

Městská doprava po roce 1945



Po osvobození v roce 1945 pokračoval na elektrické dráze i nadále neutěšený stav. Po válce se sice obnovil provoz na lince č. 2 do Šanova, avšak úsek od Mariánského dvora k nádraží Teplice-Zámecká zahrada, se už nevyplatilo rekonstruovat.

Akcionáři nehodlali do podniku nic investovat a vzhledem k mezinárodnímu charakteru společnosti se protahovalo znárodnění až do konce roku 1948.

V roce 1949 přešla městská doprava v Teplicích do správy národního výboru. Provoz elektrických drah měl k dispozici následující vozidla:

14 tramvají z let 1898 až 1905

5 tramvají z roku 1912

5 tramvají z roku 1931

Dále podnik vlastnil 10 vlečňáků z let 1898 až 1911 a 9 vlečňáků pozdější výroby nebo rekonstruovaných.

Rada městského národního výboru se tou dobou rozhodla radikálně řešit dopravní problémy ve městě. Jelikož jednokolejná trať v centru města přestala vyhovovat, byla projednána stavba druhé koleje mezi stanicemi „Náměstí Zd. Nejedlého — nádraží — Městské sály“. S pracemi se započalo v roce 1951 a celá akce trvala dva roky. Po dokončení staveb vyjela nová linka č. 2 „Trnovany—náměstí Zd. Nejedlého“.

V roce 1952 získaly Teplice ze zrušené pouliční dráhy v Mariánských Lázních dva zánovní motorové vozy. Šlo o velmi solidní a zachovalé vozy z českolipské va-

gónky. O rok později, v roce 1953 po dokončení rekonstrukce zdvoukolejnění, získal Dopravní podnik města Teplic moderní tramvaje typu 6 MT z Vagónky Tatra v České Lípě. Vozidla 6 MT byla v Československu jediná, která měla v Teplicích namontovaný tyčový sběrač — tzv. „kladku“. Všude jinde jezdila výhradně s pantografy. Teplickým tramvajím tento typ sběrače vyhovoval od začátku provozu, až do úplného zrušení elektrické dráhy, tedy celých 65 let.



Soumrak tramvají

Novostavby v padesátých letech nemohly zachránit další osudy tramvajové dopravy v lázeňském městě. Přes značné investice bylo rozhodnuto pouliční dráhu po etapách likvidovat a nahradit ji modernějším dopravním prostředkem.

V roce 1945 byl zastaven provoz na trati ze Šanova od Nových lázní do Sadové třídy a v roce 1950 byla zrušena tramvaj do Šanova úplně. Roku 1956 byla zrušena trať z Trnovan od červeného kostela, přes nádraží a náměstí Zd. Nejedlého do Retenic. Starý vozový park byl postupně vyřazován, takže v roce 1956 zbylo jen 9 motorových a 9 vlečných vozů pro obsluhu 6 km dlouhé trati z Trnovan do Dubí.

Po druhé světové válce si Teplická malodrážní společnost a později i Dopravní podnik města Teplic udržovaly svůj výlučný charakter malodráhy a vozový park byl udržován vždy v dobrém a provozuschopném stavu. Proto při postupném rušení kolejového provozu se pak ještě předával sousedním městům, zejména do Mostu a Ústí nad Labem, dva motorové vozy předali dokonce až do Bratislavy.

V roce 1959, v 65. roce trvání Teplické elektrické dráhy, vyjel 28. února o půlnoci poslední tramvajový spoj z Dubí do Trnovan. Tramvaj řídil předseda MěstNV soudruh Jaroslav Dvořák.

Je pochopitelné, že při této jízdě se staří tramvajáci jen neradi loučili se svojí dráhou a ještě dnes a s nimi i všichni, které tramvaj po dlouhá léta vozila, vzpomínají na „zlatou tramvaj“, která neodmyslitelně patřila v letech 1894 až 1959 do Teplic i jejich okolí. Zanikl tak pozoruhodný, kombinovaný městský a malodrážní provoz s meziměstskou linkou do Dubí.

Pavel Kovář

