



1955/56: Trolejbusy pro Karlovy Vary

23.10 2022 20:49, Libor Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

Karlovy Vary jsou jediným českým hlavním krajským městem, které vyjma dvojice lanových drah (Diana, Imperial) neprovozuje městskou drážní dopravu a veškerá přepravní zátěž leží jen na bedrech autobusů, kterých má místní DP k dispozici 52. Úvah o zavedení tramvají či trolejbusů mělo být v minulosti povícero, žádný ze záměrů se ale realizace nedočkal.

V případě tramvajové dopravy se podobně jako v řadě jiných sídel Českého království objevily úvahy o možném zřízení tramvajové dopravy nejpозději na počátku 90. let 19. století, přičemž hlavní přepravní proud měl směřovat od nádraží do centra věhlasných lázní, jimž kontinuálně rostl počet obyvatel. V roce 1880 žilo například ve městě zhruba 11 700 obyvatel, zatímco v roce 1910 šlo už o takřka 17 500 (což bylo mimochodem jen o cca pět tisíc méně, než měla v té době Olomouc, která disponovala tramvají již od roku 1899). K uvedeným počtům obyvatel je navíc nutné přičíst okolní obce, jež v budoucnu s Karlovými Vary povětšinou splynuly, které se rovněž těšily přílivu nových občanů a u nichž se uvažovalo o možnosti napojení elektrickou dráhou. Zapomínat nesmíme pochopitelně ani na turistický potenciál města spojený s léčivými prameny.

Prokazatelně je doloženo hned několik plánů na zřízení tramvají, ten nejstarší autorovi známý na vybudování úzkorozchodné pouliční dráhy s elektrickým pohonem pochází z roku 1892 (jde však už o technický projekt, příprava tedy musela probíhat dříve). Další návrhy jsou doloženy například v letech 1900, 1906, 1910 či 1911. Podle dochovaného protokolu k politické pochůzce budoucí tramvajové sítě z 18. až 22. června 1912 se například ambiciózně počítalo s vybudováním jedné hlavní tratě a šesti (!) odboček.



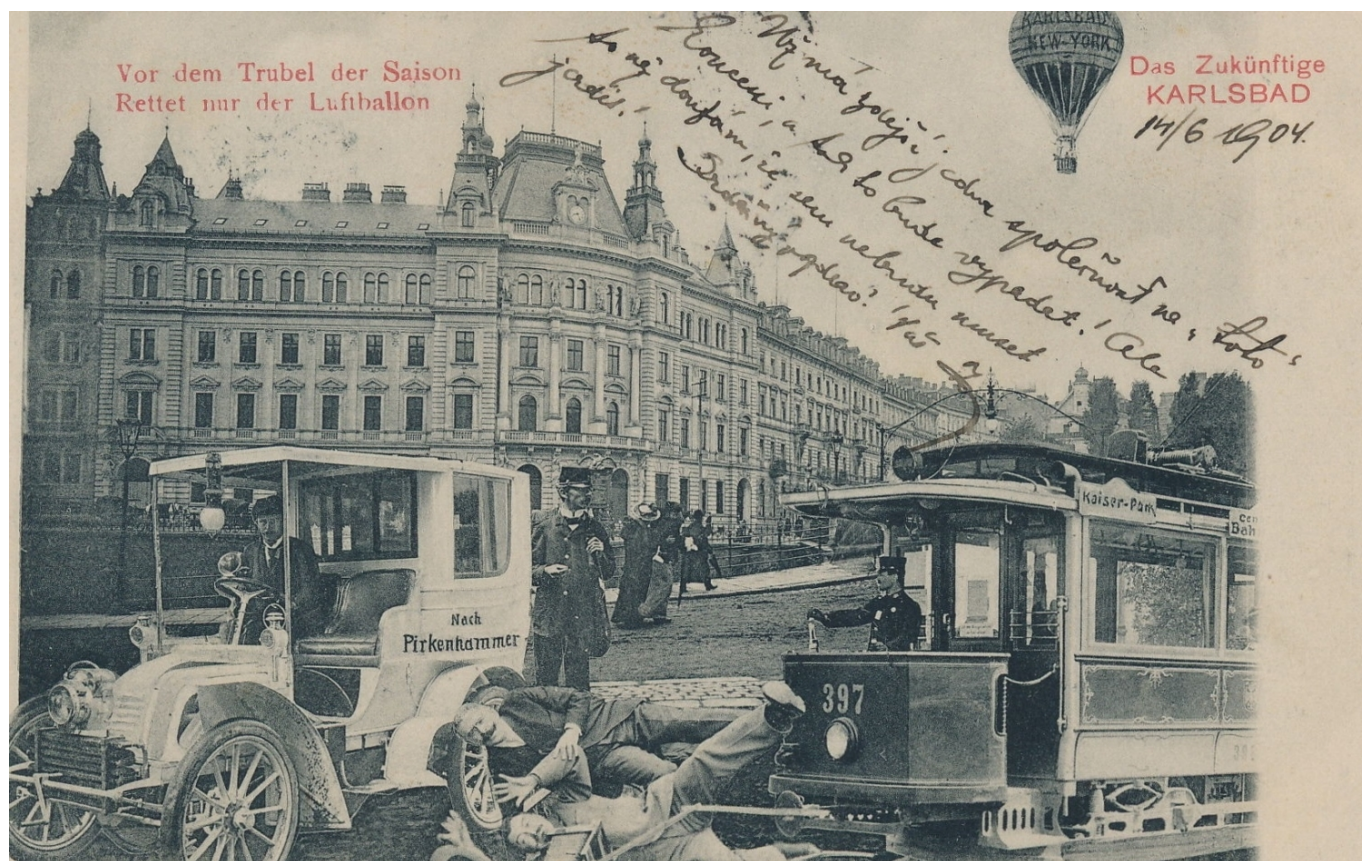
Návrh vedení úzkorozchodné tramvajové tratě z roku 1893 v Karlových Varech. (zdroj: Národní archiv Praha)

