty – Minerva – Horní Litvínov – Hamr–Janov, interval 20 minut, výhybny: Julius II; Minerva; Niederleutensdorf (*Dolní Litvínov*); Oberleutensdorf, Waldsteinplatz (*Horní Litvínov, Valdštejnské náměstí*); Bergersgrün, Ausweiche (*Chudeřín, výhybna*)

6. 10. 1941 Most, divadlo, náměstí Na baště – Kopisty – Minerva – Horní Litvínov – [Hamr–Janov], interval 12 minut [v úseku Horní Litvínov, Valdštejnské náměstí – Hamr–Janov 24 minut], jízdní doba 60 minut

Brüx, Theater, Basteiplatz (*Most, divadlo, náměstí Na baště*)

Brüx, Bahnbrücke (*Most, nádražní lávka*)

Brüx, Elektrizitätswerke (*Most, elektrárna*)*

Brüx, Julius II (*Most, Julius II*)*

Brüx–Kopitz, Adolf Hitler Platz (*Most–Kopisty, náměstí Adolfa Hitlera*)

Brüx–Kopitz, Plan (*Most–Kopisty, Pláň*)*

Brüx–Kopitz, Minerva, Hydrierwerk (*Most–Kopisty, Minerva, Hydrogenační závod*)*

Brüx–Kopitz, Rosenthal (*Most–Kopisty, Růžodol*)

Oberleutensdorf–Niederleutensdorf, Neue Ausweiche (*Horní Litvínov–Dolní Litvínov, nová výhybna*)*

Oberleutensdorf–Niederleutensdorf, Frank (*Horní Litvínov–Dolní Litvínov, Frank*)

Oberleutensdorf–Niederleutensdorf, Bürgermeisteramt (*H. Litvínov–D. Litvínov, purkmistrovský úřad*)*

Oberleutensdorf–Niederleutensdorf, Weg Wiesa (*Horní Litvínov–Dolní Litvínov, cesta do Louky*)

Oberleutensdorf–Niederleutensdorf, Ausweiche Bahnhof (*H. Litvínov–D. Litvínov, výhybna nádraží*)*

Oberleutensdorf, Bahnhof (*Horní Litvínov, nádraží*)

Oberleutensdorf, Waldsteinplatz (*Horní Litvínov, Valdštejnské náměstí*)*

Oberleutensdorf, Rauschengrundstrasse (*Horní Litvínov, Raušengrundská*)

Bergersgrün, Bürgermeisteramt (*Chudeřín, purkmistrovský úřad*)

Bergersgrün, Ausweiche (*Chudeřín, výhybna*)*

Hammer (*Hamr*)

Hammer–Johnsdorf (*Hamr–Janov*)

1. 11. 1943 poprvé zachycen interval 10 minut [v úseku H. Litvínov – Janov 20 minut], večer 20 [40], v polonoci 40

14. 3. 1945 provoz pouze v úseku Kopisty, náměstí A. Hitlera – Hamr–Janov, pravděpodobně v intervalu 20 min.

6.(?) 1945 provoz obnoven v celé trase, interval 10 minut, večer 20 minut, v úseku Most, spořitelna – Horní Litvínov, náměstí maršála Stalina přes den druhé díly (celkem 12 motorových vozů)

29. 9. 1945 oficiální zprovoznění nové trasy mezi Vodárnou a Kopisty

12. 1945 omezen provoz druhých dílů (pouze v ranní a odpolední špičce), interval 20 minut již od 18.00

1947? celodenní interval 20 minut

1. 11. 1948 prodloužení: Most, nádraží – Most, spořitelna – ..., celodenní interval 20 minut, 7 vlaků

1953 omezení provozu s vleky

15. 8. 1955 zkrácení: ... – Hamr hřbitov, náhradní autobusová doprava Hamr hřbitov – Janov neznámého označení zavedena až v druhém týdnu září 1955

29. 11. 1955 zkrácení: ... – Dolní Litvínov, cesta do Louky. Zrušen provoz vleků, náhrada autobus. linkami 13, 15

15. 7. 1957 zkrácení: Most, spořitelna – ... (nejisté)

30. 9. 1957 zkrácení: ... – Minerva

1. 8. 1958 změna trasy: ... – Kopisty Pláň – [Důl Julius III]

23. 4. 1959 zkrácení: ... – Mistr Jan Hus

30. 4. 1959 zastavení provozu

stanice a zastávky (* = výhybna)

linka 2

1940 Nádraží – Čepirožská výšina, interval 10 minut, jízdní doba 18 minut

výhybny: Brüx, Bahnhof (*Most, nádraží*), Brüx, Adolf Hitler Platz (*Most, náměstí Adolfa Hitlera*), Brüx, Bräuhäus (*Most, pivovar*), Brüx, Lauterbach (*Most, Lauterbach*): dříve Kasárna, Brüx, Tschöpperner Höhe (Krematorium) (*Most, Čepirožská výšina (Krematorium)*)

- 1. 11. 1943 v neděli interval 60 minut
- 6. 1945 interval 10 minut, v neděli dopoledne a večer 16 minut
- 24. 10. 1948 převedení na novou trasu mezi nádražím (smyčka) a Husovým náměstím
- 29. 10. 1949 interval 15 minut
- 11. 1950 interval špička 10 minut, jinak 15 minut: platí v případě existence výhybny Dukelská v letech 1950–2
- 12. 1952 interval špička 10 minut, jinak 15 minut: platí v případě neexistence výhybny Dukelská v letech 1950–2
- 12. 11. 1956 zkrácení (vybraných spojů) na smyčce Podžatecká, zavedení provozu s vleky – (...): platí v případě ponechání provozu v úseku Podžatecká – Krematorium
- 1957/58 zkrácení na smyčce Podžatecká: platí v případě ponechání provozu v úseku Podžatecká – Krematorium po 12. 11. 1956
- 5. 1959 posílení provozu ve špičkách dvěma vozy, ušetřenými zrušením linky 1, nejpozději tehdy interval 10 minut přes den, 15 minut večer
- 5. 9. 1960 interval ve špičce 5 minut, jinak až do večerního zatažení 10 minut
- 24. 3. 1961 zastaven provoz

linka 3

1940 Minerva – Hydrierwerk (*Minerva – Hydrogenační závod*), provoz v období cca 6.00 – 19.00 sólo kyvadlovým vozem v intervalu 20 minut

- 6. 10. 1941 Minerva – Hydrogenační závod, provoz cca 6.00 – 19.00 sólo kyvadlovým vozem v intervalu 12 minut
- 17. 5. 1943 na lince dočasně zastaven provoz (údaj v jízdním řádu), obnova?
- 24. 9. 1944 zastaven provoz (údaj z technické zprávy o poválečné obnově trati, před zastavením provozu interval 10 minut)
- 16. 12. 1946 Důl Minerva – Stalinovy závody východ, provoz v sedlech a volných dnech, interval 10 minut
- do 6.(?) 1947 celodenní provoz v intervalu 20 minut
- 31. 3. 1948? zastaven provoz
- 29. 10. 1949 Most, nádraží – Most, spořitelna – Most, Kasárna – Osada „Zdař Bůh“, interval 15 minut, sólo vozy
- 11. 1950 interval ve špičce 10 minut, jinak 15 minut
- 5. 1959 nejpozději tehdy interval 10 minut přes den, 15 minut večer
- 5. 9. 1960 celodenní interval ve špičce 10 minut
- 1. 11. 1960 zastaven provoz

linka 4

- 16. 12. 1946 [Most, spořitelna – Kopisty náměstí – Kopisty Pláň]/[Horní Litvínov] – Minerva – Stalinovy závody východ ve špičce 2. díl za vlaky linky 1 od Mostu, 1. díl před vlaky linky 1 z Litvínova
- do 6.(?) 1947 zastaven provoz (viz linka 3)
- 2. 11. 1948 Most, spořitelna – Kopisty náměstí – Kopisty Pláň – [Stalinovy závody], interval 20 minut, provoz ke Stalinovým závodům v době střídání směn, zastávky Julius III a Minerva projížděla
- 1953? zkrácení: Minerva – Chemické závody, interval 20 minut, jeden motorový vůz
- 1957? zastaven provoz (linka X)

linka 5

- 1. 11. 1948 Most, spořitelna – Kopisty náměstí – Julius III – Důl Julius III, sólo motorový vůz v době střídání směn
- 31. 7. 1958 zastaven provoz

linka X

- 1957? spoje jedoucí od Minervy či z Mostu k východní bráně Stalinových závodů
- 31. 7. 1958 zastaven provoz

Použité zkratky a zvláštní termíny

DP	dopravní podnik
dvouletka	dvouletý celostátní hospodářský plán (na roky 1947–48)
kuplovat, kuplování	objížďení vleků motorovým vozem na konečných
MG	motogenerátor
nadmořská výška	není-li uvedeno jinak, jedná se o výšku nad hladinou Jaderského moře
vlastní těleso	trať vede nezávisle na silnicích či ulicích
zvláštní těleso	trať vede podél silnice (ulice) bez možnosti použití jejího tělesa pro silniční dopravu
zpětná výhybka	jízda do odbočky (proti hrotu) možná pouze proti směru staničení
počet stupňů kontroléru	např. 5 + 4/7 = devět jízdních stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením sloužily zpravidla tři další stupně
SHR	Severočeský hnědouhelný revír: těžební podnik vzniklý po znárodnění všech uhelných dolů roku 1945 (též SHD = Severočeské hnědouhelné doly)
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
TBZ	technicko – bezpečnostní zkouška (1945 – 90, funkčně odpovídá TPZ)
DR	Deutsche Reichsbahn = Německá státní dráha (1937–49 v Německu, 1949 – 91 v Německé demokratické republice)
ÚTD	Ústecko – teplická dráha
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho

Výrobci

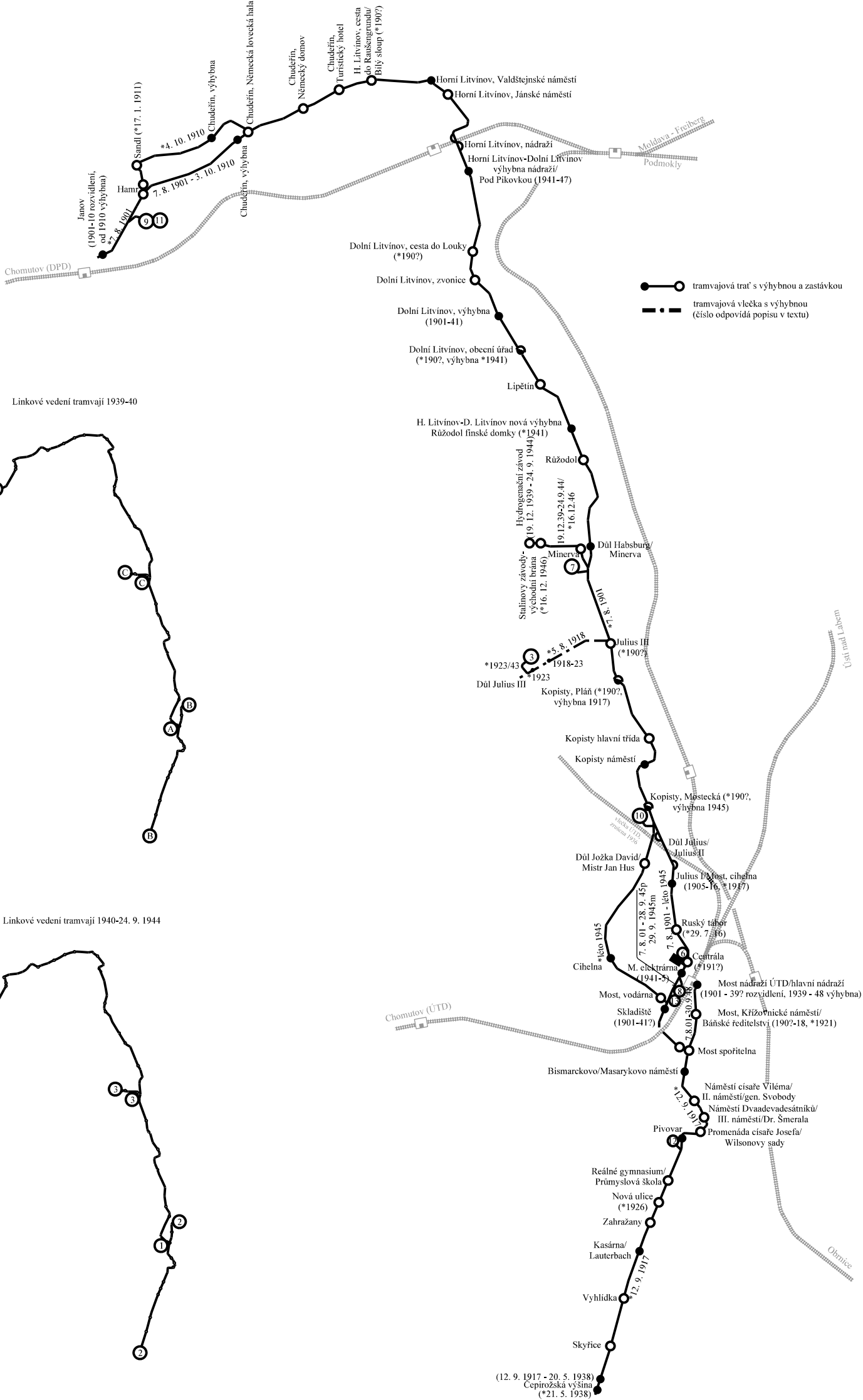
AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
Bautzen	Waggon– und Maschinenfabrik AG, vormaly Waggonfabrik W. C. F. Busch, Bautzen
BBC	Brown, Boveri & Cie.
BEZ	Bratislavské elektrotechnické závody, Bratislava
Česká Lípa	Nordböhmisches Waggonfabrik (Severočeská vozovka), Bohemia, WAGOMA, Tatra Česká Lípa
Ferrovía	Ferrovía Roessemann & Kühnemann, Radotín
Ganz	Waggon– und Maschinenfabrik Ganz, Leobersdorf
Graz	Waggonfabrik Graz, vormaly Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Köln	Van der Zypen – Charlier (Köln – Deutz)
Královopolská	Královopolská strojárna Brno
Most	tramvajové dílny v Mostě
O & K	Orenstein & Koppel, Berlin–Drewitz
Remscheid	Heinrich Böcker, Bergische Stahlindustrie Remscheid
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smichow (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)
SACM	Société Alsacienne des Constructions Mécaniques, Grafenstaden
Studénka	Staudinger Waggonfabrik, Studénská továrna na vozy, Tatra Studénka
Škoda	Akciová společnost, dříve Škodovy závody, Plzeň
Teplíce	tramvajové dílny v Teplících
Weyer	Karl Weyer & Cie., Düsseldorf–Oberbilk
ZVIL	Závody Vladimíra Iljiče Lenina, Plzeň

Prameny

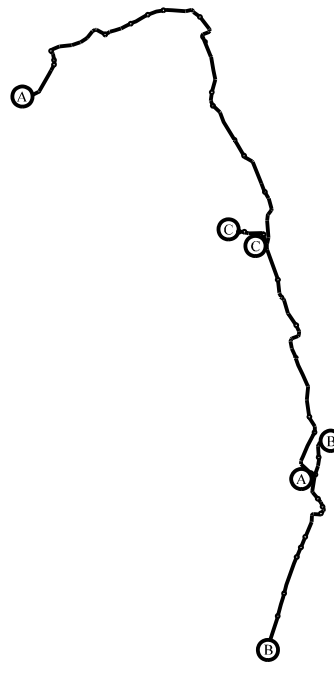
- (1) Atlas tramvajů, autoři Ludvík Losos a kolektiv, vydal NADAS Praha, 1981
- (2) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic Vídeň
- (3) Národní archiv Praha, archivní fond Generální inspekce železnic Vídeň
- (4) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic 1918–45
- (5) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo dopravy 1945–51
- (6) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo místního hospodářství 1952–58
- (7) 100 let městské hromadné dopravy na Mostecku, autor Ludvík Losos, vydal Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a. s., 2001
- (8) Státní oblastní archiv Litoměřice, pracoviště Most, archivní fondy důlních podniků a společností (Mostecká uhelná společnost, Státní ředitelství dolů, Důl Himmelfürst, Důl Habsburg – Minerva, Důl Julius II)
- (9) Tramvajů po Českých Budějovicích 1909 – 1950, autor Jan Bajer, vydavatelství Wolf Ústí n. L., 1999
- (10) Mariánské Lázně – 100 let městské dopravy, autoři Jan Bajer a kolektiv, vydavatelství Wolf Ústí n. L., 2002
- (11) Státní okresní archiv Most, archivní fondy Archiv města Mostu (do roku 1945), MNV Most (1945–69) a ONV Most (1945–90)

číslo tratě (viz text)	stavební délka provozovaných tratí (km) k 31. 12. daného roku																												
	1901-09	1910-11	1912-16	1917	1918-21	1922	1923-30	1931	1932-37	1938	1939	1940-42	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950-52	1953-54	1955-56	1957	1958	1959	1960	1961		
1	Most nádraží - Janov	12,930	13,309	13,309	13,309	13,309	13,309	13,309	13,309	13,309	13,309	13,311	13,311	13,311	13,580	13,580	13,585	13,714	13,714	13,714	13,714	7,730	4,693	2,106	0,576	0,576	0,576	0,576	
	2. kolej																	0,562	0,562	0,562	0,562	0,562	0,429	0,429	0,429	0,429			
2	Městská spojitelna - Čepirožská výšina + spojovací oblouk u Spořitelny				3,276	3,276	3,276	3,276	3,276	3,373	3,373	3,373	3,373	3,373	3,373	3,373	3,373	3,289	3,339	3,339	3,339	3,339	2,964	2,964	2,964	2,964			
	2. kolej																	0,050	0,350	1,540	1,540	1,540	1,593	1,593	1,593	1,593			
3	Julius III - Důl Julius III (osobní část)																		0,784	0,784	0,784	0,784	0,784	0,784	0,784				
4	Minerva - Hydrogenací závod										0,678	0,678	0,678					0,616	0,616	0,616	0,616	0,616	0,616	0,616					
5	Kasárna - Osada Zdař Bůh																		1,326	1,326	1,326	1,326	1,326	1,326	1,326				
	Vodárna - Vozovna														0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	
	tratě pro veřejnou dopravu + manipulační	12,930	13,309	13,309	16,585	16,585	16,585	16,585	16,585	16,682	17,360	17,362	17,362	16,684	17,453	18,069	18,074	18,903	20,279	20,279	20,279	14,295	10,883	7,680	5,366	4,040	1,076		
6	vozovna + Elektrárna Most	0,340	0,340	0,340	0,340	0,340	0,340	0,340	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,438	0,050
7	Habsburg	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153	0,153															
8	nádraží ÚTD (I)			0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070
9	Křižte nebes (I)			0,066	0,066	0,066																							
10	Julius II				0,141	0,141	0,141	0,141	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400													
3	Julius III - Důl Julius III (nákladní část)				0,889	0,889	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,985	0,948	0,948	0,164	0,164	0,164	0,164	0,164					
11	Křižte nebes (II)						0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154	0,154													
	pivovar										0,096	0,096	0,096	0,096															
13	nádraží (II)										0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062
	nákladní vlečky + vozovna	0,493	0,493	0,629	0,770	1,659	1,747	1,843	2,102	2,200	2,200	2,358	2,358	2,205	2,205	1,555	1,518	1,518	0,734	0,734	0,734	0,734	0,734	0,734	0,570	0,570	0,570	0,050	
	celkem Most	13,423	13,802	13,938	17,355	18,244	18,332	18,428	18,687	18,785	18,882	19,718	19,720	19,567	18,889	19,008	19,587	19,592	19,637	21,013	21,013	21,013	15,029	11,617	8,250	5,936	4,610	1,126	
	z toho dvojkolejně														0,000	0,000	0,612	0,912	2,102	2,102	2,102	2,022	2,022	2,022	2,022	2,022	0,000		

