

Po obsazení pohraničí německým vojskem v roce 1938 byla autobusová doprava omezena až o 70 %. Valnou část vozidel převzala německá vojenská správa a mnohá se už do Teplic nikdy nevrátila. Ve válečných letech 1944—1945 nastala dokonce taková situace, že autobusový provoz téměř zanikl a v provozu zůstávala jen elektrická pouliční dráha.

Nový vývoj se začal rýsovat až po osvobození. Postupně se obnovovala část původních směrů, na něž byla ponejvíce nasazována stará a „trofejní vozidla“.

Významný mezník v autobusové dopravě nastal koncem roku 1948. Po znárodnění dopravní společnosti převzal nově se tvořící podnik „Československá státní automobilová doprava, n. p.“ téměř všechny autobusy. Pouze dva byly ponechány Dopravnímu podniku města Teplic jako výpomoc pro tramvajovou dopravu. Od toho roku se rozdělila také zájmová oblast autobusové dopravy. ČSAD převzala dopravu v širokém okolí, Dopravní podnik pouze v Teplicích a v jejich nejbližším okolí.

V roce 1953 obdržel Dopravní podnik dva autobusy Praga RND a čtyři autobusy Škoda 706 RO, takže mohly být zřízeny další linky:

A Šanov — hlavní nádraží — Horská Bystřice

B Městské sály — Proboštov

C Řetenice — Újezdeček

D Trnovany — Sobědruhy

Celkový park městských autobusů činil tehdy jen 8 vozidel.

Třebaže byla v roce 1953 dána do provozu druhá kolej na vnitroměstské části elektrických drah, čímž došlo k jisté modernizaci a možnosti nasazovat větší počet tramvajů, nová koncepce rozvoje městské hromadné dopravy stanovila urychleně zavádět nekolejovou dopravu a pouliční tramvaj postupně likvidovat. Tím získaly autobusy novou perspektivu.

Avšak právě tuto etapu poznamenaly dvě tragické nehody, které se udály v březnu a listopadu 1955 vždy na stejném místě — chráněném železničním přejezdu mezi Severografii a starým fotbalovým hřištěm. Obě neštěstí tehdy zavinili zaměstnanci ČSD hrubým porušením předpisů. Při první havárii přišly o život dvě osoby a tři další byly velmi těžce zraněny. Druhá dopadla ještě hůř — zahynulo 18 lidí a 16 jich bylo velmi těžce zraněno.

Mezi cestující veřejností tak vznikla velká nedůvěra k autobusovým linkám, zejména k těm, které vedly přes železniční přejezdy jako linka č. 7 z Horské Bystřice, která měla na svém kontě obě dopravní katastrofy. Osudný přejezd musel být potom uzavřen a vybudoval se podjezd v Dubské ulici. Vzhledem k významu tohoto komunikačního spojení trvala stavba jen půl roku.

Po úplném zrušení tramvajové dopravy 28. února 1959 a po přeorientování provozu vznikly tyto autobusové linky:

1 — Dubí — Somet (1. směr)

5 — Třešňovka — Sobědruhy

6 — Proboštov — Řetenice — Újezdeček

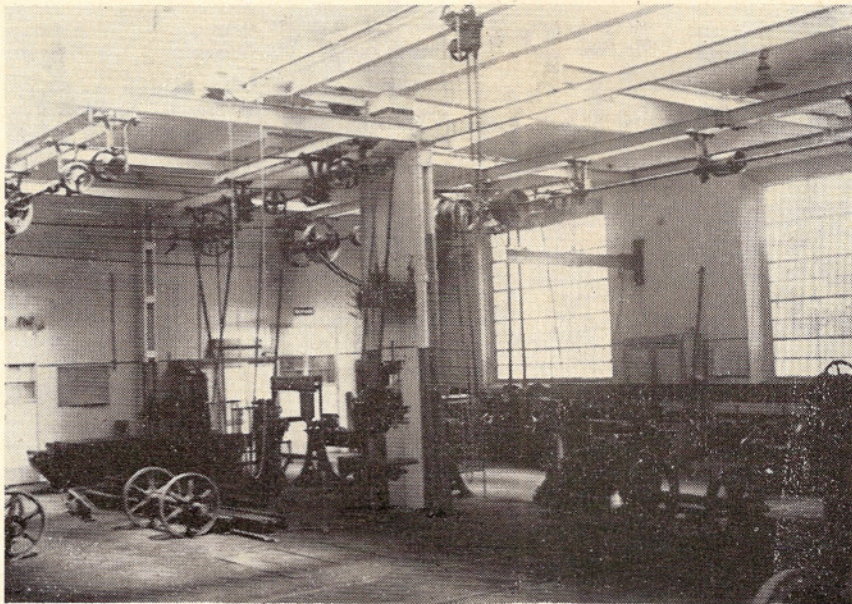
7 — Horská Bystřice — hl. nádraží

8 — Dubí — Somet (2. směr)

V roce 1959 ujely autobusy 1 441 000

# Historie

## MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY



DÍLNY TEPLICKÉ DOPRAVNÍ SPOLEČNOSTI

kilometrů a přepravily 7 779 000 osob. Na jízdném se vybralo 5 524 000 Kčs.

### Lanová dráha

Padesátá léta se zapsala do historie městské hromadné dopravy v Teplicích také stavbou sedačkové visuté lanové dráhy z Bohosudova na Komáří vížku (Kněžiště — 806 m nad mořem).

Mnozí z nás dnes zřejmě neví, že zemní práce prováděl za velmi těžkých podmínek v masivním skalním podloží Dopravní podnik města Teplic. Finálním dodavatelem technologické části byla Transporta Chrudim.

Nová lanovka zahájila provoz v roce 1952 a svou délkou 2,5 km patřila vůbec svým druhem mezi nejdelší v Evropě. Avšak naděje, které se do lanovky vkládaly se nespínily. Brzy po zahájení se začaly projevovat značné konstrukční poruchy a vážla také dodávka elektrické energie, takže první rok provozu lanovky byl ztrátový. Proto se další rok ministerstvo dopravy rozhodlo předat lanovou dráhu jako hlavnímu provozovateli Československým státním drahám. Tak se stalo, že původní „městská“ lanovka, nesla pak označení „12 p“ a nyní „13 d“ jako visutá lanová dráha Bohosudov — Kněžiště.

V současnosti bývá lanová dráha v provozu od 7.30 do 18.00 hod., a to jen za příznivého počasí. Jednotlivé jízdy se konají přibližně v jednohodinových intervalech. Avšak mohou se konat i mimořádné jízdy, zaplatí-li



FOTO P. KOVÁŘ

se nejméně částka za 15 jízdenek pro směr nahoru.

V době od 15. října do 30. listopadu je lanová dráha mimo provoz a jsou zde prováděny každoroční opravářské a údržbářské práce.

Vzdálenost stanice visuté lanové dráhy od železniční stanice Bohosudov na trati Ústí n. L. — Chomutov je 2 km, od zastávky Bohosudov na trati Děčín hl. n. — Oldřichov (horní dráha) 200 metrů. Z náměstí v Bohosudově dojdete k lanovce asi za 10 minut.

PAVEL KOVÁŘ