

JAK SE JEZDÍVALO, JAK SE JEZDÍ

Ničivý požár roku 1793 poněkud život lázeňských Teplíc ochromil. Ale město se z agónie vzchopilo rychle. Brzy další a další návštěvníci Teplice obdivovali. Přírodní krásy, architekturu, pouliční osvětlení nejdříve s lampami olejovými, později plynovými a brzy taky elektrickými. A rovněž (pro ty, kteří na to měli) služby s množstvím obchodů a obchůdků, pohostinství, dostavníky, povozy, co zákazníci vozily z lázní do hotelu, z hotelu do Teplíc, z Teplíc do okolí. Lázeňské sezóny spěchaly a doba průmyslu a technických novinek na sebe čekat nedala. A neustával ani čilý ruch ve městě. Lidé pospíchali sem a tam, z jednoho konce na druhý.

A tak na základě návrhu, předloženého ke schválení rakouskému c. k. ministerstvu obchodu, byla budována úzkokolejná elektrická dráha, která v červenci 1894 zahájila provoz na lince nádraží-dnešní náměstí Zd. Nejedlého. Trať měřila šest set padesát šest metrů, ale ještě tentýž rok byla prodloužena do Trnovan k Červenému kostelu, a to už dělalo bez čtrnácti metrů dva kilometry. Jenomže ani tolik nestačilo. O rok později se začalo jezdit na trati, vedené od Červeného kostela do Dubí. Délka činila pět tisíc sedm set osmdesát metrů. Rozvoj však vyžadoval zřizování dalších tratí. Tenkrát, v roce 1907, byly zavedeny autobusové linky, a to do Vrchoslavi, Bíliny, Geisingu, v roce 1912 do Cínovce přes Krupku, Komáří vížku a později i do Drážďan. Roku 1926 byla také zřízena linka do Ústí nad Labem přes Bohosudov a Chabařovice. Rovněž kolejová doprava se do roku 1913 stále rozšiřovala a dosáhla délky čtrnácti kilometrů. Rozložením tratí bylo dokončené spojení dělnické čtvrti Trnovan s průmyslovou oblastí Řetenice a částečné řešení lázeňského Šanova a Dubí.

Rok 1952 byl zlomem. Před pětadvaceti lety totiž zahájila provoz lanovka z Bohosudova na Komáří vížku. (Lanová dráha rovněž patřila teplickému Dopravnímu podniku, až později ji převzaly ČSD.) Potřeba rostoucího rozvoje městské dopravy si vyžadovala řešení dalšího. A proto v témže roce slavnostně na lince nádraží-Šanov-nádraží vyjel první trolejbus. Zavádění trolejbusové dopravy bylo zaměřeno na postupnou likvidaci tramvajového provozu. Poslední tramvaj jela 28. února 1959 o půlnoci z Dubí do Teplíc, když před tím, v roce 1956, byla tramvajová doprava vyloučena z centra a Řetenic. Roku 1956 byly v provozu už tři trolejbusové tratě, spojující Trnovany a Řetenice (později Újezdeček), Trnovany se Šanovem a lázeňskou oblast s vlakovým a autobusovým nádražím. Tehdy Dopravní podnik používal devět trolejbusů. Jenže dopravní síť musela být stále dokonalejší a hustější. Veškeré požadavky elektrická trakce zvládnout nemohla, proto muselo být znovu přistoupeno k zavádění autobusového provozu. Tak již v roce 1953 byly zřízeny tři autobusové linky, které spojovaly Horskou Bystřici, Proboštov a Řetenice s Újezdečkem, než byla do Újezdečka zavedena trať trolejbusová.

Mimo toho se Dopravní podnik města Teplíc zabýval i úkoly

na úseku nákladní dopravy, zaměřené pro potřeby ostatních podniků, řízených národním výborem. (Nynější Renotex, Technické služby, někdejší Komunální služby.) Likvidace této dopravy byla uskutečněna v roce 1973. Další činností bylo také autotaxi, rovněž byla zřízena půjčovna motorových vozidel a po dvou letech neekonomického provozu zrušena. Největší rozmach autobusové dopravy je zaznamenán od roku 1959, kdy byla úplně zrušena tramvaj a musela se tedy nahradit autobusy. V tomto roce byly zavedeny další autobusové linky: na Třešňovku, do Sobědruh, do Dubí. Tato linka si vyžádala největší potřebu dopravních prostředků, neboť trať je dlouhá dvanáct kilometrů. Postupně se přepravní podmínky ve městě a přilehlých oblastech zlepšovaly zaváděním tratí dalších. Vyžádala si to výstavba nových sídlišť. Současně rostla i doprava trolejbusová.

V roce 1894 podnik začínal s jedenácti tramvajemi. Dnes má třiasedmdesát autobusů, z toho třiatřicet velkokapacitních MŠ, a dvacet pět trolejbusů. Ty jsou sice zastaralého typu, ale v této pětiletce přijde do Teplíc dvanáct nových. Ročně tyto prostředky ujedou několik miliónů kilometrů a v přepočtu převezou vlastně všechny obyvatele naší republiky. Číslo pro všední den je ohromující - průměrně sedmdesát pět tisíc občanů. A to ještě přibude téměř sedmdesát tisíc kilometrů ročně za vzduchem do Jitřichovic, Doks, Jesenice, Bedřichova a jedenáct tisíc rekreatantů, dalších, tentokrát devět tisíc dětí, do škol v přírodě, pět tisíc pomocníků do zemědělských oblastí na brigády, čtyři tisíce osob pro Rekru. Samozřejmě, že tím nijak nesmí utrpět doprava místní. Zajistit takovéto úkoly, to jistě není maličkost. Zvláště, když si uvědomíme, že do plánu podniku chybí jedenáct řídičů, takže jezdit musejí i externisté. (Pro to také konfliktní situace, ke kterým někdy mezi cestujícími a řidičem nutně dojde. Ale také hustá doprava na vozovkách a podrážděnost na obou stranách.) Aby stížností bylo co nejméně, o to se jednotlivci svojí iniciativou neustále snaží. Navíc dvanáct kolektivů, devět osádek, pětasedmdesát jednotlivců a sedmdesát osm řídičů je zapojeno do soutěže jezdim bez nehody, v socialistickém opatrování mají sedmdesát pět dopravních prostředků, šest linek, čtyřicet označků zastávek. Závazek činil patnáct tisíc hodin a dopraváci odpracovali třiadvacet tisíc. To je jako práce dvanácti lidí po celý rok. A o hodnotě díla, úspoře nákladů, to už ani není třeba hovořit. Každý si jistě představu udělá sám. Zaměstnanci si taky vybudovali středisko pro rodinnou rekreaci u Čáslavi o kapacitě osmdesát až sto lidí, zlepšují si pracovní prostředí. Vždyť sociální program na minulý rok představoval více jak dva milióny korun.

Veškerá snaha o další rozvoj podniku je závislá na pracovních silách a, bohužel, jejich nedostatku. Trošku tolerance veřejnosti by jistě neškodilo. A také ohleduplnosti v dopravním prostředku k řidiči a, ruku na srdce, určitě i mezi cestujícími navzájem. Vždyť přece vždy dojedeme všichni.