

# Před pětáctyřiceti lety se Teplice rozloučily s tramvajemi

Elektrická pouliční dráha v Teplicích vznikla z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice, knížete Alfonse Glary-Aldringena. Ten se po úspěšných jednáních se zastupitelstvem města i c. a k. ministerstvem obchodu ve Vídni zasloužil o to, že první tramvaje i s cestujícími vyjely od hlavního nádraží na dnešní Benešovo náměstí 25. července 1895, čímž byla bez pochyb v Teplicích zahájena i vlastní éra MHD. Teplice se tak staly druhým městem na území dnešní republiky, které se mohlo pochlubit tramvajemi. Prvenství pak získaly tím, že se jednalo o dráhu na úzkém rozchodu jednoho metru.

Tehdejší teplická městská rada podnikatelské plány knížete Claryho všestranně podporovala, a tak se mohly postupně budovat a otvírat i další tramvajové úseky, jejichž celková délka měřila v roce 1913 více než 13 km. Teplické tramvaje přitom nezajišťovaly pouze dopravu osobní, ale rovněž nákladní i dodávku poštovních zásilek. K tomuto účelu sloužila v síti teplické malodráhy rovněž řada vleček a odstavných kolejí až do třicátých let.

Nejromantičtější úsek tramvají vedl do horního Dubí. Procházel většinou po vlastním nádražním tělese mimo silnici, přičemž nejhornější část Vedla smíšeným lesním porostem.

Během let procházela síť teplických tramvají postupně modernizací a to jak na samotné trati, tak i v dodávce vozidel. Tramvaje přežily první republiku, zábor pohraničí i druhou

světovou válku, ale po jejím skončení pokračoval na malodráze dosti neutěšený stav, neboť akcionáři nechtěli do elektrické dráhy nic investovat. Až do konce roku 1948 zůstával provoz tramvají v rukou dopravní společnosti mezinárodního charakteru, od níž pak převzalo vedení podniku město Teplice.

V letech 1951 až 1953 probíhaly stavební práce na zdvoukolejnění a modernizaci trati mezi Benešovým náměstím a Městskými sály, došlo k dodávce nových tramvají a trolejbusy, které v Teplicích začaly jezdit od roku 1952, se měly stát doplňujícím dopravním prostředkem.

Avšak novostavby elektrických drah v padesátých letech nezachránily další osudy tramvají, neboť ve vedení města nakonec převládaly názory, že budoucnost dopravy náleží trolejbusům a autobusům. Přes značné investice bylo rozhodnuto tramvaje po etapách likvidovat, takže od března 1956 zbyl už jen 6 km dlouhý úsek meziměstské trati z Trnovan 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 ale až 28. února 1959. Po 65 letech tak došlo k ukončení existence jedné z prvních elektrických drah v někdejší rakouskouherské monarchii.

**Pavel Kovář**



Na konečné tramvají v horním Dubí.