

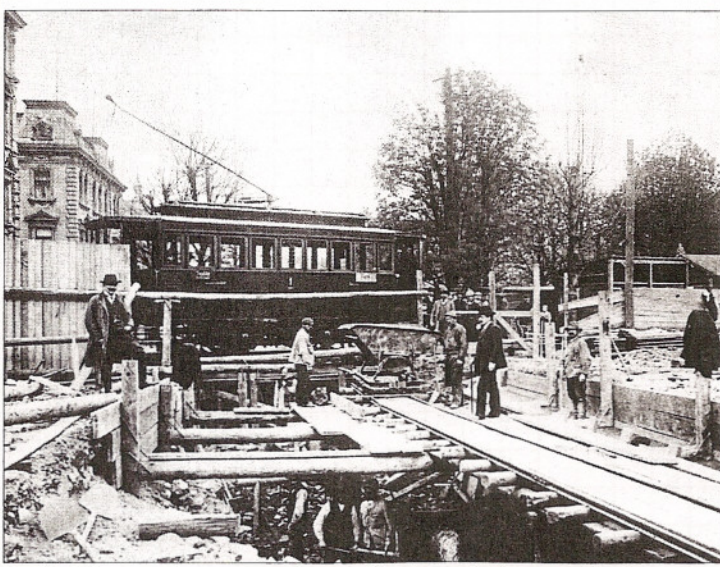


Kurz nach Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen Turn und Schulplatz wurde Tw 41 am 27. September 1953 bei der Roten Kirche in Turn im Bild festgehalten. Cettineo

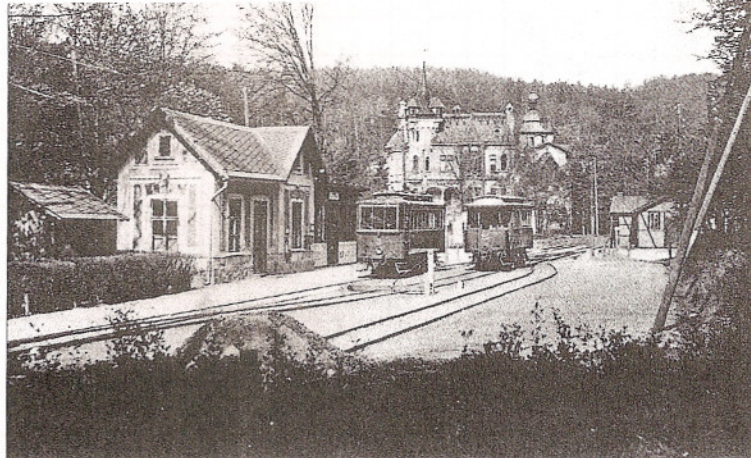
Die einstige Straßenbahn von Teplitz

Kein Platz für zwei elektrische Systeme

Die im Sudetenland beheimatete Teplitzer Kleinbahn ist eine der ersten elektrischen Bahnen in der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie gewesen. Trotz des kurzen Streckennetzes wies dieser Betrieb viele interessante Aspekte wie z.B. Güter- und Postbeförderung auf. Heute erinnert in Teplitz-Schönau (Teplice-Šanov) nur noch wenig an die einstige Straßenbahn.



In der Bilinerstraße, wo gerade Kanalisationsarbeiten stattfinden, wurde kurz nach der Jahrhundertwende Tw 1 festgehalten. Damals wurden die Fahrtrichtungsschilder an den Seitenwänden aufgehängt. Sammlung Jäkl



Die romantische Endstation Ober Eichwald in ihrem ursprünglichen Aussehen um 1910: Außer dem Abfertigungsgebäude, der Wartehalle und dem Schuppen stand dort noch ein Güterschuppen (rechts). Zu erkennen sind Tw 3 und Bw 25. Sammlung Jäkl

Zwischen 1913 und 1932 begegneten sich am Schulplatz alle 10 Min. die Wagen der Eichwalder Linie und der Schönauer Linie. Um 1930 sehen wir links in der Ausweiche die Tw 42 und 43, rechts auf der Schönauer Linie Tw 40. Sammlung Vychodil

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wuchsen in der Umgebung der böhmischen Stadt Teplitz, vor allem nördlich von Teplitz in Richtung des Bäderstädtchens Eichwald, Braunkohlegruben und Glashütten aus dem Boden. Die Eisenbahnstrecken zweier Gesellschaften konnten wegen ihrer Ost-West-Führung nicht der Beförderung der Bevölkerung im Teplitzer Industriegebiet dienen. Als dafür am besten geeignet erachtete man eine elektrische Kleinbahn.

Initiator dieses Projektes war Fürst Alfons Clary-Aldringen. Auf seine Anregung hin wurde auch der elektrische Antrieb gewählt, eine für die damalige Zeit sehr fortschrittliche Tat. Die Teplitzer Kleinbahn eröffnete den Betrieb als die nach der Ausstellungsbahn in Prag (1891) und der Lemberger Straßenbahn dritte elektrisch betriebene Bahn in Vorlittauen.

Die Verhandlungen über die Baubewilligung für eine elektrische Kleinbahn mit Spurweite 1000 mm wurden schon 1891 zwischen Fürst Clary-Aldringen und dem K.u.k. Handelsministerium in Wien geführt; die Bewilligung für die Vorarbeiten wurde am 22. Dezember 1891 erteilt.

In der folgenden Zeit wurde das vorläufige Projekt ausgearbeitet und bewilligt. Gleichzeitig wurden Gespräche über den Ankauf oder Vermietung von Grundstücken geführt. Am 13. Juli 1893 wurde der Vertrag zwischen der Stadt Teplitz und der „Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft“ (TEKG) mit Sitz in Turn abgeschlossen. In diesem Vertrag wurde festgelegt, daß die TEKG alles notwendige

Material für den Bau der Bahn beschaffen und den Betrieb nach den vereinbarten Bedingungen führen wird.

Für den Sitz der Verwaltung wurde das Grundstück Neumühle in der Ortschaft Turn ausgewählt. Dort wurden neben dem Verwaltungsgebäude auch das Elektrizitätswerk und die Wagenhalle mit Werkstatt angelegt. Die Ausführung des Projektes wurde der Firma Lindheim & Co. Wien übergeben.

Die Arbeiten am Bau der Wagenhalle, der Speiseanlagen sowie an der Strecke wurden wahrscheinlich schon ab der zweiten Hälfte des Jahres 1893 durchgeführt. Am letzten Februartag des Jahres 1895 erhielt die TEKG vom K.u.k. Handelsministerium in Wien die Konzession für den Betrieb auf den Strecken Schulplatz – Ober Eichwald und Schulplatz – Schloßgarten. Einen Monat später wurde auf der ersten Strecke die politische Begehung durchgeführt. Dabei wurden einige Details am Projekt geklärt. Danach begann die Firma Lindheim & Co. mit dem Verlegen der Schienen und montierte die Oberleitung. Schleunigst wurde der Teil der Strecke zwischen der Wagenhalle in Neumühle und dem Stadtzentrum gebaut.

1. Die Kleinbahn in den ersten Betriebsjahren

Die Gesamtlänge der ersten eingleisigen Strecke betrug 8,24 km. Die größte Steigung mit 63 ‰ lag vor der Endstation Ober Eichwald. Diese Station war mit 398,8 m ü.M. auch die höchstgelegene im

künftigen Netz der Kleinbahn. Die kleinsten Gleisradien betragen 25 Meter. In den Ortschaften Teplitz und Turn lagen die Gleise im Straßenplanum. Ab der niveaugleichen Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke Aussig – Komotau führte die Strecke überwiegend auf besonderem Bahnkörper neben den Straßen. In der Ortschaft Eichwald lag die Strecke ganz abseits der Straßen, und im letzten Abschnitt führten die Gleise romantisch durch einen Wald. Die Endstation selbst lag am Rand des Waldes, östlich vom Zentrum des Badeortes Eichwald.

