

OBSAH

Slovo na úvod	3
28. srpen 1936 - 15. říjen 1972	5
Galerie vozidel	10
Trolejbusy v pražských ulicích	16
Muzejní trolejbusy	166
Zkušební trolejbusy	172
Ostatní trolejbusy v Praze	178
Trolejbusy po vyřazení	180
Vraky vozidel (2002)	185
Co v Praze zůstalo (2002)	186
Summary, Zusammenfassung	189
Seznam použité literatury	191



SLOVO NA ÚVOD

Je neděle 15. října 1972 a na lince 51 sčítají trolejbusy poslední kilometry. Zanedlouho přijde noc, kdy škodovka 9491 sveze od Orionky ke Stadionu Jih své poslední cestující. Ze Strahova odjíždí dvacet pět minut po půlnoci, do vozovny Smíchov zatahuje podle pravidelného jízdního řádu v 0.45 hodin dne 16. října 1972. Nočními ulicemi ji následuje Tatra 9431, vůz, jenž na sobě nese nápis TROLEJBUSY SE LOUČÍ S PRAHOU, PRAHA SE LOUČÍ S TROLEJBUSY. Do pražských ulic už žádný z nich ráno nevyjede.

O pražských trolejbusech existuje četná odborná literatura pojednávající ať už o výstavbě tratí, linkovém vedení, vývoji tarifu či o vozidlech samotných. Chtěli jsme se vyhnout pouhému opisování těchto faktů, ale naopak předložit čtenářům knihu plnou fotografií, často jedinečných, z nichž naprostá většina je publikována vůbec poprvé. Fotografie jsme vybírali tak, aby na nich byla zachycena nejen vozidla samotná, ale především jejich záběry v kontextu s lokalitami dnes již zmizelé Prahy. Zachytit onu neopakovatelnou atmosféru zejména padesátých a šedesátých let.

V publikaci je použito mnoho materiálů pocházejících z různých soukromých či firemních archivů. V této podobě by však kniha nemohla nikdy vzniknout nebýt řidiče, dispečera a pozdějšího učitele jízdy, ale také skvělého fotografa, pana Jaroslava Kováře. Škoda, že on sám si dnes už nemůže tuto knihu prohlédnout...

Přestože existuje i několik velmi pěkných barevných fotografií z provozu, chtěli jsme, aby všechny použité materiály byly pouze černobílé. Tak nějak to k té době patří.

autoři



Jaroslav Kovář



TROLEJBUSOVÁ
DOPRAVA
V PRAZE
ZAHÁJENA

- SV. MATEJ
- Na Šatrnou
- Na Dyrnoco
- Na Kuthence
- Na Pískách
- NA BOŘISLAVCI
Průstup, trati st. hran. č. 11, 23
- Staroděvická ul.
- Pod Vybídkou
- Ořešovka
- Cukrovarnická laboratoř
- STŘEŠOVICE
(Vozovna)
Průstup, trati st. hran. č. 20, 22

Mobil, autobus poročlena Fed. pošt a tel. č. 4974/1924 - pod, úřad Praha 2E. - Příslušný vyjde koncem listopadu

28. SRPEN 1936 - 15. ŘÍJEN 1972

Trolejbus, tedy elektricky poháněné silniční vozidlo bez vlastního energetického zdroje, je jen o rok mladší než elektrická tramvaj. Světlo světa spatřil již v roce 1882, kdy jej předvedla německá firma Siemens.

Dějiny trolejbusové dopravy bývají rozdělovány do dvou období - historického a moderního. V historickém období, tedy do první světové války, se trolejbusy na území pozdějšího Československa objevily hned na čtyřech místech: v Bratislavě, Českých Budějovicích, Českých Velenicích a na trati Poprad - Starý Smokovec. Tatranské trolejbusy však dojezdily už v roce 1906, ostatní uvedené provozy zanikly během první světové války. Do tohoto období spadají i první úvahy o zavedení trolejbusové dopravy v Praze. Datují se do r. 1901, kdy první nabídku městu učinila firma Ganz & Co. Ta však zůstala nevyslyšena.

