

**Teplické  
proměny**

## Tramvaje v Teplicích

Elektrická pouliční dráha v Teplicích vznikla z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice, knížete Alfonse Clary-Aldringen. Ten v roce 1891 požádal c. a k. rakouské ministerstvo obchodu ve Vídni o povolení ke stavbě elektrické pouliční dráhy ve městě nejstarších českých lázní. Po úspěšných jednáních zahájil kníže Clary Aldringen roku 1893 nezbytná řízení se zastupitelstvem Teplic. Týkalo se smluvních podmínek o provozování pouliční tramvaje na prvním úseku od hlavního nádraží na dnešní Benešovo, dříve Školní náměstí. Po podepsání

smlouvy mohly hned započít příslušné stavební práce.

První tramvaje i s cestujícími vyjely od nádraží na Školní náměstí 25. července 1895, čímž byla v Teplicích zahájena i vlastní éra MHD. Tím se staly Teplice druhým městem na území dnešní České republiky, které se mohlo pochlubit tramvajemi. Prvenství pak tkvělo v tom, že se jednalo o dráhu na úzkém rozchodu jednoho metru.

Tehdejší teplická městská rada podnikatelské plány knížete Claryho i zakázkové a stavební firmy Linheim všestranně podporovala, takže se mohly postupně budovat a otevírat i další tramvajové úseky.

Ještě v roce 1895 byla uvedena do provozu trať z Trnovan na hlavní nádraží a meziměstská trať z Trnovan do horního Dubí. Do roku 1913 pak přibýly další úseky - k nádraží Zámecká zahrada, k Císařským lázním, do lázeňského Sanova, do Řetenic i do Jankovcovy ulice. Jejich celková délka měřila více než 13 km. Vozidla na počátku rozvoje byla dodána vagonkou ve Štýrském Hradci, která je dodnes tradiční výrobou tramvajových vozidel.

Teplické tramvaje nezajišťovaly pouze dopravu osobní, ale rovněž i nákladní, včetně poštovních zásilek. Během let procházela tramvaje dosti neutěšený stav, neboť akcionáři nehodlali do elektrické dráhy nic investovat. Až do konce roku 1948 byl provoz tramvají v rukou dopravní společnosti, která měla svůj meziná-

rodní charakter. Od ní pak převzalo vedení podniku město Teplice. Rekonstrukce, obnova i částečné zdvoukolejnění elektrických drah počátkem padesátých let však osudy tramvají v lázeňském městě nezachránily, neboť ve vedení města nakonec převládaly názory, že budoucnost MHD v Teplicích náleží trolejbusům a autobusům.

Přes značné investice bylo proto rozhodnuto pouliční dráhu po etapách likvidovat. A tak k poválečně zrušeným tratím do Jankovcovy ulice a do lázeňského Sanova přibýl dlouhý úsek 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. 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 až 28. února 1959. Po 65 letech tak byla ukončena existence jedné z prvních elektrických drah v našich zemích.

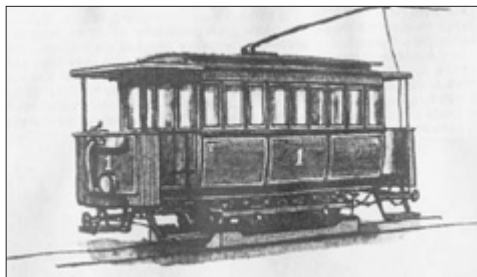
PAVEL KOVÁŘ



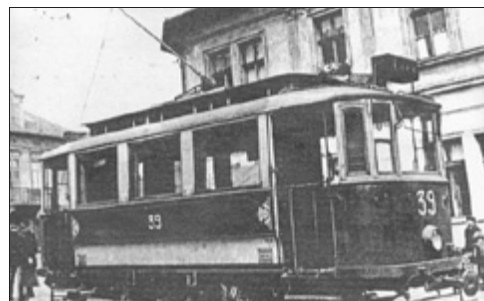
K pamětníkům staré gardy tramvajáků v Teplicích patřil pan Jiří Vopravil, který nastoupil jako řidič tramvaje roku 1947. Na snímku je s průvodčí tramvaje na konečné linky č. 1 v horním Dubí.



Tratě teplických tramvají byly původně postavené jako jednostopé s příslušnými výhybkami na určitých zastávkách. Na snímku křížování tramvají v dnešní ulici U Zámku před Zahradním a plesovým domem v době po roce 1945.



Nejstarší tramvaje, které v Teplicích jezdily od zahájení provozu v roce 1895, pocházely z vagonky ve Štýrském Hradci.



Motorový tramvajový vůz č. 39, jehož výrobcem byl Ringhoffer/BBC, roku 1918 v Jankovcově ulici poblíž křižovatky s dnešní Masarykovou. V Teplicích jezdil až do roku 1955, kdy byl předán lesní železnici v Hronci.