

# Než v Teplicích vyjely tramvaje, jezdily jen drožky a omnibusy

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

Bylo to právě v období sedmdesátých a osmdesátých let 19. 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.

Světový proslulý lázeňské město přestávalo být pouze střediskem lázeňské léčby, ale ve druhé polovině 19. století také centrem rozvinutého průmyslu sklářského, strojírenského a báňského. Rozrůstající se město potřebovalo veřejný dopravní prostředek, který by se neomezoval pouze na lázeňské dvouměstí Teplic a Šanova (do roku 1895 byl Šanov samostatným městem), ale který by spojil i průmyslová předměstí jako Trnovany, Řetenice a další obce na sever od města.

A tak z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice knížete Alfonse Clary-Aldringena, vznikly plány, jak zavést v Teplicích elektrickou pouliční dráhu. Ten v roce 1891 požádal c. a k. rakouské ministerstvo obchodu ve Vídni o povolení ke stavbě elektrické úzkorozchodné dráhy. Souhlas obdržel už v prosinci 1891 a projekční dokumentaci na linku 7 km dlouhou předal vídeňské vládě již v červnu 1892.

Stavební náklady měly představovat částku půl milionu zlatých. Projekt trasy vypracoval i 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 malodráhy.

V roce 1893 zahájil kníže Clary Aldringen nezbytná řízení se zastupitelstvem lázeňského města Teplic. Týkalo se smluvních podmínek o provozování pouliční tramvaje na prvním úseku od nádraží na kdysi Školní, dnes Benešovo náměstí. Po podepsání smlouvy mohly započít i první stavební práce. Nejdříve se začalo stavět od nádraží na Benešovo náměstí dále také do Trnovan k Novému mlýnu (dnes Dopravní podnik Teplice s r.o.), kde byla zřízena vozovna a elektrárna. Stavbu trati prováděla firma Linheim a spol., která dodala celý kolejový svršek i zakázku kompletního vrchního a napájecího vedení. Kolejiště se stavělo podle projektu jako jednostopé s příslušnými výhybnami pro křížování souprav ve vzdálenosti přibližně každých 800 metrů. Slavnostní chvíle pak nastala 25. července 1895, kdy byla zahájena doprava na prvním úseku tramvaje z nádraží na Benešovo náměstí. Teplice se tak staly třetím městem na území dnešní České republiky, které získaly elektrickou tramvaj a navíc prvenství dosáhly tím, že šlo o dráhu na úzkém rozchodu právě jednoho metru.

**Pavel Kovář**