

Jak trolejbusy stavěly přehradu

26.08 2017 11:16, Redakce, Nezařazené

Trolejbus je v České republice a na Slovensku vnímán zejména jako prostředek pro hromadnou dopravu osob, přesto v zahraničí v minulosti existovaly (a dodnes i existují) trolejbusové provozy, které byly či jsou určeny pro dopravu nákladů. O nákladních trolejbusech se dokonce v minulosti opakovaně uvažovalo také v Československu. My si dnes připomeneme jeden nezvyklý trolejbusový systém, který byl vybudován v Itálii a který sloužil hlavně pro potřeby výstavby dvou přehradních nádrží.

Trolejbusové tratě vznikly v horní části údolí Valtellina na severu Itálie. První trolejbusy se zde rozjely již v lednu 1918 a sloužily do listopadu téhož roku. Jejich provozovatel byl přitom poněkud nezvyklý. Nebyl jím nikdo jiný než italská armáda, která používala trolejbusovou trať o délce 38 km pro zásobování bojišť na hranici s Rakouskem-Uherskem.

Zhruba 20 let po ukončení první světové války začala společnost AEM z Milána stavět velké vodní elektrárnu, které měla využívat zkroceného toku řeky Adda. Ve své době se jednalo o největší projekt vodní elektrárny v Evropě. Aby bylo možné zajistit dopravu nákladů, bylo nutné vybudovat nový dopravní systém. V úvahu přicházela buďto varianta klasické železnice, anebo méně obvyklé řešení nákladních trolejbusů. Nakonec firma AEM zvolila levnější výstavbu trolejbusové tratě. Postupně vznikly trolejbusové tratě, které měly max. délku 73 km a které byly vedeny od vlakového nádraží v Tiranu na konečnou Digapoli u stavby přehradní nádrže. Trolejbusy přitom překonávaly výškový rozdíl 1 465 m (stanice Tirano se nacházela ve výšce 428 m nad mořem, nejvýše položená konečná v Digapoli ve výšce 1 893 m). Napětí v troleji bylo 750 V DC a k dispozici bylo celkem 18 nákladních trolejbusů a 4 osobní trolejbusy (+ navíc jeden přívěs).

Trolejbusy pro přepravu nákladů a osob začaly sloužit v roce 1940. Kvůli vypuknutí války ovšem práce na stavbě dvou na sebe navazujících přehradních nádrží nejprve zpomalily a posléze byly na čas i zcela přerušeny. Později se ovšem zase stavět začalo. Poslední prodloužení trolejbusové trati, která se rozšiřovala v závislosti na aktuální potřebě výstavby přehrady, bylo realizováno v roce 1954. Trolejbusy do hor vyvezly více než 1 mil. tun cementu, který se v Tiranu překládal na trolejbusy z železničních vozů a nahoře u stavby z trolejbusů do lanovek. Kromě přepravy zaměstnanců na stavbu sloužily trolejbusy v úseku mezi městy Tirano a Bormio (cca 41 km) také k běžné osobní dopravě. Po dokončení přehrady a elektrárny byl provoz trolejbusů v roce 1956 zastaven. Demontáž zařízení trolejbusové tratě pak probíhala až do roku 1960. Dodnes je ovšem možné nalézt na netradiční trolejbusy řadu památek. Zachováno zůstalo kolem 200 původních sloupů, existuje i budova vozovny či objekty měníren. U jednoho z nich se dokonce nachází

informační cedule, která historii trolejbusů v údolí připomíná.

Gunter Mackinger, Libor Hinčica

Url: Jak trolejbusy stavěly přehradu