

O zavedení trolejbusů dopravy v Teplicích se uvažovalo od války

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

Malé ohlédnutí do historie nám říká, že trolejbusy jsou až překvapivě letitým dopravním prostředkem. Prvně se objevily už roku 1882 v Berlíně, kde s nimi firma Siemens a Halske dělala první pokusy. K postavení první veřejné tratě došlo pak roku 1900 - tedy právě před sto lety, ve Vincennes u Paříže. V Čechách byla otevřena první trolejbusová trať z Českých Velenic do Gmundu roku 1907, kde sloužila provozu téměř 11 let.

Trolejbus na technické výši se u nás poprvé objevil v Praze roku 1936. Při vyjíždění do kopce dosahoval přitom rychlosti, kterou nezvládl žádný autobus. Během druhé světové války a zvláště pak po roce 1945 se trolejbusy začaly zavádět i v jiných městech.

Do tohoto období spadají i první úvahy a projekty o zavedení trolejbusové dopravy také do teplických ulic. Za války se tím měl eliminovat nedostatek pohonných hmot pro autobusy a také se počítalo s posílením přetížené tramvajové tratě. Zůstalo však jenom u plánů. Obdobně dopadli projektanti hned po válce, kdy trolejbus měl nahradit některé části tramvajových úseků a navíc se tento druh dopravy měl rozšířit jak do okrajových částí města, tak i mimo Teplice jako např. do Sobědruh, Pozorky či Mstišova.

V roce 1950 pak vzniká unikátní projekt, který byl ze všech asi nejzajímavější a nejlépe vyhovující. Podle názoru řady

odborníků a znalců by tento systém mohl po určitých úpravách a modernizaci vyhovovat i v dnešní době. Jednalo se totiž o zachování hlavní páteřní tramvajové tratě z Řetenic přes Benešovo náměstí, Trnovany a Novosedlice do Dubí, doplněné systémem trolejbusových tratí. Ty se měly skládat ze dvou vnitroměstských okruhů a dvou odbočných mimo-městských tratí do Pozorky a Sobědruh.

V tomto případě nezůstalo pouze u projektů a už v roce 1951 začaly práce na stavbě trolejbusového vedení mezi hlavním nádražím ČSD, ulicí Na hrázi, Revoluční, Školní, přes Benešovo náměstí a ulicemi Mlýnskou, U Hadích lázní, U Nových lázní, Jankovcovou, Wolkerovou a Vrchlického zpět k hlavnímu nádraží. Tento okruh měl zčásti nahradit tramvajovou trať do lázeňského Šanova, kam tramvaje dojezdily s definitivní platností roku 1950.

Dne 1. května 1952 došlo k zahájení zkušebního provozu nově zaváděných trolejbusů. Ty slavnostně vyjely na svoji první trať jako linka č. 11. Okružní linku obsluhovaly pak v pravidelném provozu od 1. června 1952 tři trolejbusy typu Škoda 7 Tr. Okruh byl veden dvoustopě, takže od hlavního nádraží přes Benešovo náměstí do Šanova jezdily dva trolejbusy a v protisměru pak zbývající třetí.

Pavel Kovář