Am 25. Juli 1895 wurde des Prestiges wegen bereits der regelmäßige Personenverkehr auf einem Teilstück eröffnet. Vorläufig geschah dies nur mit einem Triebwagen, der zwischen Schulplatz und Bahnhof A.T.E. pendelte. Nach Bedarf wurde ihm ein Bw angehängt. Gleichzeitig wurde als Betriebsgleis die Strecke Bahnhof A.T.E. – Neumühle eröffnet.

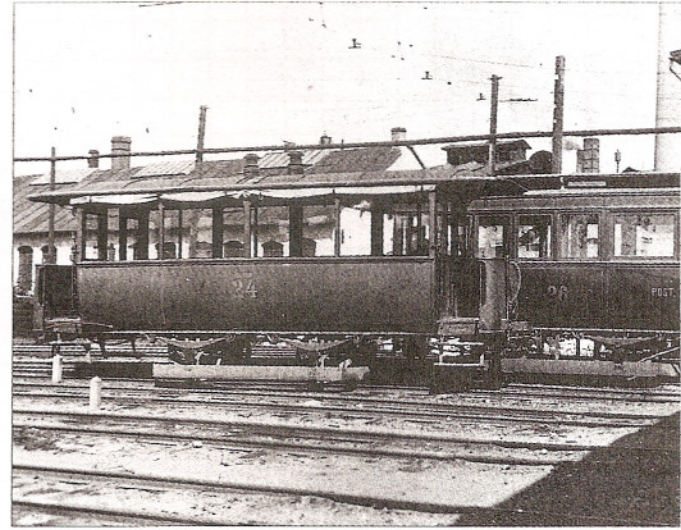
Nach zwei Wochen, am 7. August, wurde der Betrieb der Kleinbahn zur Ausweiche Turnerpark erweitert. Der neue Abschnitt war 700 m lang. Im Betrieb waren nun zwei Tw im 15-Min.-Takt, mit Abfahrt vom Turnerpark in jeder ganzen Viertelstunde. Sie kreuzten in der Ausweiche Bahnhof A.T.E. Der nunmehr betriebene Abschnitt führte ausschließlich durch belebte Straßen und wies nun schon ein echtes Verkehrsaufkommen auf.

Bei der letzten politischen Streckenbegehung am 4. September 1895 wurde die Streckenführung am Eichwald teilweise geändert. Bei schönem Wetter und



Die heute verkehrsberuhigte Straße in Weißkirchlitz wurde bis 1959 von den durchfahrenden Straßenbahnen belebt. Ende der dreißiger Jahre ist bei der Wartehalle an der Straßenbahnhaltestelle Tw 42 unterwegs. Sammlung Jäkl

In der Remise der TEKG wurden 1919 die Bw 24 (offen) und 26 aufgenommen. Zu erkennen ist an der Aufschrift, daß Bw 24 für Raucher bestimmt war. Schlupek



großer Beteiligung der Bevölkerung konnte dann am 14. Oktober 1895 der Personenverkehr auf der Strecke bis zur Endstation Ober Eichwald eröffnet werden. Der Betrieb war nach Dichte der Besiedlung geteilt. So wurde zwischen den Ausweichen Schulplatz in Teplitz und Stephaniestraße in Turn ein 11-Min.-Takt eingeführt; die Züge kreuzten in den Ausweichen Bahnhof A.T.E. und Turnerpark. Die Fahrzeit betrug 15 Min.; im Einsatz waren drei Tw.

Bis Ober Eichwald verkehrten anfangs nur vier Züge täglich. Die Fahrt nach Eichwald dauerte 43 Minuten, in der anderen Richtung 42 Minuten. Feste Haltestellen beider Linien gab es in der Regel nur in den Ausweichen.

Die Fahrtrichtung der Kleinbahnzüge wurde anfangs mittels Tafeln auf den Dächern der Tw angegeben. Nach etwa drei Jahren wurden sie auf Tafeln unter den Stirnfenstern angezeigt. Ebenfalls nur kurze Zeit wurden die Wagen in zwei Klassen eingeteilt. Schon zur Jahrhundertwende wurden die Wagen nur noch in Raucher- und Nichtraucherabteile geteilt.

Die vier Züge, die täglich die Strecke bis Eichwald befuhren, zeigten sich bald als nicht ausreichend, und sowohl auf der Stadtlinie (10-Min.-Takt) wie auf der Linie nach Ober Eichwald (60/30-Min.-Takt) wurden die Intervalle verkürzt. Der Fahrplan wurde in der Folgezeit noch des öfteren angepaßt.

Als Verlängerung kam am 25. Dezember 1896 die Strecke Schulplatz – Schloßgarten hinzu. Sie durchquerte das histori-

sche Zentrum von Teplitz. Der interessanteste Teil verlief auf einer erhöhten Rampe vor dem Rathaus auf der Nordseite des Marktplatzes.

Noch im selben Jahre wurde auch die niveaugleiche Kreuzung der Kleinbahn mit der Eisenbahnstrecke Aussig – Komotau bei Neumühle außer Betrieb gestellt. Als Ersatz wurde eine neue Unterführung links von dem Straßenverlauf bei km 2,114 der Strecke Schulplatz – Ober Eichwald gebaut.

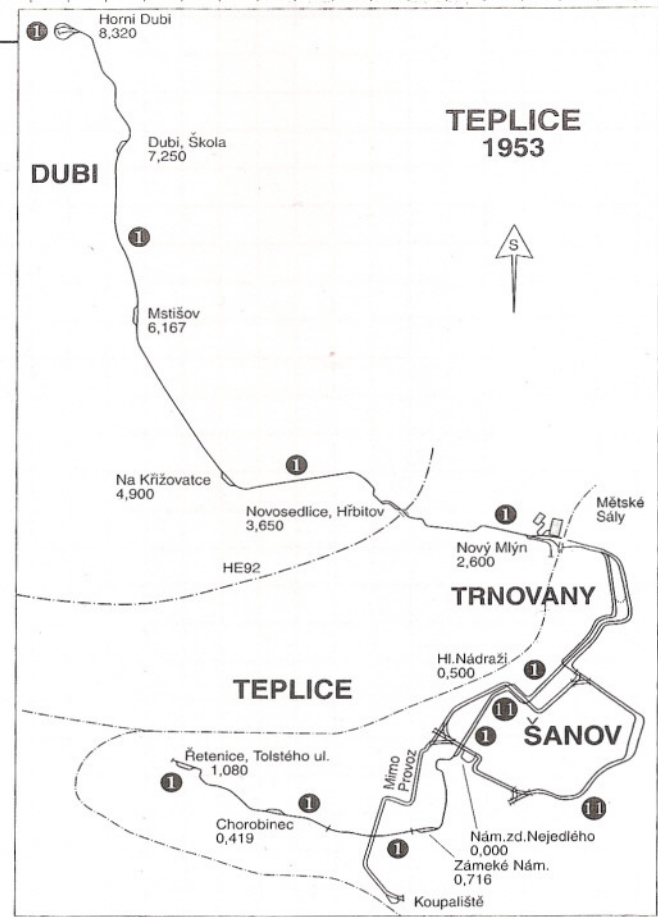
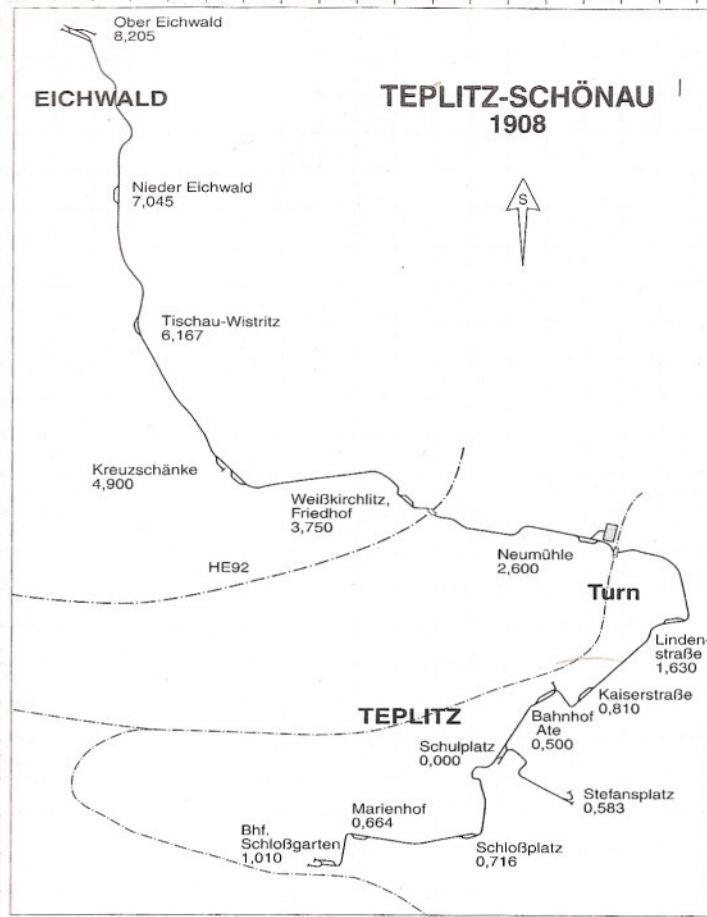
Die dritte Neubaustrecke (Schloßgarten Bahnhof – Schloßgarten) wurde ebenfalls im Jahre 1896 gebaut. Der besseren Übersichtlichkeit wegen wurde die Ausweiche Schloßgarten in Schloßplatz umbenannt. Die Konzession für den Betrieb dieser Verlängerung wurde am 16. August 1898 erteilt. Der Gleiskörper lag in der Fahrbahn der Straßen; nur der letzte Teil zum Bahnhof Schloßgarten führte am Rande eines unbefestigten Weges.