První studie moderního období, které by odrážely pozdější průběhy tratí, byť v mírně pozměněné podobě, jsou až z první poloviny třicátých let. Po dlouhém hledání byla zvolena lokalita Střešovic a Dejvic, kde kopcovitý terén skýtal ideální podmínky pro vyzkoušení nového dopravního prostředku. Výhodou této oblasti byl i případný minimální dopad dopravních komplikací, které se z technických příčin daly po zahájení provozu předpokládat. V červnu 1935 byly Ministerstvem železnic úředně povoleny stavební práce na trati, která měla počátek u tramvajové vozovny ve Střešovicích, procházela moderní vilovou čtvrtí Ořechovka, pokračovala přes Bořislavku a Hanspaulku až ke kostelu svatého Matěje. Pro garážování trolejbusů byly ve střešovické vozovně k novému účelu vyčleněny a adaptovány první dvě koleje, ostatní zůstaly i nadále určeny pro tramvaje. Na nádvoří byl umístěn vratný trolejový trojúhelník navazující na manipulační trať ke smyčce situované v křižovatce ulic Na Ořechovce a Pevnostní.

V témže roce byly osloveny tři významné strojírenské firmy (Škoda, ČKD, Tatra) a vyzvány k dodání vozidel. Provozovatel nového dopravního prostředku, Elektrické podniky hlavního města Prahy, zakoupil od každého výrobce po jednom voze. Vůz číslo 301 vyrobily společně plzeňské a mladoboleslavské Škodovy závody pod továrním označením Škoda 1Tr (Š 656), trolejbus číslo 302 Tatra Kopřivnice s použitím elektrické výzbroje Siemens a Sousedík Vsetín. Jeho tovární označení bylo Tatra T 86. Posledním vozidlem dodaným k zahájení provozu byl výrobek továrny ČKD.



Jednalo se o typ Praga TOT a Elektrické podniky mu přidělily číslo 303. Pro zkoušky tohoto prototypu vystavěla firma v objektu vysočanského závodu již počátkem roku 1936 zkušební trolejovou stopu, která se tak stala vůbec první trolejbusovou tratí moderního období na území Československa.

Provoz na trolejbusové lince dlouhé 3,5 kilometru byl slavnostně zahájen 28. srpna 1936 za účasti představitelů města, Elektrických podniků a zástupců firem zúčastněných na projektu. S novým dopravním prostředkem se přišly seznámit i stovky Pražanů. Pravidelný provoz na lince, označené písmenem K, byl zahájen následujícího dne.

V roce 1937 byl dodán další vůz Praga TOT číslo 304, po jehož převzetí byl prototyp 303 přistaven k rekonstrukci řízení, elektrovýzbroje a ovládání dveří. Jejím cílem byla co největší unifikace s následující sérií nových vozů, které provozovatel



obdržel v roce 1938 pod čísly 305 až 311. Současně s nimi byly dodány i zdokonalené škodovky typu 2Tr (Š 539) čísel 315 až 319 a jedna Tatra T 86, která obdržela číslo 320. O další trolejbusy T 86 byl vozový park rozšířen počátkem roku 1939, tentokrát pod čísly 321 až 324. V témže roce byly dodány i poslední tři vozy Praga TOT (312, 313 a 314). V roce 1939 byl vyřazen i první vůz - jednalo se o značně nespolehlivou prototypovou Tatra T 86, která pro své časté technické závady byla již více než rok odstavena a posléze navracena výrobci. Počet vozidel se na následujících devět let ustálil na čísle 23.

