

Soumrak teplických tramvají aneb konec druhé nejstarší dráhy v Čechách

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

V poválečných letech se také pro nedostatek náhradních dílů odstranilo z vozidel zařízení tlakové brzdy. Vozy, s jejichž brzkým vyřazením se nepočítalo, obdržely, pokud ji již neměly, elektromagnetickou kolejnicovou brzdu.

Za zmínku stojí, že většinu vozů pouliční dráhy, které byly postupně od roku 1913 dodávány do Teplic, v dílnách malodráhy rekonstruovali, čímž se vždy podstatně změnil jejich vzhled. Šlo o patrnou snahu přizpůsobit vzhled vozů nejposlednější sérii vozidel z Královopolských strojíren. Došlo k odstranění větracích nástřešků, dosazování posuvných dveří, bezrámových oken a k vyrovnání projmutí bočnic. Rovněž u vlečných vozů se všude dosadila pevná okna a oplechovaly boky.

Vývoj vozového parku v Teplicích ukončila prakticky dodávka pěti kusů motorových vozů 6 MT v roce 1953, které byly zařazeny pod evidenční čísla 51 až 55.

Už se zpočátku zdálo, že v souboji městských vozidel vyhrají oblíbené tramvaje, které měly v Teplicích svoji dlouholetou tradici, když tu je náhle ze strany vedoucích činitelů města změněna koncepce městské dopravy na trolejbusy a autobusy. Ty měly převzít rozhodující úlohu ve městě a tramvajová doprava se měla postupně redukovat. Bylo o tom rozhodnuto v roce 1953 a také toho roku došlo k vybudování nové trolejbusové měnírny ve Školní ulici, aby tak vznikl předpoklad pro dostatečně výkonné napájení nových trolejbusových tra-

tí. Až do té doby byly totiž trolejbusy napájeny z napájecího tramvajového systému.

Ani novostavby elektrických drah v letech 1951 až 1953 nezachránily další osudy tramvajové dopravy v lázeňském městě. Přes značnou modernizaci a investice bylo rozhodnuto pouliční dráhu po etapách likvidovat. V únoru 1956 došlo ke zrušení tratě z Trnovan přes centrum do Řetenic. Od března 1956 tak zbyl už jen 6 km dlouhý úsek od červeného kostela v Trnovanech do horního Dubí. Při jízdě, která trvala 28 minut, bylo v desetiminutovém intervalu denně vypravováno 6 motorových a v případě potřeby ještě i 4 vlečné vozy.

Plánovaný provoz na tomto úseku teplické tramvaje měl být zastaven 31. prosince 1958. Tramvaje však i po Novém roce 1959 do Dubí znovu vyjely, neboť se opozdila dodávka autobusů, které měly do Dubí nahradit původní tramvaje. A tak tramvaje přežily ještě i několik týdnů v roce 1959.

Přesné datum definitivního ukončení provozu se nepovedlo zcela jistě ověřit, a tak jsou uváděny dvě varianty. Podle jedné to bylo 31. ledna 1959, podle druhé dokonce až 28. února 1959. Po 65 letech tak byla ukončena existence jedné z prvních elektrických drah v někdejší rakousko-uherské monarchii a druhé nejstarší v Čechách.

Pavel Kovář