

KAPITOLY Z HISTORIE

100 let městské dopravy v Teplicích 1895-1995

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.

Více než celé století, které od té doby uplynulo, stala se městská doprava, ať již v podobě tramvají, autobusů, trolejbusů, nebo metra samozřejmou součástí života měst větších i menších. Stala se dokonce tak samozřejmou, že málokdo z nás si dnes uvědomuje 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 elektrickou tramvají. V době na přelomu 19. a 20. století znamenala elektrická pouliční dráha nejlevnější 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 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 čtenějším návštěvníkům z domova i ze zahraničí.

Světově proslulé lázeňské město Teplice přestávalo být pouze střediskem mondénní lázeňské léčby, ale v druhé polovině 19. století se stávalo také centrem rozvinutého průmyslu sklářského, strojírenského a báňského. Rozrůstající se město potřebovalo moderní veřejný dopravní prostředek, který by se neomezoval pouze na lázeňské dvouměstí Teplíc a Šanova (do roku 1895 byl Šanov samostatným městem), ale který by spojil i průmyslová předměstí jako Trnovany, Řetenice a obce na severu od města.

Elektrická pouliční dráha v Teplicích vznikla z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice, knížete Alfonse Clary - Aldringena. Ten v roce 1891 požádal c. a 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 už v roce 1892 bylo patrné, že elektrická tramvaj v Teplicích se stane zanedlouho skutečností.

Pavel Kovář