

Zrušené teplické tramvaje

2513
89
Průsvoj

Prvním městem na území Seve-
ročeského kraje, kde se městská
doprava prosadila, byly lázeňské
Teplice. Rozrůstající se světově
proslulé lázeňské dvojměstí Tep-
lice—Šanov s rozvinutým průmys-
lem sklářským, strojírenským a
baňským potřebovalo moderní ve-
řejný dopravní prostředek, který
by se neomezoval pouze na lá-
zeňské dvouměstí, ale který by
spojil i průmyslová předměstí, ja-
ko Trnovany, Řetenice a obce na
severu od města.

Elektrická úzkorozchodná drá-
ha v Teplicích vznikla z popudu
tehdejšího majitele panství, pod-
nikavého a vzdělaného šlechtice
knížete Alfonse Clary-Aldringena.
Její první úsek byl uveden do
provozu v roce 1895 z hlavního
nádraží na Školní náměstí (dnes
náměstí Zd. Nejedlého). Teplice
se tak staly třetím městem na
území dnešního Československa,
které získaly elektrickou tramvaj
a navíc prvenství dosáhly tím, že
šlo o elektrickou dráhu na úzkém
rozchodu jednoho metru.

Ještě v roce 1895 byla uvedena
do provozu trať z Trnovan do Du-
bí, kde se nacházely klimatické
lázně. V roce 1896 se otevřel
úsek ze Školního náměstí na Zá-
mecké náměstí a ten byl o dva

roky později prodloužen k hos-
tinci Mariánský dvůr a k nádra-
ží Teplice-Zámecká zahrada.

V roce 1900 přibyla další, tzv.
městská trať ze Školního náměs-
tí k hlavní poště. Ta byla pro-
dloužena v roce 1913 dále do Sa-
dové ulice (dnes Jankovcovy)
v Šanově. Prodloužením tratě od
Mariánského dvora do Řetenic
v roce 1913 tak vznikla kolejová
sít, která se později už nerozší-
řovala.

V roce 1949 přešla městská do-
prava v Teplicích do správy ná-
rodního výboru. Rada městského
národního výboru se tou dobou
rozhodla radikálně řešit doprav-
ní problémy ve městě. Jelikož jed-
nokolejná trať v centru města
přestala vyhovovat, byla projed-
nána stavba druhé koleje mezi
stanicemi náměstí Zd. Nejedlého
— hlavní nádraží — Trnovany,
Městské sály. S pracemi se zapo-
čalo v roce 1951 a celá akce tr-
vala dva roky. V roce 1953, po
dokončení zdvoukolejnění, získal
Dopravní podnik města Teplic mo-
derní tramvaje typu 6 MT z Va-
gónky Tatra v České Lípě. Vo-
zidla 6 MT patřila v Teplicích
k jediným, která měla namonto-
vaný tyčový sběrač — tzv. klad-
ku. Všude jinde jezdila výhradně
s pantografy.

Novostavby v padesátých letech
však nezachránily další osudy
tramvajové dopravy v lázeňském
městě. Přes značné investice by-
lo rozhodnuto pouliční dráhu po
etapách likvidovat a nahradit ji
trolejbusy a autobusy. Již předtím
byl však v roce 1945 zastaven
provoz na trati ze Šanova od No-
vých lázní do Jankovcovy ulice a
roku 1950 došlo k úplnému zru-
šení tramvaje do Šanova.

V roce 1956 se rušila trať od
červeného kostela v Trnovanech
přes hlavní nádraží a náměstí Zd.
Nejedlého do Řetenic. Starý vo-
zový park byl postupně vyřazo-
ván, takže roku 1956 zbylo jen 9
motorových a 9 vlečných vozů
pro obsluhu 6 km dlouhé trati
z Trnovan do Dubí.

Před třiceti lety — 28. února
1959, vyjel poslední tramvajový
spoj z Dubí do Trnovan. Zanikl
tak pozoruhodný, kombinovaný
městský a malodrážní provoz
s meziměstskou linkou do Dubí.
— Pavel Kovář, Teplice.