

## Ústecké proměny

# Autobusová doprava v Ústí nad Labem

První městská autobusová linka, označená číslem 10, byla v Ústí nad Labem zřízena 19. října 1929 na tříkilometrové trati od někdejší hlavní pošty u divadla Bílinskou ulicí a přes spodní etáž současného železničního mostu na Novosedlické náměstí ve Střekově. Přestupní návaznost na tramvajové linky probíhala v zastávce u hlavní pošty. Od 1. února 1930 pak došlo k prodloužení této první autobusové linky až na Klíši.

V roce 1930 mělo Ústí nad Labem už autobusovou síť dlouhou 15,4 km. Linky čísel 9 až 12 vedly od hlavní pošty převážně přes "starý" střekovský most a za ním se rozdělovaly do Starého Střekova, do Olšinek a ke střekovskému nádraží. Od počátku třicátých let začaly ústecké autobusy obsluho-

vat i široké okolí. Vznikla tak linka do Telnice, která výrazně zrychlila dosavadní tramvajový provoz, dále z Telnice do Modelnice, do Lípové a Jílové. V červnu 1931 stojí za zmínku nově vzniklá linka od Státního nádraží přes Zdárek, Libouchec a Jílové na Sněžník, dlouhá dokonce 25,7 km.

Po zavedení pravidelného intervalu na linkách 9 až 12 se též zlepšila vnitroměstská obsluha. V roce 1933 dosáhla autobusová síť délky 92 km. K dispozici bylo 13 autobusů jednotné značky Walter PN a 2 vozy Fross Büssing. Poprvé také došlo k oddělení orientačních čísel linek. Řada 9 až 14 patřila vnitroměstským a 15 až 20 příměstským nebo mezinárodním linkám.

Příznivý vývoj pokračoval až do

okupace pohraničí, ale ještě též a počátkem druhé světové války. Na jejím konci však vozový park tvořilo jen 8 nevyhovujících vozů, které obsluhovaly torzo původní sítě. Po válce se postupně zahajoval provoz na pěti linkách o délce necelých 20 km. Autobusová síť pak měla výrazně vnitroměstský charakter až do závěru roku 1958.

Největší rozmach autobusové MHD v Ústí n.L. přineslo až postupné rušení tramvajových směrů, na které pak byly autobusy nasazovány. Po úplném zrušení tramvajů jezdilo v krajské metropoli od 2. června 1970 26 autobusových linek a v průměru na ně bylo denně vypravováno až 120 vozů.

Období ryze autobusového provozu skončilo až 1. července 1988, kdy v Ústí nad Labem vyje-

ly též první trolejbusy. Od té doby je autobusová doprava ve městě poznamenána hlubokou strukturální změnou systému MHD. S probíhající výstavbou trolejbusové sítě docházelo k četným změnám autobusového provozu. Rada linek byla přesměrována, některé zrušeny nebo obnoveny ve zcela odlišných trasách i zavedeny do dosud neobsluhovaných částí města i mimo něj.

V současnosti je v krajském městě provozováno 15 autobusových linek MHD, na nichž jezdí vozidla typu Karosa B, kloubové velkoprostorové vozy Karosa C, Karosa B 741 a v poslední době převážně i oblíbené nízkopodlažní vozy Karosa CityBus.

PAVEL KOVÁŘ



Při zahájení autobusové dopavy v Ústí n. L. jezdila na prvních linkách ucelená série malých městských autobusů WALTER PN.



Pařesátá a šedesátá léta 20. století se vyznačovala především vozy typu Škoda 706 RO.



Vozy typu ŠM 11 byly do Ústí n. L. dodány zejména v 70. letech 20. století, kdy zde existoval ryze autobusový provoz bez zrušených tramvajů a ještě nezavedených trolejbusů.



Nízkopodlažní vozy typu Karosa CityBus patří v současnosti k nejvíce zastoupeným autobusům v ústecké MHD.

## Teplické proměny

# Autobusová doprava v Teplicích

Teplická autobusová doprava od svých počátků až do dneška nebyla nikdy vyloženě městská, neboť její linky nespojovaly pouze jednotlivé městské části, ale ve většině případů vyjížděly i do okolních obcí a měst, včetně zahraničních. Snahy zavést autobusovou dopravu na Teplickou se datují už od roku 1907, avšak k realizaci

prvních spojů došlo až roku 1912, kdy zdejší dopravní společnost získala potřebnou koncesi na trase Teplice-Cínovec-Drážďany a Teplice-Komáři vížka-Drážďany.