Role městské dopravy nicméně zůstala svěřena omnibusům (kočárům taženými koňmi), které už od roku 1906 měly doplnit první autobusy, jejichž provoz měla zastavit až druhá světová válka a z ní vyplývající omezení týkající se spotřeby pohonných hmot. Po válce měl být provoz údajně krátkodobě obnoven na jedné lince místním podnikatelem Františkem Fouskem, s jistotou lze o obnovené veřejné dopravě hovořit od roku 1947, kdy provoz zajišťovaly Československé státní dráhy na dvou trasách, načež došlo v roce 1948 k převzetí nově zřízeným podnikem ČSAD, který měl zajišťovat provoz na třech linkách označených původně písmeny A, B a C.

Od 1. 10. 1954 byl zřízen Dopravní podnik města Karlových Varů (dále též jen DPKV), který do své správy přebíral zajišťování MHD. Jelikož v té době platilo, že podniky ve vlastnictví municipalit měly být provozovateli současně drážní dopravy, lze důvodně předpokládat, že vznik městského dopravce měl přímou souvislost s úvahami o vybudování sítě trolejbusů. Jednoznačnou odpověď by na tuto otázku dala zakladatelská listina Dopravního podniku, kterou ale autor článku neměl k nahlédnutí.

Právě otázka zřízení trolejbusové sítě nás bude v dnešním článku zajímat nejvíce. Čtenáře, kteří se těší na podrobný popis historických souvislostí a komplexní přehled vývoje projektu, však budeme muset zklamat. V archivních materiálech se nám prozatím podařilo dopátrat jen neúplný soupis dokumentů a poznámek, které nadto mapují jen kratičké období let 1955 až 1956. Jelikož však zřejmě dosud nebyla historie karlovarských (byť nerealizovaných) trolejbusů širšímu čtenářskému publiku předložena, považujeme i shrnutí dosavadního stupně bádání za zajímavé pro milovníky dopravní historie a případně pro badatele, kteří by se rádi otázkou karlovarských trolejbusů zabývali

do budoucna.