Seit der ersten Idee vom Bau der elektrischen Kleinbahn wurde auch die Verbindung vom Zentrum der Stadt Teplitz zum Bäderviertel in Schönau geplant. Wegen der verkehrlich ungünstigen Lage zwischen beiden Orten verhandelten die TEKG und der Stadtrat lange über die Abzweigung der neuen Strecke von der Stammstrecke. Es wurden zwei Möglichkeiten erwogen: die Ausweichen Bahnhof

A.T.E. oder Schulplatz. Zuletzt siegte die zweite Variante, und die TEKG bat im Jahre 1897 beim Ministerium in Wien um die Konzession für den Betrieb auf der Strecke Schulplatz – Gaswerk (Länge 1,4 km). Das Eisenbahnministerium erteilte diese Konzession am 23. März 1897. Trotzdem verzögerte sich der Bau, und die Strecke wurde erst am 6. August 1900 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Realisiert wurde aber nur ein kleinerer, knapp 600 m langer Teil der geplanten Strecke bis zum Stefansplatz. Eine Ausweiche gab es keine. Damit wurde die Erweiterung des Netzes der TEKG vorerst beendet.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung dieser Zweigstrecke wurden im gleichen Jahre auf der Strecke nach Ober Eichwald Veränderungen durchgeführt. Denn die bestehende Verteilung der Ausweichen erlaubte keine weitere Verkürzung der Abstände zwischen den Zügen. Darum entschloß sich die TEKG, die Ausweichen für einen 10-Min.-Verkehr auszubauen und gleichzeitig direktes Umsteigen zwischen den Zügen beider Linien an der Ausweiche Schulplatz zu ermöglichen. Es wurden vier neue Ausweichen errichtet.

Die Hauptwagenhalle und das Elektrizitätswerk wurden mit dem Verwaltungsgebäude am Gelände Neumühle gebaut.



Gebäude und Gleisanlage der Wagenhalle wurden bald erweitert. Am Anfang waren auf sieben Gleisen 14 gedeckte Stände für Trieb- und Beiwagen vorhanden. Nach Anbau der Wagenhalle im Jahre 1900 waren schon 30 gedeckte Stände auf 15 Gleisen vorhanden. Ganz zum Anfang des Betriebes konnten aber die gedeckten Stände nicht benützt werden, weil die Schiebepflanzung erst 1896 fertiggestellt wurde. Bis zu dieser Zeit wurden die Fahrzeuge der Kleinbahn wahrscheinlich im Freien abgestellt. Auf dem einzigen Gleis, das neben der Bühne direkt in die Wagenhalle führte, wurden die Reparaturen durchgeführt.

Als Hilfswagenhalle diente ab 1896 ein hölzernes Gebäude, das über einem Gleis der Endstation Ober Eichwald stand. Ob aber diese Wagenhalle auch genutzt wurde, kann man heute nicht mehr feststellen. Laut Fahrplan ist es nicht wahrscheinlich, daß dort Fahrzeuge des Personenverkehrs abgestellt wurden. In den Wintermonaten konnte diese Halle zum Abstellen des Tw mit dem Schneepflug dienen. In der Statistik der TEKG wird diese Halle zum letzten Mal im Jahre 1901 geführt. Man kann also vermuten, daß diese Halle im Laufe des Jahres 1902 abgebaut wurde.

Im Elektrizitätswerk waren drei Dampfmaschinen eingebaut, jede mit einer Lei-

stung von 180 PS (142 KW). Die Dampfmaschinen betrieben drei Dynamos, jeder mit einer Leistung von 110 KW und 200 A. Die Fahrdrachtspannung betrug 550 Volt Gleichstrom. Die Speisung der Fahrleitung erfolgte direkt vom Elektrizitätswerk oder über zwei Akkumulatoren-Stationen, die im Zentrum der Stadt (wahrscheinlich in der Schulstraße) sowie unweit der Endstation in Ober Eichwald standen.

Ursprünglich war ein wesentlich umfangreicherer Güterverkehr geplant, als er dann realisiert wurde. Gebaut wurden zunächst nur das Gütergleis für das Clary-Sägewerk in der Endstation Ober Eichwald, die Schlepplbahn zur Grube Neubeschert Glückszeche in Zuckmantel und das ab 1896 zum Elektrizitätswerk Neumühle führende Gleis.

Nicht verwirklicht wurde z.B. die Schlepplbahn zum Lagerhaus am Bahnhof der A.T.E. in Teplitz. Ursprünglich hatte die TEKG mit einer bedeutenden Beförderung von Stückgütern sowie von Kohle und Holz von dem Clary Sägewerk gerechnet. Pro Jahr wurden wahrscheinlich nicht mehr als 4000 t Güter befördert, vorwiegend Kohlen für das E-Werk von der Neubeschert Glückszeche in Zuckmantel. Stückgüter wurden so gut wie keine befördert; die hierfür vorgesehenen Ausweichen wurden später zum Kreuzen der Personenzüge genützt oder abgebaut.

