

Psal se 22. červen 1907, když městské zastupitelstvo v Teplicích svolalo společnou schůzi, jíž se zúčastnili představitelé okresního hejtmanství, dopravní společnosti a příslušných zainteresovaných obcí a měst. Programem této schůze bylo zřízení čtyř autobusových linek ve směru: Teplice—Krupka—Vrchoslav, Teplice—Bílina, Teplice—Košťany—Hrob a Teplice—Cínovec—Geising.

Avšak zástupci jednotlivých obcí prosazovali čistě jen své lokální zájmy a na společné verzi se vůbec nedohodli.

V říjnu téhož roku se proto porada opakovala. Město Teplice zde nabídlo dopravní společnosti úvěr ve výši 9000 Kr na otevření tří linek, a to do Vrchoslavi, Bíliny a Hrobu. Byla tady však podmínka, že výchozí stanice bude na Školním náměstí v Teplicích (dnes náměstí Zdeňka Nejedlého).

Získání patřičné koncese se však začalo prodlužovat a tím přišly Teplice o naprosté prvenství v autobusové dopravě v našich zemích, protože první autobusová linka byla zřízena teprve 13. května 1908 z Pardubic do Holic v Čechách a Lázní Bohdanče.

Rakouské ministerstvo obchodu a dopravy zamítlo v roce 1910 žádost s odůvodněním, že autobusová doprava není v požadovaných trasách nutná, byla by jen ztrátová a navíc směřování linek mělo vést po silnicích ve velmi špatném stavu.

O rok později požadovali také občané Cínovce zavedení autobusových linek Teplice—Cínovec—Drážďany a Teplice—Komáří Vížka—Drážďany. Počáteční nezdar byl nyní vystřídán úspěchem a v lednu 1912 získala dopravní společnost potřebnou koncesi.

První světová válka přinesla autobusové dopravě stagnaci. Teprve ve dvacátých letech nastal další rozvoj. Bylo rozhodnuto, že autobusy by měly nahradit nerealizované projekty linek elektrických drah. A tak v srpnu 1925 vyjely autobusy po nových linkách z Teplic do Hrobu a Bíliny. V roce 1926 byla zakoupena další vozidla a mohl tak začít provoz na linkách Teplice—Trnovany—Sobědruhy—Krupka a Teplice—Přestanov—Předlice—Ústí nad Labem.

Počáteční oddalování provozu a pomalý rozvoj autobusové dopravy byl roku 1926 vystřídán jevem zcela opačným. Onoho roku se totiž na Teplicku rozpoutal konkurenční boj mezi dopravními společnostmi a soukromými podnikateli. Konkurenti zahájili přepravu osob na lince Teplice—Trnovany—Bohosudov—Krupka—Komáří vížka a zavedli dokonce tři dálkové linky: Teplice—Praha, Teplice—Liberec a Teplice—Cínovec—Drážďany. To se zdálo pro zdejší dopravní společnost vážným ohrožením své existence, nebýt toho, že konkurence neměla na zavedené linky patřičné koncesní listiny. Bez nich byl právnicky provoz nemyslitelný a proto je ministerstvo dopravy dne 31. ledna 1927 bez náhrady zrušilo.

Tak byl velký rozmach autobusových linek poněkud pozastaven a dopravní společnost se radovala, neboť se tak zbavila nebezpečného konkurenta. Ovšem ne nadlouho. Bezprostředně poté si vymohl nejlivnější

Historie

MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

soukromník František Pánek novou koncesi na ministerstvu dopravy a už 1. dubna 1927 (a nebyl to žádný apríl) zahájil provoz na trati Teplice—Cínovec—Drážďany. Jelikož dopravní společnost neměla v té době dostatek prostředků, aby mohla zakoupit nové vozy a obsadit jimi nové linky, pronikla tak na území teplického okresu další soukromá firma „Kar-

busovou dopravu. A tak v červnu 1929 byla otevřena mezinárodní linka Teplice—Moldava—Chemnitz (dnes Karl-Marx-Stadt), která byla dlouhá 84 km.

V roce 1932 následovalo nové slučování podnikatelských firem, k čemuž dala souhlas i teplická městská rada, neboť v novém společenství hrála prvořadou úlohu původní do-

POČÁTKY AUTOBUSOVÉ DOPRAVY



NA SNÍMKU NEJSTARŠÍ TYPY TEPLICKÝCH AUTOBUSŮ. FOTO PAVEL KOVÁŘ.

lovarská omnibusová společnost FOUSEK a spol". Ta začala okamžitě s provozem na těchto tratích: Teplice—Trnovany—Proboštov, Teplice—Bystřany, Řetenice—Novosedlice—Horská Bystřice—Dubí s okružní linkou nádraží—lázně.

6. listopadu 1927 založila dopravní společnost ještě s ostatními podnikateli „Svaz majitelů autobusů", který otevřel roku 1928 linku Teplice—Mstíšov—Košťany—Střelná. Tento svaz se zanedlouho stal mocnou organizací a vymáhal koncese pro další auto-

pravní společnost. Zástupci města si jen kladli podmínky, že se doprava nezhorší a nezvýší se jízdné. Úmluvu však dopravní společnost zachovávala jen necelý rok. Potom svévolně omezovala provoz, nebo některé linky dokonce dočasně zastavila.

V tomto období třicátých let vlastnila dopravní společnost 25 autobusů, většinou starých typů. Cena jízdného se přitom pohybovala v rozmezí od 1 do 10 Kr.

PAVEL KOVÁŘ