

Teplická doprava po skončení druhé světové války

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

Po osvobození v roce 1945 pokračoval na elektrické dráze v Teplicích neutěšený stav. Po válce se sice obnovil na lince č. 2 provoz do Šanova, avšak úsek od Mariánského dvora k nádraží Teplice-Zámecká zahrada, se už nevyplatilo rekonstruovat.

I další úseky teplických tramvají koncem války značně utrpěly a žádaly řadu oprav a rekonstrukcí. Akcionáři však nechtěli do podniku nic investovat. A to zvláště, když přišel rok 1948, ve kterém vyvstala otázka znárodnění teplické malodráhy. Vzhledem k mezinárodnímu charakteru společnosti - jednalo se totiž o belgickou akciovou společnost v Teplicích, se pak dohady, nejistota a nejrůznější tahanice vedly až do konce roku 1948, takže na nějakou reorganizaci, investice a obnovu nebylo ani pomyslení.

V roce 1949 přešla nakonec městská doprava v Teplicích do správy národního výboru. Provoz elektrických drah měl k dispozici následující vozidla: 14 tramvají z let 1898 až 1905, 5 tramvají z roku 1912, 5 tramvají z roku 1931, celkem tedy 24 motorových vozů, z nichž dva byly služební. Dále podnik vlastnil 10 vlečňáků z let 1898 až 1911 a 9 vlečných vozů pozdější výroby nebo rekonstruovaných. To čítalo celkem 19 vlečných vozů.

Rada Městského národního výboru se tou dobou rozhodla k radikálnímu řešení dopravní situace ve městě. Jelikož jednokolejná trať v centru města přestala vyhovovat, došlo

k projednávání stavby druhé koleje mezi stanicemi Benešovo náměstí - hlavní nádraží - Městské sály. S pracemi se začalo v roce 1951 a celá akce trvala dva roky. Po dokončení staveb vyjela potom nová vložená linka č. 2 Trnovany - Benešovo náměstí.

V roce 1952 získaly Teplice ze zrušené pouliční dráhy v Mariánských lázních dva zánovní motorové vozy. Jednalo se o velmi solidní a zachovalá vozidla z českolipské vagónky. O rok později v roce 1953, po dokončení rekonstrukce zdvoukolejnění, získal Dopravní podnik moderní tramvaje typu 6 MT z Vagónky Tatra v České Lípě. Vozidla 6 MT na území tehdejšího Československa byla jediná, která měla v Teplicích namontovaný tyčový sběrač. Všude jinde se jezdilo totiž výhradně s pantografy. Teplickým tramvajím tento typ sběrače vyhovoval až do zrušení elektrické pouliční dráhy. Po dodávce nových tramvají pak došlo ke zrušení starých vozů. V Teplicích tehdy jezdilo 22 motorových vozů a 15 vlečných vozů elektrických drah. Po válce se začal rýsovat vývoj také v autobusovém provozu. Velmi pomalu se obnovovala část původních směrů, na něž byla ponejvíce nasazována ukořistěná „trofejní vozidla“. Významný mezník pak nastal r. 1948, kdy po znárodnění dopravní společnosti, převzal téměř všechny autobusy nově se tvořící podnik ČSAD. Pouze dva byly ponechány Dopravnímu podniku jako výpomoc pro tramvajovou dopravu.

Pavel Kovář