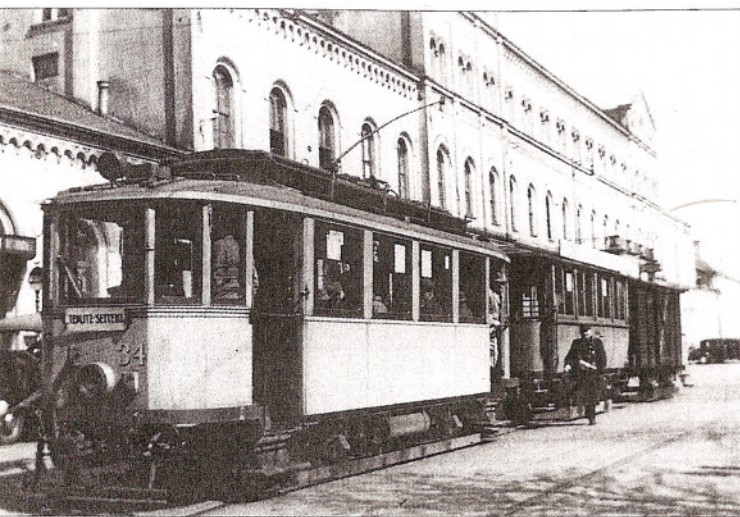
Ab 1898 beförderte die Kleinbahn auch Postsendungen für die Postämter in Eichwald, Tischau, Zuckmantel und Weißkirchlitz, zunächst in den Postabteilen der Bw 25 und 26. Die Post wurde am Bahnhof der A.T.E. in Teplitz während der Haltezeit der Linienzüge aus- und eingeladen. An der Endstation Schloßgarten Bahnhof wurden die Bw auf einem Gleis, das von der Ausweiche zum Lagerhaus führte, abgestellt.

Zugleich mit der Eröffnung des Betriebes auf der Schönauer Linie am 6. August 1900 begann auch die Beförderung der Sendungen für die bzw. von der Teplitzer Hauptpost. Für diesen Zweck wurde auf dem Hof der Hauptpost ein Anschlußgleis gebaut.

2. Konsolidierung bis zum Ersten Weltkrieg

Nicht nur in den ersten Jahren, sondern auch später kamen viele Erweiterungsprojekte auf. Es wurde sogar der Gedanke verfolgt, die Teplitzer Kleinbahn an die nahe gelegenen Netze der elektrischen Bahnen in Brüx und Aussig anzuschließen. Alle diese Projekte scheiterten leider an den Finanzen. Wahrscheinlich wurde aus diesem Grunde im Jahre 1900 auch die Schönauer Strecke nicht in der ganzen geplanten Länge gebaut. Der

Im Kriegsjahr 1939 wurde dieses seltene Bild eines Dreiwagenzuges der Eichwalder Linie vor dem Empfangsgebäude des Teplitzer Bahnhofes aufgenommen. Der Post-Bw hinten wird wahrscheinlich gerade entladen. Der mittige Bw der Reihe 16-24 ist in „Winterausführung“ mit eingesetzten Fenstern im Einsatz. Vorne steht der modernisierte Tw 34. Boehm



Ausbau neuer Strecken blieb in Teplitz für dreizehn Jahre unterbrochen.

Im historischen Zentrum der Stadt Teplitz, wo ursprünglich die Haltestellen nicht mehr als 100 Meter entfernt waren, wurden diese nach und nach reduziert. In den Gemeinden außerhalb des Gebietes von Teplitz und Turn wurde die Anzahl der Haltestellen dagegen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Gemeinden erhöht.

Der unrentable Verkehr auf der Schönauer Linie, der durch das Streckenende am Rande des Bäderviertels verursacht war, führte zur Einstellung des Personenverkehrs ab 1. Juli 1908, was vom Stadtrat unter der Bedingung bewilligt worden war, daß der Verkehr auf Verlangen des Stadtrates in einer Frist von drei Monaten wieder eingeführt werden könnte. Dazu kam es aber nicht.

In den Jahresberichten über die beförderten Personen schlug sich diese Stilllegung nicht nieder; die Fahrgastzahlen stiegen von Jahr zu Jahr.

Die Notwendigkeit einer Anbindung von Schönau an das Verkehrsnetz machte sich jedoch bemerkbar. Die TEKG und der Stadtrat betrieben daher gemeinsam die Verlängerung der Schönauer Strecke. Die Strecke sollte künftig durch das ganze Schönauer Bäderviertel führen und den Betrieb dadurch rentabel machen.

Die Ende 1941 wieder in Betrieb genommene Linie nach Schönau, Neues Bad wurde nun mit der Nummer „2“ bezeichnet. In der Haltestelle an der Hauptpost steht Tw 40, dahinter wird wahrscheinlich von den Umstehenden ein Hindernis auf der Straße bestaunt. Sammlung Jäkl



ganzen Länge der Strecke lagen die Gleise in der Fahrbahn, vorwiegend in der Mitte. Die Fahrzeit betrug 12 Minuten; drei Tw im 10 Min.-Betrieb wurden eingesetzt. Auch weiterhin war bei der Schönauer Linie der Nachteil des Umsteigen am Schulplatz bei der Fahrt vom Bf der A.T.E. nach Schönau in Kauf zu nehmen.

Die 1,12 km lange Settenser Strecke führte von der Ausweiche Marienhof der Stammstrecke durch die Duxerstraße in das Zentrum von Settetz. Über die Jahnstraße erreichte die Strecke die Endstation an der Kreuzung mit der Bahnhofstraße. Der kleinste Bogenhalbmesser betrug 40 Meter. Die größte Steigung mit 66,16 % befand sich zwischen den Haltestellen Schillerplatz und Jahnstraße. Es war zugleich die größte Steigung im ganzen Netz der Kleinbahn. Der Bahnkörper lag überwiegend an der linken Seite der Straßen.

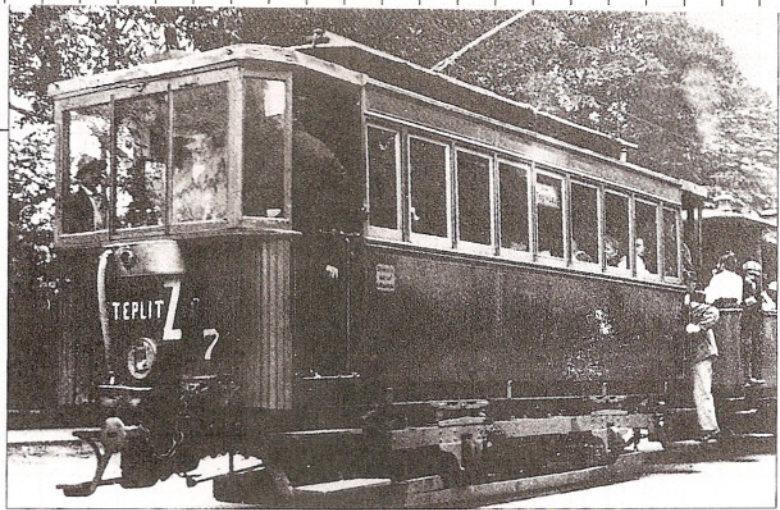
Auf der Stammstrecke wurde die Linienführung geändert. Ab 4. Juli 1913 fuhren die Züge der Eichwalder Linie sowie der Stadtlinie, die weiterhin an der Haltestelle Stefaniestraße endete, zur Endausweiche Settetz, Bahnhofstraße. Auf den beiden Linien wurden sechs bzw. drei Kreise eingesetzt. Auf der Eichwalder Linie führten die Tw meistens Bw mit. Der Zugabstand auf beiden Linien blieb weiterhin bei 20 Min., die Fahrzeiten betragen 53 und 25 Minuten. An Sonn- und Feiertagen, als die Eichwalder Linie im 10 Min.-Takt verkehrte, wurden auf ihr 12 Züge eingesetzt. Weil der Vertrag zwischen der TEKG und dem Stadtrat von 1898 die Gesellschaft zur Herstellung der Verbindung zum Bhf Schloßgarten verpflichtete, wurde 1913 ein Pendelverkehr ohne regelmäßigen Fahrplan aufgenommen. Ein Tw stellte im Abschnitt Marienhof – Bf. Schloßgarten den Anschluß zu den Zügen der A.T.E. her.

Gleichzeitig wurde auch an einem Projekt für den Bau einer Strecke, die die ständig wachsende Gemeinde Settetz an das Netz der Kleinbahn anschließen würde, gearbeitet.