Okupace Československa znamenala pro pražské trolejbusy změnu levosměrného provozu na pravosměrný od neděle 26. března 1939. U všech vozů byly proto dveře pro cestující přemístěny na pravou bočnici; místo pro řidiče však zůstalo i nadále vpravo. V témže roce, přesněji 1. října, byla zprovozněna nová trať ze Smíchova do Jinonic, jejíž výstavba byla zahájena už v roce 1938. Začínala u Anděla velkou blokovou smyčkou Ženské domovy - Anděl - Knížecí - Ženské domovy a pokračovala přes Santošku a Malvazinky k Walterově továrně. Linka vedená po této trati se označovala písmenem W. Vozy na ni vypravovala vozovna Smíchov, bývalá tramvajová remíza adaptovaná pro potřeby trolejbusů, nacházející se v Libušině ulici, později pojmenované Na Valentince.

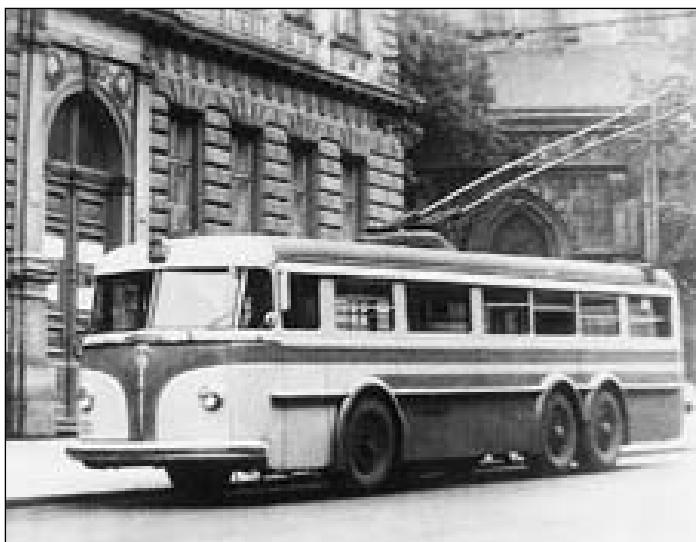
Kromě drobných poškození při náletu 14. února 1945 přečkaly pražské trolejbusy druhou světovou válku bez větší úhony. Poválečný vývoj směřoval k rozvoji tohoto druhu



dopravy, byla připravována výstavba řady nových tratí a z toho vyplývala i potřeba nákupu nových vozidel.

Ke 14. prosinci 1947 rozhodl Dopravní podnik o změně označování trolejbusových linek, dosud užívané písmenné orientace byly nahrazeny číselnými. Z Bořislavky ke svatému Matěji tak jezdila namísto dosavadního K linka číslo 51, W byla nově označena 52 a ke stejnému datu prodloužena z Knížecí přes Jiráskův most a Karlovo náměstí na velkou blokovou smyčku Václavské náměstí vedenou ulicemi Štěpánská - Václavské náměstí - Krakovská - Žitná. V souvislosti s napojením nové tratě v oblasti Knížecí byly zrušeny původní manipulační stopy v úseku Knížecí - Pařížská ulice (dnes Nádražní) - Libušina, které byly nahrazeny v prosinci 1947 novou tratí v ulici Svornosti do vozovny Smíchov.

Bouřlivý rok 1948 byl zlomový z hlediska obnovy vozového parku. Vagonka Tatra na Smíchově dodala zcela nové třinápravové trolejbusy s označením Tatra T 400. Toto velmi robustní vozidlo, na tehdejší dobu s nevídanou délkou karoserie téměř 11,5 metru, bylo postaveno na podvozku nákladního automobilu Tatra 111, který v té době kopřivnický závod vyráběl. Trolejbus byl vybaven silným kompaundním motorem o výkonu 120 kW (vozy třetí série, dodávané od roku 1953 dvěma motory po 65 kW) a třemi na sobě nezávislými brzdami (elektrickou, vzduchovou a mechanickou ruční). Tyto vozy byly charakteristické svou mohutností a nezaměnitelným nátěrem, jehož šablonu předurčilo především profilované čelo. Praha jich obdržela ze smíchovského závodu celkem 136 ve čtyřech sériích (čísla 325 až 460, od roku 1948 do roku



1955). V letech 1959 až 1960 ještě zařadil Dopravní podnik hlavního města Prahy dalších osm vozidel (462 až 469), vyrobených v roce 1953, které převzal ze zrušeného provozu v severočeském Mostě.