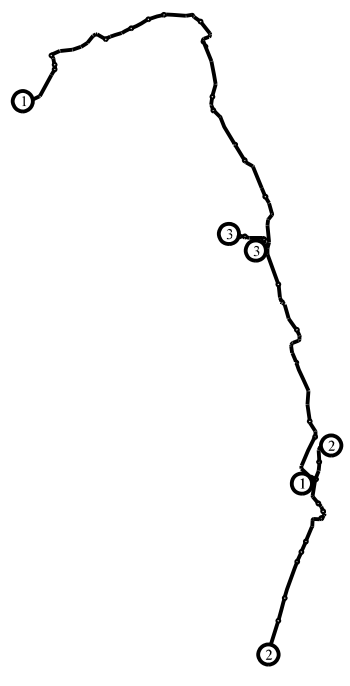
Most a okolí - tramvajový provoz 1901-48



Linkové vedení tramvaji 1939-40

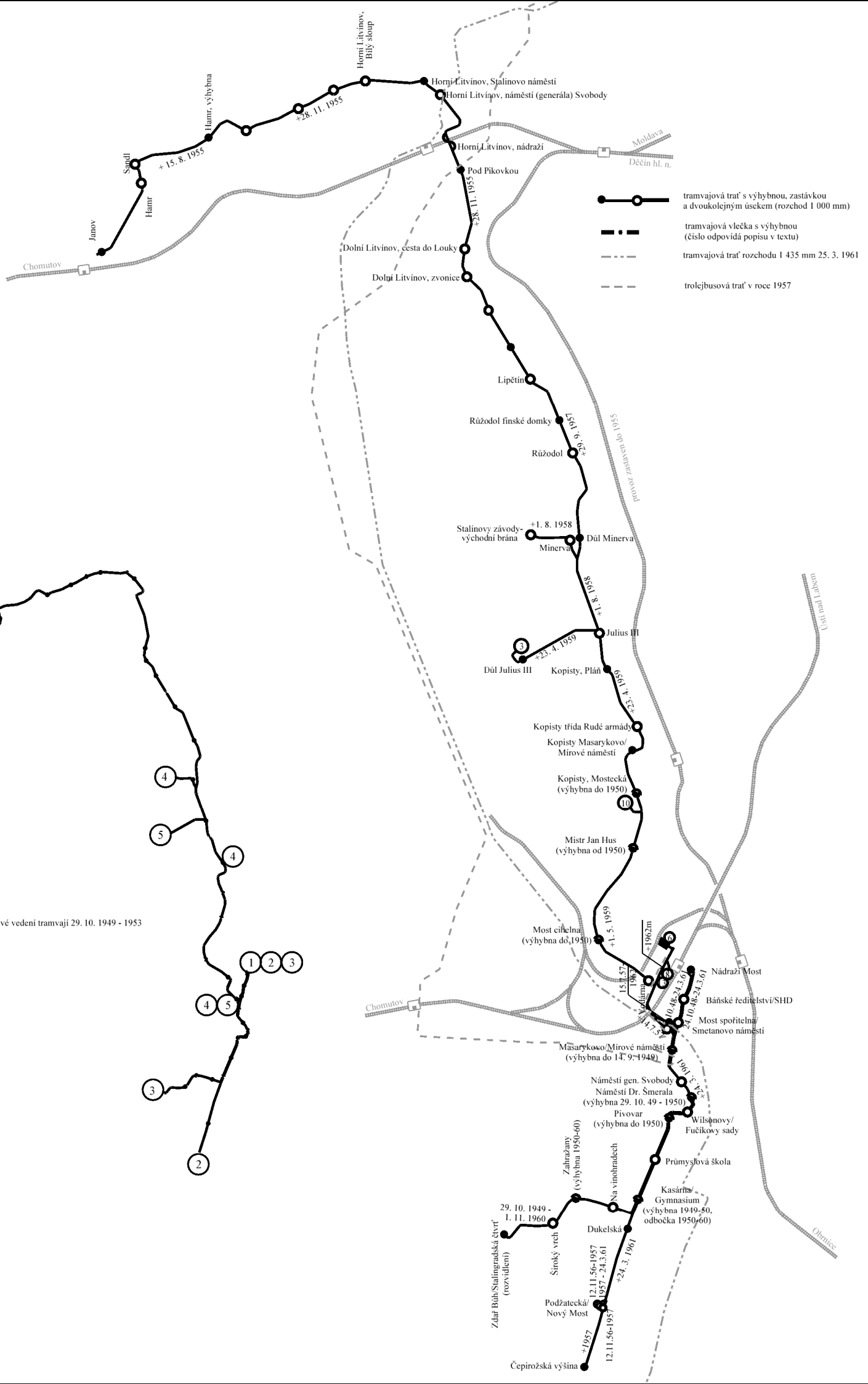
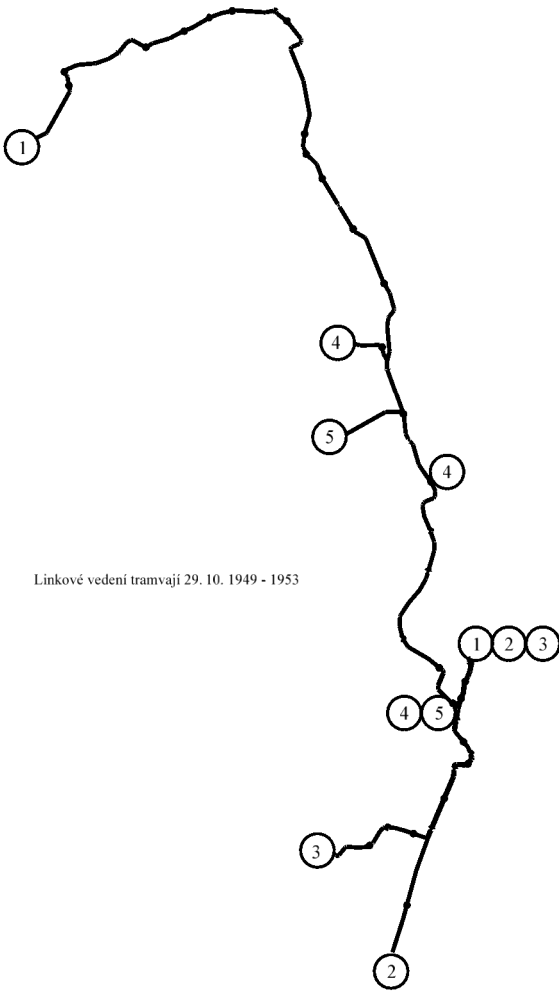


Linkové vedení tramvaji 1940-24. 9. 1944

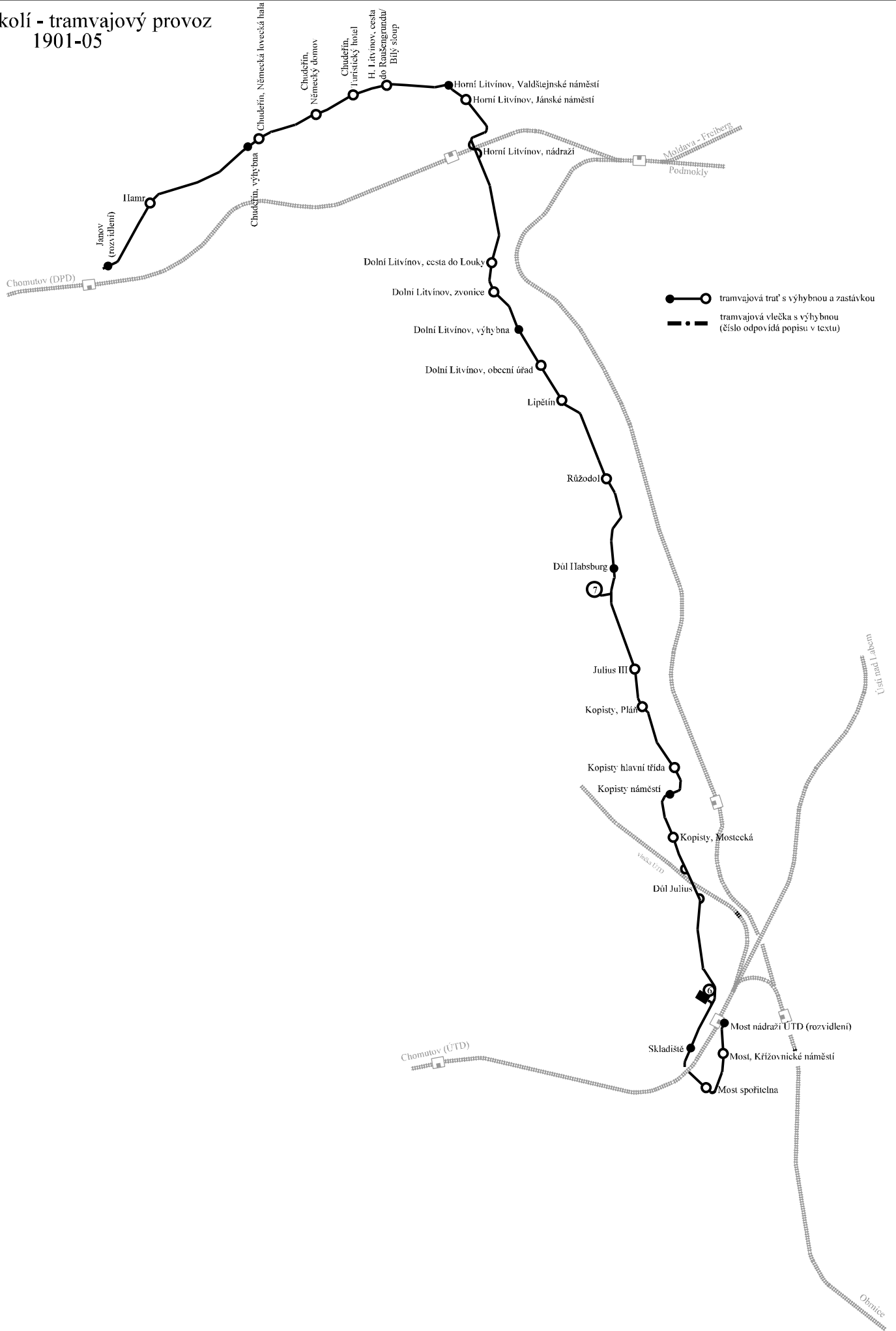


Most a okolí - tramvajový provoz (1 000 mm)

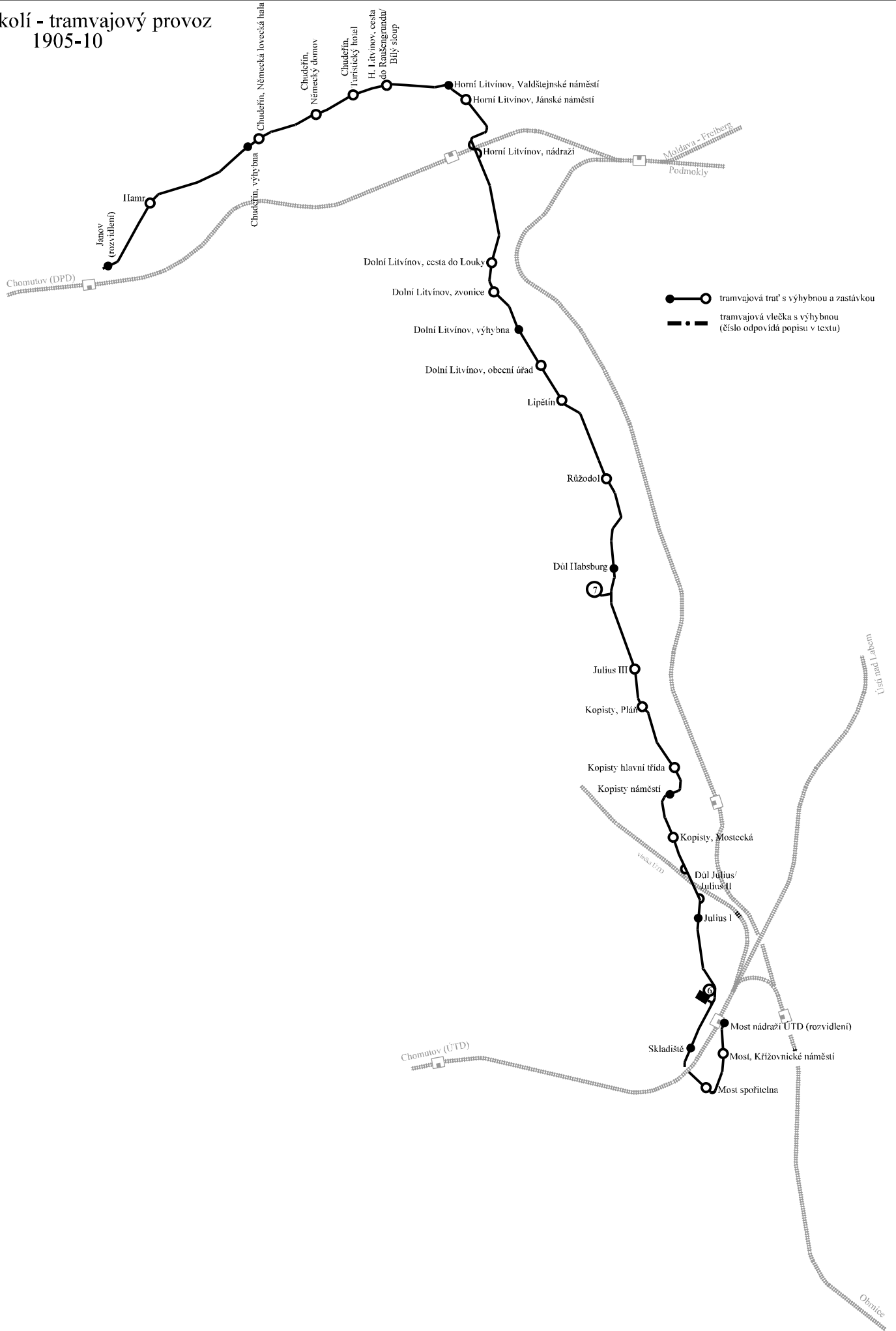
1948-61



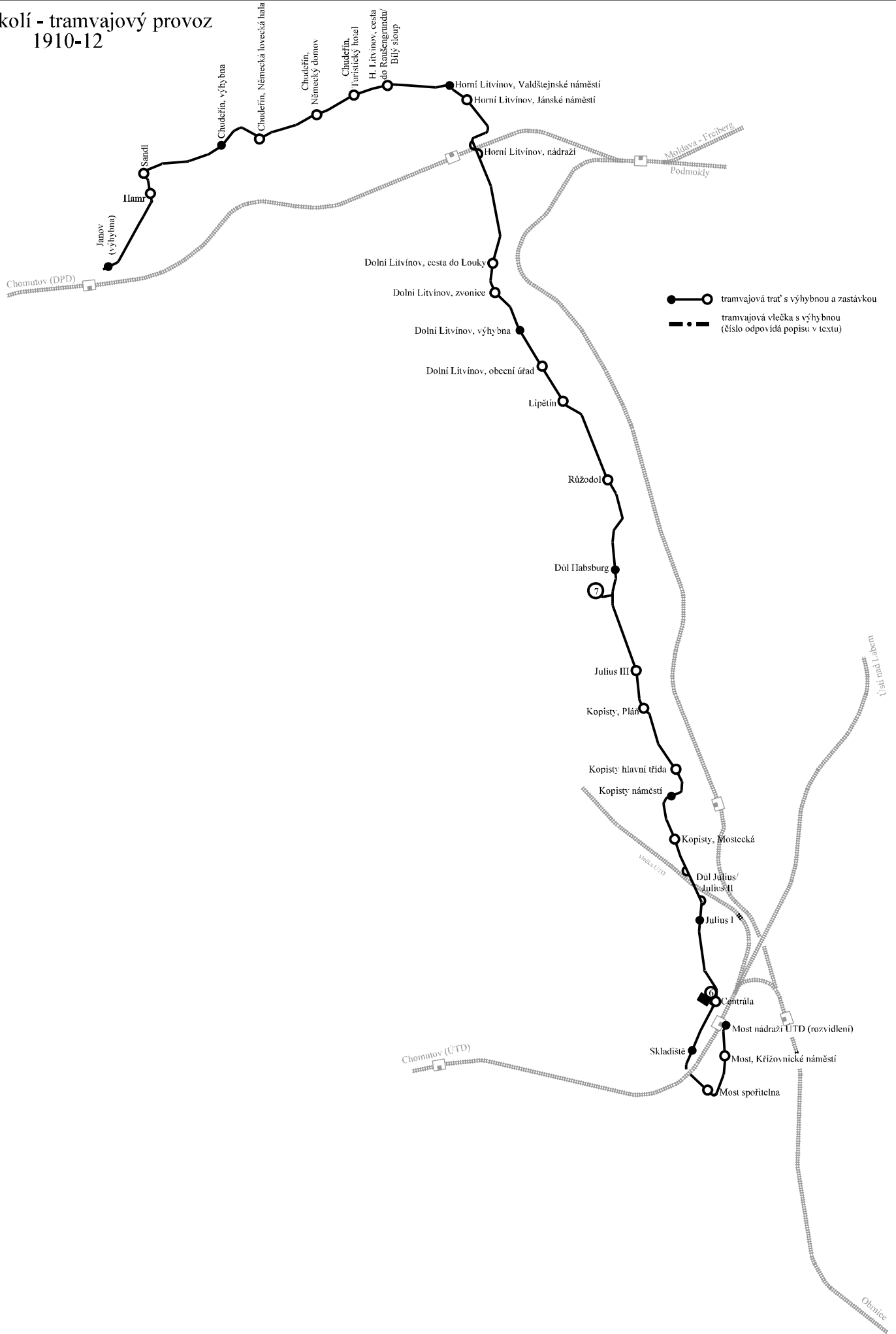
Most a okolí - tramvajový provoz 1901-05