Es wurde vereinbart, beide Strecken gleichzeitig zu bauen. Weil aber die TEKG nicht genügend Finanzmittel hatte, ließ ihr die Stadt für die Bauarbeiten und den Kauf neuer Fahrzeuge 800 000 Kronen. Vor dem Beginn der Bauarbeiten wurden auf der Stammstrecke mehrere kleinere Änderungen durchgeführt. Man rechnete nach Verlängerung der Strecke natürlich auch mit dem Betrieb von Dreiwagenzügen. Darum baute die TEKG zum Jahresende 1911 an der Endstation Ober Eichwald eine Wendeschleife. Im Jahre 1912 wurden die Gleisanlagen am Schulplatz umgebaut und diverse Ausweichen verlängert. Der planmäßige Personenverkehr auf beiden neuen Strecken wurde am 4. Juli 1913 eröffnet.

Die neue, 1,847 km lange Schönauer Strecke verlief vom km 0,573 der zur Zeit nicht betriebenen Strecke Schulplatz – Stephansplatz über Mühlgasse, Schlangenbad- und Neubadstraße durch das Bäderzentrum von Schönau. Danach führte die Strecke durch die Parkstraße, um an deren Ende an der gleichnamigen Haltestelle mit einem Rechtsbogen in die Stammstrecke zu einzumünden. In der

VERGESSENE BETRIEBE



Mit einer eckigen Plattformverglasung wurden die Triebwagen der ersten Serien ausgestattet, hier Tw 7 kurz vor dem Ende des Ersten Weltkrieges am 7. September 1918. Zwischen 1914 und 1918 hatten sie feste Fahrtrichtungsschilder erhalten: Bei „Eichwald“ bedeutete das D „Dort“, bei Teplitz das Z „Zurück“. Schlupek

Von 1956-59 wurden auf dem verbleibenden Reststück zwischen Turn und Ober Eichwald fast nur noch die modernen Tw 51-55 vom Typ 6 MT eingesetzt. Zwischen den Haltestellen Neumühle und Weißkirchlitz fährt Tw 54; in diesem Abschnitt blieben die Gleise noch bis in die siebziger Jahre erhalten. Cettineo

In diesem Zeitraum wurden beim 10-Min.-Takt auf der Eichwalder Linie 16 Züge eingesetzt, was die höchste Zahl im ganzen Bestehen der Kleinbahn war.

Der Betrieb der Pendellinie Marienhof – Bf. Schloßgarten hatte keine lange Dauer. Der Mangel an Angestellten und großer Verschleiß an Fahrzeugen und Anlagen infolge des Ersten Weltkrieges zwangen die Gesellschaft zum Verhandeln mit dem Stadtrat über den Rücktritt von dem Vertrag. Der durch diese Linie entstehende Betriebsverlust war sehr groß, da wegen einer Stunde Betriebsleistung ein Fahrer und ein Tw den ganzen Tag dort gebunden war. Zum ersten Mal wurde der Betrieb dieser Linie ohne Genehmigung des Stadtrates am 30. September 1916 vorübergehend eingestellt. Endgültig wurde die Pendellinie Mitte 1917 gemäß Stadtratsbeschluss vom 29. März 1917 stillgelegt.

Mit dem Jahr 1913 endet der Bau neuer Strecken im Netz der Teplitzer Kleinbahn. Die gesamte Baulänge betrug in diesem Jahr etwa 13,8 km. In den späteren Jahren wurde leider keines von den zahlreichen Projekten verwirklicht, was schließlich zur Stilllegung der Bahn beitragen sollte.

Die Wagenhalle in Neumühle wurde in den Jahren 1912-14 erweitert und dem höheren Fahrzeugstand angepaßt. Während der Erweiterung der gedeckten Fahrzeugstände sowie der Gleisanlagen wurde die Schiebebühne, die für die größeren Wagen mit längerem Achsstand zu kurz war, abgebaut.

Die Leistung im betriebseigenen E-Werk wurde nicht weiter erhöht. Anlässlich der

Eröffnung neuer Strecken wurde 1913 ein Vertrag mit dem Stadtrat über Stromlieferungen vom städtischen E-Werk abgeschlossen. Von beiden E-Werken wurde dann der Strom zu drei Gleichrichterstationen geliefert, die in Settetz, in der Schulstraße und in Weiskirchlitz standen. Die Spannung betrug 550 Volt bei 150, 350 und 500 A.

Die Auswirkungen des Krieges zeigten sich damals auch bei den verbliebenen Linien. Der Nachtverkehr wurde um eine Stunde verkürzt, auf der Schönauer Linie außerhalb der Bädersaison bis um zwei Stunden. Trotzdem stieg die Zahl der beförderten Personen in den Jahren 1914-18 von 2 320 000 auf 5 980 000!

Weitere neue Anschlußgleise wurden in Betrieb genommen, z.B. von der Ausweiche Bf. A.T.E. zum Gebäude der Bahnpost. Dieser Anschluß ermöglichte das Be- und Abladen der Postsendungen, ohne den Betrieb in der Ausweiche Bf. A.T.E. zu stören. Mit den Einstellen des Personenverkehrs auf der Schönauer Linie wurde auch die Postbeförderung zwischen der Hauptpost und der Bahnpost eingestellt. Die Anschlüsse bei den beiden Postämtern wurden im Jahre 1909 abgebaut. Der Postverkehr beschränkte sich auf den Abschnitt Bahnhof A.T.E. – Eichwald, Schule.

Die Menge der beförderten Güter, vorwiegend Kohle von der Grube Neubeschert Glückzeche, bewegte sich in den Vorkriegsjahren zwischen 3000 und 5000 t im Jahr. Die Zahlen sanken von Jahr zu Jahr; erst in den letzten zwei Kriegsjahren kam es zu einem Aufleben des Güterverkehrs.

3. Die Kleinbahn in der Tschechoslowakischen Republik (1918-38)

Mitte der zwanziger Jahre wurde der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Schulplatz – Lindenstraße vorbereitet. Der 10-Min.-Takt reichte bei weitem nicht mehr zur Beförderung der ständig wachsenden Fahrgastzahl, und der Einbau von weiteren Ausweichen war technisch nicht mehr möglich. Die Verhandlungen um eine finanzielle Unterstützung waren aber langwierig, deswegen löste die TEKG die Gelegenheit durch Einführung einer Buslinie Schulplatz – Lindenstraße im 10-Min.-Takt. Die Haltestellen der Buslinie entsprachen denen der Kleinbahn. Ab 1932 wurde diese Buslinie um den Abschnitt Schulplatz – Bezirksgericht erweitert, der Wagenabstand wurde auf 6 Min. verkürzt! Zum zweigleisigen Ausbau kam es also leider nicht, obwohl der Zustand der bis 1900 gebauten Strecken dringend eine Erneuerung brauchte.

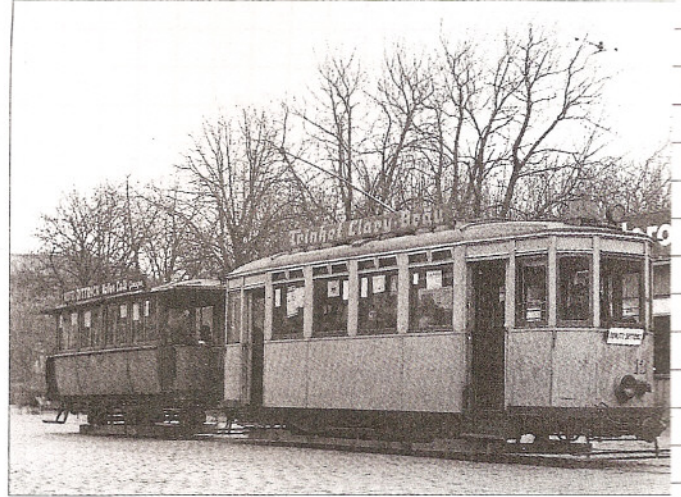
Der Umbau wurde dann von 1932-36 durchgeführt, unter Einbeziehung von Teilen der Strecke Hauptpost – Parkstraße. Im Jahre 1933 wurde auch der Abschnitt Marienhof – Bf. Schloßgarten von der Stammstrecke abgetrennt und später abgetragen.

