

# Léta třicátá...

Světová hospodářská krize ve třicátých letech znamenala podstatný pokles dopravy. Nákladní doprava byla úplně zrušena a zůstala jen pravidelná přeprava pošty, počet vlakových spojů se podstatně omezil a noční spoje z Teplic vůbec nejezdily.

Naproti tomu se Dubí stalo oblíbeným střediskem zimních sportů a v zimní sezóně, zejména o svátcích, bylo nutno zařazovat zvláštní lyžařské vlaky. K tomuto účelu sloužilo pět vozků na přepravu lyží, které se podle potřeby připojovaly na konec vlaku.

Třicátá léta přinesla nejen omezení kolejové dopravy a dočasné zrušení provozu na lince do Šanova v roce 1932, ale dopravní společnos-

# Historie MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

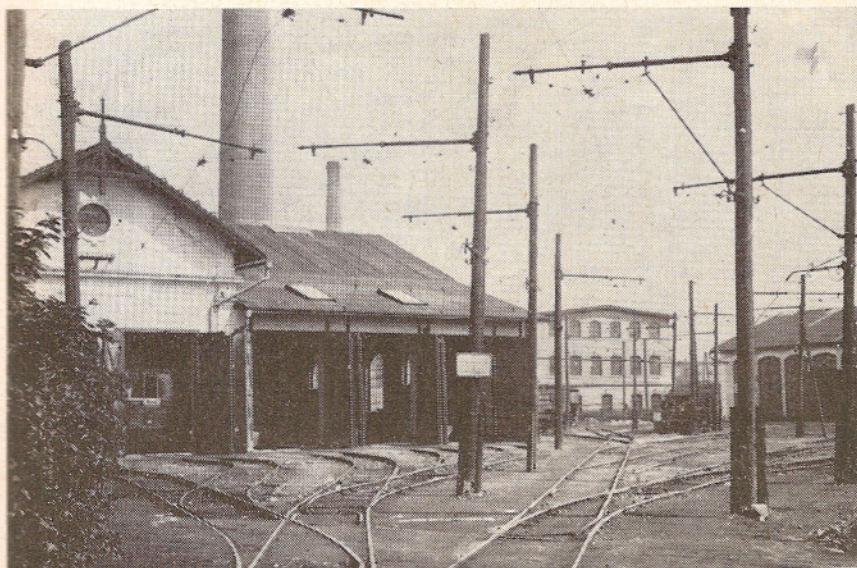
Vozy se na první pohled odlišovaly, byly nízké a dlouhé, s velkými štíhlými plošinami a oddíl pro cestující měl čtyři bezrámová okna v každé bočnici, oddělená širokými sloupky. Valená střecha byla opatřena nátlakovými větráky a nízkými skříněmi s odporňiky. Vozy již neměly tlakovou brzdu, ale byly vybaveny elektromagnetickými brzdami kolejnicovými.

## Obsazení pohraničí...

Po německé okupaci došlo k rychlé orientaci pohraničního průmyslu na válečnou výrobu. Tím stoupl význam celé teplické průmyslové oblasti a bylo nutno posílit dopravu osob, dojíždějících do zaměstnání. Do Teplic proto nabídl dozorcí orgány Německých říšských drah — skupina malodráhy, motorové vozy ze zrušené elektrické dráhy Mödling — Hinterbrühl u Vídně, která byla v majetku rakouské Jižní dráhy a jejíž provoz skončil v roce 1932. Po nacistické okupaci Rakouska v roce 1938 se odstavená vozidla stala majetkem Říšských drah. Bylo to 10 motorových vozů, dodaných firmou Ganz v Leobersdorfu u Vídně v roce 1903. Šest z těchto vozů bylo přiděleno do Teplic. Tyto vozy neměly kolejnicovou brzdu, takže jejich nasazení zůstalo omezeno jen na městskou trať a vložené vlaky z Teplic do Trnovan. Dva se ještě téhož roku předaly do Mostu a čtyři zůstaly v Teplicích, i když se do provozu nasazovaly jen výjimečně. Pro nedostatek náhradních dílů byly postupně tři z nich přeměněny na vlečné a zbylý motorový vůz většinou nasazovali jako služební.