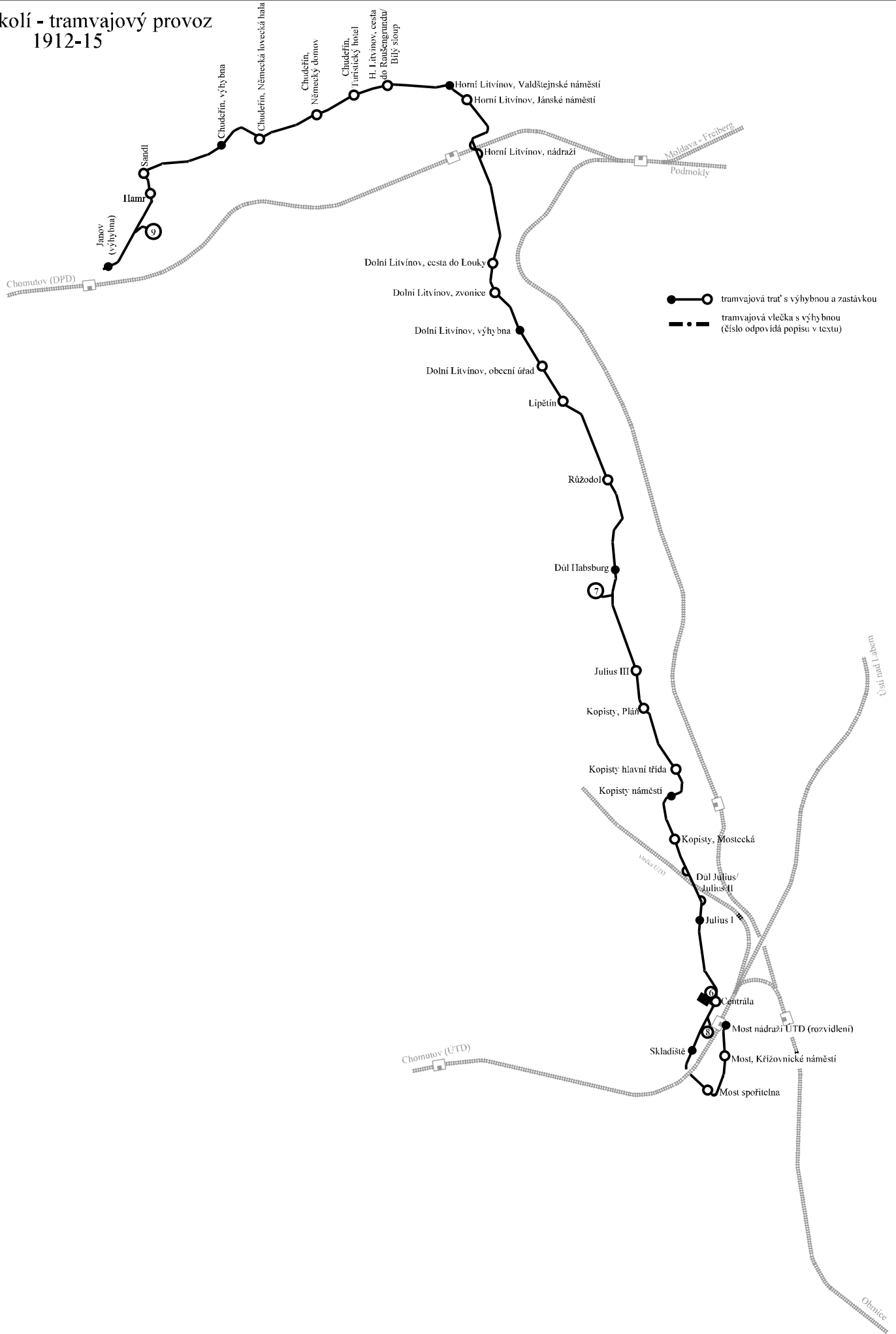
Most a okolí - tramvajový provoz 1905-10



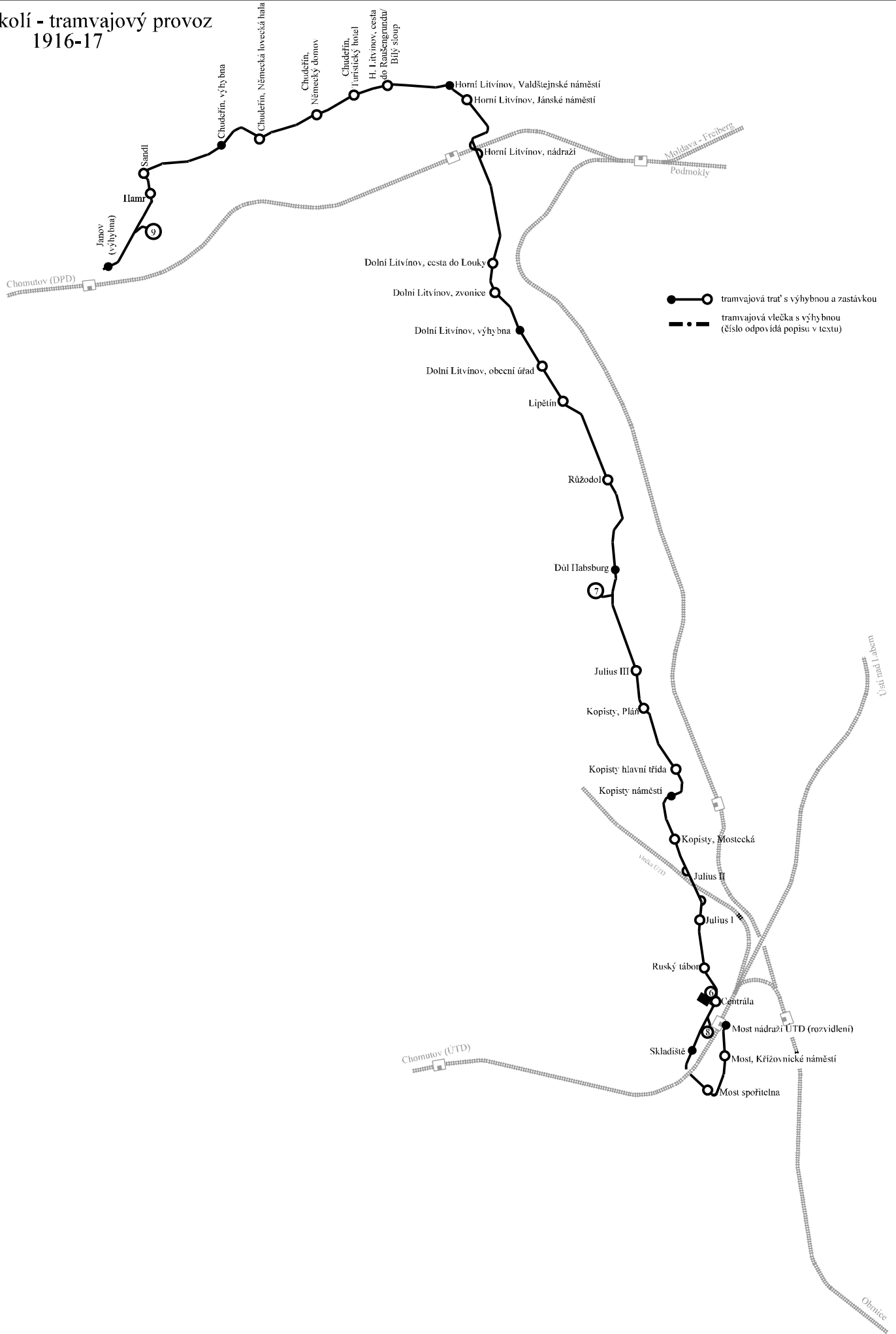
Most a okolí - tramvajový provoz 1910-12



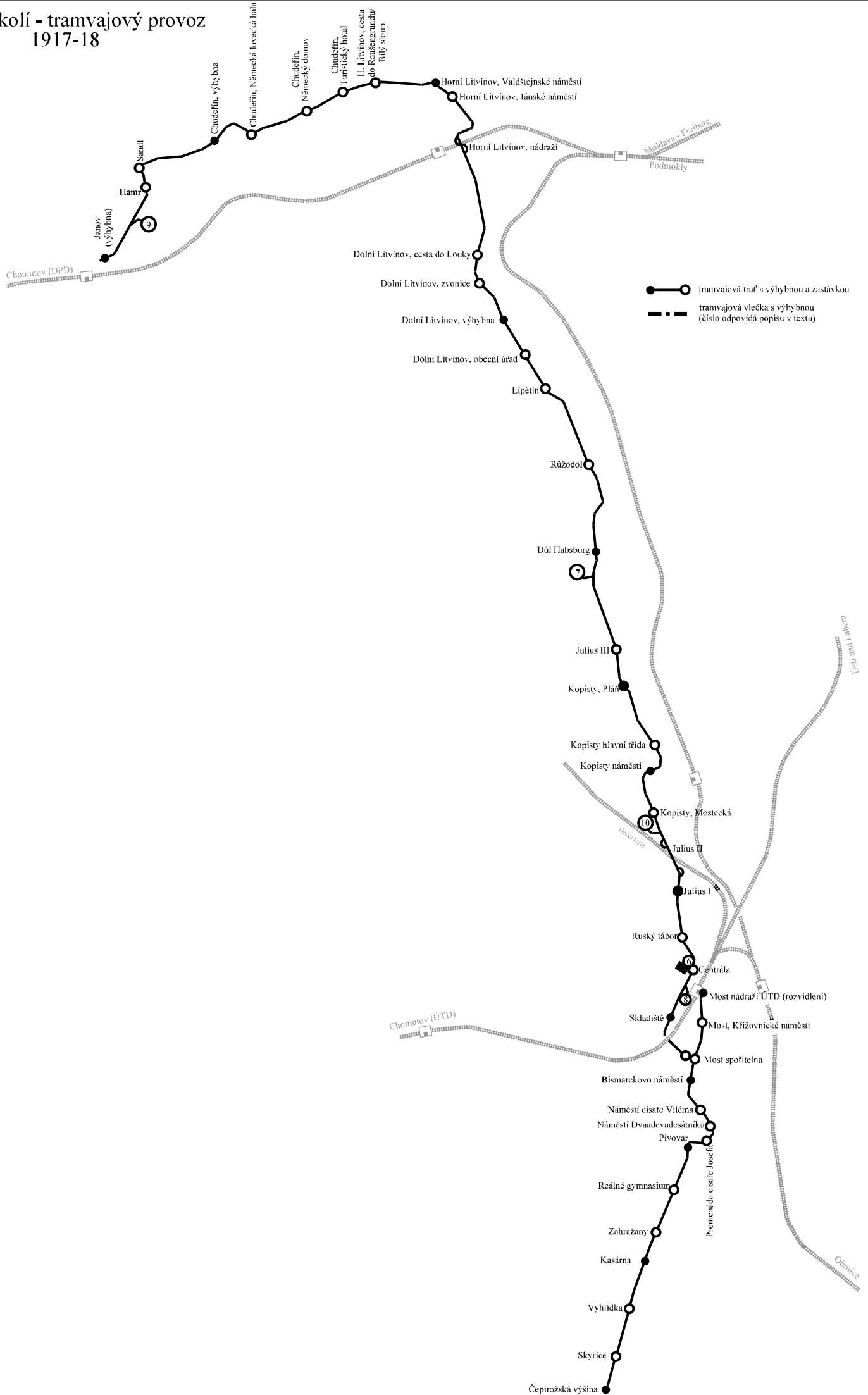
Most a okolí - tramvajový provoz 1912-15



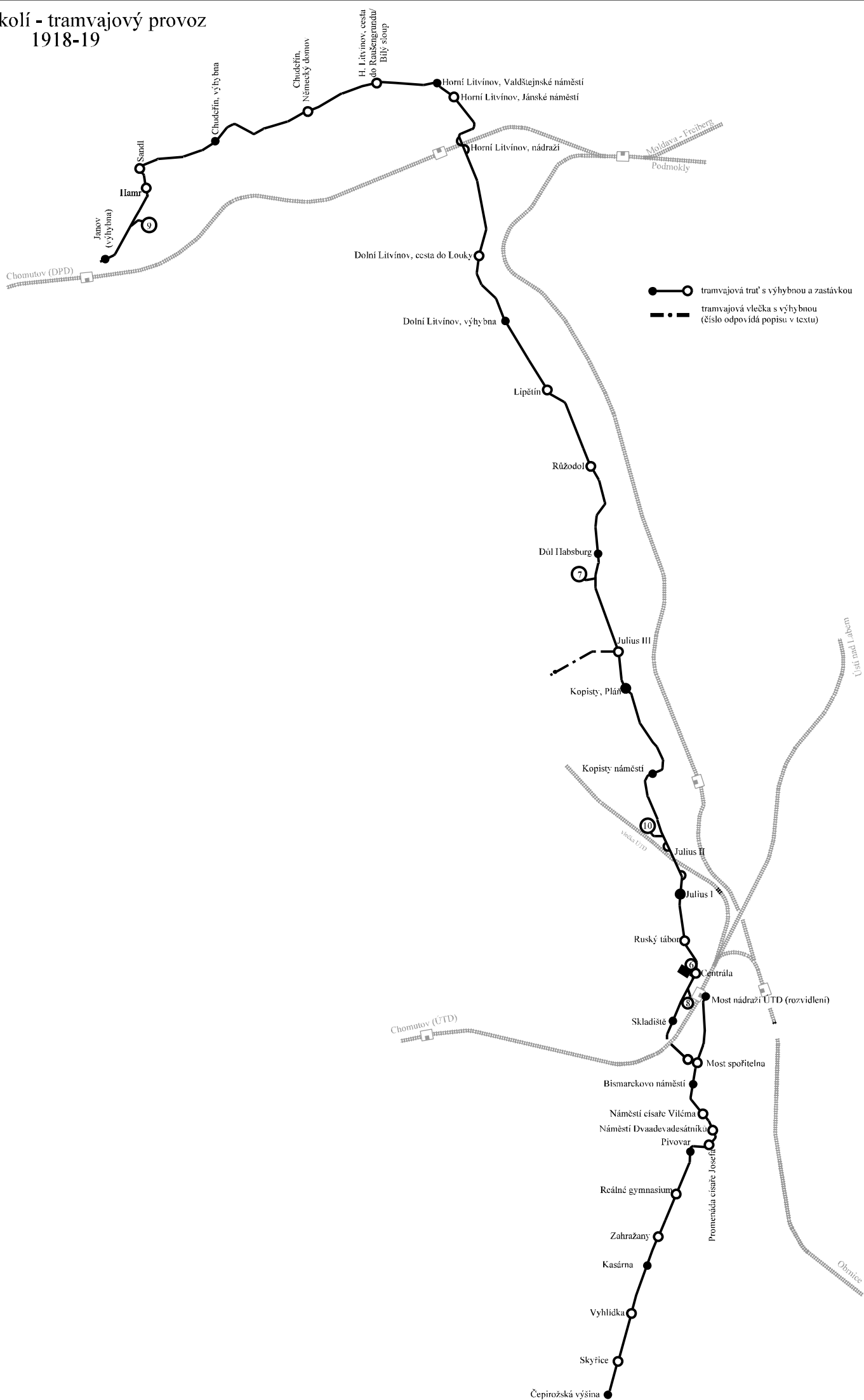
Most a okolí - tramvajový provoz 1916-17



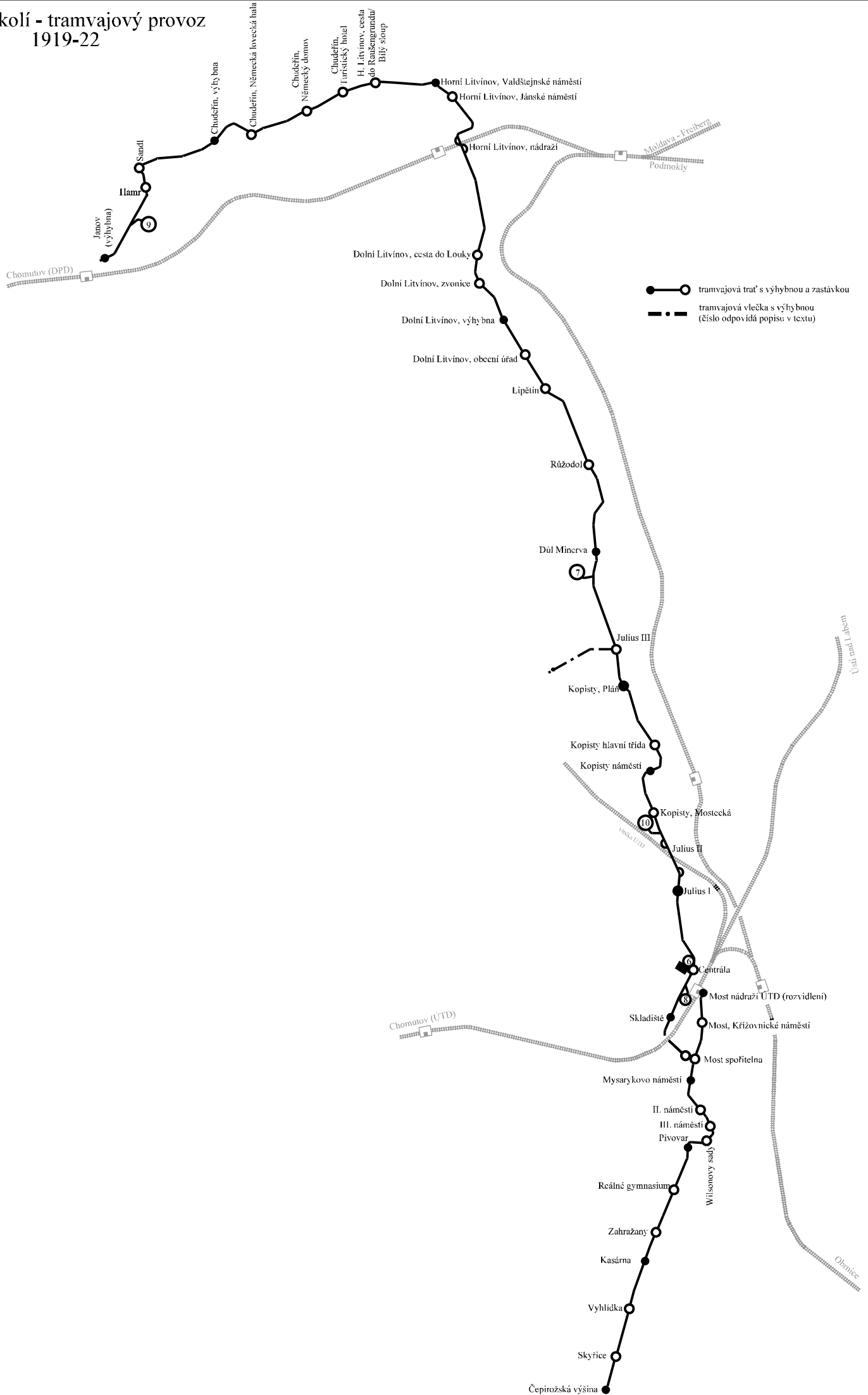
Most a okolí - tramvajový provoz 1917-18



