

Doprava v Teplicích po obsazení pohraničí a za 2. světové války

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

Neradostnou kapitolu městské dopravy v Teplicích je doba po záboru pohraničí v roce 1936 a celé následné období druhé světové války. 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.

Posílení se však dočkala pouze elektrická dráha, zatímco autobusová doprava byla naopak omezena až o 70%. Valnou část vozidel totiž převzala německá vojenská správa a mnohá z nich se už do Teplic nikdy nevrátila. Jako náhradu za to nabídly dozorcí orgány Německých říšských drah - skupina malodráhy, motorové vozy ze zrušené elektrické dráhy Modling - Hinterbrühl u Vídně, která byla v majetku rakouské Jižní dráhy, a jejíž provoz skončil v roce 1932. Tehdy se jednalo o 6 motorových vozů, které neměly kolejnicovou brzdu, takže jejich nasazení zůstalo omezeno jen na městskou trať a vložené vlaky z Teplic do Trnovan. Dva se však ještě téhož roku předaly do Mostu a čtyři zůstaly v Teplicích, třebaže se do provozu nasazovaly jen výjimečně.

Do Teplic přišla tou dobou rovněž dodávka tří malých vlečných vozů z Halle, typově odpovídající motorovým vozům z konce 19. století. V provozu však rovněž nevyhovovaly a tak byly během války předány do Mostu a Českých Budějovic.

V roce 1941 došlo k omezení dopravy pro citelný nedostatek elektrické energie. V denním provozu jezdilo pouze de-

set tramvají. Zaostávala údržba a postupně chátrala veškerá drážní zařízení. Provozní budovy na Novém mlýně (dnes Dopravní podnik) zabrala „wehrmacht“ a udělala z nich dílny pro opravu armádních vozidel. Vzhledem k nedostatku kmenových zaměstnanců zde pracovali i váleční zajatci, pro něž dopravní společnost musela na svých pozemcích vybudovat provizorní ubytovny.

Ve válečném roce 1943 byl vozový tramvajový park znovu posílen. Z Koblenze poslaly čtyři staré otevřené letní vozy, které měly původně příčná sedadla s podélnou lávkou pro průvodčího, takže neodpovídaly bezpečnostním předpisům. Proto je v dílnách opatřili podélnými sedadly a plnými plechovými boky. K další dodávce pak patřily tři čtyřnápravové motorové vozy z Vestfálska, které se nasazovaly rovněž na trati do Dubí. Nebyly však u personálu oblíbené pro svůj sklon k vykolejování na silničních přejezdech a v obloucích. Byly totiž značně dlouhé, a proto získaly také přezdívku „krokodýli“.

Poslední válečná léta se zapsala do historie dopravy v Teplicích značnou nepravidelností tramvajového provozu. Armádní zakázky měly tehdy nejvyšší stupeň důležitosti, a tak se elektrické dráze nedostávalo často ani nejnnutnějších náhradních dílů. Ještě horší situace pak nastala v autobusovém provozu, který v letech 1944 až 1945 téměř zanikl.

Pavel Kovář