Am Anfang der zwanziger Jahre, wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Anlieferung neuer Tw, wurde das Gebäude der Wagenhalle Neumühle in westlicher Richtung um vier Stände verlängert. Die Zahl der Stromspeisepunkte wurde Anfang der zwanziger Jahre um den Umformer unweit der Ausweiche Eichwald,



Auch um 1900 versah man bereits Straßenbahnwagen mit Reklamen. Ein Zug der ersten Bauserie steht vor dem Bahnhof der A.T.E.; der Beiwagen weist ein Post-Abteil auf. Slg. Jäkl

Aus Alt mach Neu: Tw 13 bekam 1926 einen neuen Wagenkasten und eine neue elektrische Ausrüstung. Im cremefarbenen Anstrich der späten dreißiger Jahre ist er nach der Rückkehr des Sudetenlandes zum Deutschen Reich zusammen mit einem Bw auf der Eichwalder Linie vor dem Teplitzer Bahnhof aufgenommen. Grünwald, Sammlung Köhler



Schule erweitert. Er lieferte einen Strom von 300 A bei 550 Volt Spannung.

Weil die Fahrgastzahl auch außer dem Gebiet von Turn und Teplitz gestiegen war, wurde im Jahre 1920 die Stadtlinie bis Weißkirchlitz, Friedhof verlängert. Die Fahrzeit verlängerte sich dabei auf 33 Minuten, und die Zahl der eingesetzten Züge stieg auf vier. Schon im nächsten Jahr wurde diese Linie bis Kreuzweg/Wistriz verlängert, bei einer um 5 Min. längeren Fahrzeit. Die Zahl der eingesetzten Züge blieb gleich. Zuletzt wurde die Stadtlinie im Jahre 1930 schon so stark ausgelastet, daß man sie einstellte und dafür die Eichwalder Linie im 10 Min.-Takt verkehren ließ.

Leider dauerte diese volle Auslastung beider Strecken nicht sehr lange. Nach Einführung der Busringlinie nach Schönau, die im 6-Min.-Takt das Bäderviertel mit dem Bahnhof verband, wurde 1931 der Betrieb der Straßenbahn nach Schönau eingeschränkt und am 1. Juli 1932 ganz eingestellt.

Die Schönauer Linie wurde erst ab 1936 nach dem Umbau des Gleisnetzes der TEKG wieder im ursprünglichen Ausmaß betrieben. Der Schienenverkehr erwies sich eben doch billiger als der Bus, und Fahrzeuge besaß die TEKG genug. Die freigewordenen Busse wurden für die Erweiterung des Betriebes auf anderen Buslinien verwendet. In dieser Zeit konnte aufgrund der neuen Aufteilung der Ausweichen die Fahrzeit auf der Eichwalder Linie auf 47 Min. verkürzt werden. Leider wurde bei dieser Änderung auch das Kreuzen in der Ausweiche Schulplatz ausgelassen, so daß nun keine direkte Umsteigemöglichkeit zu und von der Schönauer Linie bestand.

Weil es zum Ende des Ersten Weltkrieges an anderen Verkehrsmitteln mangelte, wurden zu dieser Zeit einige neue An-

schluß- und Abstellgleise an der Stammstrecke erbaut. Das wahrscheinlich letzte Anschlußgleis wurde 1920 von der Ausweiche Neumühle zur Kohlengrube in Turn gebaut. Im Jahre 1920 erreichte auch der Güterverkehr mit 18 000 t die höchsten Leistungen. Gleich im nächsten Jahr sank diese Zahl auf nur 8000 t, vor allem wegen Schließung der Neubeschert Glückzeche.

Diese Tendenz setzte sich fort: Im Jahre 1922 wurden nur noch 700 t Güter für fremde Unternehmen befördert, und auch in den folgenden Jahren wurde die Situation nicht besser. Im Jahre 1935 wurde der Betrieb auf dem letzten Anschlußgleis zur Kohlengrube Turn eingestellt, weil die Grube stillgelegt wurde. Von hier war Kohle für die Zwecke der TEKG in das E-Werk Neumühle befördert worden. Nach Schließung der Grube errichtete die TEKG dort den Oberbauhof. Für innerbetriebliche Zwecke blieb dieses Anschlußgleis daher bis 1959 erhalten.

Wegen Einstellung des Güterverkehrs und Abbau der Anschlußgleise bei Umbauarbeiten in den Jahren 1932–36 verlor die Bahn ihren Kleinbahncharakter und war nun auch ein typischer Straßenbahnbetrieb mittlerer Größe, was auch durch das inzwischen dichte Betriebsintervall unterstrichen wurde.

Ein Teil der kleinen zweiachsigen Güterwagen wurde in den dreißiger Jahren

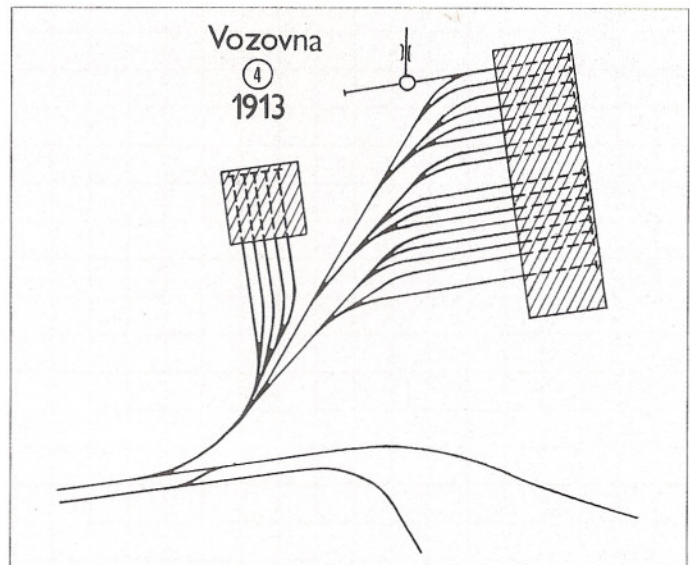
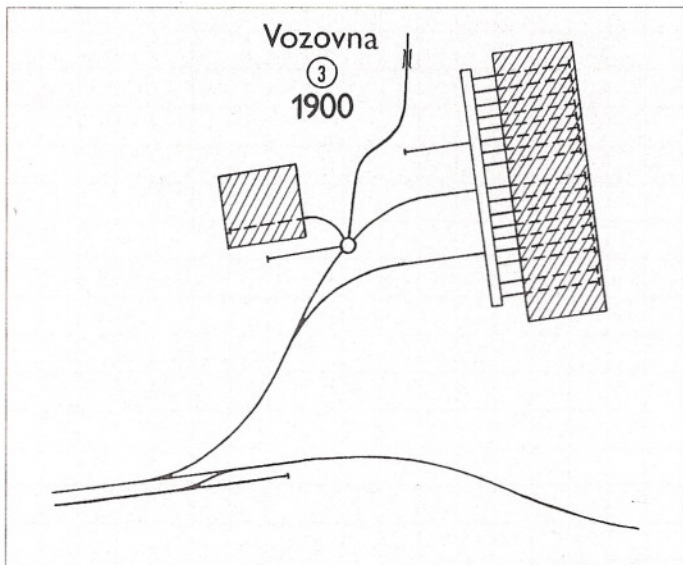
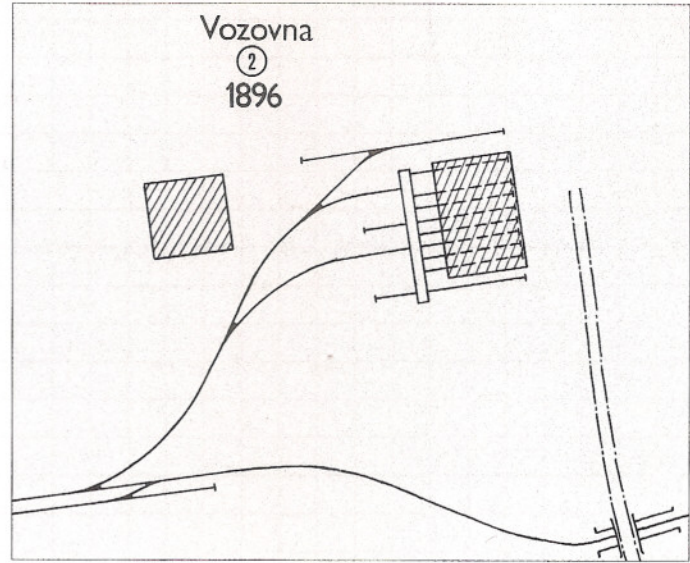
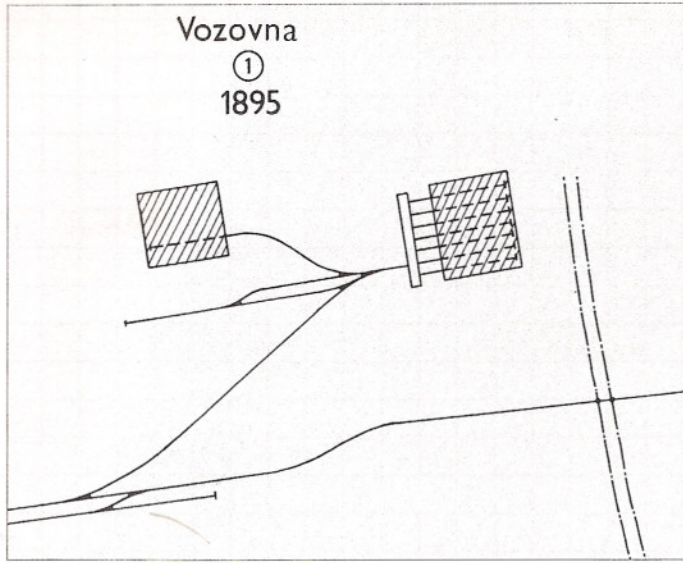
noch zum Skitransport auf der Strecke nach Ober Eichwald verwendet. Weitere Güterwagen wurden entweder verkauft oder in den Dienstwagenpark eingereiht.