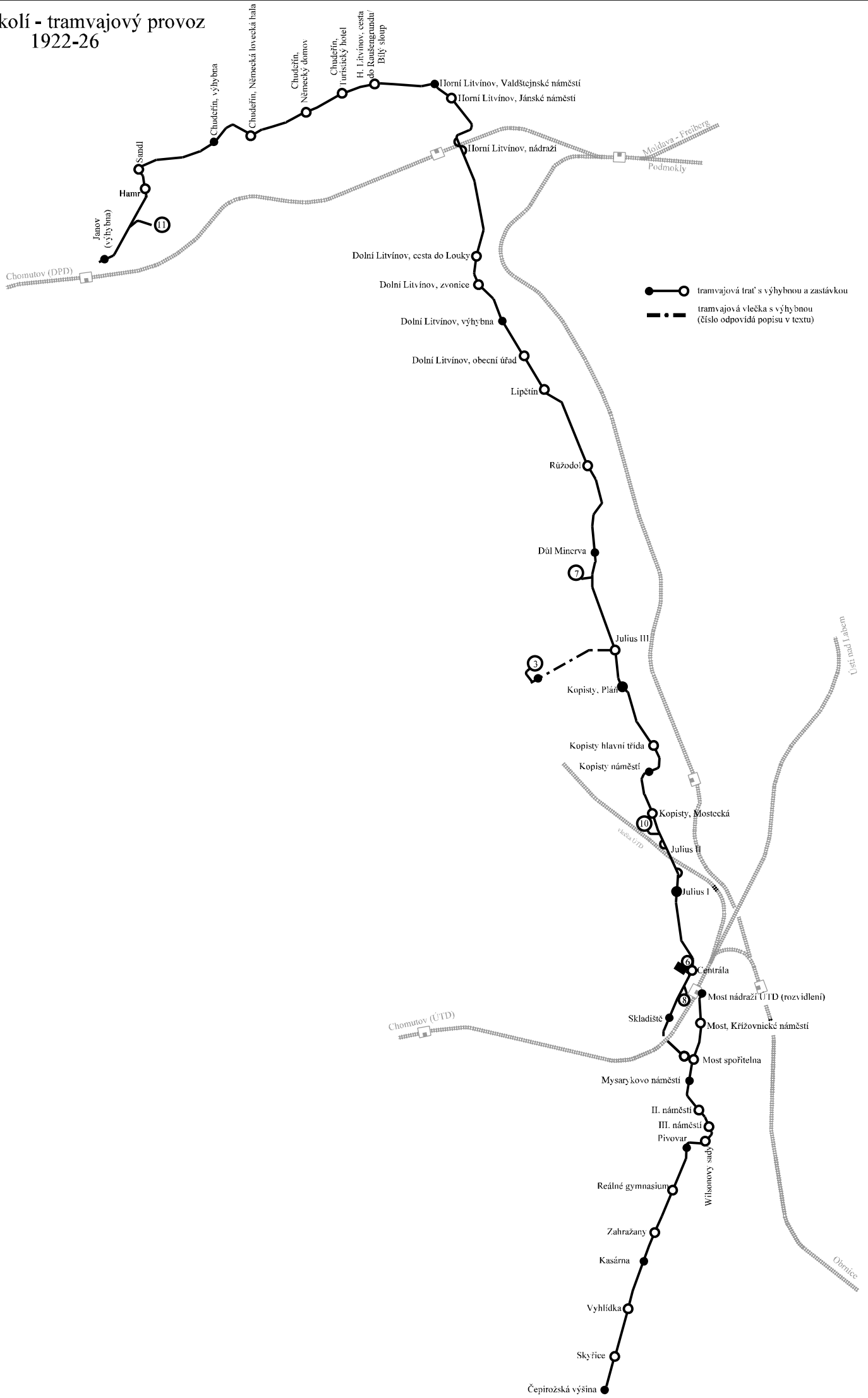
Most a okolí - tramvajový provoz 1918-19



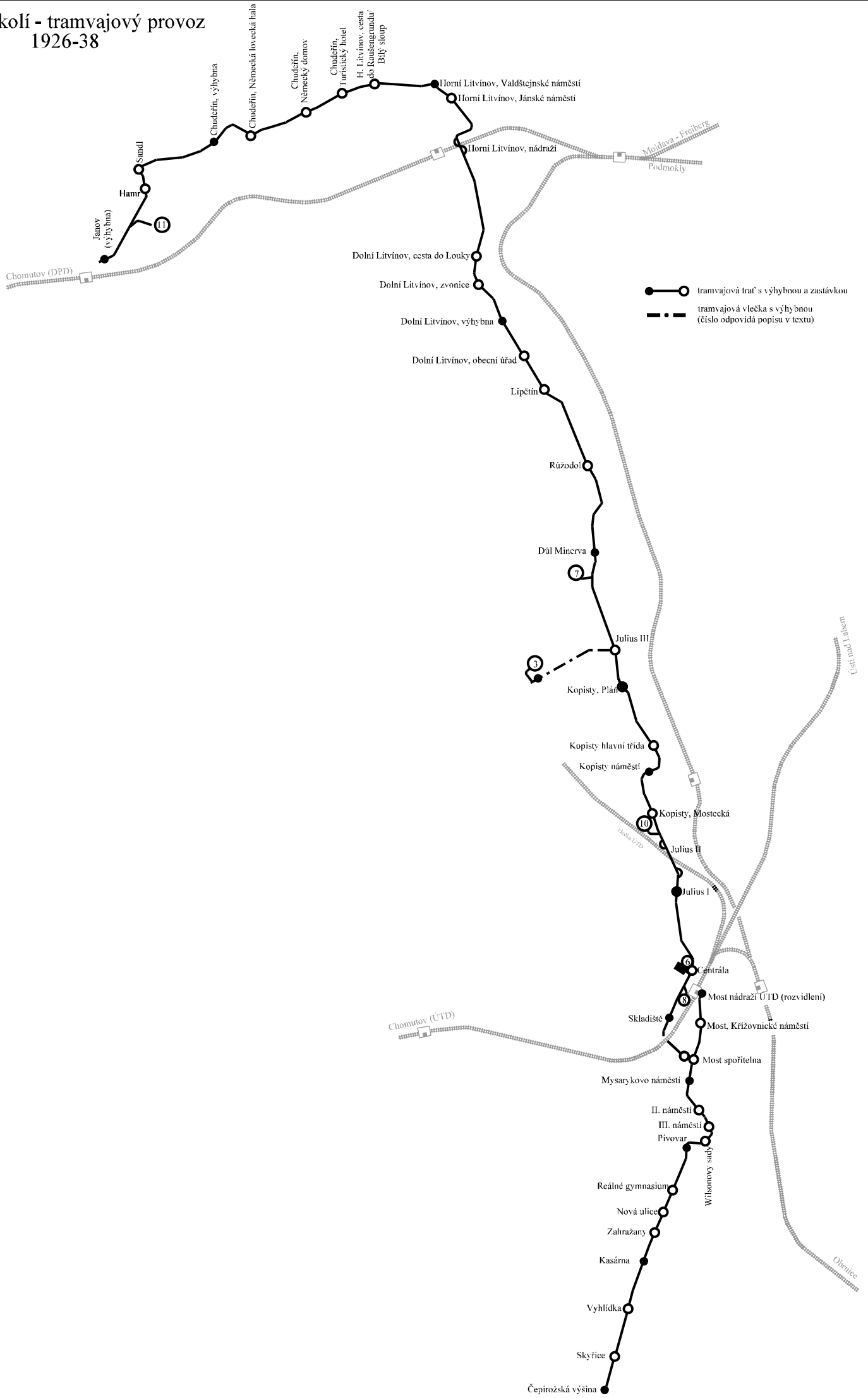
Most a okolí - tramvajový provoz 1919-22



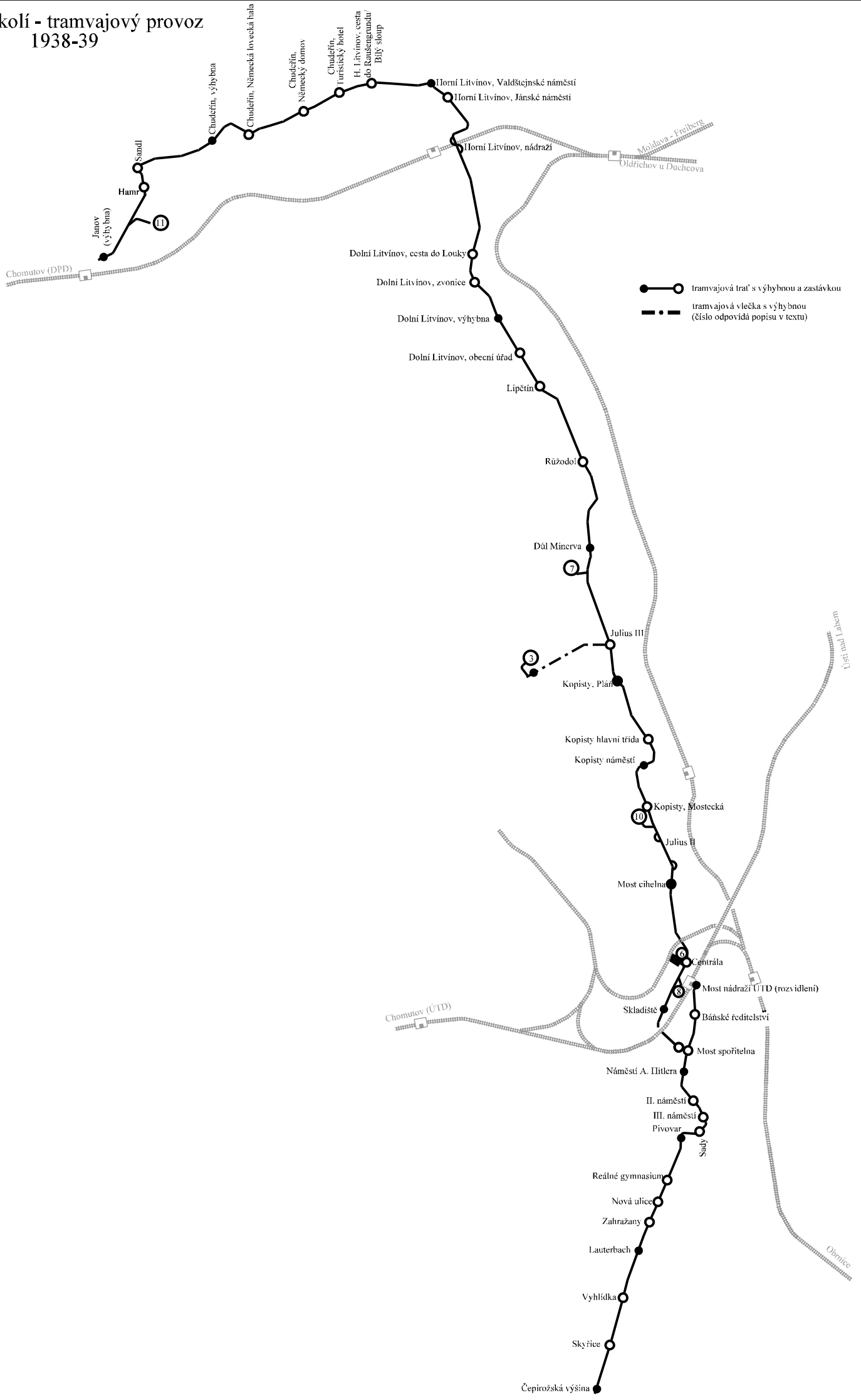
Most a okolí - tramvajový provoz 1922-26



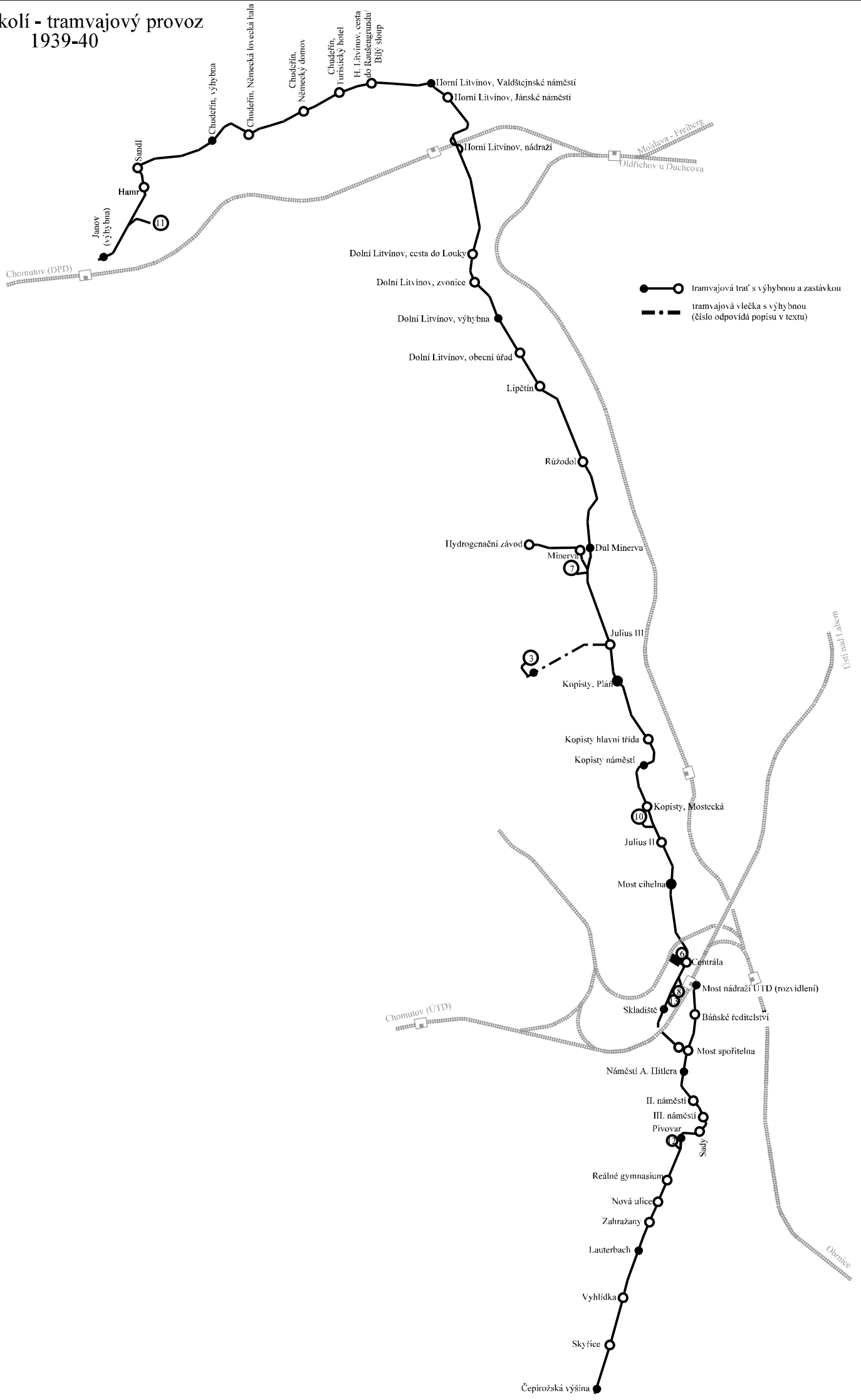
Most a okolí - tramvajový provoz 1926-38



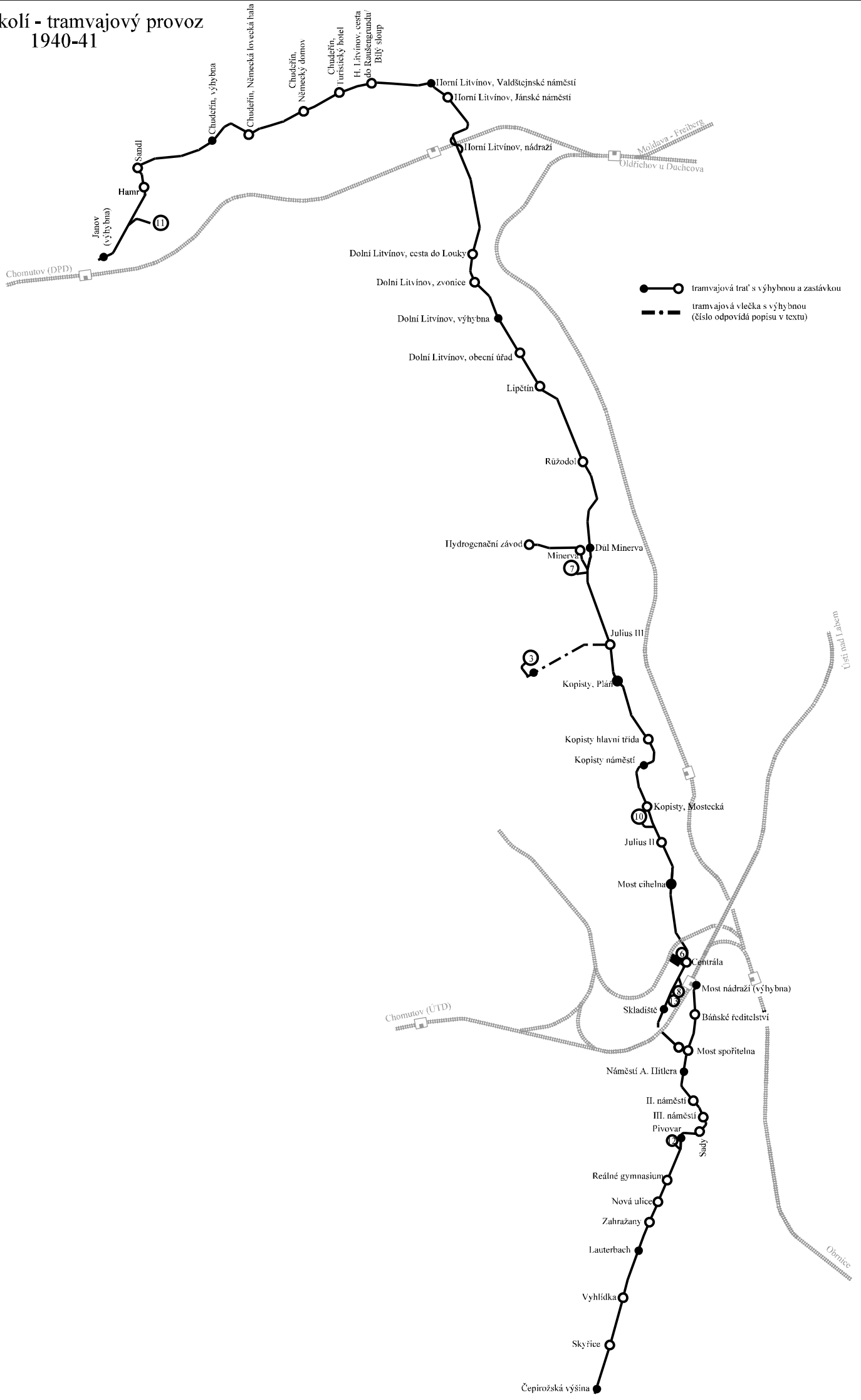
Most a okolí - tramvajový provoz 1938-39



