

Jihlava si připomněla 111. výročí MHD

21.09 2020 15:37, Libor Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

Dopravní podnik města Jihlavy si na víkend 19. a 20. 9. 2020 připravil oslavy výročí MHD. Naposledy se konala větší akce k připomínce historie trolejbusové dopravy před dvěma lety. Loňské kulaté výročí bylo vynecháno a oslava byla naplánována až na výročí, které ladí oku v podobě tří po sobě jdoucích jedniček.



Trolejbus Škoda 9 TrHT28 ev. č. 358 z roku 1980 ze sbírek DP města Pardubic. V Pardubicích dojezdil tento vůz v roce 1995 mezi posledními „devítkami“. V Jihlavě se vozy 9 Tr udržely déle. Naposledy zde vyjely dne 30. 5. 1997, čímž se uzavřela kapitola provozu legendárních „devítek“ nejen ve vztahu k Jihlavě, ale i k České republice, neboť právě Jihlava byla posledním městem u nás, kde vozy 9 Tr ještě jezdily. Celkem bychom jich zde napočítali 46 (mezi léty 1963 až 1997), z čehož dva vozy byly ve dvoudveřovém provedení. (foto: Libor Hinčica)

Rozhodnutí o výstavbě elektrické dráhy, jejíž připomínkou je dnes mj. kolejové pole položené na historickém mostě U Jána nedaleko nádraží, bylo v Jihlavě přijato v roce 1906. Po zvážení několika variant (neuskutečnilo se například plánované propojení obou městských nádraží) se úzkorozchodné tramvaje (1 000 mm) rozjely do ulic města poprvé 26. 8. 1909. V provozu byla jediná trať s původně třemi výhybnami o délce cca 2,7 km, jejíž počáteční stanice byla u vlakového nádraží a konečná na centrálním (dnes Masarykově) náměstí. Po druhé světové válce bylo zapotřebí řešit budoucnost tramvajového provozu, který stejně jako ve všech dalších městech Československa během války strádal (investice ovšem byly omezeny v důsledku hospodářské krize již během let třicátých). Vozový park byl stále složen pouze z 5 motorových a 3 vlečných vozů, z nichž většina pocházela z roku 1909. Pouze dva motorové vozy byly mladší – jeden byl z roku 1912, druhý pak z roku 1934. Ačkoli existovaly plány na udržení tramvají a jejich rozvoj do dalších směrů, bylo podobně jako v řadě dalších měst rozhodnuto o upřednostnění trolejbusové dopravy. Ministerstvo dopravy povolilo přípravné práce na výstavbě trolejbusové dráhy v lednu 1947, v únoru téhož roku bylo potvrzeno zařazení stavby do dvouletého plánu. Tramvajová trať tak byla postupně zlikvidována.



Historická událost se odehrála i přímo v rámci oslav. Od soboty 19. 9. 2020 jsou v Jihlavě pravidelně nasazovány parciální trolejbusy. Prodloužena byla linka C ke Kauflandu, přičemž baterie musí být na trase používány jen s ohledem na absenci krátkých trolejových propojek. (foto: Libor Hinčica)

V roce 1947 byl přerušen provoz na úseku od nádraží k jatkům, v létě 1948 (přesné datum není známo, byť literatura uvádí jako datum poslední jízdy 12. listopad 1948) měly přestat jezdit tramvaje i na zbylém úseku. Vozový park i částečně vybavení dráhy (výhybky, koleje atp.) byly předány do Opavy, kde nadále posloužily při opravě válkou zničeného města. I Opava však nakonec musela svůj tramvajový provoz zrušit (v roce 1956), a tak se jihlavské tramvaje ve městě dlouho neohřály. Jeden vůz se však uchoval jako seník ve Slavkově u Opavy a v roce 2012 byl odkoupen městem Jihlava. Dnes je v nálezovém stavu deponován pod krytím stáním a čeká na rekonstrukci.

Trolejbusy do ulic města vyrazily s cestujícími poprvé dne 19. 12. 1948 (v čase mezi přerušením provozu tramvají a zahájením provozu trolejbusů měly dopravu ve městě zajišťovat autobusy, jejichž provoz byl zahájen již v roce 1943). První trolejbusová linka v podstatě kopírovala tramvajovou trať (vedla tedy od nádraží na náměstí), i když plán z roku 1947 počítal s vybudováním velkého okruhu skrze západní část města, jenž byl vybudován (s dílčími úpravami) až o několik let později. Pro provoz byly zakoupeny trolejbusy vzniklé kooperační výrobou mezi francouzským výrobcem Vétra a československou ČKD.



