

Tramvajová doprava v Teplicích před první světovou válkou

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

Řada projektů dalších tramvajových tratí na počátku dvacátého století se nesečkala s úspěchem, a tak musely Teplice dlouhá léta čekat na dobudování a otevření dalších úseků. Naopak od 1. července 1908 byla doprava ze Školního (dnes Benešova) náměstí k hlavní poště zastavena bez náhrady.

V roce 1912 končila platnost původní smlouvy s městem Teplice a bylo nutné ji obnovit. Nové smluvní podmínky se stanovily tak, že město poskytne dopravní společnosti půjčku ve výši 800 000 Kč pro další rozšiřování dopravy i dokončení staveb a dopravní společnost do roka zahájí provoz na rozestavěném úseku ze Školního náměstí kolem Císařských lázní přes Šanov do někdejší Sadové-třídy, která dnes nese název Jankovcova. Obě tyto podmínky se splnily. Zapůjčená částka 800 000 Kč měla být splacena do roku 1955 a veškerý majetek dopravní společnosti připadnout ke dni 1. března 1955 městu Teplice. Takže vlastně už za starého c. a k. Rakouska-Uherska došlo k naplánování převzetí městské dopravy v padesátých letech samotným městem. Vývoj po 2. světové válce dospěl pak k tomu, že půjčka splacena nikdy nebyla, ale provoz společnosti převzalo město v rámci znárodnění již v roce 1949, tedy o šest let dříve. V roce 1913 došlo k očekávanému prodloužení trati elektrické dráhy od hostince Mariánský dvůr do Řetenic a zároveň byla zrekonstruována trať ze Školního náměstí k Císařským lázním a odtud prodloužena přes Šanov až do Sadové ulice. Tím Teplice získaly největší stávající délku tratí elektrických úzkoroz-

chodných drah ve své historii, neboť ta pak činila téměř 14 km. Zároveň se však bohužel jednalo o poslední postavené úseky, takže v dalších obdobích se už síť teplických tramvajů, kromě rekonstrukcí některých úseků, již nijak nerozšiřovala.

Rok před první světovou válkou bylo rovněž nutné doplnit zastarávající vozový park. Firma Brown-Boveri dodala proto pět velkých motorových vozů se silnějšími motory o výkonu 33 kW. Tyto vozy měly uzavřené plošiny, velké oddíly se čtyřmi okny v každé bočnici a střechu s typickým větracím nástřeškem. Na rozdíl od starších vozů byly provedeny jako volnoosé s velkým rozvorem a cílem určení se stala trať s meziměstským provozem Dubí - Řetenice pro tažení dvou vlečných vozů. Po dodávce nových tramvajových vozidel v roce 1912 a 1913, se změnil i nátěr vozidel z původního hnědého na tmavozelený. Po prodloužení trati do Šanova v roce 1913 zde nasadili čtyři malé městské motorové vozy, jejichž skříň dodala rovněž firma Ringhoffer.

Dodávka moderních vozů s uzavřenými plošinami měla za následek, že ještě v letech těsně před vypuknutím první světové války byly u všech starších vozů, se kterými se počítalo i nadále v provozu, rovněž zaskleny plošiny a to dosazením jednoduchých rámových oken, z nichž čelní se odsouvalo do strany.

Pavel Kovář