První světová válka přinesla autobusové dopravě stagnaci. Další rozvoj nastal teprve až ve dvacátých letech, když se rozhodlo, že autobusy nahradí nerealizované

projekty elektrických drah. A tak v srpnu 1925 vyjely další autobusy na linkách z Teplic do Hrobu a Bilyny. Když roku 1926 došlo k zakoupení dalších vozidel, mohl začít provoz také do Sobědruha a Krupky, ale i do Přestanova, Předlic a Ústí nad Labem.

Počáteční pomalý rozvoj autobusové dopavy byl od roku 1926 vystřídán jevem opačným, kdy se rozpoutal konkurenční boj mezi původní dopravní společností a soukromými podnikateli. Ti zavedli několik linek po okolí a dokonce i tři dálkové trasy z Teplic do Prahy, Liberce a Drážďan. Roku 1926 proto raději založila dopravní společnost ještě s ostatními podnikateli Svaz majitelů autobusů, který roku 1928 zahájil dopravu na lince Teplice-Mstišov-Košany-Střelná a v roce 1929 zprovoznil mezinárodní linku Teplice-Chemnitz.

V roce 1932 následovalo nové slučování podnikatelských firem, ve kterém prvořadou úlohu hrála původní dopravní společnost. Ta v období třicátých let vlastnila už 25 autobusů, většinou typu Praga, Walter PN, Škoda 505, Fross-Bus-



Od roku 1995 se po Teplicích rozjely též vozy TAM 232 A 116 M.



V Teplicích nechyběly ani kloubové vozy typu Karosa C 744. Tento byl vyrobený v roce 1989.



První typy autobusů, které v Teplicích začaly jezdit. Snímek ještě na skleněném negativu byl pořízen u objektu Nového mlýna, v dnešním sídle Dopravního podniku Teplice s.r.o.



V posledních letech patří k dodávaným autobusům do Teplic především kloubové vozy typu Karosa B 961, B 941 a krátké vozy B 952.



Na samém konci 20. století v letech 1995 až 2000 převažovaly v autobusovém provozu teplické MHD vozy typu Karosa B 731, B 732, Karosa C 744 a vozy TAM 232 A.

sing, Benz a koncem třicátých let také Tatra 91.

Po obsazení pohraničí německým vojskem byla autobusová doprava omezena až o 70%, přičemž valnou část vozidel převzala německá vojenská správa. Koncem války zde autobusový provoz téměř zcela zanikl. Nový vývoj se začal rýsovat teprve až po osvobození.

Významný mezník pak nastal v roce 1948, kdy po znárodnění dopravní společnosti převzal nově se tvořící podnik ČSAD n.p. téměř všechny autobusy. Pouze dva byly ponechány dopravnímu podniku jako výpomoc pro tramvajovou dopravu. Nové autobusy získaly Teplice teprve až v padesátých letech, kdy zpočátku jen doplňovaly trať elektrických drah a později přebíraly dopravní obsluhu za rušené tramvaje. Tehdy se jednalo především o vozy typu Škoda 706 RO.

Po úplném zrušení tramvajů od roku 1959 pak převzaly autobusy společně s trolejbusy veškeré tahy MHD v Teplicích. Koncem šedesátých let se zde začaly uplatňovat zejména vozy Škoda ŠM 11, od

konce sedmdesátých let také Ikarus a v průběhu osmdesátých let nastoupily vozy řady Karosa B, Karosa C, ke kterým v devadesátých letech přibýly ještě vozy TAM 232 A.

V současné době je vedle trolejbusové trakce v provozu 15 stáří a jedna nostalgická autobusová

linka. V posledním období na nich jezdí kromě dřívějších typů Karosa B, TAM 232 A a jednoho nízkopodlažního Karosa-Renault "CityBus", kloubové vozy Karosa B 941 a B 961 i krátké Karosy nejnovějšího typu B 952, které jsou vybaveny též klimatizací pro řidiče.

PAVEL KOVÁŘ



V šedesátých letech se nejrozšířenějšími autobusy ve městě stal typ Škoda 706 RTO. Dopravní podnik tento typ používal ještě dlouho po jejich vyřazení z provozu jako služební pohotovostní vůz.