Oblíbeným motivem pohlednic na přelomu století byly koláže z cyklu „města v budoucnosti“. Do skutečných obrazů měst se vkládaly snímky vozidel, která měla být symbolem budoucího ucpání ulic, s čímž bude mít veřejnost značné problémy při pohybu v ulicích, což dokreslovaly postavy na zemi. Ostatně nápis v němčině říká, že před zmatkem zachrání v budoucnu jen horkovzdušný balón. Karlovy Vary se ale tramvají nedočkaly. (zdroj: burda-auction.com)

Domněnce o zřízení Dopravního podniku města Karlových Varů v přímé souvislosti s úvahami o zřízení trolejbusové dopravy nahrává časová osa událostí. 1. 10. 1954 byl DPKV ustanoven a již ze 16. 4. 1955 pochází „Žádost o povolení k přípravným pracím pro výstavbu trolejbusové dopravy v Karlových Varech podle zákona o drahách č. 97/50 Sb.“ adresovaná ministerstvu dopravy. Z této žádosti se dovídáme, že DPKV zadal na základě plánu projekčních prací pro rok 1955 Státnímu projektovému ústavu pro speciální stavby v Praze vypracování investičního úkolu městské trolejbusové dopravy v Karlových Varech, a to pro její první etapu (je tedy zřejmé, že se plánovala postupná výstavba systému trolejbusů). Díky tomuto dokumentu si dnes můžeme přiblížit, jaké představy ve věci budoucího provedení (I. etapy) trolejbusové sítě panovaly.

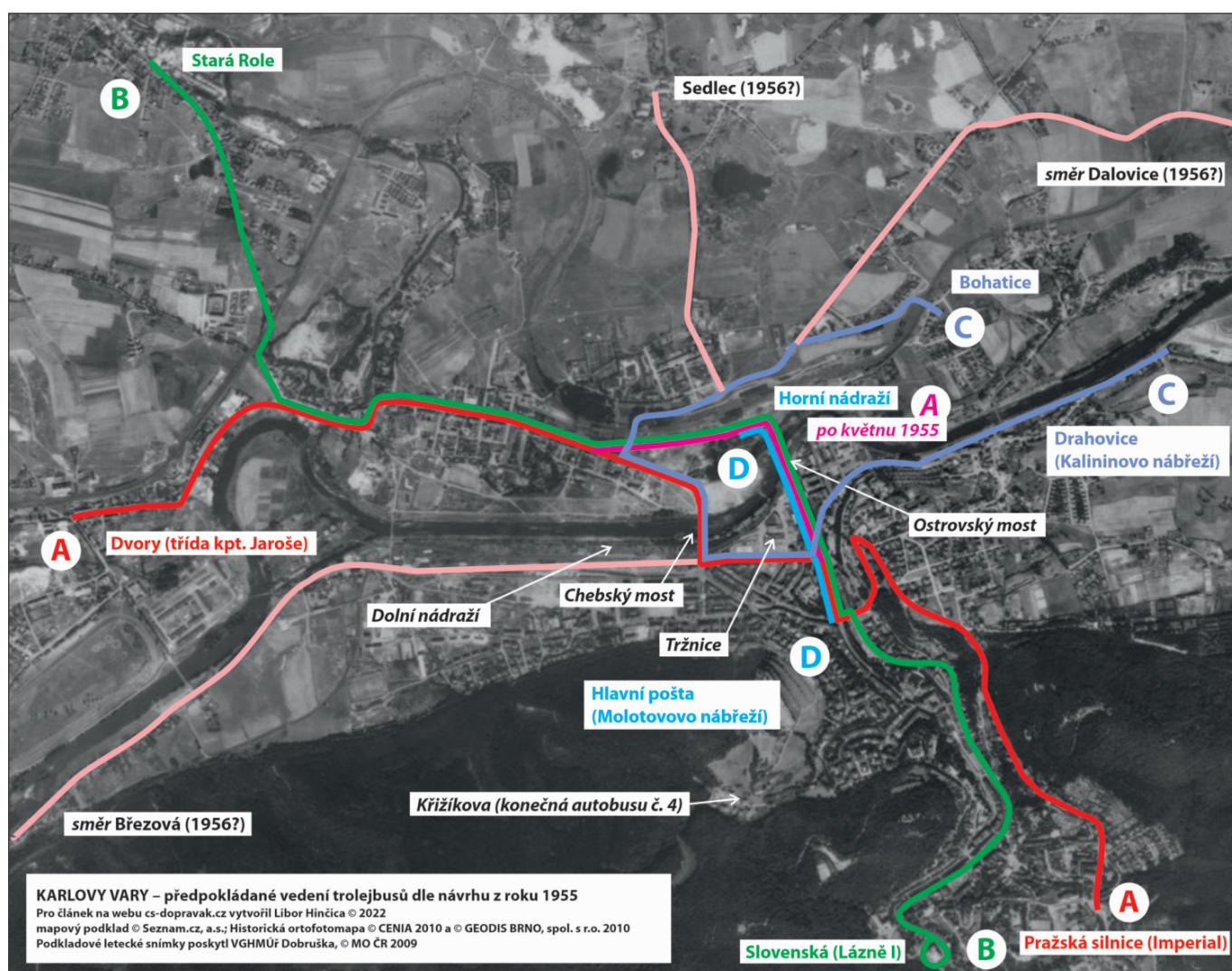
Konkrétně mělo dojít k vybudování 12,5 km dvoustopých trolejbusových tratí, přičemž v uvedené délce byly zahrnuty i manipulační tratě ve vozovně a koncové smyčky. Výstavba vozovny trolejbusů byla původně předpokládána na katastru v Drahovicích někde v blízkosti tehdejšího Kalininova nábreží (dnes Mattoniho nábreží; *patrně šlo o stejnou lokalitu, kde byly později vybudovány garáže ČSAD a dnes zde má zázemí společnost Autobusy Karlovy Vary, pozn. autora*) na pravém břehu Ohře. Vozovna měla pojmout 24 trolejbusů a zahrnovat měla kromě odstavné haly i dílny pro denní a lehkou údržbu, kotelnu pro ústřední vytápění, dílny vrchního vedení a správní budovu. Nedaleko centrálního bodu u Tržnice byla plánována výstavba jediné měnirny, jež měla napájet celou předpokládanou síť. Instalovaný výkon měnirny měl činit 2x 1500 A/600 V. Kromě trolejového vedení bylo nutno počítat i se stavbou napájecích a zpětných kabelů, jejichž potřeba byla odhadnuta na cca

