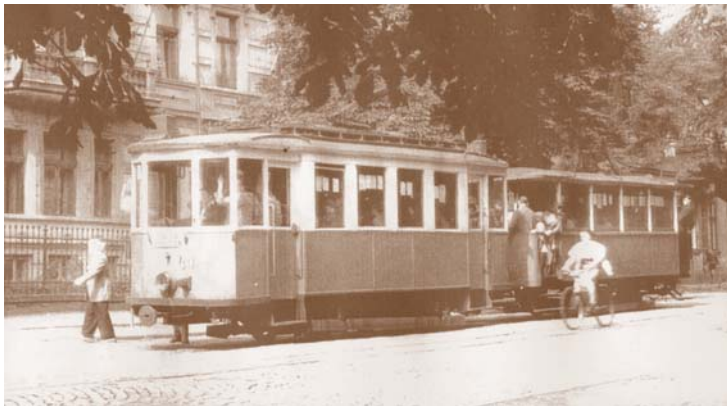


BOJ O TEPLICKÉ TRAMVAJE



Tratě teplických tramvají byly původně postavené jako jednokolejné s příslušnými výhybkami na určitých zastávkách. Na snímku křižování tramvají v dnešní ulici U Zámku před Zahradní a plesovým domem v době po roce 1945.

Existence tramvajové dopravy v Teplicích se datuje v letech 1895 až 1959. Dlouho, kromě několika posledních let, se jednalo o jednokolejné tramvajové tratě na úzkém rozchodu 1 000 mm, na kterých různé typy vozidel zajišťovaly dopravní obsluhu jak po samotném městě a jeho čtvrtích, tak i provoz meziměstský přes některé přilehlé obce až do horního Dubí. Teplické tramvaje se vyznačovaly některými zvláštnostmi, pozoruhodnostmi i nevědní historií. Například zásadně nikdy nepoužívaly pantografy ani lyry, ale výhradně jen tyčové sběrače, na způsob odběru elektřiny u trolejbusů. Tramvaje v nejstarším českém lázeňském městě pak též dlouho sloužili i k přepravě poštovních zásilek.

Po druhé světové válce sice začalo docházet k postupnému rušení tramvajové dopravy, ale posléze v Teplicích vznikla dopravní koncepce, která počítala se zachováním hlavní tramvajové trati z Řetenic do Trnovan přes Novosedlice do Dubí, která by byla vhodně doplněna systémem trolejbusových linek. Roku 1952 vyjely první trolej-

busy na své okružní lince vnitřním městem, ale posléze rozvoj trolejbusového provozu začal stagnovat. Jedním z důvodů se stal boj, který byl sváděn mezi zastánci trolejbusů a na druhé straně tradičních tramvají. První problémy na trolejbusové trati pak vedly k příklonu ve znovuobnovení tramvajového provozu a k pozastavení rozvoje trolejbusů.

V letech 1951 až 1953 dokonce probíhaly rozsáhlé stavební práce na zdvoukolejnění a modernizaci tramvajové trati v jejím nejzatíženějším úseku mezi Benešovým náměstím a Městskými sály v Trnovanech. V čase této modernizace pak bylo do Teplic dodáno celkem sedm nových tramvají typu 6 MT z vagonky Tatra v České Lípě.

