

Když po městě jezdily společně tramvaje, trolejbusy i autobusy

Kapitoly z teplické městské hromadné dopravy k jejímu letošnímu stopátému výročí vzniku

Další rozvoj trolejbusové dopravy se v první polovině padesátých let nedařilo v Teplicích zajišťovat tak, jak bylo naplánováno. Došlo sice k výstavbě první části druhého trolejbusového okruhu, který byl ukončen u plovárny v Zámecké zahradě, ale provoz zde nebyl z různých důvodů zahájen. Ke stavbě dalších projektovaných tratí do Pozorky a Sobědruh nedošlo vůbec.

Jedním z důvodů byl jistě boj, který byl sváděn mezi zastánci tramvají a trolejbusů. První problémy na trolejbusové trati vedly k příklonu ke znovuoobnovení tramvajového provozu. Linka číslo 11 byla brzy po svém zahájení změněna na jednosměrnou ve směru od hlavního nádraží do Wolkerovy a Jankovcovy ulice a posléze zkrácena pouze na úsek Šanov - Benešovo náměstí. Zároveň došlo postupně k prodloužení intervalů. V této podobě setrvala první teplická trolejbusová linka až do února 1956.

K zajištění prvopočátečního trolejbusového provozu obdržely Teplice v letech 1952 až 1953 celkem 10 trolejbusů typu Škoda 7 Tr. Určeny byly původně pro obsluhu všech projektovaných tratí. Vzhledem k tomu, že se nedaly na první trolejbusové lince všechny využít, byly postupně zapůjčovány či převáděny jiným dopravním podnikům, které jich měly nedostatek. Původní nátěr teplických trolejbusů byla kombinace modré a krémové barvy, teprve později se přešlo na kombinaci červené a krémové.

V první polovině padesátých let nastala v teplické městské dopravě poměrně složitá situace. Rekonstrukce a zdvoukolejnění podstatné části tramvajové trati spolu s dodávkou nových pěti tramvají typu 6 MT v roce 1953, svědčily ve prospěch zachování tramvají. Počátečním zaváděním trolejbusů se zdálo, že tramvaje budou mít nového vážného konkurenta. Následná stagnace a pozastavení výstavby nových trolejbusových směrů pak opět vyzněly ve prospěch tradičních tramvají.

Svoji roli tehdy už začal sehrávat i autobus. Po válce totiž ležela veškerá doprava pouze na tramvajích. Teprve v roce 1951 došlo k doplnění vozového parku o dalších šest autobusů Škoda 706 RO a tak mohly být zřízeny nové doplňující autobusové linky z Trnovan do Proboštova a ze Šanova přes Benešovo náměstí do Bystřice, která ve své části nahradila zrušenou tramvajovou linku číslo 2 do Šanova v roce 1950.

Po zavedení první okružní trolejbusové linky č. 11 byla linka z Bystřice zkrácena na Benešovo náměstí jako číslo 4. Autobusové spoje z Trnovan do Proboštova jezdily jako linka číslo 6 a z Trnovan do Sobědruh jako linka číslo 7.

Teplice tak v letech 1952 až 1959 připomínaly některá velká města, kde vedle sebe jezdily společně tři trakce MHD - tramvaje, trolejbusy a autobusy.

Pavel Kovář