

HISTORICKÉ TRAMVAJE V TEPLICÍCH

Letos v červenci si připomínáme 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, který se ujal veškerého řízení i smluvních podmínek o provozování teplické tramvaje.

Slavnostní chvíle v Teplicích nastaly 25. července 1895, kdy byla tramvajová doprava zahájena na svém prvním úseku 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 se jednalo o dráhu na úzkém rozchodu jednoho metru.

Ještě v roce 1895 byla dána do provozu trať do lázeňského a výletního Dubí, přičemž během let

přibýly další tramvajové úseky na Zámecké náměstí, k nádraží Teplice - Zámecká zahrada, do lázeňského Šanova a v roce 1913 trať do dnešní Jankovcovy ulice a do Rietenic.

Provoz v Teplicích zahajovalo osm motorových vozů z vagonky ve Štýrském Hradci. K příležitosti otevření další, tzv. městské tratě z Benešova (kdysi Školního) náměstí k Císařským lázním a později i k Hadím lázním v Šanově, začaly jezdit další čtyři tramvaje vyrobené ve Štýrském Hradci. V roce 1912 byla zahájena modernizace vozového parku objednávkou výkonnějších a kapacitních vozidel, které představovaly tramvaje Ringhoffer. Tehdy se jednalo o pět motorových vozů. Čtyři motorové vozy těchto typů přibýly též v roce 1913, kdy začal provoz na dalších tratích a pět jich pak ještě přišlo do Teplic v roce 1921. Po-

sledním významným doplňkem vozového parku v Teplicích před druhou světovou válkou byla dodávka tří motorových vozů z Královopolské strojirny v Brně. K teplické malodráze patřily ovšem i vozy vlečné, např. typu Graz, ale i některé další typy, které sem byly dodány z jiných měst nebo vznikly ze starých zrušených motorových vozů.

Během druhé světové války se v Teplicích vystřídala řada starších tramvají, které předtím jezdily v zahraničí. K válečným dodávkám patřily rovněž vozy Ganz ze zrušené dráhy Mödling - Hinterbrühl u Vídně, malé vlečné vozy z konce 19. století z Halle a též staré otevřené letní vozy z Koblenze. Raritou mezi teplickými tramvajemi tvořily čtyřnápravové motorové vozy z některého města na území Vestfálska. Pro jejich délku 12 m jim tehdy přezdívaly názvem "krokodýl". U personálu však nebyly ob-

líbeny vzhledem ke sklonu k vykořelejování.

V roce 1952 získaly Teplice ze zrušené pouliční dráhy v Mariánských Lázních dva závoňní motorové vozy Bohemia. Vývoj tramvajového vozového parku v Teplicích ukončila dodávka pěti kusů nových motorových vozů typu MT 6 z České Lípy v roce 1953. Je třeba konstatovat, že teplické tramvaje si udržovaly charakter pouliční dráhy s meziměstskou tratí do Dubí a zdejší vozový park byl udržován vždy v dobrém a provozuschopném stavu. Při postupném rušení kolejového provozu, které skončilo v roce 1959, se pak zachovalé tramvaje předávaly ještě na tratě do Ústí nad Labem a Mostu, přičemž některé z vozů se dostaly až do Bratislavy a na lesní železnici v Hronci.

PAVEL KOVÁŘ



Motorové vozy nejstarší série. V roce 1895, kdy byl zahájen provoz na malodráze, obdržely Teplice celkem osm motorových vozů z vagonky ve Štýrském Hradci. Označeny byly evidenčními čísly 1 až 8.



V roce 1912 došlo k zahájení modernizace vozového parku objednávkami vozidel, která dodala firma Brown-Boveri a skříně vyrobila vagonka Ringhoffer v Praze. Tyto vozy nesly evidenční čísla 32 až 36.



Za první republiky byly do Teplic dodány tři uzavřené motorové vozy z Královopolské strojirny Brno. Vozy pak nesly označení 46-48.



Raritou mezi teplickými tramvajemi představovaly tři čtyřnápravové motorové vozy dodané za druhé světové války z oblasti Vestfálska. Říkalo se jim "krokodýl" podle jejich nezvyklé délky 12 m.