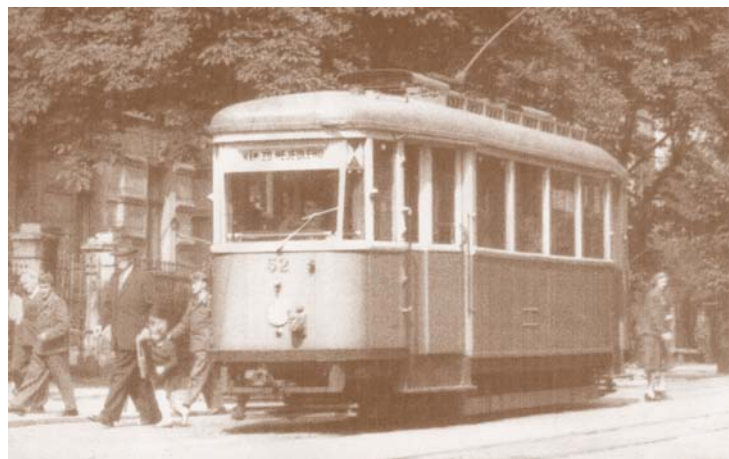
I po nákladné obnově a značných investicích však brzy došlo opět k přehodnocení celé koncepce rozvoje MHD, neboť převážil názor, že ve městě velikosti Teplic by se souběžná tramvajová a trolejbusová trakce z ekonomického hlediska jen ztěžila udržela. Navíc investovat do dalších rekonstrukcí nových tramvajových směrů se ukáza-

lo jako velmi nákladné, přičemž trolejbusy se jevíly z tohoto hlediska levnější. A tak bylo nově rozhodnuto, že se trolejbusy stanou ve městě hlavním nosným dopravním prostředkem, doplněným spoji autobusovými. Svůj boj o přežití nakonec teplické tramvaje bohužel prohrály. Dnes by nám je ve své zmodernizované formě jinde záviděly, neboť se i ve vyspělých zemích dokáží velmi dobře uplatnit, a to nejen ekologicky, i v městech menších. Od března 1956 přestaly v Teplicích jezdit nejprve tramvaje v úseku od červeného kostela přes centrum do Řetenic a za tři roky byl zrušen i poslední zbývající úsek z Trnovan do Dubí.

Epilog

Ukončení tramvajové dopravy v Teplicích však zároveň nezname-

pak měla obzvláště zajímavou historii, neboť se jednalo o neobyčejnou cestovatelku, která vyrobena ve vagonce v České Lípě a v roce 1931 dodána do Mariánských Lázní. Po ukončení tamního tramvajového provozu byla v květnu 1952 předána do Teplic, kde pak jezdila pod evidenčním číslem 49 do roku 1956. Po zkrácení tramvajové tratě v Teplicích došlo k jejímu předání do Mostu. Tam však už jezdila především jako vůz vlečný do roku 1961, kdy i v Mostě rušili úzkorozchodné tratě. Ani tehdy však neskonzistovala cesta tohoto nezmaru, neboť tento vůz si ještě převzalo město Jablonec nad Nisou. Když i tam dosloužil starý vozový park, nepřišel tento vůz MHD do šrotu, ale zachoval se jako zahradní kolna. Po letech si neobyčejně kolny všimli přátelé a příznivci starých historických tramvají, v roce 2001 vůz převezli do někdejší jablonecké vozov-



Snímek ještě nové tramvaje typu 6 MT, evidenčního čísla 52, byl pořízen roku 1954 na zrekonstruovaném zdvoukolejňeném úseku v Masarykově ulici.

nalo konec pro všechny jezdící vozy. Některé z nich nebyly okamžitě sešrotovány, ale postupně předávány do jiných měst a míst, kde stále ještě existoval úzkorozchodný kolejový systém. Jedna z tramvají

ny a milou tramvaj opět zrekonstruovali. Tak se podařilo zachovat pro příští generace jeden z historických tramvajových vozů, který jezdil i po Teplicích.

PAVEL KOVÁŘ



Na snímku z roku 1953 je na Masarykově ulici v Teplicích zachycena tramvajová souprava vedená motorovým vozem č. 49, který jezdil v několika městech a do dneška přežil v Jablonci n. N.



Tramvajová linka č. 1 jezdila do roku 1959 z Řetenic do Dubí, kde fotograf zachytil na konečné legendárního řidiče teplické MHD pana Jiřího Vopravila s průvodčí.



Fotografie pořízená 1. máje 1971 v dnešní Masarykově ulici dokládá, že ještě dlouho po zrušení tramvají zůstávaly na některých místech koleje.



Severočeské doly a.s.

www.sdascz

www.agenturais.cz

Reklama a inzerce pro
Teplice, Ústí nad Labem, Drážďany, Mnichov