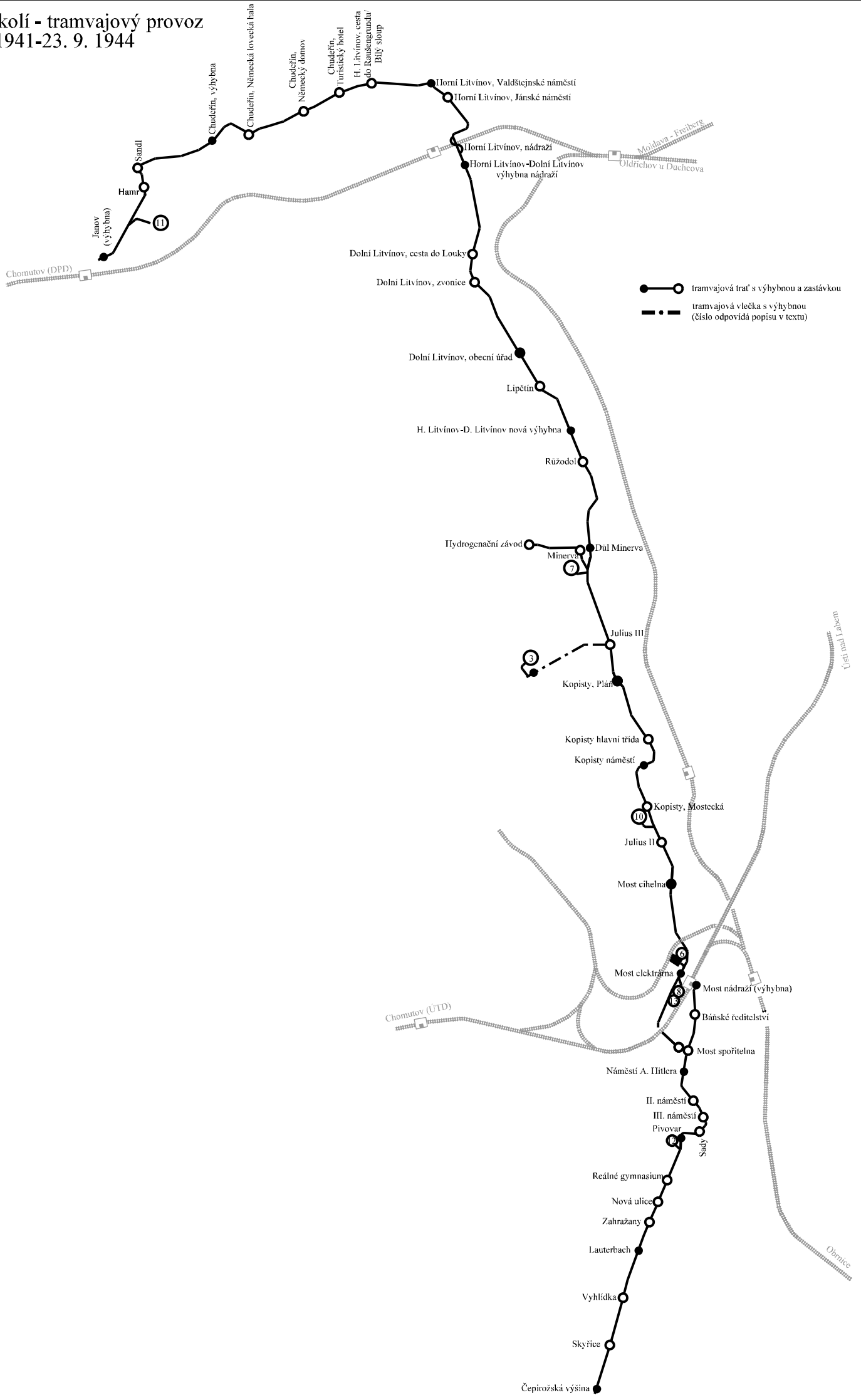
Most a okolí - tramvajový provoz 1939-40