10 km. V neposlední řadě byla součástí žádosti i stavba šesti nových čekáren s hygienickým zázemím.

Harmonogram předpokládat, že do konce III. čtvrtletí roku 1955 bude vyhotoven investiční úkol, následně do II. čtvrtletí roku 1956 spatří světlo světa tzv. závodní projekt a na konci roku 1956 bude k dispozici již technický projekt. Jestli se podařilo tohoto plánu docílit, nevíme.

Archivní dokumenty, které měl autor k dispozici, želbohu nezahrnovaly ani podrobnější plán vedení trolejbusů, a to zřejmě proto, že ten, který byl společně s žádostí o povolení v polovině dubna 1955 poslán na ministerstvo, byl zase 6. 10. 1955 vrácen zpět s tím, že je nedostatečný. Z pohledu platné legislativy bylo zapotřebí získat vyjádření vybraných subjektů, mj. například Československých státních drah či ČSAD. Plánek vedení trolejbusových tratí měl být ale natolik neúplný, že nemohl k projednání vůbec sloužit (nebylo z něj údajně možné vyčíst ani vedení jednotlivých tratí).

Dovídáme se tak pouze, že navrženy měly být čtyři větve označené písmeny A až D, které měly víceméně respektovat tehdejší vedení autobusových linek. Pro lepší orientaci čtenářů jsme se pokusili zpracovat plánek možného vedení tratí, které z dochovaného popisu lze vydedukovat, jde však opravdu pouze o dokument orientační, protože pozice konečných jsou například ve všech případech nejasné. Především čtenářům, kteří neznají karlovarských místopis dokonale, by ale mohl být plánek i tak k užitku, alespoň pro získání povědomí o směrovém vedení.



