

1. díl

Začátek éry tramvají



Když v roce 1869 v Brně a roku 1875 v Praze vyjely první vozy koňské tramvaje do ulic, byla tím zahájena nová epocha veřejné hromadné dopravy v našich městech.

Za více než celé století, které od té doby uplynulo, se stala městská doprava, ať již v podobě tramvají, autobusů, trolejbusů nebo metra, sa-

pouze střediskem mondénní lázeňské léčby, ale také rozvinutého průmyslu sklářského, strojírenského a báňského.

Rozrůstající se město potřebovalo moderní veřejný dopravní prostředek, který by se neomezoval pouze na lázeňské dvouvěstí, ale který by spojil i průmyslová předměstí jako Trno-

jitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice, knížete Alfonse Clary — Aldringena. Ten v roce 1891 požádal c. k. rakouské ministerstvo obchodu ve Vídni o povolení ke stavbě elektrické úzkorozchodné dráhy. Souhlas obdržel v prosinci 1891 a projekční dokumentaci na linku 7 km dlouhou předal vídeňské vládě již v červnu 1892.

Stavební náklady měly představovat částku půl miliónu zlatých. Projekt trasy vypracovala firma Linheim a spol., mezinárodní elektrická společnost ve Vídni, a to perspektivně velmi šťastně, protože zvolená trasa vytvořila skutečně po své realizaci hlavní páteř teplické místní dopravy.

Souběžně se jednalo o výkupu pozemků, ležících ve směru drážní trasy. Do září 1892 se podařilo úspěšně a hladce zakončit nezbytné formality. A tak v roce 1892 bylo jasné, že elektrická tramvaj v Teplicích se stane zanedlouho skutečností.

V roce 1893 zahájil kníže Clary nezbytná řízení se zastupitelstvem lázeňského města Teplic. Týkalo se smluvních podmínek o provozování pouliční tramvaje na prvním úseku od nádraží Ústecko-teplické dráhy na dnešní náměstí Zdeňka Nejedlého (kdysi Školní náměstí).

Po podepsání smlouvy mohly započít i prvé stavební práce. První úsek se stavěl od nádraží na Školní náměstí a dále do Trnovan k Červenému kostelu a k Novému mlýnu (dnes Dopravní podnik), kde byla zřízena vozovna a elektrárna.



KONEČNÁ TRAMVAJE V HORNÍM DUBÍ V ÚNORU ROKU 1909

možejmou součástí života měst větších i menších. Stala se dokonce tak samozřejmou, že málokdo z nás si dnes uvědomí složitý technický vývoj všech hromadných dopravních prostředků.

Koňce trvalo desetiletí, než se prosadila jako obecný dopravní prostředek a již začala být vytlačována párou. Pára byla zase velmi rychle vytlačena tramvají elektrickou. V době na přelomu XIX. a XX. století znamenala elektrická pouliční dráha nelevnější a zároveň nejmodernější dopravní prostředek, který si mohla pořídit i města menší. A tak po Praze a Brně přišla řada i na malé, ale zároveň rušné lázeňské město Teplice...

Bylo to právě v období sedmdesátých a osmdesátých let devatenáctého století, když začala zvláště tíživě na lázeňské město Teplice-Šanov doléhat otázka rychlého a zároveň spolehlivého dopravního spojení mezi nádražím Ústecko-teplické dráhy a středem města. V tu dobu zde jezdily pouze nájemné drožky a hotelové omnibusy. To nemohlo vyhovovat občanům světoznámých lázní ani stále četnějším návštěvníkům ze zahraničí.

Světově proslulé lázeňské dvojměstí Teplice—Šanov přestávalo být

vany, Řetenice a obce na severu oblasí.

Elektrická pouliční dráha v Teplicích vznikla z popudu tehdejšího ma-

VYKOLEJENÍ TRAMVAJE V DUBÍ V ROCE 1911



Stavbu tratí prováděla firma LINHEIM a spol. Dodala celý kolejový svršek i zakázku kompletního vrchního a napájecího vedení. Kolejisté se stavělo podle projektu jako jednotopé s příslušnými výhybkami pro křížování souprav ve vzdálenosti přibližně každých 800 metrů.