Most a okolí - tramvajový provoz 1940-41

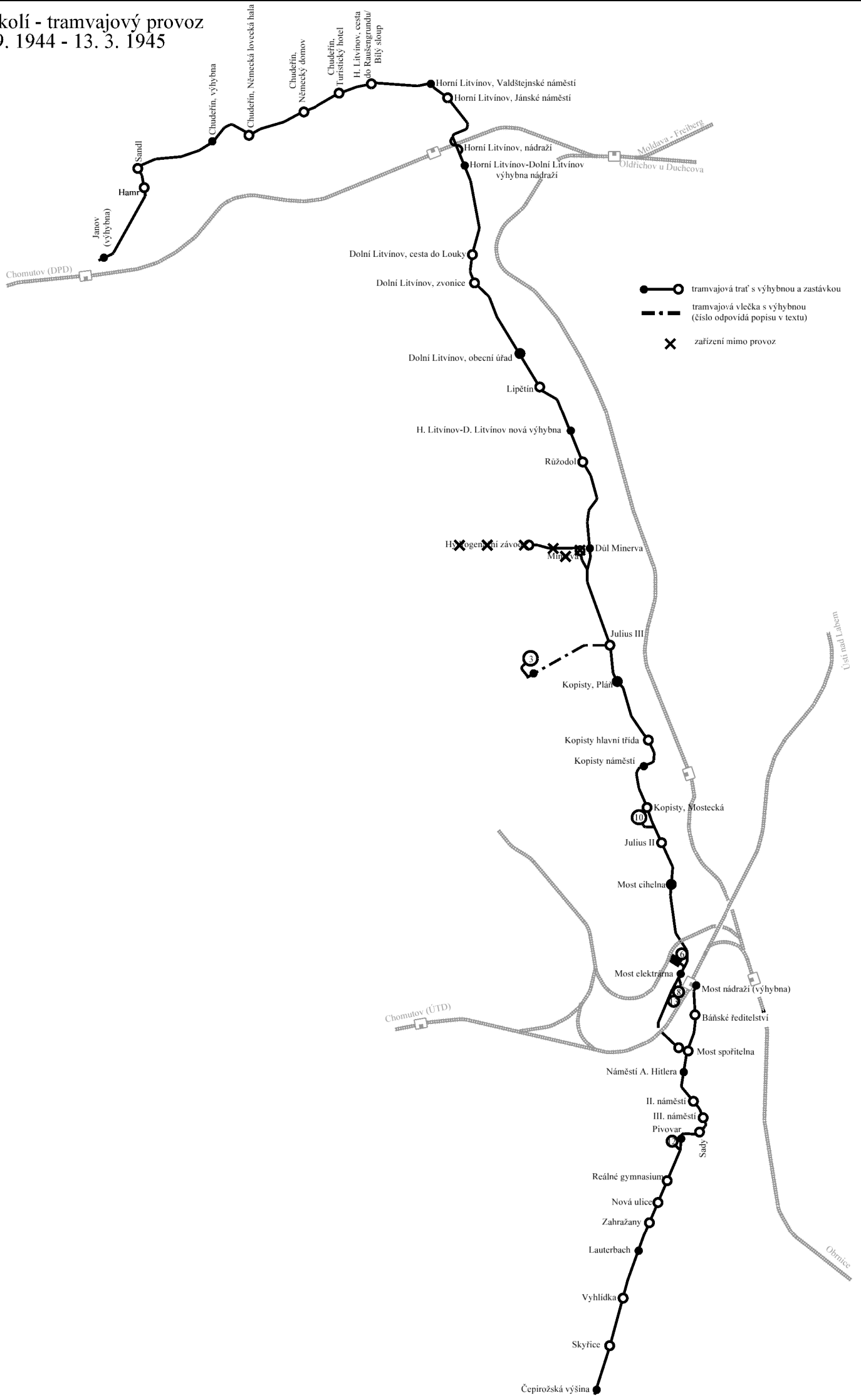


Most a okolí - tramvajový provoz 1941-23. 9. 1944

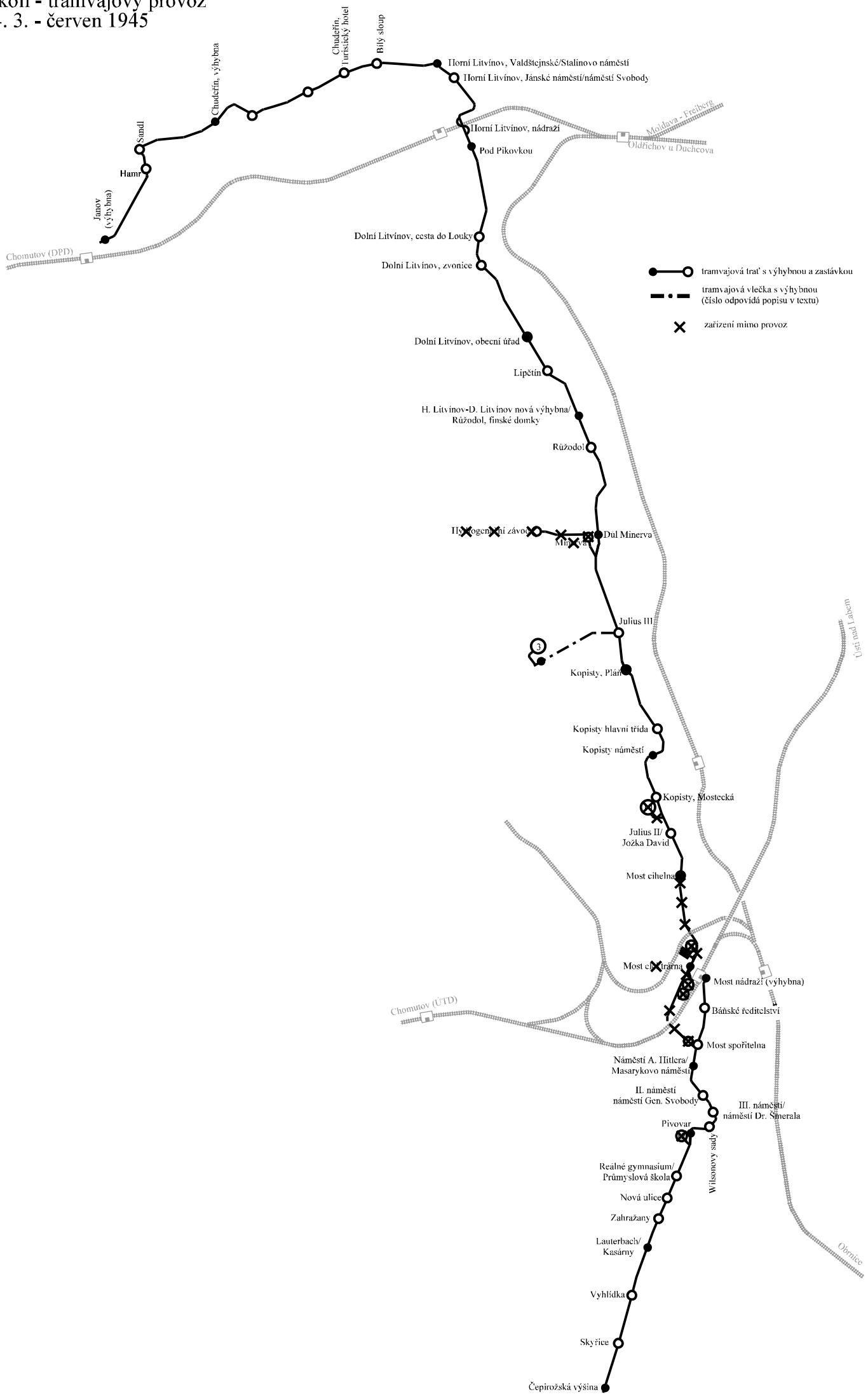


Most a okolí - tramvajový provoz

24. 9. 1944 - 13. 3. 1945

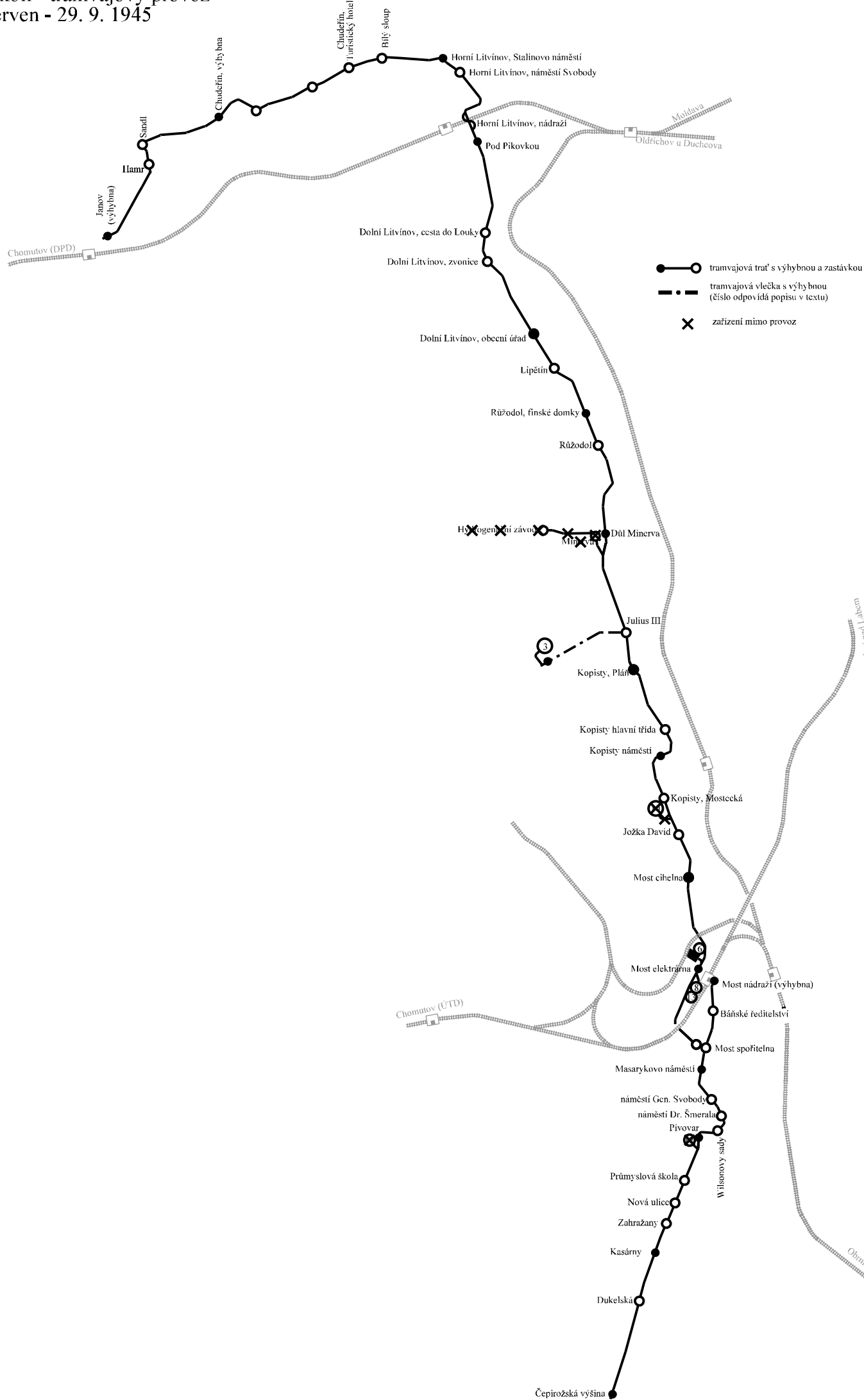


Most a okolí - tramvajový provoz 14. 3. - červen 1945



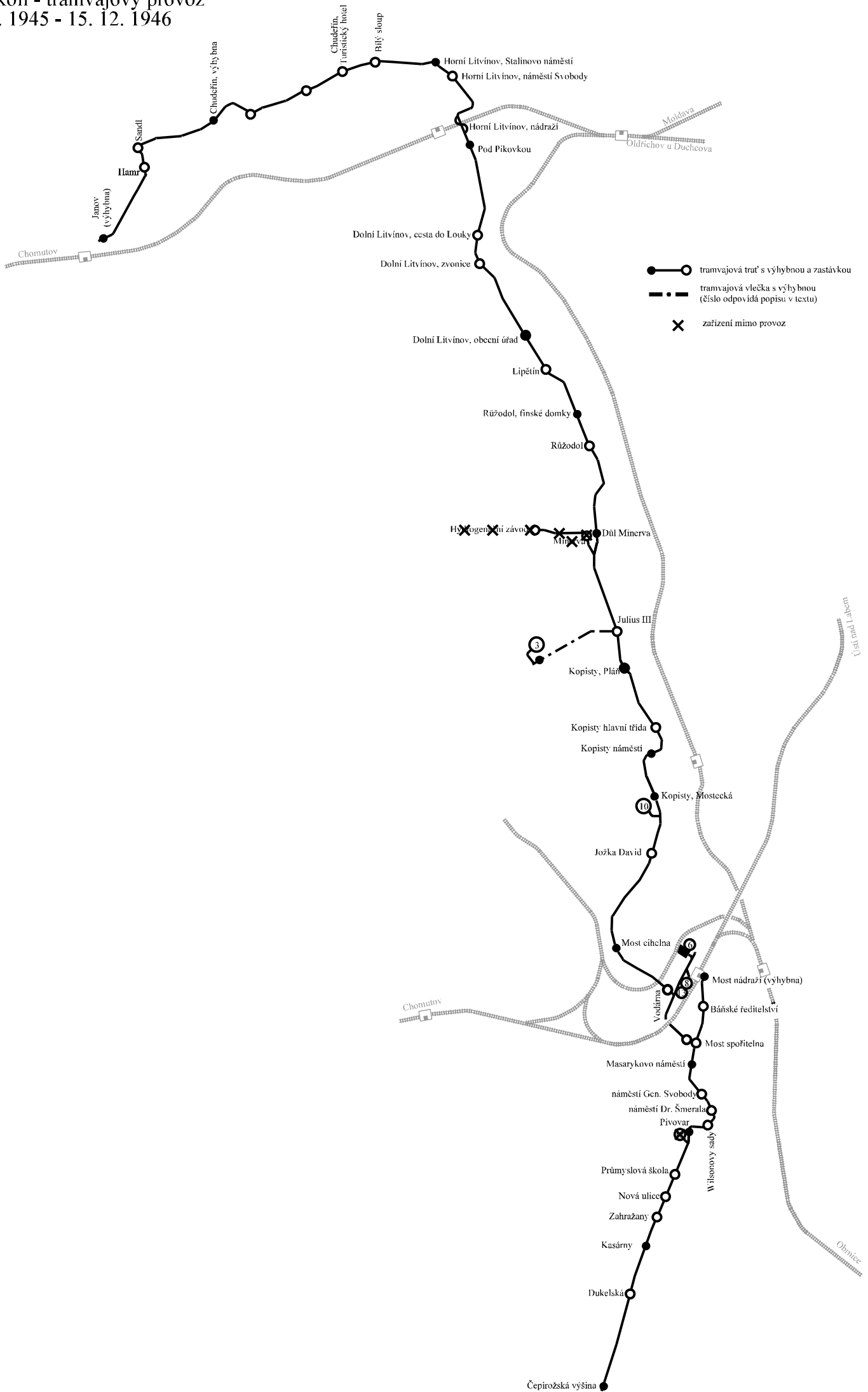
Most a okolí - tramvajový provoz

červen - 29. 9. 1945



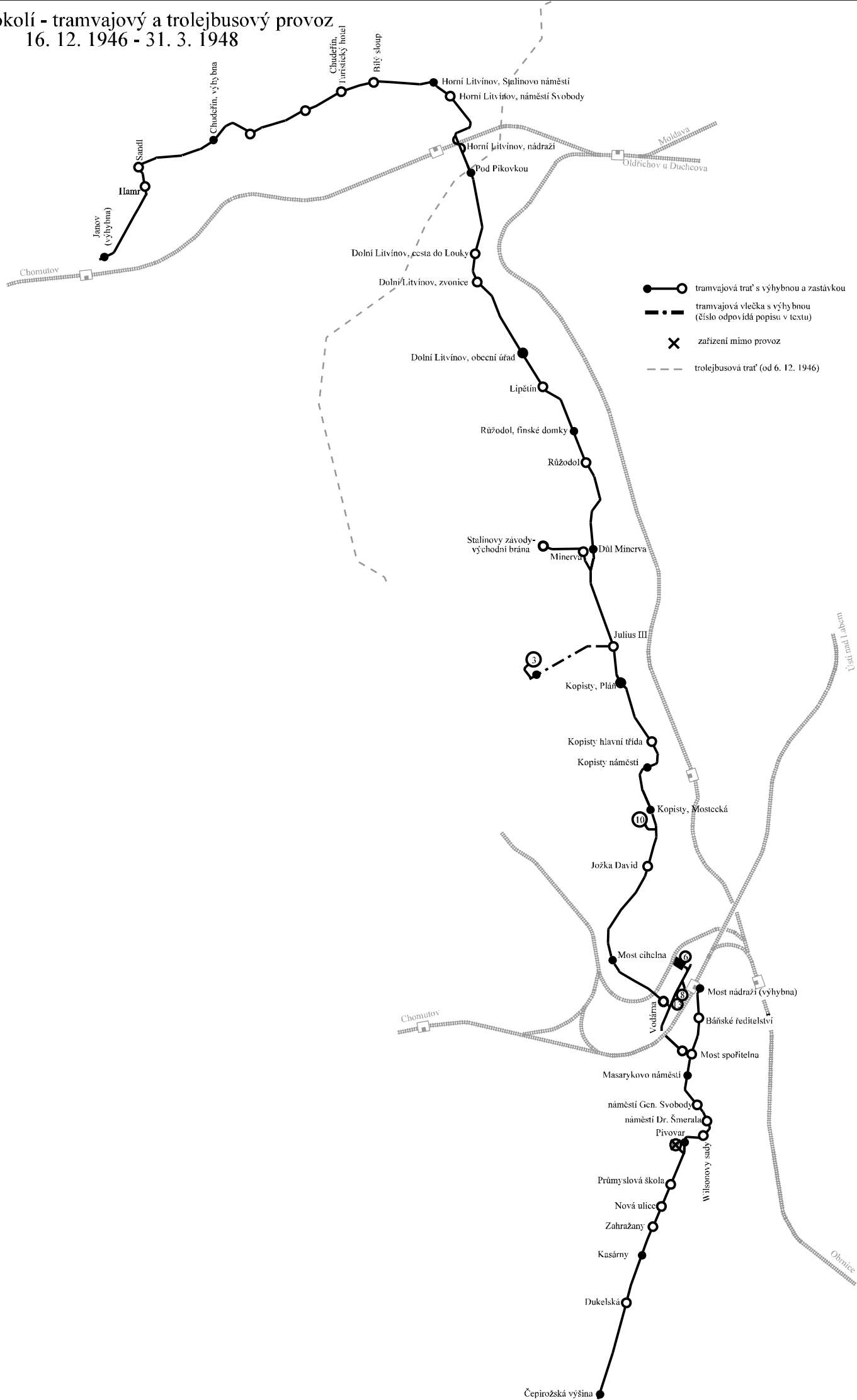
Most a okolí - tramvajový provoz

29. 9. 1945 - 15. 12. 1946

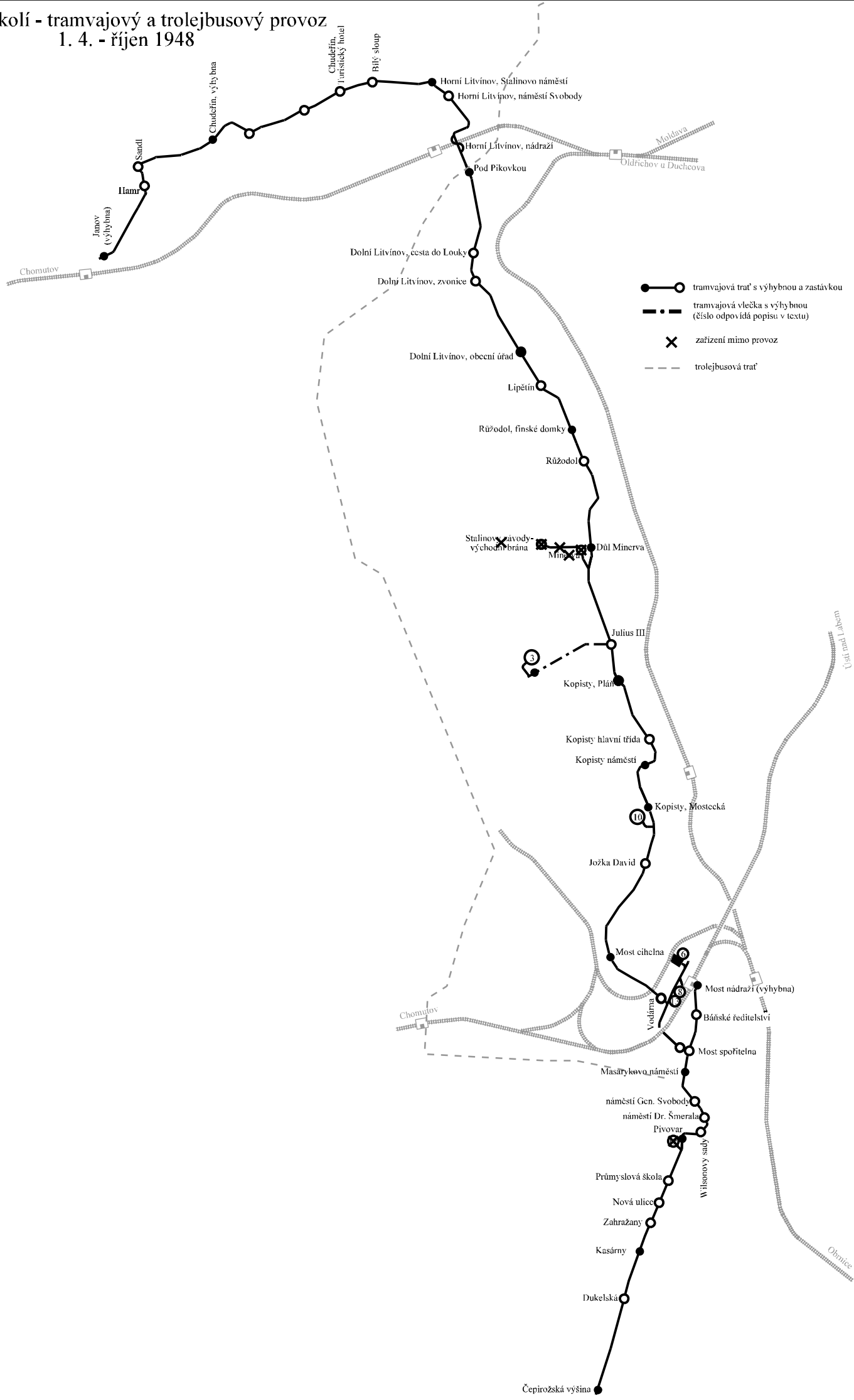


- ○ tramvajová trať s výhybnou a zastávkou
- - - tramvajová vlečka s výhybnou (číslo odpovídá popisu v textu)
- × zařízení mimo provoz

Most a okolí - tramvajový a trolejbusový provoz 16. 12. 1946 - 31. 3. 1948

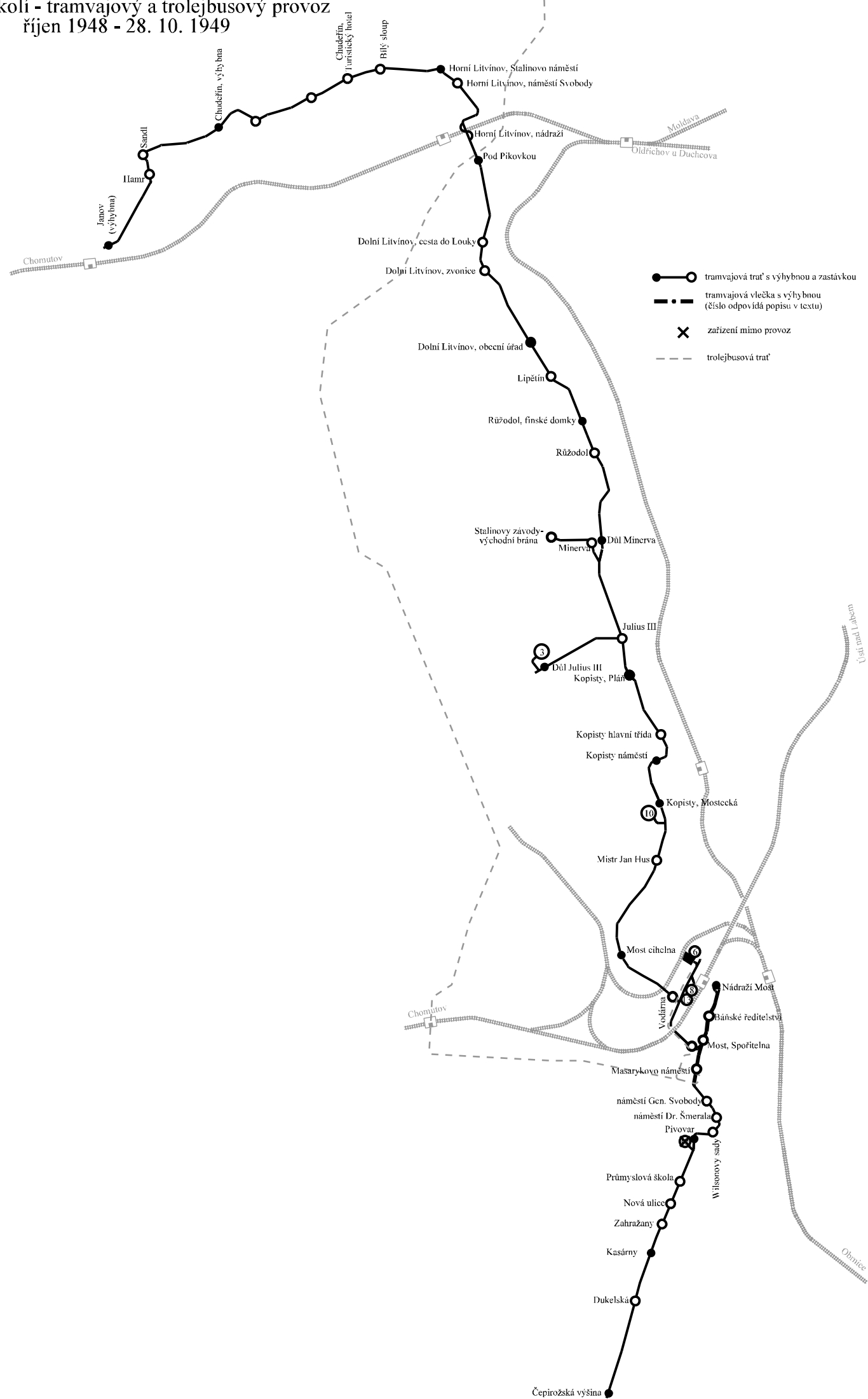


Most a okolí - tramvajový a trolejbusový provoz 1. 4. - říjen 1948



Most a okolí - tramvajový a trolejbusový provoz

říjen 1948 - 28. 10. 1949



- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou
- - - - - tramvajová vlečka s výhybnou (číslo odpovídá popisu v textu)
- × zařízení mimo provoz
- - - - - trolejbusová trať

Chomutov

Janov (výhybna)

Hami

Sandl

Chudeřín, výhybna

Chudeřín, turistický hotel

Bílý sloup

Horní Litvínov, Stalinovo náměstí
Horní Litvínov, náměstí Svobody

Horní Litvínov, nádraží
Pod Pikovkou

Moldava
Oldřichov a Duchcova

Dolní Litvínov, cesta do Louky
Dolní Litvínov, zvonice

Dolní Litvínov, obecní úřad

Lipětín

Růžodol, finské domky

Růžodol

Stalinovy závody - východní brána

Minerva

Důl Minerva

Julius III

3

Důl Julius III
Kopisty, Plán

Kopisty hlavní třída

Kopisty náměstí

10

Kopisty, Mostecká

Mistr Jan Hus

Most cihelna

6

Vošárna

8

Nádraží Most

Báňské ředitelství

Most, Spořitelna

Masarykovo náměstí

náměstí Gen. Svobody

náměstí Dr. Šmerala

Pivovar

Wilsonovy sady

Průmyslová škola

Nová ulice

Zahražany

Kasárny

Dukelská

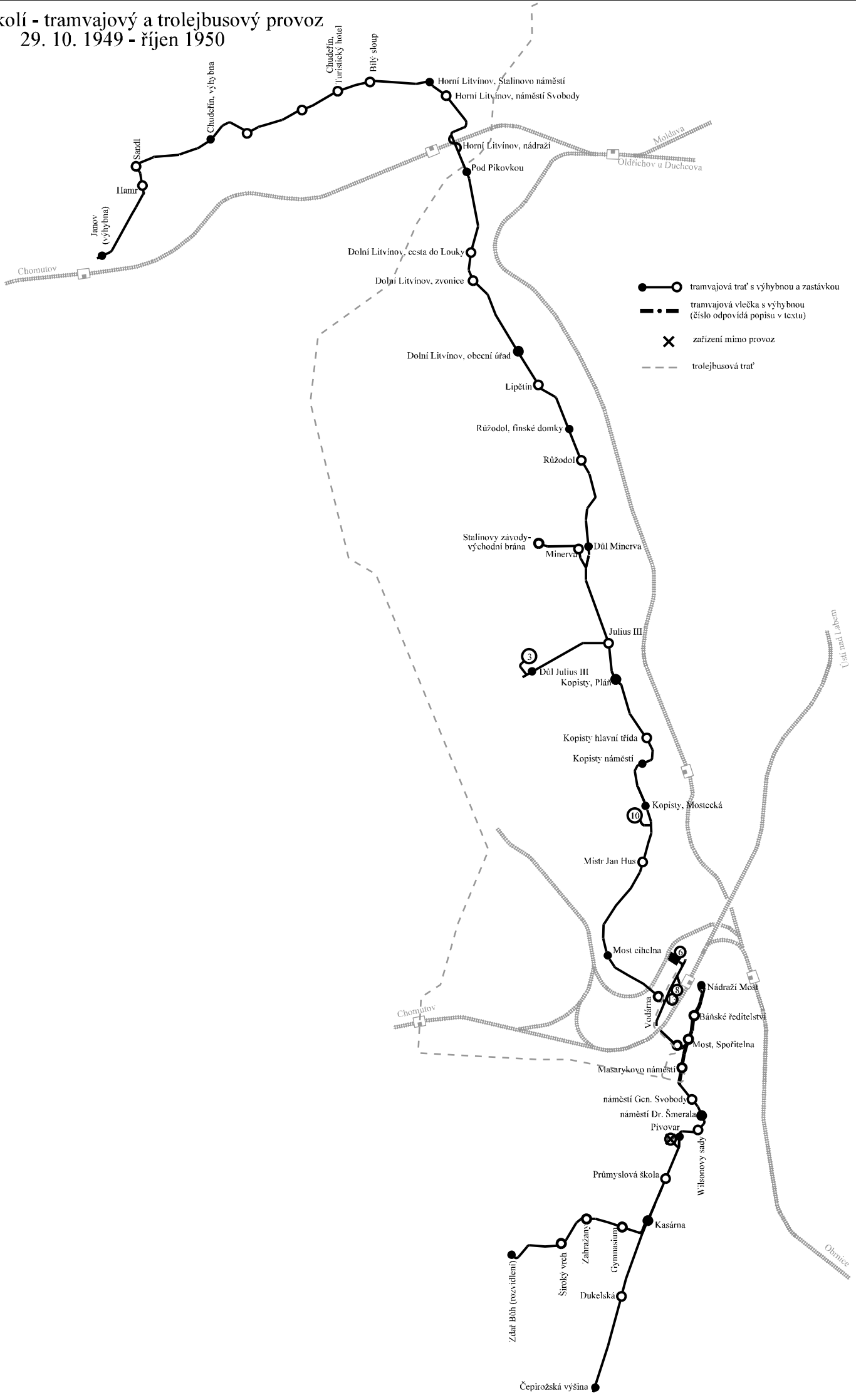
Čepirožská vyšina

Ústí nad Labem

Ohnice

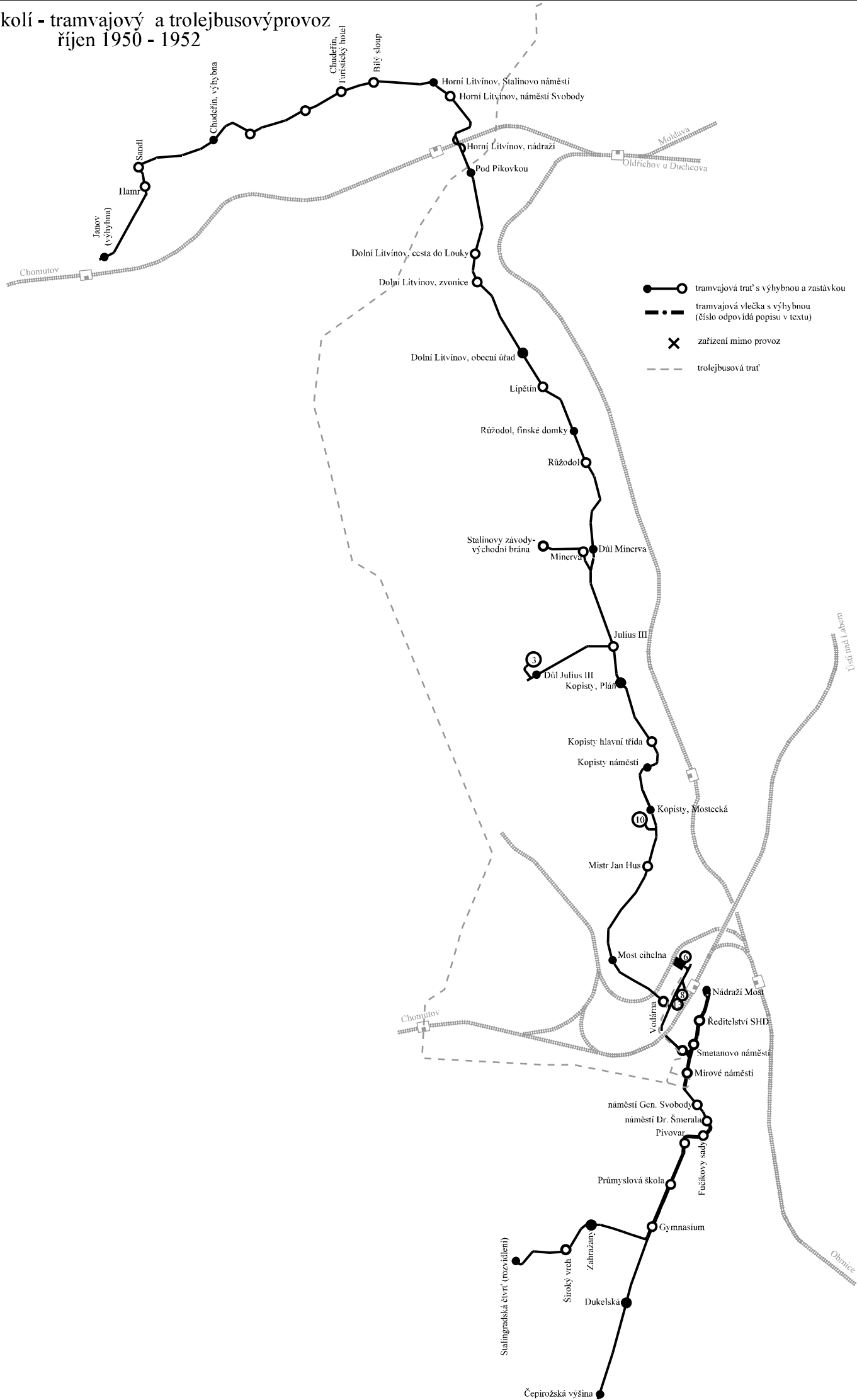
Most a okolí - tramvajový a trolejbusový provoz

