

Třicátá léta na elektrické dráze lázeňského města Teplic

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

Světová hospodářská krize na počátku třicátých let znamenala podstatný pokles dopravy. Nákladní doprava byla úplně zrušena a zůstala jen pravidelná přeprava pošty. Také 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 v neděli a o svátcích, bylo nutno zařazovat zvláštní lyžařské vlaky. K tomuto účelu sice sloužilo pět vozíků na přepravu lyží, které podle potřeby připojovaly na konec vlaku. 30. léta přinesla nejen omezení kolejové dopravy a dočasné zrušení provozu na lince do Šanova, ale dopravní společnosti současně hrozilo i zastavení jízdy pouliční dráhy pro havarijní stav kolejového svršku. Následné 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 jednokolejných tratí. Vybudovány byly další výhybny, které umožnily úměrně zkrátit interval a rozšířit počet pravidelných spojů. Tratě však zůstaly nadále všechny jednokolejné a na jednotlivých zastávkách docházelo ke křížování vlaků. Využívalo se zde vratných výhyben, tedy takových, kdy vůz přijíždějící do zastávky byl veden vždy v jednom směru jízdy. To vyžadovalo i značnou přesnost v dodržování jízdních řádů, aby se tramvaje potkávaly právě v daném úseku a nemuselo se zdlouhavě čekat na přijíždějící protivůz. Nutnost vyřadit z provozu staré motorové vozy vyvolala ještě v roce 1932

objednávku tří motorových vozů u Královopolské strojírny v Brně. Vozy se na první pohled odlišovaly, byly nízké a dlouhé, s velkými štíhlými plošinami. Oddíl pro cestující měly čtyři bezrámová okna v každé točnici, oddělená širokými sloupky. Vozy již neměly tlakovou brzdou, ale byly vybaveny elektromagnetickými brzdami kolejnicovými. V roce 1936 tvořilo vozový park elektrické malodráhy, kterým dopravní společnost disponovala, 25 osobních motorových vozů, 12 osobních vlečných vozů, 3 nákladní motorové vozy, 6 nákladních vlečných, jedna tramvaj upravená jako poštovní vůz, jeden kropicí vůz, jeden sněhový pluh a jeden pracovní vůz pro vrchní vedení. Z celkového počtu vozidel patřila pouze jedna třetina k novějším typům z let 1912 až 1932, zbytek jezdil od vzniku elektrických drah.

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 2,30 Kč. V tehdejší době se vydávalo celkem 14 druhů jízdenek. Měsíční předplatné jízdenky stálo 100 až 120 Kč, žákovské od 80 do 100 Kč. Dělnická sleva obnášela pouhých 20% ze základní tarifní sazby. Přes toto jistě nepopulární opatření však počet přepravovaných osob stále více stoupal.

Pavel Kovář