

Ústecké proměny

Tramvaje v Ústí nad Labem

Koncem 19. století se Ústí n.L. stalo nejvýznamnějším průmyslovým střediskem s dopravním uzlem severočeské oblasti. I okolní obce se změnily ve velká a lidnatá průmyslová předměstí s pevnými komunikačními vazbami na město. To vše určovalo potřeby městské hromadné dopravy.

První návrh na ni se objevil počátkem devadesátých let a roku 1898 se městská správa rozhodla žádat o koncesi. Projekty a stavba úzkorozchodné elektrické dráhy pak byly zadány rakouské společnosti AEG Union ve Vídni. K zahájení provozu došlo pak v roce 1899 na linkách Předlice - Krásné Březno a hlavní pošta - Klíšský potok.

Rozvoj dopravy a zájem okolních obcí umožnil stavbu dalších tratí i mimo katastr města. S tím souvisela rovněž změna firemního názvu z Ústecké pouliční dráhy na Ústecké malodráhy. Nejprve byl dokončen okruh ve vnitřním městě



Tramvajové soupravy motorových vozů MT6 s vlečnými vozy patřily v šedesátých letech 20. století v Ústí nad Labem k nejspolehlivějším. Souprava jede vzhůru dnešní Masarykovou ulicí směrem na Bukov a Všebořice.

a postavena trať na Bukov. V roce 1911 se začalo se stavbou 7 km dlouhé trati do Telnice. Ve dvacátých letech se připravovaly rozsáhlé projekty stavby nových tratí a prodloužení stávajících. Došlo také k rozsáhlému zdvoukolejnění

provozně nejzatíženějších úseků. Postavena byla dráha do Trmic, roku 1928 došlo k realizaci stavby k Vrkoči a do Vaňova k přístavišti. V roce 1929 byl zahájen provoz do Chabařovic a o rok později na Klíše. Teprve až po zprovoznění mostu přes Labe se roku 1936 otevřel nový úsek do Střekova.

V padesátých letech se začalo s modernizací vozového parku, takže od roku 1952 začaly jezdit nové motorové vozy MT 6. V té době dosáhly ústecké tramvajové tratě největší délky stavbou nového úseku do Neštémic. Od roku 1955 docházelo v Ústí nad Labem k postupnému rušení tramvajových tratí. Jako první byl zastaven provoz na lince do Telnice v důsledku důlní činnosti. Roku 1960

došlo k dodávce moderních tramvají T 2, které se však na členitém ústeckém terénu a špatném kolejovém svršku nedaly zcela využít. Vzhledem k tomu, že se oba hlavní tahy ústeckých pouličních drah nacházely ve špatném technickém stavu a vyžadovaly si nákladnou rekonstrukci, došlo k rozhodnutí kolejovou dopravu v Ústí postupně zrušit a nahradit ji autobusy. Akce probíhala od roku 1968. Staré vozy přišly do šrotu a novější byly předávány do jiných měst s provozem tramvají. Na posledním zbylém úseku z Předlice do Krásného Března pak byl provoz definitivně zastaven 1. června 1970. Tím zanikla jedna z největších tramvajových sítí v naší republice.

PAVEL KOVÁŘ



Motorový vůz původní série na výhybně Mírového náměstí. Tyto tramvaje zahajovaly roku 1899 provoz v Ústí nad Labem.



Typická tramvaj s vlečným vozem, jakou bylo možné spatřit v ústeckých ulicích v šedesátých letech 20. století.



Ústecké tramvaje patřily v poválečném období roku 1947 k hlavním městským dopravním prostředkům. Tehdy obsluhovaly na velké územní rozloze nejen veškeré hlavní tahy dopravy ve městě, ale také okrajové části a obce daleko za Ústím.



K uzlovým bodům ústeckých tramvají patřila křižovatka s Revoluční a dnešní Masarykovou ulicí pod Městským divadlem.

Teplické proměny

Tramvaje v Teplicích

Elektrická pouliční dráha v Teplicích vznikla z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice, knížete Alfonse Clary-Aldringena. 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 nezbytné 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 Šanova, 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 tramvajová jednokolejní síť postupně modernizací, a to jak na samotné trati, tak i dodávkou nových vozidel. Tramvaje přežily první republiku, druhou světovou válku, ale po válce pokračoval na malodráze dosti neutěšený stav, neboť akcionáři nechtěli do elektrické dráhy nic investovat.

Až do konce roku 1948 byl provoz tramvají v rukou dopravní společnosti, která měla svůj meziná-

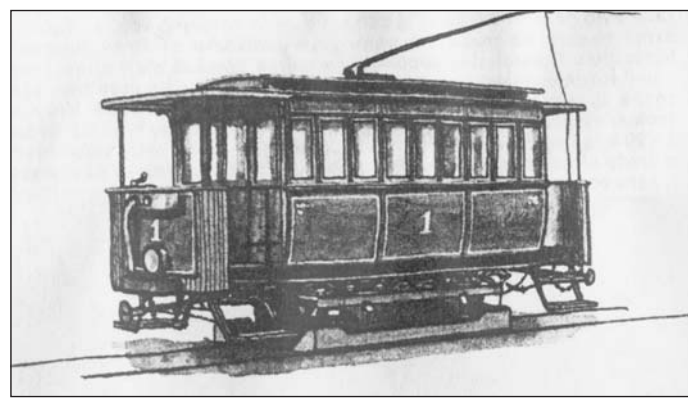
rodní charakter. Od ní pak převzalo vedení podniku město Teplice. Rekonstrukce, obnova i částečné zdvoukolejnění elektrických drah počátkem padesátých let však osudy tramvají v lázeňském městě nezachránily, neboť ve vedení města nakonec převládly názory, že budoucnost MHD v Teplicích náleží trolejbusům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



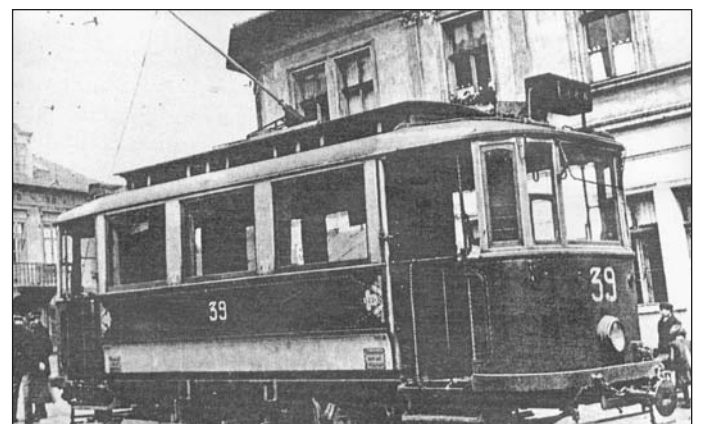
Tratě teplických tramvají byly původně postavené jako jednostopé s příslušnými výhybkami na určitých zastávkách. Na snímku křižování tramvají v dnešní ulici U Zámku před Zahradním a plesovým domem v době po roce 1945.



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



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 lince č. 1 v horním Dubí.



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.