29. 10. 1949 - říjen 1950

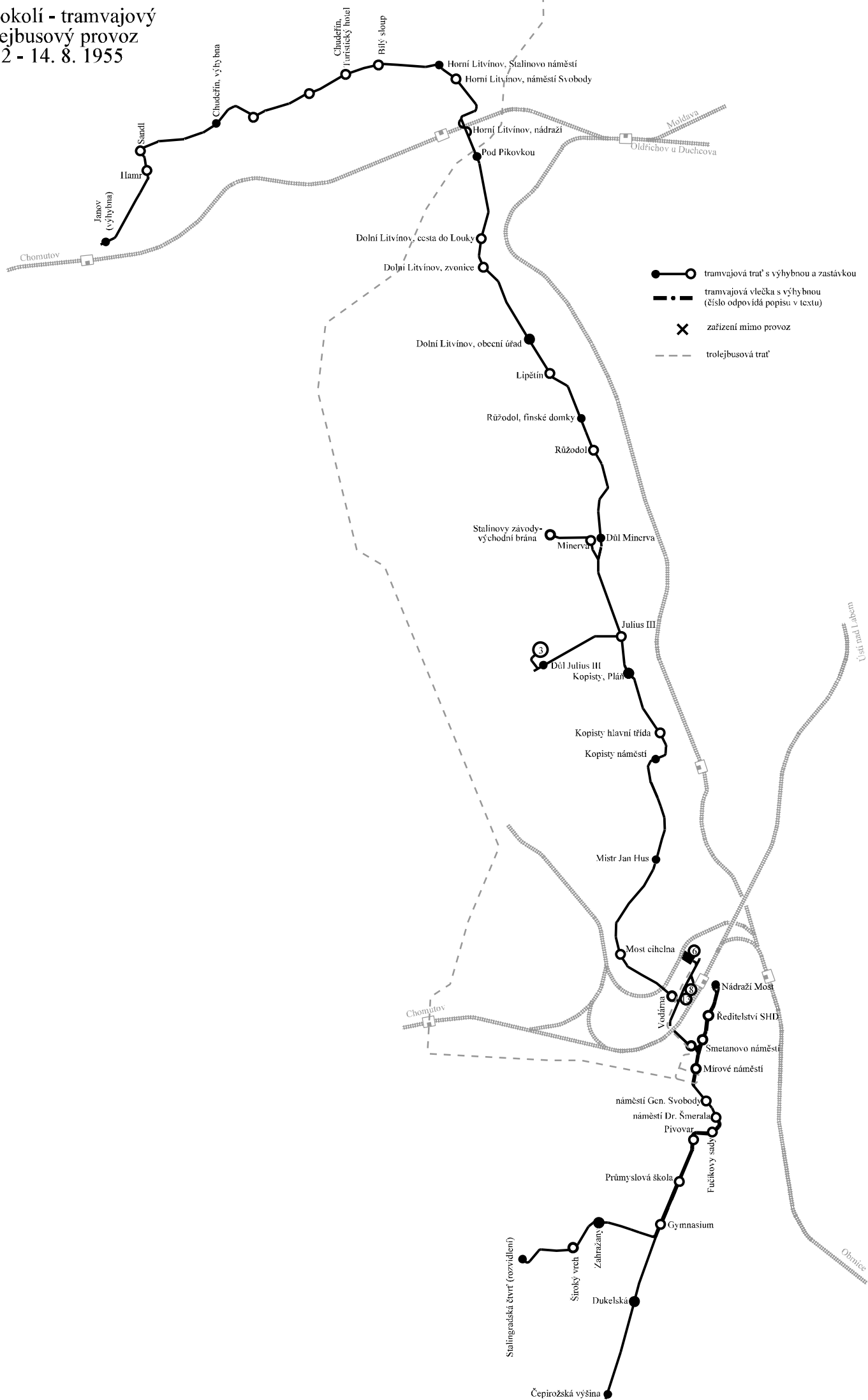


- tramvajová trať s výhybnou a zastávkou
- ⋯ tramvajová vlečka s výhybnou (číslo odpovídá popisu v textu)
- × zařízení mimo provoz
- - - trolejbusová trať

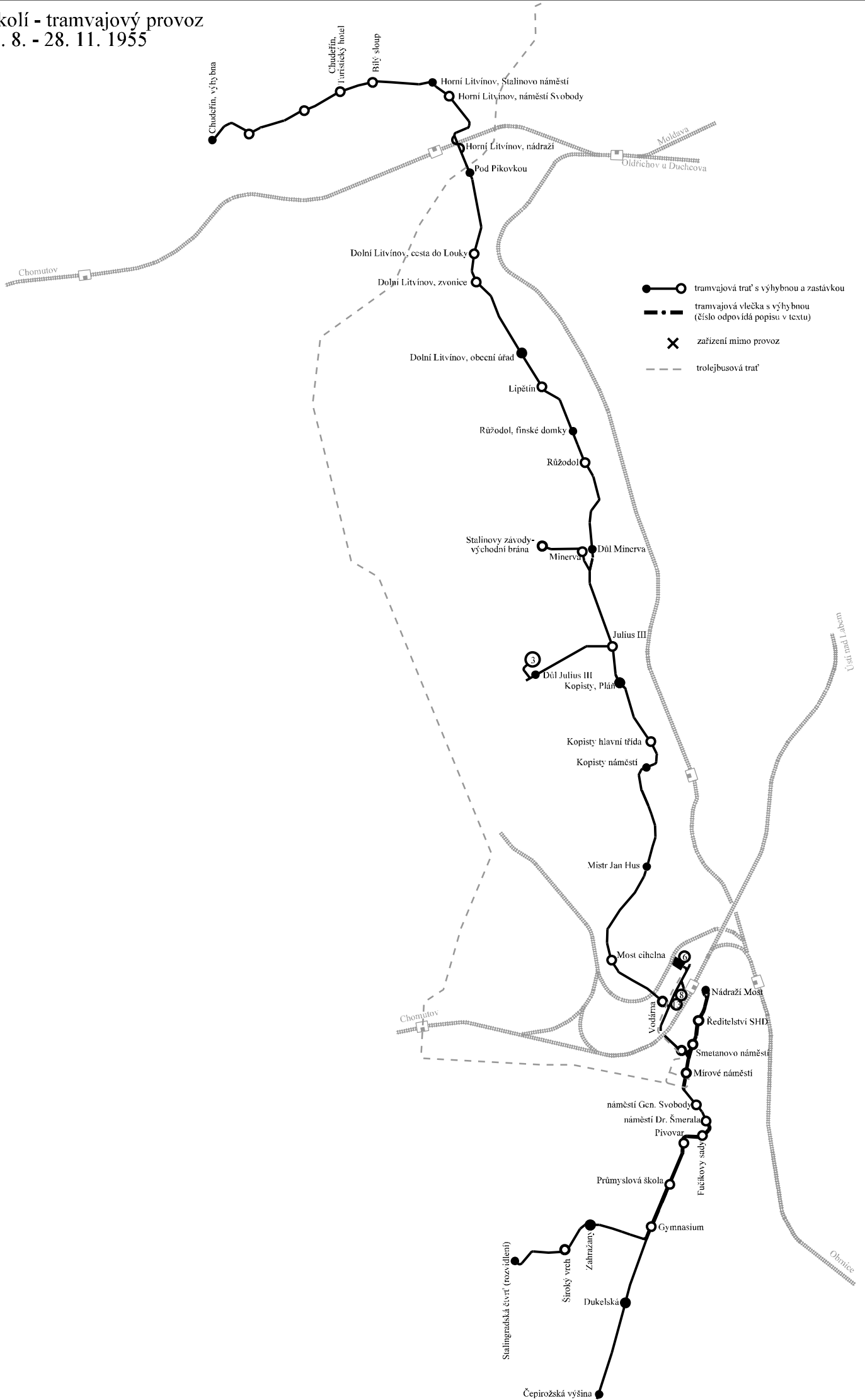
Most a okolí - tramvajový a trolejbusový provoz říjen 1950 - 1952