Bis in die vierziger Jahre überlebte noch die Postbeförderung zwischen der Hauptpost und Eichwald, Schule. Letztmals wurde die Postbeförderung in der Statistik von 1943 angegeben. Am Anfang der fünfziger Jahre konnte man von den einstigen Postabteilen in den Bw 25 und 26 nichts mehr bemerken.

Mit der Prager Abtretung und dem Münchner Abkommen der Großmächte vom 29. September, das diese territorialen Veränderungen bestätigte, wurde das Sudetenland ab Oktober ein Bestandteil des Deutschen Reiches.

4. Zweiter Weltkrieg und Nachkriegsjahre

Auf der Stammstrecke kam es während des Krieges zu keinen baulichen Veränderungen. Anders dagegen verhielt es sich auf der Zweigstrecke nach Schönau: Nach dem Beschluß, wieder eine Ringbuslinie zu errichten, wurden diese Strecke vom Netz abgetrennt und beide Ausweichen abgebaut. Die Buslinie war aber nur kurz im Betrieb; schon am 23. Oktober 1940 wurde der Betrieb wegen Mangel an Treibstoff und Fahrzeugen wieder eingestellt. Schönau besaß da-



Entwicklungsstufen der Remise

durch über ein Jahr lang keine Verbindung mit Teplitz und dem Bahnhof. Ende des Jahres 1941 beschloß man, die elektrische Bahn zwischen dem Schulplatz und Neubad wieder zu betreiben. Die ausgebaute Ausweiche Prager Straße wurde durch ein 50 m langes einfaches Gleisstück ersetzt. Die erneuerte Strecke nach Schönau (1,448 km) ging in den letzten Dezembertagen 1941 in Betrieb.

Mit dem ab 17. April 1939 gültigen Fahrplan wurde die Straßenbahnlinie Settenez – Ober Eichwald als „Linie 1“ bezeichnet. Die Buslinie, die die Straßenbahn nach Schönau ersetzte, wurde als „2“ bezeichnet.

Aufgrund des immer schlechteren Zustands des Oberbaues auf der Linie 1 wurde der Abstand zwischen den Zügen auf 12 Min. verlängert. Das Kreuzen der Züge im Zentrum wurde vom Hbf zum Schulplatz verlegt und die Fahrzeit auf 55 Minuten verlängert. Die Pausenzeiten

betragen in Ober Eichwald 4 Min. und in Settenez 6 Min.; in dieser Zeit mußte aber noch der Tw umgesetzt werden!

Als Ende 1941 die Straßenbahn wieder vom Schulplatz zum Neubad in Schönau verkehrte, übernahm sie von der stillgelegten Buslinie die Bezeichnung „2“. Im Einsatz war nur ein Tw im 20-Min.-Takt, die Fahrzeit betrug 9 Minuten.

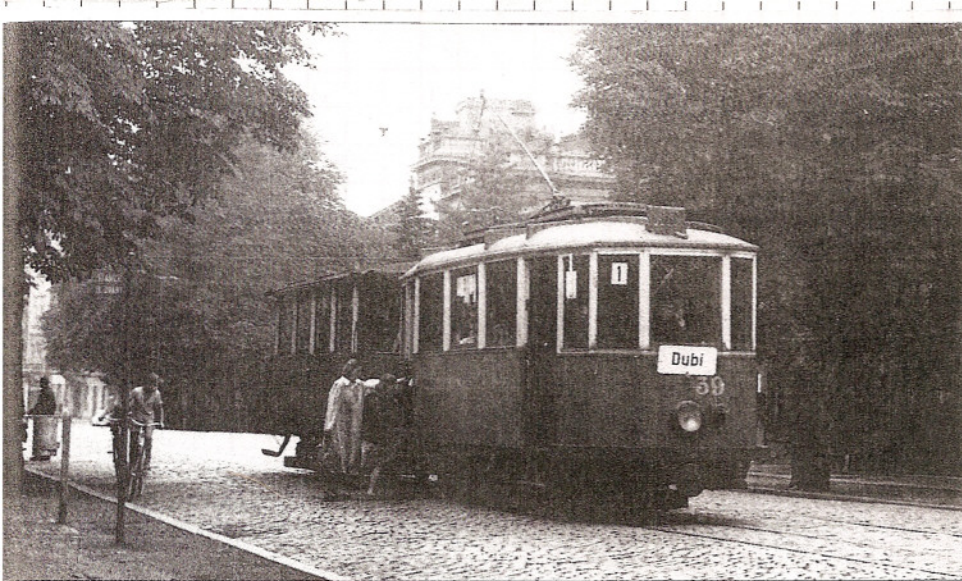
Hinweise darauf, wie lange der Straßenbahnverkehr im Mai 1945 unterbrochen war, gibt es nicht. Weil aber die Stadt zum Kriegsende kaum beschädigt wurde, kann man vermuten, daß die Unterbrechung nur kurz war.