V červnu 1948 byla zprovozněna nová trolejbusová trať od Dienzenhoferových sadů (předmostí Jiráskova mostu) přes náměstí Sovětských tankistů a Hřebenku na Stadion Jih. První cestující se po ní sice mohli svézt již v létě u příležitosti XI. všesokolského sletu, kdy byla v provozu účelová linka výjimečně opět s písmenným označením S od Zemského výboru na Smíchově ke strahovskému stadionu, ale na linku pravidelnou si museli počkat až do 1. října 1948. Byla označena číslem 53 a jezdila z Václavského náměstí, zpočátku na smyčku Hřebenka a ke stadionu zajížděla jen příležitostně. O šestnáct dní později byla dokončena trať od Waltrovky do Jinonic, kterou obsluhovala prodloužená linka číslo 52.

Předposlední únorový den roku 1949 přinesl nové spojení Žitné ulice přes náměstí Míru, Orionku ke Zdravotnímu ústavu. Linka číslo 54 sem jezdila z Václavského náměstí. Na podzim téhož roku, od 3. října, byla odkloněna po nové trati až na Jungmannovo náměstí.

Od 29. května 1949 mohli obyvatelé pankrácké pláně a Podolí využívat další trolejbusovou linku, číslo 55, která jezdila od Jawy ulicemi Na Pankráci, Na dolinách, Vyšehradským tunelem a kolem botanické zahrady přes Větrov na Václavské náměstí. Slibně se rozvíjející trolejbusová doprava však potřebovala další vozovnu. Vhodným objektem se stala bývalá tramvajová remíza Vínohrady, od roku 1935 sloužící jako středisko údržby trakčního vedení.

Linka číslo 54 byla od 1. září 1950 prodloužena po nové trati od Zdravotního ústavu Ruskou ulicí do smyčky Průběžná ve Strašnicích.

Významného rozšíření sítě se trolejbusy dočkaly 4. března 1951, kdy byla zprovozněna nová trať Šumavskou ulicí přes Ondříčkovu, Ohradu, Krejčárek, Harfu a Klímovu (dnes Freyovu) ulici k Vysočanskému pivovaru. Odtud dále pokračovala jednostopým objezdem Fučíkovou (Kolbenovou), Nemocniční a ulicí U Vysočanského pivovaru zpět do ulice Klímovy. Do Vysočan byla vedena nová linka číslo 56, prozatím jen z Ohrady. Komunikace v oblasti Žižkova nebyly pro provoz těžkých trolejbusů připraveny, a tak byl úsek Šumavská - Ohrada využíván prozatím jen k manipulačním jízdám. V červnu 1951 byla při předlažbě vozovky uzavřena Roháčova ulice pro veškerou dopravu. K zajištění manipulačního provozu trolejbusů zde bylo využito unikátního řešení. Rokycanovou ulicí vedla jednostopá trať směrem k ulici Koněvově, kde bylo zavěšeno vedení pro zpětný proud mezi oběma tramvajovými trolejemi přibližně v ose dvoukolejné tratě. Trolejbusy využívaly vždy jen jednu z obou tramvajových trolejí pro příslušný směr, provoz elektrických drah v Koněvově ulici mezi Bulharem a Ohradou zůstal samozřejmě zachován. Během září 1951 byla pro vyjíždějící a zatahující trolejbusy opět zprovozněna Roháčova ulice a zároveň zrušena provizorní trať.

Za necelého půl roku byla pro trolejbusy otevřena další vozovna. Tentokrát v Libni, a jak už bylo v Praze zvykem, jednalo se opět o bývalou tramvajovou remízu. Dne 5. ledna 1952 byla napojena manipulační tratí na stávající síť poblíž Krejčárku. Její zvláštností bylo úrovnňové křížení s elektrifikovanou železniční tratí v ulici Pod plynojemem.

Provoz na další nové trati byl zahájen 24. srpna 1952. Začínala blokovou smyčkou U Kříže (Prosecká - Rudé armády