

První autobusy v Teplicích a stav na elektrické dráze

Kapitoly z teplické městské hromadné dopravy k jejímu letošnímu stopátému výročí vzniku

Ještě před první světovou válkou se v Teplicích začalo uvažovat o dalším dopravním prostředku, který by doplnil a navazoval na elektrickou pouliční dráhu. Tím se měly stát autobusy. Už v roce 1907 se na městském zastupitelstvu v Teplicích začalo projednávat zřízení prvních čtyř autobusových linek, a to nejen v nejbližším okolí Teplic, ale jedna z nich měla dokonce vést až do německého Geisingu. Avšak tehdy zástupci jednotlivých obcí prosazovali jen své místní zájmy a na společné verzi se nedokázali vůbec dohodnout. Tak Teplice přišly o naprosté prvenství autobusové dopravy v našich zemích. První autobusová linka tak prvně nevyjela z Teplic, ale 13. května roku 1908 z Pardubic do Holic v Čechách a lázní Bohdanče.

V Teplicích si na autobusy museli počkat až do ledna 1912, kdy teplická dopravní společnost konečně získala potřebnou koncesi. Pak teprve mohly vyjet první autobusy na linkách Teplice-Cínovec-Drážďany a Teplice-Komáří vížka-Drážďany.

První světová válka pak přinesla potíže a stagnaci nejen dalšímu rozvoji autobusů, ale i na stávající elektrické dráze, ačkoliv frekvence dopravy znatelně zesílila. V městské dopravě tehdy nenastaly nějaké větší změny, ale společnost se dostala do tíživé finanční situace. Východisko se proto začalo hledat v úpravě tarifních sazeb. A tak v roce 1917 došlo k úpravě jízdného z 0,12 Kr na 0,14 Kr a z 0,16 Kr na 0,18 Kr. I přesto však prudce stoupal jak počet přepravovaných osob, tak i doprava nákladní.

Prudký vzestup nákladní dopravy v poválečných letech si vynutil dokonce rozšíření parku o několik nákladních vozů. Jeden otevřený nákladní vůz o hmotnosti 5 tun byl pronajat až z Mostu. Od roku 1909 měly Teplice v provozu také vlečný kropicí vůz, který se používal zejména ke kropení silnic v lázeňské čtvrti. Vůz neměl vlastní čerpadlo, takže voda z něho vytékala samospádem. Tohoto kropicího vozu se mimořádně používalo v Teplicích až do roku 1956.

Do černé kroniky dopravní společnosti se zapsal den 24. září 1920, kdy se v krátkém časovém období staly nezávisle na sobě dvě smrtelné nehody. Nejprve vyskočil cestující z jedoucí tramvaje v Dlouhé ulici, dostal se pod vlečný vůz a na místě zemřel. Zanedlouho poté usmrtil motorový vůz elektrické dráhy na třídě 28. října občana, který zase tlačil dvoukolovou káru. To byly pro tehdejší dopravní společnost skutečně nemilé okamžiky, neboť ta byla tehdy odsouzena k celé úhradě vzniklé škody.

Po první světové válce bylo v denním provozu průměrně 15 motorových a 7 vlečných vozů. Jelikož staré vozy trpěly velkou poruchovostí, přikročila společnost opět k vlastní rekonstrukci. Vozům byly ponechány původní podvozky, na kterých provedli generální opravu a v dílnách zhotovili úplně nové skříně podle vzoru motorových vozů z roku 1921.

Pavel Kovář