

KAPITOLY Z HISTORIE

100 let městské dopravy v Teplicích 1895-1995

Neuskutečněné projekty Teplických elektrických drah

Řada pozdějších záměrů dalšího rozšíření kolejové dopravy do okolí Teplic se nedočkala realizace! Zamýšlená a připravovaná výstavba nových linek narážela na četné technické potíže, jakými bylo v okolí Teplic úrovnňové křížení na přejezdech se železnicí, nepříznivé směrové a spádové poměry, úzké ulice apod. Výstavbu znemožňovaly rovněž obtíže ve vzájemných podnikatelských vztazích.

V roce 1900 byl předložen, a v roce 1903 dokonce schválen projekt elektrické dráhy z Trnovan do Bohosudova a Krupky s případným prodloužením do Chabařovic. Mimořádně tomuto zajímavému projektu by napomohla skutečnost, že od roku 1929 vedla do Chabařovic pouliční tramvajová dráha o stejném rozchodu z Ústí nad Labem. Škoda, že se s tímto projektem nepřišlo raději později. Tramvajové tratě Teplic a Ústí nad Labem, které mělo nejrozsáhlejší tramvajovou síť hned po Praze a Brně, by se tak bývaly spojily a vytvořily by velmi rozsáhlou síť na velké územní rozloze. Před samotným započítím stavby však pověřená stavební firma vyhlásila úpadek, a tak se od tohoto projektu upustilo.

Po pěti letech však podnikatelé přišli s dalšími plány. V roce 1905 to byl projekt odbočky elektrické dráhy z Pozorky přes Košfany do Hrobu. Ani tento projekt se však nepodařilo realizovat.

V letech 1924 až 1925 začala probíhat obnovená jednání o novostavbách do Krupky a do Hrobu. Trať do Krupky měla měřit 6,735 km a stavební náklad by činil 9 263 000 korun. Druhá, o celkové délce 9,562 km, byla o něco lacinější - nabídka předpokládala obnos 11 391 000 korun.

Jelikož se celkové náklady účastníkům zdály značně vysoké, z obou návrhů opět sešlo.

Otevřením posledního úseku tratí do Řetic a lázeňského Šanova, tak vznikla v Teplicích tramvajová síť, která se už později nerozšiřovala.

Pavel Kovář



Vjezd do remízy tramvajů na Novém mlýně (dnes Dopravní podnik)