Nach Kriegsende wurde das Sudetenland an die wiederbegründete Tschechische Republik zurückgegliedert. Der öffentliche Nahverkehr in Teplitz wurde unter der Bezeichnung „Teplická elektrárská a malodrážní společnost“ (TEMS) nationalisiert. Praktisch alle Angestellten der

TEKG wurden entlassen und vertrieben, da sie Deutsche waren. An ihrer Stelle wurden Tschechen angesiedelt. Ab 20. Oktober 1950 wurde die staatliche Betriebsverwaltung aufgehoben, und der Betrieb hieß fortan „Dopravní komunální podnik Teplice“ (DKPT). Etwa nach weiteren zehn Jahren wurde der heutige Name „Dopravní podnik města Teplic“ eingeführt.

5. Der Niedergang der Straßenbahn ab 1950

Schon im Jahre 1946 wurde die neue Konzeption für den Stadtverkehr ausgearbeitet, die Veränderungen beinhaltete, die letztlich zur Stilllegung der Straßenbahn führten. Damals wollte man allerdings noch die Stammstrecke Settenez – Ober Eichwald erhalten und sie auf den am meisten befahrenen Abschnitten zweigleisig ausbauen. Mit dieser Strecke sollten zwei innerstädtische Obuslinien



Die kleinen Tw 37-39 blieben auch nach dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz, da sie noch in gutem Zustand waren. Nach Stilllegung der Linie 2 kamen sie auf die Hauptlinie 1; nach einem Umbau ähnelten sie den Tw 46-48. Tw 39 führt am 23. Juli 1953 einen Zweiwagenzug. Cettineo

verknüpft werden; nach Bedarf sollten weitere Obusstrecken in die Vororte gebaut werden. Ganz im Sinne dieser Konzeption wurde, wahrscheinlich Ende 1950, die Schönauer Linie zum vierten und endgültig letzten Mal eingestellt. In den folgenden zwei Jahren wurde Schönau durch die verlängerte Buslinie von Neu Wistritz bedient; danach erhielt Schönau eine Obusanbindung.

Am 4. September 1950 wurde die Bewilligung zum Bau des zweiten Gleises im Abschnitt Schulplatz – Stefaniestraße erteilt. Nach Fertigstellung der neuen zweigleisigen Strecke im Jahre 1953 wurde die alte eingleisige Strecke abgetragen. Drei Jahre nach Einstellung der Schönauer Linie 2 wurde wieder eine Linie 2 eingeführt: In der zweiten Märzhälfte 1953 wurde mit Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen Schulplatz und Turn, Stefaniestraße auf diesem Abschnitt von 5.30 bis 20.30 Uhr die Ergänzungslinie 2 betrieben. Es verkehrten zwei Tw im 12-Min.-Betrieb. Ab 5. Dezember 1953 wurden auf beiden Linien die Geschwindigkeit erhöht und der 10-Min.-Betrieb eingeführt. Für die Linie Nr. 1 bedeutete dies eine Fahrzeitverkürzung von 58 auf 47 Minuten.

Gleichzeitig entstanden die neue Obusstrecken. Es zeigte sich aber bald, daß in einer Stadt dieser Größe beide Verkehrsmittel aus betrieblichen und ökonomischen Gründen nur sehr schwer nebeneinander bestehen konnten. Nachdem es sich erwies, daß die ursprüngliche Konzeption der Obusingstrecken nicht le-

bensfähig war, beschloß man, den Obus als Hauptträger im Stadtverkehr auszubauen und die Straßenbahn bis zum Ende des Jahres 1958 stillzulegen.

Die Begründung dieser Entscheidung war plausibel – der Ausbau der bestehenden Obusstrecken kam billiger als der durchgehend zweigleisige Ausbau der Straßenbahn und ihre Erweiterung in die Vororte. Auch im Fahrzeugsektor waren damals Obusse leichter und auch billiger als Straßenbahnwagen zu beschaffen.

Ab 29. März 1956 wurde dann der Betrieb der Linie 2 (Schulplatz – Turn, Stefaniestraße) eingestellt und die Linie 1 auf die Streckenführung Turn, Stefaniestraße – Ober Eichwald verkürzt. Ein Teil des stillgelegten Abschnittes war erst vor drei Jahren zweigleisig ausgebaut worden! In Turn wurden bei der neuen Endstation beide Streckengleise durch einen Bogen verbunden und damit eine Wendeschleife geschaffen. Bei einer Fahrzeit von 28 Minuten und 10-Min.-Betrieb benötigte man für den Restbetrieb Turn, Stefaniestraße – Ober Eichwald (6,7 km) täglich 6 Tw und nach Bedarf 4 Bw. Den Verkehr nach Settitz und vom Zentrum nach Schönau besorgten zu dieser Zeit schon die Obusse.

Ursprünglich sollte der Betrieb auf der letzten Teilstrecke der elektrischen Bahn in Teplitz zum 31. Dezember 1958 eingestellt werden. Nur die verspätete Lieferung neuer Busse, die auf der Strecke nach Ober Eichwald eingesetzt werden sollten, gaben dem Straßenbahnbetrieb noch eine Gnadenfrist. Endgültig wurde

der Betrieb am 28. Februar 1959 eingestellt. Der letzte Zug fuhr um Mitternacht von Eichwald und rückte in die Wagenhalle Neumühle ein.

Ab März 1959 wurde mit dem Abbau des Oberbaues und der Fahrleitung begonnen; beendet wurden diese Arbeiten aber erst Anfang der siebziger Jahre! Die Wagenhalle der elektrischen Bahn in Neumühle wurde als Garage für Busse genützt; die Unterwerke in Weißkirchlitz und im Zentrum wurden für die Obusse weiterverwendet. Alle weitere Einrichtungen wurden abgebaut.

Miroslav Grisa/Gisbert Jäkl

Übersicht der Ortschaftsnamen in Deutsch und Tschechisch

Aussig an der Elbe – Ústí nad Labem
 Bodenbach – Podmokly
 Böhmisch Leipa – Česká Lípa
 Budweis – České Budějovice
 Brüx – Most
 Eichwald – Dubí
 Komotau – Chomutov
 Kleinaugezd – Újezdeček
 Leutersdorf – Litvínov
 Lobositz – Lovosice
 Ober Eichwald – Horní Dubí
 Reichenberg – Liberec
 Settitz – Řetenice
 Teplitz-Schönau – Teplice-S'ánov
 Tschau – Mstíšov
 Turn – Trnovany
 Weißkirchlitz – Novosedlice
 Wistritz – Bystrice
 Zuckmantel – Cukmantl, Pozorka

Quellen

- Teplitz-Schönauer Anzeiger, Teplitz
- Směr. Zeitung des Kreises Teplitz, 1950-54
- Stadtpläne von Teplitz
- Fahrpläne der TEKG und der Verkehrsbetriebe Teplitz, 1895-1959 (nicht komplett)
- ČSD Fahrpläne 1918-56
- Jahreshilfen der TEKG und der Verkehrsbetriebe Teplitz
- Statistische Jahreshilfen des österreichischen K. u. k. Eisenbahnministeriums
- Nachrichten des KPMD (KMD) – Zirkel Nahverkehrsfreunde, Prag.
- 75 Jahre Arbeit und Dienste für die Öffentlichkeit – Verkehrsbetriebe Teplitz, 1969
- sowie Informationen der Herren Ing. Ladislav Holub (Prag), Erich Nauš (Teplitz), Ing. Zdeněk Rusý, Ing. Petr Vychodil (Prag), der Kreisarchive Teplitz und Leitmeritz und des SÚA (Zentrales staatliches Archiv), Prag.

Literaturhinweise

- P. Kovář: Die Geschichte des Nahverkehrs in Teplice. In: Revue Teplice, 1983
- Ludík Losos et al.: Strassenbahn-Atlas der Tschechoslowakei, Praha 1980
- P. Vychodil/P. Mitáček: Übersicht der Fahrzeuge der Verkehrsbetriebe Teplice – O-Busse, o.J.
- Zeitschrift Der Stadtverkehr, Brackwede bzw. Freiburg i.Br. 1 (1956) ff.