Větev A měla být navrhována v trase Pražská silnice – Třída kapitána Jaroše. To opravdu odpovídá tehdejšímu vedení autobusové linky A (přeznačené v roce 1955 na č. 1), jež spojovala hotel Richmond (v jehož těsném sousedství se Pražská silnice nachází) a část Dvory (kde se dodnes

nachází ulice Kpt. Jaroše).

Větev B byla uváděna v trase Slovenská – I. P. Pavlova, což znamená, že měla vést po pravém břehu říčky Teplá samotným centrem města. Autobusová linka B (od r. 1955 číslo 2) měla ovšem v dané době zcela jiné směrové vedení, takže zde se název trolejbusové větve s původním značením autobusové linky nepřekrýval. Kousek Slovenské ulice nicméně měla v roce 1955 obsluhovat linka č. 3 (ta vznikla až v roce 1955, a tudíž předtím nenesla písemné označení), která měla tehdy konečnou u Císařských lázní (smyčka Lázně I). Právě ji měl tedy trolejbus zjevně nahradit (autobusová linka přitom pokračovala až do Staré Role). Odpovídá tomu i poznámka z roku 1956, z níž se dovídáme, že na státní silnici č. 20 (ta tehdy zahrnovala i Slovenskou ulici) bude vybudováno „*jen obratiště a prvních cca 150 m trati*“, což koresponduje zhruba s pozicí konečné autobusové linky č. 3.

Větev C měla zahrnovat úsek Kalininovo nábřeží (Mattoniho) – ul. Na Palouku. Kde se v polovině 50. let ulice Na Palouku v Karlových Varech nacházela, se bohužel autorovi dohledat nepodařilo (*za upřesnění ze strany čtenářů budeme rádi*). Z Drahovic tehdy jezdila linka č. 5 do Bohatic (ta vznikla v r. 1955 rozdělením původní linky D na dvě části), takže by šlo předpokládat, že i trolejbus měl jezdit v tomto směru, byť v dokumentu o posouzení stavu vozovek z roku 1956 se uvádí, že ve vztahu k větvi C zbývá posoudit jen „*zbytek trasy v úseku po Varšavské ulici k náměstí Republiky*“. Tento posudek se ale zabýval výhradně stavem a využitím státních silnic, tudíž lze očekávat, že trať měla být vedena dále (avšak již po místních komunikacích, jimž nebylo zapotřebí se v posudku věnovat).

Větev D byla popisována v úseku Molotovovo nábřeží (dnes nábřeží Osvobození; s počáteční stanicí nejspíše u budovy hlavní pošty) – Ostrovská (tehdy v blízkosti Horního nádraží, dnes je ulice se stejným názvem situována v jiné části). Této trase se nejvíce blížila v té době linka č. 4 (představující druhou větev původní linky D), jež ale měla výrazně delší trasu (začínala na konečné Křížíkova nad městem). Samotný popis větve D jen na úsek od pošty k nádraží nedával příliš smysl, protože fakticky kopíroval v celé délce navrhovanou trasu větve B. O tom, že by linka měla jezdit až na Křížíkovo, ovšem není nikde zmínka.

Dne 21. 5. 1955 se měla v Karlových Varech konat porada, z níž vyplynulo, že výše uvedený návrh trolejbusových os dozná dvojice podstatných změn. Tou první mělo být zrušení větve C v úseku z Drahovic k počátku ulice Vítězné (tj. až do blízkosti dnešního přestupního uzlu u Tržnice). Důvodem mělo být vytipování nového místa na umístění vozovny trolejbusů, avšak v době konání porady ještě nemělo být zřejmé, kde by mělo toto zázemí vzniknout. Zajímavostí je, že ještě v září 1955 se k otázce vybudování vozovny v Drahovicích vrací závod ČSAD, který navrhuje, aby se při projektování zázemí postupovalo společně za účelem snížení vybraných investic. V úvahu připadalo například vybudování společné kotelny pro DPKV i ČSAD.



DOPRAVNÍ KOMUNÁLNÍ PODNIK

MĚSTA

KARLOVY VARY

Telefon: 44-87, garáže: 47-40, taxi: 2998-9, lanová dráha: 2859

Věs: Žádost o povolení
k přípravným pracím pro
výstavbu městské trolej-
busové dopravy v Karlových Varech,
podle zákona o drahách č.97/50 Sb.