Slavnostní chvíle Tepličané i právě zde nacházející se hosté zažili 25. července 1894, kdy byla zahájena doprava na prvním úseku elektrické úzkorozchodné dráhy z nádraží na Školní náměstí. Teplice se tak staly třetím městem na území dnešního Československa, které získalo elektrickou tramvaj a navíc prvenství dosáhly tím, že šlo o elektrickou dráhu na úzkém rozchodu 1000 mm.

Firma LINHEIM dodala rovněž vozový park. Pro zahájení provozu bylo k dispozici celkem 8 motorových vozů. Jak vypadaly tyto první vozy? Na trámovém podvozku spočívala dřevěná skříň s devíti okny v každé bočnici, se střešou opatřenou větracím nástřeškem, uvnitř rozdělená na dva nestejně velké oddíly, uvažované původně jako dvě vozové třídy. Později bylo tohoto rozdělení používáno pro účel, kterým by určitě ne-



PŮVODNÍ VOZY TEPLICKÉ ELEKTRICKÉ DRÁHY V TRNOVANECH KOLEM ROKU 1900, KTERÉ DODALO KONSORCIUM AEG/BROWN — BOVARI. (REPROFOTA JAN KASPAR.)

tzv. kombinovaného typu — s vyjímatelnými okny, které se v létě nahrazovaly svinovacími plachtami. V parných horkých dnech si dnes jistě povzdychneme v dnešních trolej-busech a autobusech, které bychom v takových okamžicích nejráději okamžitě vyměnili za staré, ale vzdušné a dobře větrané tramvaje.

V roce 1900 přibyla další, tzv. městská trať ze Školního náměstí k hlavnímu poště.

Tou dobou zavedla dopravní společnost pravidelnou dopravu pošty a

všech zásilek. Přeprava poštovních zásilek byla velmi intenzivní, zprostředkovala prakticky přepravu listovní a balíkové pošty mezi oběma nádražními poštovními úřady v Teplicích, poštami v Novosedlicích, Pozorci, Dubí a hlavní poštou v Teplicích, kde byla zřízena k tomuto účelu odstavná kolej.

K této činnosti byly zakoupeny vlečné vozy s uzavřenou skříň, rozdělenou přepážkou na dvě části, z nichž jednu trvale vyhradili pro přepravu pošty. Kromě těchto poštovních vozů se při velkém množství zásilek používaly i normální vozy motorové s oddíly, které se daly uzavřít.

Zajímavé byly i provozní předpisy z roku 1909, které opravňovaly průvodčího a vlakvedoucího v případě potřeby oddíl nebo celý vůz vyklidit od cestujících, kteří mohli, pokud nebylo místo ve vlečném voze, jet na plošinu.

Později si dopravní společnost opatřila ještě jeden zavřený nákladní vlečný vůz, který se používal zejména k přepravě balíkové pošty a novin. Tento vůz jezdil až téměř do druhé světové války, kdy se už přeprava pošty nevyplácela.

PAVEL KOVÁŘ

pokračování příště



JEŠTĚ NEDÁVNO JSTE SE MOHLI SETKAT S POZŮSTATKY POULIČNÍ DRÁHY. ZBYTEK TRATĚ PROTÍNÁ DNEŠNÍ MEZINÁRODNÍ SILNICI E 15 V POZORCI. (FOTO PAVEL KOVÁŘ.)

pohrdly ani dnešní vášniví kuřáci — jeden oddíl byl kuřácký, druhý pro nekuřáky. Sedadla uvnitř vozu měla podélné uspořádání. Výrobce těchto vozů byla Weitzerova vagónka ve Štýrském Hradci. Vozy měly obsaditelnost pro 40 osob, plošiny byly otevřené. Jako sběrače proudu se používala tzv. kladka, jaká je dnes vidět u trolejbusů.

Teplická městská rada podnikatelské plány všestranně podporovala, a tak byly později budovány a otvírány další tratě. Ještě v roce 1894 byla uvedena do provozu trať z Trnovan na hlavní nádraží a v roce 1895 trať z Trnovan do Dubí, kde byly zřízeny klimatické lázně. V roce 1896 se otevřel úsek ze Školního náměstí na Zámecké náměstí a ten byl o dva roky později prodloužen k hostinci Mariánský dvůr a k nádraží Teplice — Zámecká zahrada.

Při zahájení provozu do Dubí byly dodány další motorové a vlečné vozy