Most a okolí - tramvajový a trolejbusový provoz 1952 - 14. 8. 1955

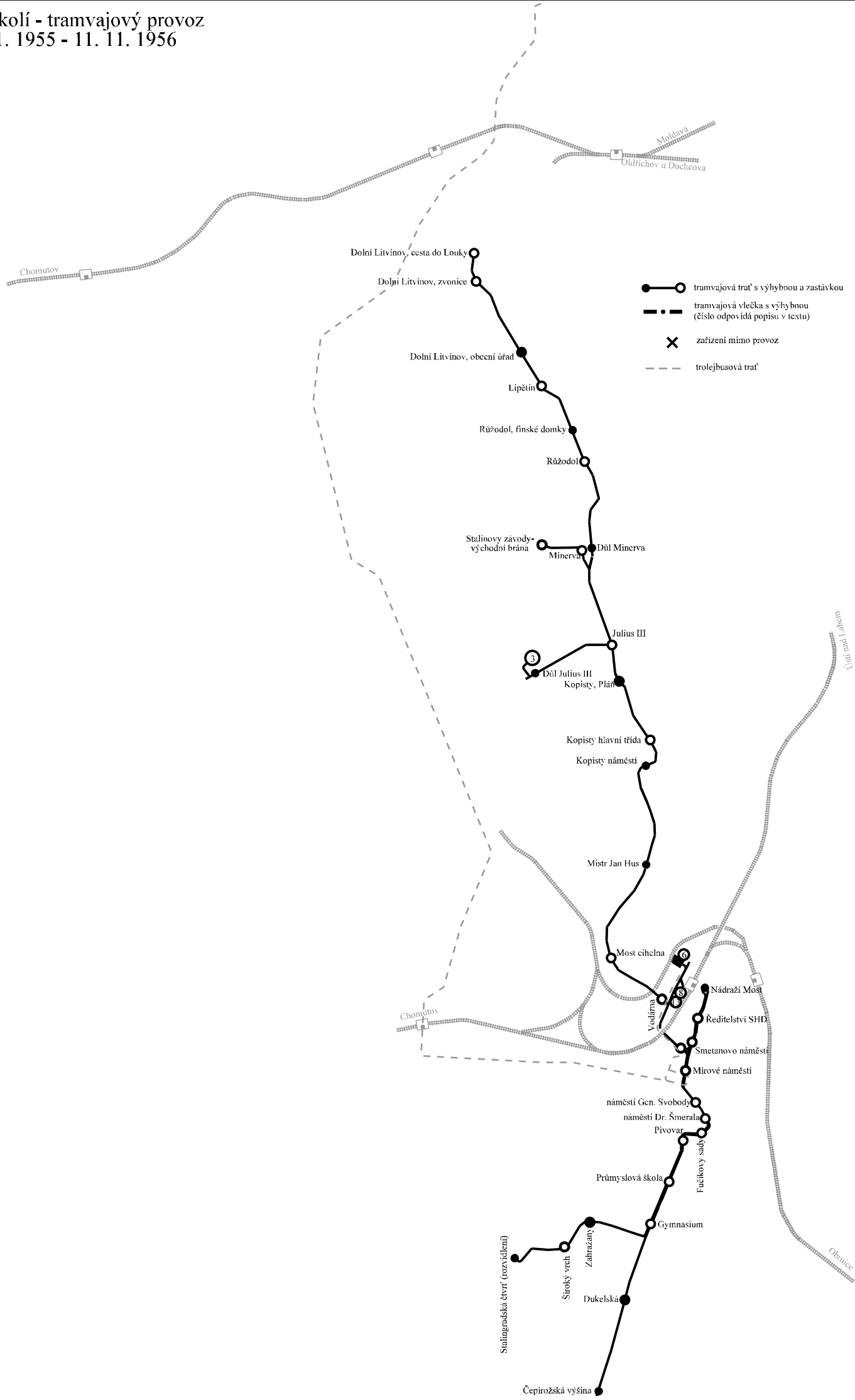


Most a okolí - tramvajový provoz 15. 8. - 28. 11. 1955

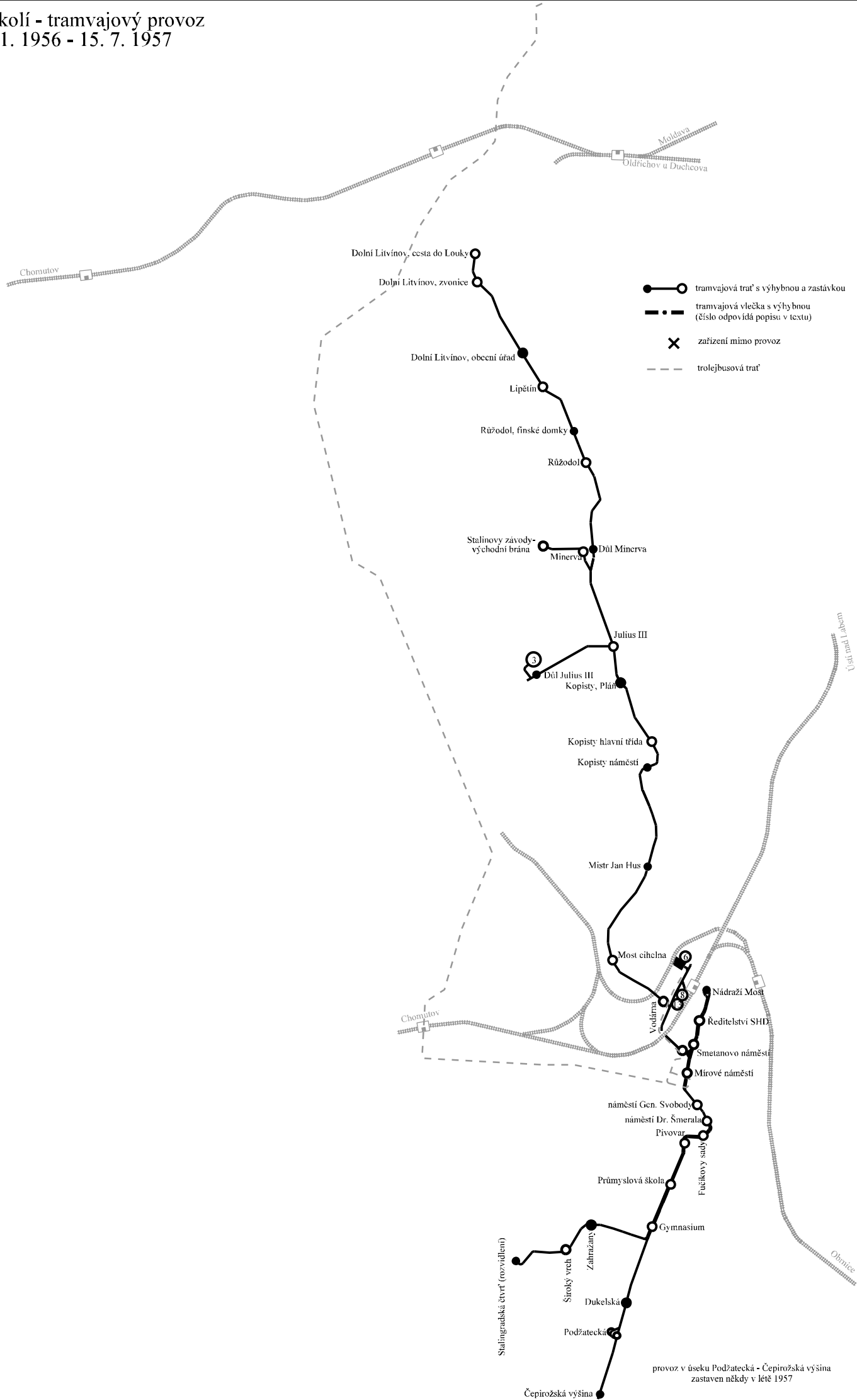


Most a okolí - tramvajový provoz

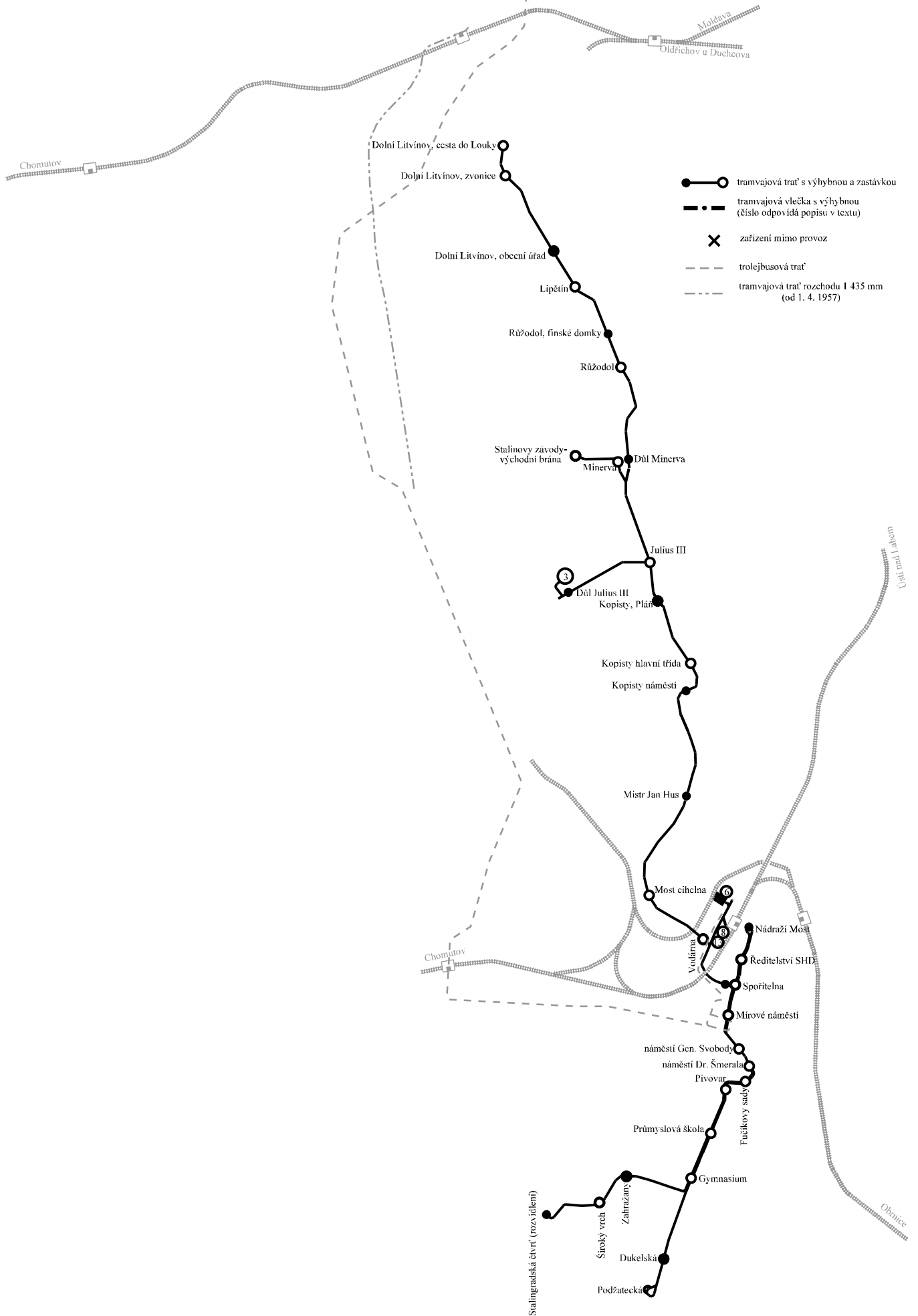
29. 11. 1955 - 11. 11. 1956



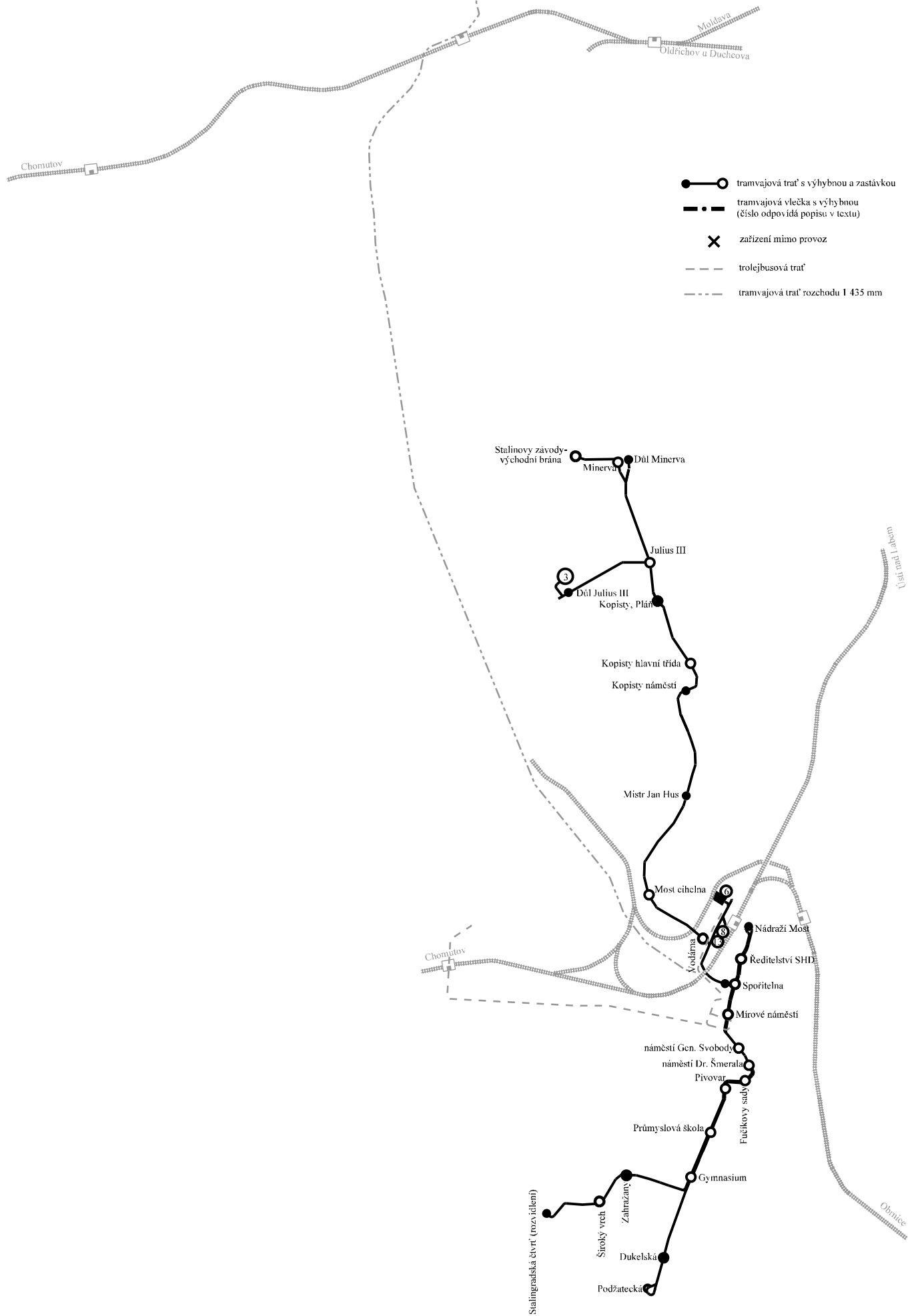
Most a okolí - tramvajový provoz 12. 11. 1956 - 15. 7. 1957



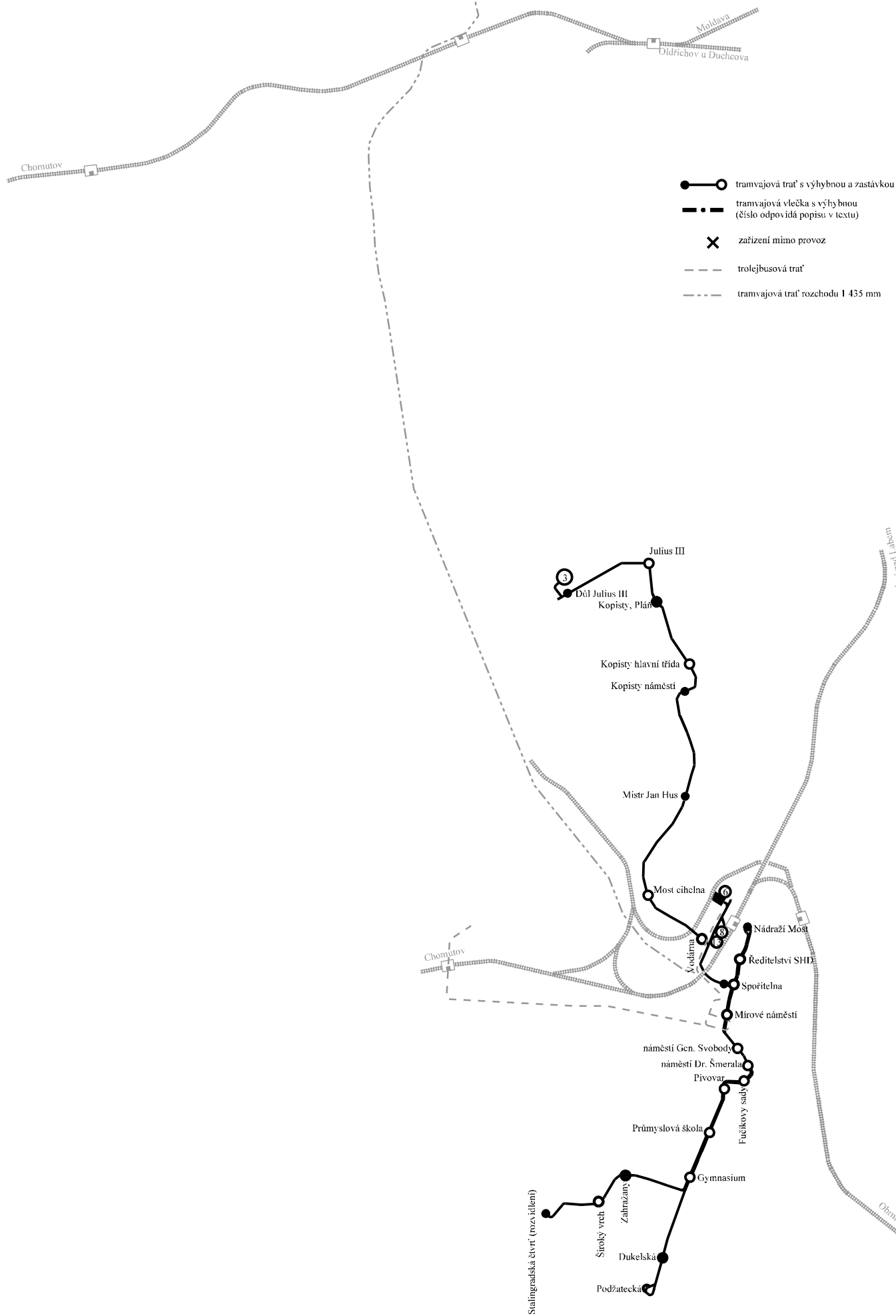
Most a okolí - tramvajový provoz 16. 7. - 29. 9. 1957



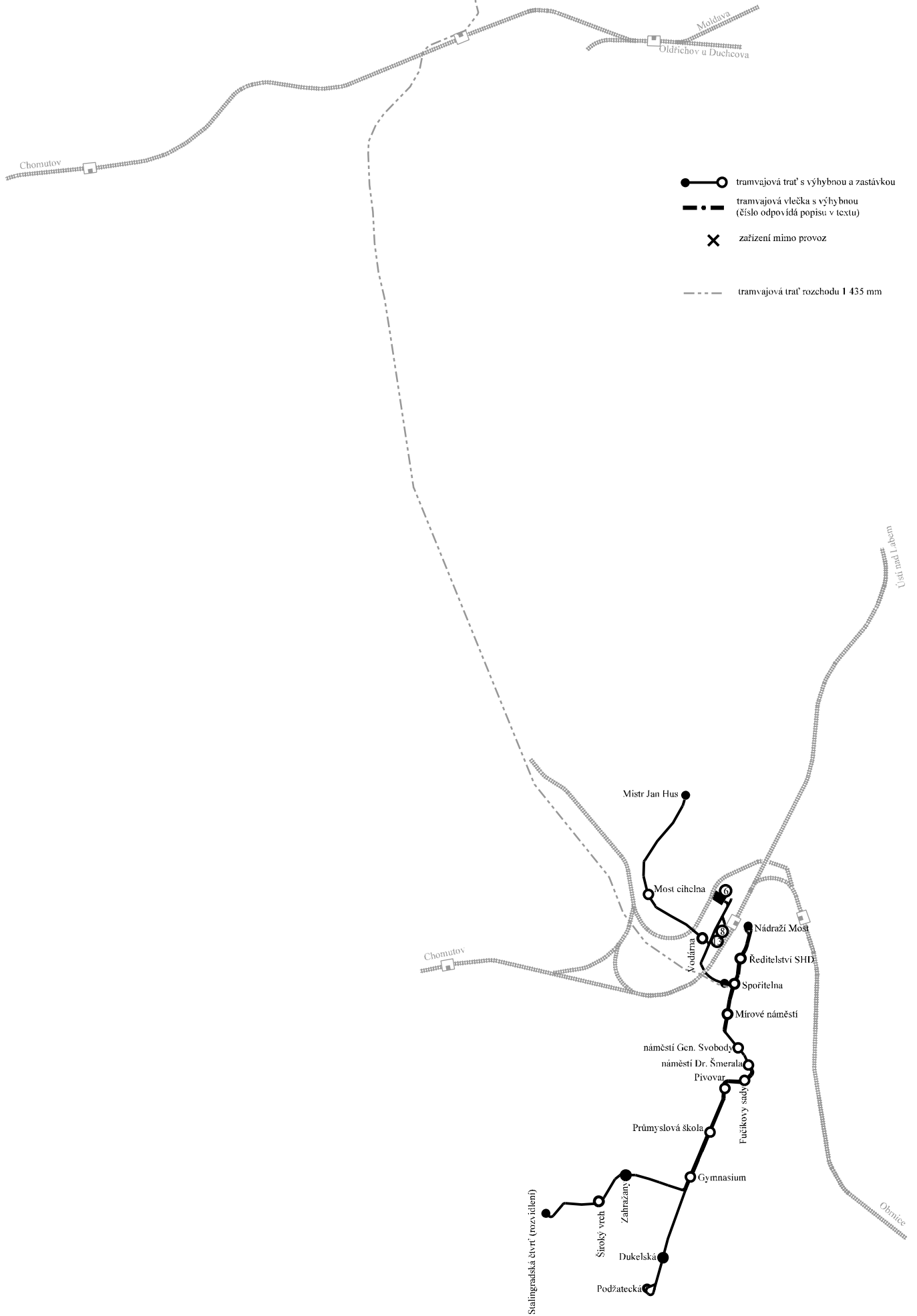
Most a okolí - tramvajový provoz
29. 9. 1957 - 1. 8. 1958



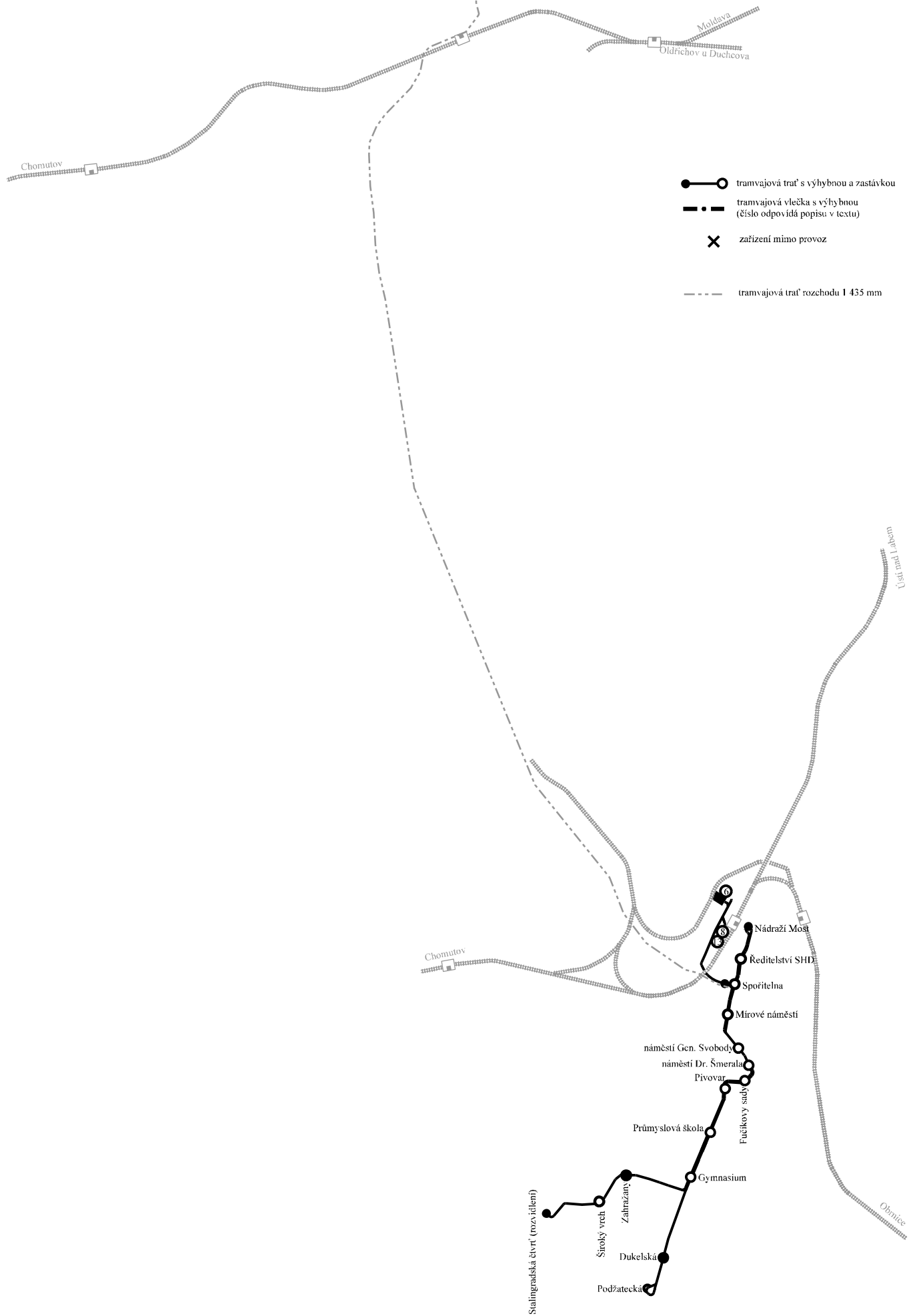
Most a okolí - tramvajový provoz 1. 8. 1958 - 23. 4. 1959



Most a okolí - tramvajový provoz 23. 4. - 1. 5. 1959



Most a okolí - tramvajový provoz 1. 5. 1959 - 1. 11. 1960



Most a okolí - tramvajový provoz 1. 11. 1960 - 24. 3. 1961