Dopis z 16. 4. 1955, jímž DPKV žádá ministerstvo dopravy o povolení k přípravným pracím pro zřízení trolejbusové dopravy. zdroj: Národní archiv Praha)

Druhou změnou mělo být opuštění úseku větve A od nám. Republiky po počátek tehdejší ulice Ostrovské (opět připomínáme, že šlo tehdy o jinou ulici, než jaká nese název Ostrovská dnes). Důvodem mělo být omezení zatížení Chebského mostu z roku 1869. Trolejbusy měly namísto toho využívat v daném úseku větev D, což znamenalo překonání toku Ohře před nedalekým mladší Ostrovským most (z roku 1932).

Touto zmínkou se nám stopa po trolejbusech v Karlových Varech načas vytrácí, znovu se k nim vrací až dopis z 3. 3. 1956, jehož obsahem je předložení nové žádosti pro výstavbu městské trolejbusové dopravy v Karlových Varech dle pozměněného návrhu. Jak přesně měl být návrh oproti původnímu konceptu upraven, jsme nezjistili. Z kusých zpráv můžeme vyvodit, že se předpokládalo vytvoření další trati po dnešní ulici Západní v souběhu s železniční tratí Karlovy Vary - Mariánské Lázně. Lze tak alespoň usuzovat ze zprávy, že bude nutné kvůli úrovněovému křížení s dráhou Karlovy Vary - Doubí (- Mariánské Lázně) vybudovat speciální konstrukci závor, a to do doby, než bude tento úsek tratě zrušen, jak mělo být v dané době údajně plánováno. Později se však dovídáme, že rušení dráhy nebylo v dané pětiletce na pořadu dne a že snesení dráhy v daném úseku přicházelo v úvahu až poté, co bude vyřešena budoucnost Dolního nádraží (které nakonec existuje doposud). Trolejbusová trať po ul. Západní mohla představovat buďto další spojovací větev směrem na Dvory (bylo by možné překonat Ohři přes most kpt. Jaroše), anebo navrhovanou trať směrem do Březové, o které si povíme více níže.

O tom, že větev B měla přibližně korespondovat s trasou tehdejší autobusové linky č. 3 (jak jsme předestřeli výše), se dovídáme z přípisu neznámého autora z 24. 4. 1956, v němž tlumočí nesouhlasné stanovisko k vedení trolejbusové tratě do Staré Role, přičemž kromě Staré Role je zamítavý postoj vyjádřen i k vedení trolejbusové tratě do Sedlece (část nad Bohaticemi). Vzhledem k tomu, že se autor odkazuje na číslo jednací, u něž za lomítkem následuje letopočet 1955, je zřejmé, že toto negativní stanovisko bylo vyjádřeno už o rok dříve k původnímu návrhu trolejbusových tratí. Jako důvod se uvádí, že obce Stará Role a Sedlec „*nejsou v zájmové oblasti Dopravních komunálních podniků a doprava nemá a neměla by charakter městské dopravy.*“ Do Staré Role ale v dané době již městská doprava v podobě linky číslo 3 jezdila.



Trolejbusů se Karlovy Vary bohužel nedočkaly, doprava zůstala na bedrech autobusů. Páteř vozového parku tvořily v 50. letech vozy Škoda 706 RO. (zdroj: www.dpkv.cz)

Mimo uvedené lokality se zmiňuje dopis ještě o jedné uvažované trati, a sice „*do Březové a Dalovic*“. Není jasné, zda mělo jít o jednu spojnici (tedy jednu linku), anebo dvě větve různých linek, protože Březová se nachází na jihozápadě a Dalovice uhlopříčně na severovýchodě města. Pravděpodobně šlo o směrové vedení, které vykrystalizovalo až v rámci upraveného plánu z roku 1956, protože v dokumentech z roku 1955 se ani jedna z obcí (dnes částí města) nezmiňuje. Dopravní obsluhu Březové i Dalovic měly každopádně i do budoucna zajišťovat jen autobusy ČSAD.

