

KAPITOLY Z HISTORIE

100 let městské dopravy v Teplicích 1895-1995

Vývoj v letech dvacátých...

V průběhu první světové války a v prvních poválečných letech nenastaly v městské dopravě žádné větší změny. Naopak společnost se dostala do tíživé finanční situace. Východisko proto hledala v úpravě tarifních sazeb tak, že je rozdělila na větší počet pásem. A tak v roce 1917 došlo k úpravě jízdného z 0,12Kr na 0,14Kr a z 0,16Kr na 0,18Kr.

Prudký vzestup nákladní dopravy v poválečných letech si vynutil rozšíření parku o několik nákladních vozů. Jeden otevřený nákladní vůz o hmotnosti 5 tun byl pronajat dokonce z Mostu.

Od roku 1909 byl v provozu vlečný kropicí vůz, který se používal zejména ke kropení ulic v lázeňské čtvrti. Prodělal několik přestaveb a nakonec se ustálil na válcové cisterně, umístěné na pojezd důlního vozíku s brzdovou plošinou, odkud se také ovládalo kropicí zařízení. Vůz neměl vlastní čerpadlo, voda z něho vytékala samospádem. Tohoto kropicího vozu se používalo až do roku 1956.

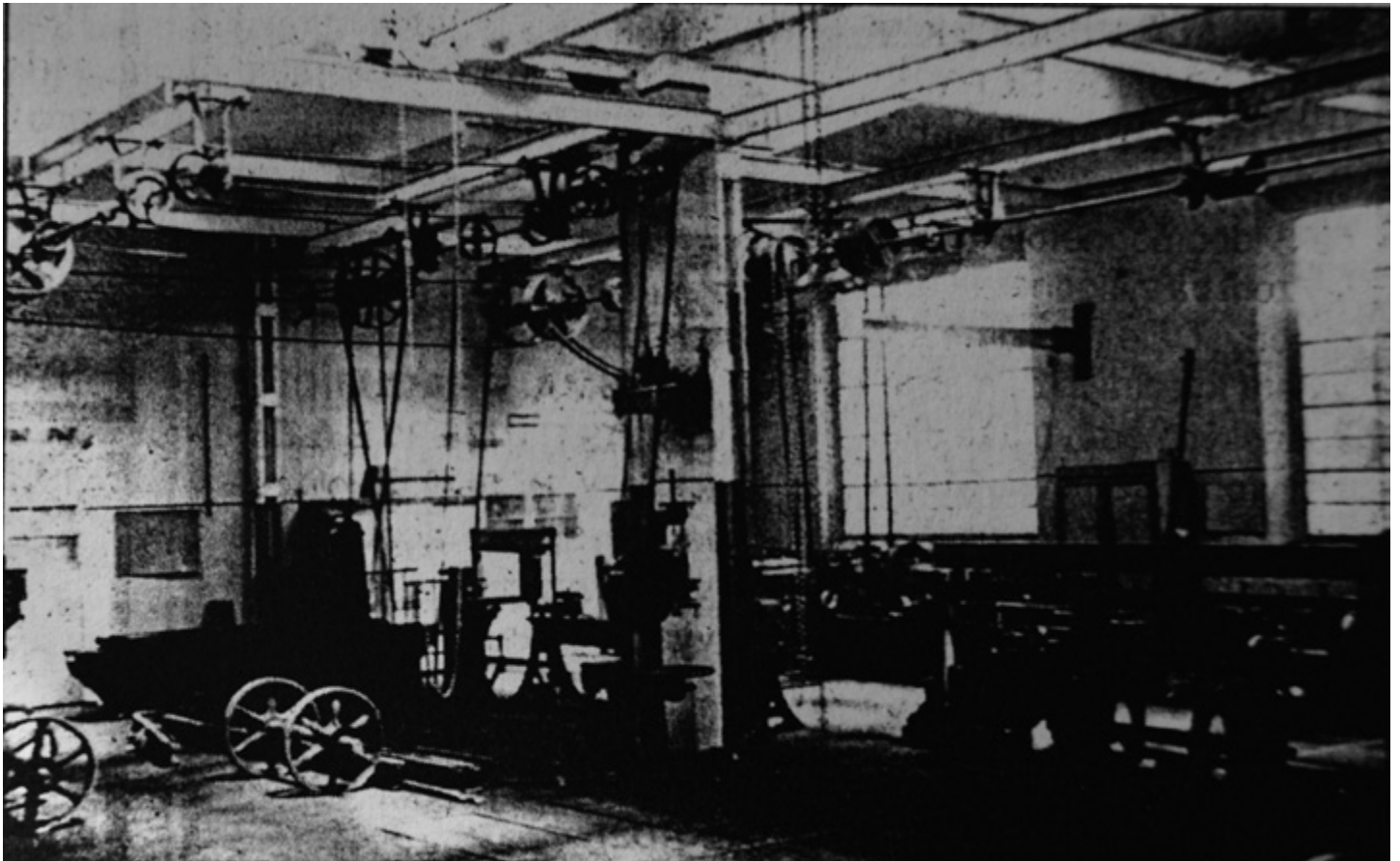
Do Černé kroniky dopravní společnosti se zapsal den 24. září 1920, kdy se staly – nezávisle na sobě dvě smrtelné nehody

v krátkém časovém rozmezí. Nejprve vyskočil jeden cestující z jedoucí tramvaje v Dlouhé ulici, dostal se pod vlečný vůz a na místě zemřel. O několik hodin později usmrtil motorový vůz elektrické dráhy na třídě 28. října občana, který tlačil dvoukolevou káru. Stejně jako v roce 1911 (při vykolejení v Dubí), byla dopravní společnost odsouzena k celé náhradě vzniklé škody.

Denně bylo v provozu průměrně 15 motorových a 7 vlečných vozů. Jelikož staré vozy trpěly velkou poruchovostí, přikročila společnost opět k vlastní rekonstrukci starších vozů. Vozům byly ponechány původní podvozky, na kterých provedli generální opravu a v dílnách zhotovili úplně nové skříně podle vzorů motorových vozů z roku 1921. K umožnění pohodlnějšího nástupu se poměrně vysoká úroveň podlahy těchto vozů, způsobená novými skříněmi snížila o jeden schod, což si však vyžádalo příčné uspořádání sedadel, protože do vozu vyčnívaly plechové kryty kol.

Ve dvacátých letech se upustilo od dvoubarevných nátěrů vozů, které se začaly lakovat celé krémovým odstínem bílé barvy.

Pavel Kovář



Snímek z dílny teplických elektrických drah na Novém Mlýně (dnes Dopravní podnik)