

# Historie ← MĚSTSKÉ HROMADNÉ Dopravy



V PRŮBĚHU SEDMDESÁTÝCH LET BYLA V TEPLICÍCH VYBUDOVÁNA ŘADA SVÍTICÍCH ZASTÁVEK I ZASTŘEŠENÝCH ČEKÁREN MHD. POHLED NA ZASTÁVKU NA NÁMĚSTÍ ZDÉNKA NEJEDLÉHO.

## Vývoj teplické městské dopravy v letech šedesátých a sedmdesátých

Po zrušení tramvají v roce 1959 se Dopravní podnik Teplic přeorientoval na autobusy a trolejbusy.

Rok 1960 znamenal rozhodující etapu na cestě k lepším službám pro cestující. Dopravní podnik obdržel dodávku autobusů Škoda 706 RTO a tím stoupil celkový počet autobusů na 23 vozy. Mohl se tak zkrátit interval na linkách do Dubí na 8 minut. Autobusy vypomáhaly potom také ve směru do Řetenice.

Rovněž Škodováci ze závodu Ostrov nad Ohří dodali další trolejbusy, takže podnik disponoval 19 vozy. Po této dodávce byl trolejbusový park rozdělen takto:

linka č. 2 Teplice — Řetenice  
linka č. 3 Teplice — Újezdeček  
linka č. 4 Trnovany — Teplice — Šanov.

Na každé lince byly nasazeny 4 vozy, přičemž interval jednotlivých linek činil 12 minut.

V roce 1961 obdržel Dopravní podnik další autobusy typu Škoda 706 RTO a tím vznikly tyto linky:

linka č. 5 Třešňovka — Sobědruhy (interval 24 min., 3 vozy)  
linka č. 6 Proboštov — Řetenice (interval 20 min., 3 vozy)  
linka č. 7 Horská Bystřice — Teplice (interval 15 min., 3 vozy)  
linka č. 8 Dubí — Somet (interval 8 min., 8 vozů)  
linka č. 9 Proboštov — Řetenice (interval 15 min., 3 vozy)  
linka č. 10 Řetenice — Mstišov (interval 15 min., 3 vozy).

V špičkovém provozu se potom nasazovaly 3 vložené vozy na hlavní dopravní tepnu Trnovany — Řetenice, kde tak vznikl interval pouhé 3 minuty.

V dalším období šedesátých let byl převeden hlavní směr trolejbusové dopravy na rekonstruovanou Leninovu třídu, čímž došlo i u trolejbusů ke zvýšenému počtu přepravovaných osob. Trolejbusy dostala i obec Novosedlice, která po zrušení tramvají postrádala přímé spojení s Trnovany. Při prodloužení vjezdu do garáží nad Novým Mlýnem, dlouhém 800 metrů, se využilo původní měnící elektrické dráhy. Díky tomu odpadla nákladná kabelizace. Stará měnárna pro tramvaje se tak stala zdrojem pohonu i pro trolejbusy. Po dokončení trati jezdila do Novosedlic linka č. 2.

V roce 1962 zahájila provoz trolejbusová linka č. 1 z Řetenice do Šanova. Ke změně trolejové trati došlo tou dobou v Řetenicích, kde byla doprava převedena od kina Svět přes sídliště na nově vybudovanou ulici Duchcovskou. Jedna trať vedla dále do Újezdečku a druhá končila „V břízkách“. Také původní trolejbusová trať pro jeden trolejbus v obou směrech od nádraží Řetenice do Újezdečku byla zrušena a vybudována nová pro oba směry zvlášt po nově vzniklé komunikaci.

Roku 1964 došlo k prodloužení trolejové linky č. 3 do Trnovan k závodu ČSAD.

V šedesátých letech začala dodávka nových trolejbusových vozů Tr 9

do Teplic, čímž mohly být starší vozy Tr 7 postupně rušeny.

Koncem šedesátých let se rozjely po Teplicích nové autobusy ŠKODA ŠM, které se dobré uplatnily a zeměna potom v sedmdesátých letech vytlačily postupně z provozu všechny předcházející autobusy.

Do provozu byly později uvedeny autobusové tratě č. 11 a č. 12 k národnímu počtu Somet, které se později prodloužily až do nově vzniklých sídlišť v Šanov II a linka č. 13 do Prosetic. V dalších letech byla zavedena autobusová linka č. 7 do Šanova k Panoramě, linka č. 14 z Řetenic přes Jateční do Šanova II a linka č. 15 na sídliště Bílá cesta.

## Dočasná stagnace trolejbusů

Koncem let šedesátých a počátkem sedmdesátých nastala na našich městech určitá stagnace trolejbusů ve prospěch autobusů. Situace zastihla tento názor i v samotných Teplicích. Tendence ve vývoji městské dopravy byly orientovány na dopravu autobusovou, a to z důvodu operativnějšího řešení případných výluk v dopravních cestách nebo i samotné změny trasy v případě rozvoje města. Dalším důvodem pomalého rozvoje se stala otázka výroby trolejbusů, kdy jediný nás výrobce n. p. ŠKODA postupně ustupoval od výroby trolejbusů a tím docházelo k situaci zastaralosti vozového parku.

Zároveň vznikaly i problémy s rozvodem trakční energie a nahrazování zastaralého měnícenského zařízení za moderní a úsporné. Dalším důvodem stagnace bylo i budování kabelového napájecího rozvodu.

V roce 1978, v souvislosti s likvidací starých čtvrtí a chystanou výstavbou nových Trnovan, došlo ke zrušení úseku trolejové linky č. 3 od Červeného kostela k závodu ČSAD.

Předpokládaná likvidace výroby trolejbusů v n. p. ŠKODA Ostrov nad Ohří se naštěstí neuskutečnila a podnik ještě v sedmdesátých letech začal vyrábět vozy 9 Tr HT s tyristrovou regulací. Teplický dopravní podnik tyto vozy rovněž obdržel a mohl tak přistoupit k postupné výměně starých nevyhovujících trolejbusů za nové.

PAVEL KOVÁŘ



KONCEM ŠEDESÁTÝCH LET SE PO TEPLICÍCH ROZJELY AUTOBUSY ŠKODA ŠM. FOTO PAVEL KOVÁŘ.