Proti vedení trolejbusů do Sedlece se vyjádřily i Československé státní dráhy. Trolejbusy totiž měly využívat podjezd pod železniční trať Chomutov – Cheb, jehož mostovka byla v té době pouze dvoukolejná, mělo se ale plánovat její rozšíření a doplnění dalších šesti kolejí. Silnice před i za podjezdem měla vykazovat mimořádně nepříznivé sklonové poměry a po rozšíření mostu by nejspíše nebylo možné dosáhnout minimální výšky trolejového vedení trolejbusů. Jako náhrada bylo navrhováno vytvoření nového silničního mostu přes trať, což by jistě plánovanou investici do trolejbusové sítě navýšilo. Díky tomuto zamítavému stanovisku (datovanému 20. 7. 1956) se ovšem dovídáme, že do Sedlece nebyla plánována jen běžná trolejbusová trať, nýbrž i trať manipulační do

vozovny. Právě v Sedleci tedy bylo nakonec navrženo nové zázemí místo Drahovic, které vypadlo z úvah již na jaře 1955.

I když DPKV žádal o povolení k přípravným pracím, dokumenty, které předložil na ministerstvo dopravy nebyly ani zdaleka úplné a neplnily formální náležitosti, nad čímž se pozastavovali zástupci některých orgánů, kteří se měli k žádosti vyjadřovat. Samo ministerstvo dne 4. 8. 1956 v jedné ze svých odpovědí Dopravnímu podniku uvádělo: „*Obsah žádosti DP K. Vary nasvědčuje, že nejde o povolení k přípravným pracím dle příslušného ustanovení zákona (§ 8, zák. č. 97/1950 Sb. o drahách a § 1 a 2 vládního nařízení č. 37/1951 Sb.) ale o předběžné posouzení projektu.*“ Současně nicméně došlo k vydání povolení s vedením trolejbusových tratí na vybraných úsecích státních silnic. Na ty zbylé měl už povolení vydat Krajský národní výbor, v jehož kompetenci správa místních komunikací byla. Každopádně povolení ministerstva dopravy nezahrnovaly úseky státních silnic do Staré Role, Sedlce, Březové ani Dalovic, takže je zřejmé, že všechny tyto tratě (potažmo větve) byly zamítnuty.

V tomto místě objevený archivní pramen opět vyschl. Více se toho autorovi bohužel dopátrat nepodařilo, a tak bude rád za jakékoli případné doplnění. Znovu se mělo o trolejbusy v Karlových Varech hovořit v 80. letech, kdy se mělo plánovat i meziměstské spojení do Ostrova. Tato část historie nerealizovaných karlovarských trolejbusů na své probádání ještě čeká.

Karlovy Vary se každopádně vyššího a prestižnějšího stupně veřejné dopravy v podobě drážních vozidel (ať již tramvají či trolejbusů) nedočkaly (čest oběma lanovkám, jež ale mají obě ryze turistický charakter). Ani současné plány města už nemají ambici povyšovat MHD za využití drážních vozidel, například v podobě moderní trolejbusové dopravy, byť lze jistě konstatovat, že reliéf města i větvení tras současného linkového vedení například k využití technologie tzv. parciálních trolejbusů (tedy trolejbusů s trakčními bateriemi, které část trasy absolvují bez trolejového vedení) přímo vybízí.

V letošním roce shodou okolností česko-polsko-švýcarský tým v rámci studijního projektu vytipoval Karlovy Vary jako město vhodné velikosti pro aplikaci parciálních trolejbusů. Kvůli malému množství vstupních dat (ze strany DPKV nebyly poskytnuty vozové jízdní řády, které by umožnily přesně stanovit oběhy vozidel a kilometrické proběhy) bohužel nebylo možné dosáhnout v rámci případové studie 100% přesnosti výpočtů, přesto bylo z výsledků patrné, že by parciální trolejbus byl pro Karlovy Vary vynikajícím řešením elektromobility, navíc majícím sekundární efekt povýšení důležitosti města.

Url: [1955/56: Trolejbusy pro Karlovy Vary](#)