Do Teplic přišly tou dobou i tři malé vlečné vozy z Halle, typově odpovídající motorovým vozům z konce 19. století. V provozu rovněž nevyhovovaly a dva se již v roce 1943 předaly do Mostu. Zbývající vůz přešel v roce 1945 do Českých Budějovic.

V roce 1941 byla doprava omezena pro citelný nedostatek elektrické energie. V denním provozu jezdilo pouze 10 tramvají. Zaostávala údržba a postupně chátrala veškerá drážní zařízení. Provozní budovy na No-



REMÍZA TEPLICKÉ ELEKTRICKÉ DRÁHY

ti současně hrozilo i zastavení jízdy pouliční dráhy pro havarijný stav kolejového svršku.

Generální opravy spojené s rozsáhlými rekonstrukcemi probíhaly od roku 1932 do roku 1936 a investiční náklady pohltily všechny zisky. Přestavba kolejové sítě však přinesla modernizaci jednokolejových tratí. Vybudovány byly další výhybky, které umožnily úměrně zkrátit interval a rozšířit počet pravidelných spojů. Trati však zůstaly nadále všechny jednokolejné a na jednotlivých zastávkách docházelo ke křížování vlaků. Využívalo se zde vratných výhybek, tj. takových, kdy vůz přijíždějící do zastávky vedly koleje vždy přímým směrem. Tady vidíme, že všechny tramvaje byly na sobě nutně závislé a vyžadovalo to i značnou přesnost v jízdním řádu, aby se tramvaje křížovaly právě v daném úseku. Žádná tramvaj nemohla zůstat déle stát, protože to by jinak narušilo celý provoz. Inu, každá věc má svoje výhody a nevýhody. A že výhodou jednokolejových tratí pro cestující bývala přesnost a spolehlivost v příjezdech, o tom nelze pochybovat.

Nutnost vyřazovat z provozu staré motorové vozy vyvolala ještě v roce 1932 objednávku tří motorových vozů u Královopolské strojírny v Brně.

V roce 1936 tvořilo vozový park společnosti:

- 25 osobních motorových vozů
- 12 osobních vlečných vozů
- 3 nákladní motorové vozy
- 6 nákladních vlečných vozů
- 1 tramvaj upravená jako poštovní vůz

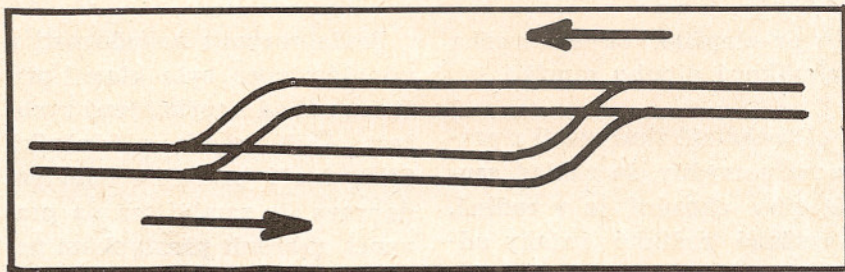


SCHÉMA KŘÍŽOVÁNÍ JEDNOKOLEJNÉ TRATI

- 1 kropící vůz
- 1 sněhový pluh
- 1 pracovní vůz pro vrchní vedení

Rok 1937 přinesl další úpravu pásmového jízdného. Takzvané „vnitřní“ nové pásmo zavedené v okruhu města mělo sazbu 0,70 Kč. Při jízdě ve vnějších pásmech činilo jízdné až 2,30 Kč.

vém mlýně (dnes Dopravní podnik) zabrala „wehrmacht“ a udělala z nich dílny pro opravu armádních vozidel. Vzhledem k nedostatku kmenových pracovníků zde pracovali i váleční zajatci, pro něž dopravní společnost musela na svých pozemcích vybudovat provizorní ubytovny.

(pokračování) PAVEL KOVÁŘ