

Teplická městská hromadná doprava má letos výročí 110 let

Letos v červenci jsme si připomněli už 110 let existence teplické MHD, kterou zahajovala elektrická pouliční dráha. Vznikla z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice knížete Alfonse Clary Aldringena. Ten se ujal veškerého řízení i smluvních podmínek o provozování teplických tramvají.

Slavnostní chvíle v Teplicích nastaly 25. července 1895, kdy byla tramvajová doprava zprovozněna prvním úsekem od hlavního nádraží na dnešní Benešovo náměstí. Teplice se tak po Praze a Brně staly třetím městem na území České republiky, které získaly elektrickou tramvaj a prvenství dosáhly tím, že šlo o dráhu na úzkém rozchodu jednoho metru.

Ještě v roce 1895 byla zahájena tramvajová doprava do lázeňského a výletního Dubí, přičemž během let přibýly další tramvajové úseky na Zámecké náměstí, k nádraží Teplice-Zámecká zahrada, k hlavní poště, do lázeňského Šanova a v roce 1913 tratě do dnešní Jankovcovy ulice a do Řetic. Délka těchto tratí pak měřila více než 13 km

V roce 1912 přibýly v Teplicích rovněž první autobusové spoje, které se záhy rozšířily do okolních měst a obcí. A v roce 1950 bylo rozhodnuto dát lázeňskému městu třetí dopravní prostředek, který tehdy s oblibou zaváděla některá větší či lázeňská města - trolejbusy. Ty poprvé vyjely do teplických ulic roku 1950, aby navázaly a doplnily hlavní páteřní trať elektrických drah.

Až do konce roku 1948 byla teplická městská doprava v rukou mezinárodní belgické dopravní společnosti, od níž ji v rámci znárodnění převzalo město Teplice. To pak vytvářelo a několikrát měnilo dopravní koncepcce, což se projevovalo jak investicemi do nově zaváděné trolejbusové trakce, tak i jejím následným útlumem, právě tak jako balancováním mezi rekonstrukcí tramvajové dopravy a jejím zrušením. A jelikož se všechno udělalo vždy jen napůl a posléze se změnila dřívější rozhodnutí, podařilo se v Teplicích po dobu sedmi let udržet současně v provozu vedle sebe hned tři trakce najednou - tramvajovou, trolejbusovou a autobusovou.

Na jednu stranu se tak v menším městě jednalo o úctyhodnou raritu, na straně druhé ovšem těž o neuvážené plýtvání finančními prostředky.

Když byly tramvaje v roce 1959 s konečnou platností zrušeny a provoz MHD se začal orientovat pouze na trolejbusy a autobusy, došlo v Teplicích také k mnoha změnám a reorganizaci celého dopravního systému. Po rozvoji a následné stagnaci trolejbusů se od osmdesátých let 20. století začala v Teplicích uplatňovat výstavba nových trolejbusových tratí. Trolejbusy pak společně s autobusy vytvořily na území města i v jeho okolí hustou dopravní síť.

Pavel Kovář