

100 let MHD a elektrické trakce v Teplicích – ČÁST 1

V letošním roce si připomínáme sté výročí od zavedení elektrické tramvajové dopravy v lázeňských Teplicích. Tento pokrokový způsob městské hromadné dopravy byl v Teplicích zaveden hned po předchozím předvedení a využití v Praze. Na severu Čech byly Teplice v tomto ohledu dokonce první. Připomeňme si toto kulaté jubileum krátkým výletem do historie.

První byly Teplice

Elektrická trakce byla v podmínkách městské dopravy vyzkoušena po předchozím použití koní a parních tramvají. Poprvé se tak stalo na americkém kontinentě a poté následovala i Evropa. Koncem 19. století dorazila elektrina i na území dnešní České republiky.

Pro severní Čechy byly nejvýhodnější systémy úzkorozchodných elektrických tramvají o rozchodu 1 000 mm, které vyhovovaly jak zdejší městské zástavbě, tak především charakteru přepravy. Jako první byly otevřeny tramvajové tratě v Teplicích 25. července 1895, jako další byly otevřeny tramvajové sítě v Liberci 25. srpna 1897, v Ústí nad Labem 1. července 1899 a Jablonci nad Nisou 7. února 1900. Jako poslední byla otevřena tramvajová síť v Mostě 7. srpna 1901, která zasahovala až do Litvínova.

Dráhu stavěli Vídeňáci

Výstavbu teplické tramvajové sítě, která mimo vlastního provedení všech nezbytných staveb zahrnovala také předběžná jednání, projekt, povolení a výkup popř. pronájem pozemků, prováděla na zakázku Teplické elektrárenské a malodrážní společnosti (v německém originále Teplitzer Elektrizität und Kleinbahn Gesellschaft) vídeňská firma Lindheim & Company - mezinárodní elektrizační společnost. Na tomto místě je nutné připomenout si zásluhy dřívějšího majitele teplického panství, podnikavého šlechtice, knížete dr. Alfonse Clary – Aldringena, který se o vznik teplické malodráhy hodně zasloužil. Tento vzdělaný a osvícený kníže vedl mnoha jednání, mimo jiné se zasadil o použití elektrické trakce v síti teplické tramvajové dopravy.

Hlavní nádraží – náměstí

Kolejová síť, jejíž stavba započala po podepsání hlavní smlouvy dne 13. července 1893, byla projektována jako jednokolejná s napájecím napětím v troleji 550 voltů. Přibližně po 800 metrech byly na tratích postaveny výhybny pro umožnění křížování tramvajových souprav, což mělo velký význam pro zhuštění jízdního řádu.

Prvním otevřeným úsekem se stala trať vedoucí od Hlavního nádraží na současné Benešovo náměstí 25. července 1895. Do roku 1913 byla vybudována postupně celá síť z Řetenic přes Mariánský dvůr, Zámecké náměstí, Benešovo náměstí, Trnovany, Nový mlýn s vozovnou, Novosedlice do lázeňského města Dubí. Navíc byly vybudovány odbočky Mariánský dvůr – Zámecká zahrada a Benešovo náměstí – Hlavní pošta

– Šanov I – Sadová třída. V tomto stavu činila délka kolejových tratí přibližně 14 kilometrů a do budoucna již nebyla rozšiřována. Teplické tramvaje také přepravovaly poštu, uhlí a jiné náklady, což dokazuje vysoký stupeň promyšlenosti celého projektu.

Nehody s tragickými následky

Tramvaje jedoucí mezi Dolním Dubím a konečnou stanicí v Dubí překonávaly velký spád – přes 66 promile. V tomto úseku se stala před vypuknutím první světové války velká nehoda, když se dne 17. prosince 1911 nepodařilo přes veškeré úsilí zabrzdit tramvajovou soupravu jedoucí z Konečné stanice. Neovladatelná tramvajová souprava v zatáčce vykojela a dopadla do průseku smíšeného lesa. Z 38 cestujících bylo 18 těžce zraněno.

Černým dnem teplické malodráhy se stal den 24. září 1920. V Dlouhé ulici tehdy vyskočil z jedoucí tramvaje cestující a za několik hodin poté přejela tramvaj na ulici 28. října osobu tlačící dvoukolák. Obě tyto nehody skončily tragicky, neboť postižené osoby zemřely.

Válka a znárodnění

Po záboru severočeského pohraničí nacistickým Německem v roce 1938 se přestalo udržovat a obnovovat základní vybavení teplické tramvajové malodráhy – kolejová síť a vozidla. Ve vozovně se místo tramvají opravovala vozidla wehrmachtu a doprava se pro nedostatek elektrické energie stávala den ze dne nepravidelnější.

Před znárodněním původní společnosti po komunistickém převratu roku 1948 byla z důvodu nerentability zrušena odbočka od Mariánského dvora k nádraží Zámecká zahrada. Po převzetí sítě do správy Národního výboru od roku 1951 započato s nutnými rekonstrukcemi některých úseků, které byly v nejhorším stavu. Do roku 1953 byl zdvojkolejen úsek mezi Benešovým náměstím, Hlavním nádražím a městskými sály.

Nedostatek peněz vedl k zániku

Do dalších rekonstrukcí, však stále více chyběly peníze, a tak bylo bohužel rozhodnuto o cílené likvidaci celé tramvajové sítě. Postupně byly rušeny všechny tramvajové úseky a jako poslední zbyl úsek od městských sálů, přes Novosedlice do Dubí. Zde vyjela tramvaj naposledy o půlnoci 28. února 1959, čímž se podařilo celou tramvajovou síť dokonale zlikvidovat. Dokonce s „budovatelským“ nadšením. Zbývající teplické tramvaje byly předány do Mostu a Ústí nad Labem. Mnoho pamětníků dnes vzpomíná při jízdě třesoucím se a přeplněným autobusem nad osvědčenou a spolehlivou tramvaj.

(pokračování příště)

B. Šádek ml.