Ve městě byla nasazena plejáda historických trolejbusů a autobusů. Na snímku vidíme trolejbus Škoda 8 Tr ev. č. 136 pardubického DP, který vznikl rekonstrukcí původně pražského vozu ev. č. 9493. (foto: Libor Hinčica)

Postupný rozvoj trolejbusové dopravy probíhal především na počátku 50. let, a poté i v – pro trolejbusy těžkých letech – šedesátých a sedmdesátých. Přestože bylo z vládních míst v roce 1963 nařízeno, že by měla být trolejbusová doprava až na výjimky v ČSSR eliminována, Jihlava stavěla i v tomto období další nové úseky a zajišťovala údržbu stávající infrastruktury. Plán Škody Ostrov z roku 1969 týkající se plánovaného odbytu do dalších let již hovoří o tom, že trolejbusová doprava v Jihlavě zůstane zachována, a dokonce se počítalo s nárůstem flotily vozového parku a mírným rozšířením sítě.



Vděčným motivem pro fanoušky dopravy byl trolejbus Škoda 14 Tr10/06, který, ač na pohled působí jako pravověrný jihlavský vůz, je v majetku Občanského sdružení Za záchranu historických trolejbusů a autobusů, z. s., a původem pochází z Pardubic. Do laku odkazujícího na jihlavské provedení vozů 14 Tr byl upraven těsně před oslavami. Jde tedy i typického reprezentanta alternativní historie, kterému se snad budeme na našem webu ještě věnovat. (foto: Libor Hinčica)

Škoda Ostrov byla v té době již jediným dodavatelem trolejbusů do Československa. Po prvních 6 vozech z roku 1948 typu Praga TB 51 (původní správné typové označení trolejbusů, které jinak literatura uvádí poněkud nesprávně jako typ VETRA-ČKD) byly první škodovácké trolejbusy nakoupeny v roce 1951 (typ 7 Tr; první tři však byly vybaveny ještě výzbrojí ČKD). Po nich následovaly vozy 8 Tr, 9 Tr (9 TrH a 9 TrHT), 14 Tr, 21 Tr, 24 Tr a 26 Tr. Letos byly zahájeny dodávky vozů Škoda 32 Tr z loňské objednávky, kterých si město pořídilo celkem 10. Sedm z těchto trolejbusů (ev. č. 10–16; čímž mimochodem číselně navazují na trolejbusy vybavené výzbrojí ČKD, které byly vybaveny malou baterií pro nouzový pojezd) je řešeno jako tzv. parciální trolejbusy. Ty mohou část trasy obsluhovat na baterie, čímž by měl podíl vozidel na elektrický pohon vzrůst (už dnes trolejbusy zajišťují přes 50 % všech výkonů MHD). Jakmile se podaří dokončit trať na Bedřichov (předpoklad v roce 2022), měly by trolejbusy nahradit i nejvytíženější autobusovou linku ve městě, čímž jejich význam ještě vzroste.



Vrcholem programu byl konvoj vozidel na trase od náměstí k nádraží a zpět. V popředí vidíme historický vůz Škoda 706 RO ze sbírek Technického muzea v Brně, který je původním jihlavským autobusem. Za „er óčkem“ následují na snímku vozy Škoda 7 Tr, 8 Tr a Škoda 706 RTO. (foto: Honza Tran)

Tolik alespoň stručné připomenutí historie elektrické dopravy ve městě s ježkem ve znaku. Nyní se podívejme na samotné oslavy, které DPMJ pro své občany a fanoušky uspořádal. Program byl pojat jako dvoudenní, přičemž se podařilo nashromáždit s výjimkou trolejbusu Praga TB 51 (VETRA-ČKD), jenž není v českých muzejních sbírkách zastoupen, reprezentanty všech základních typů trolejbusů a většiny autobusů, které ve městě sloužily. V sobotu byla na Masarykově náměstí uspořádána výstava vozidel hromadné dopravy, v níž se objevily i autobusy v linkových provedeních, či vozidla, která v Jihlavě nejezdila, ačkoli se o jejich provozu ve městě uvažovalo (kloubový trolejbus 15 Tr). Pomineme-li vozidla DPMJ, poskytli své exponáty ve velké míře nejrůznější soukromníci. Rozmístění vozidel do kruhu bylo velmi nápaditě provedeno a umožňovalo dostatečně „očmuchat“ všechny vystavené exponáty. Mimoto byly připraveny ke svezení trasy třech autobusových a třech trolejbusových linek, na nichž jezdily historické vozy, byť v případě trolejbusu Škoda 21 Tr zapůjčeného z Brna (šlo však o ex-jihlavský vůz) šlo o historii pouze ve vztahu k metropoli Vysočiny, protože v Brně jde o vůz běžně provozní. Vzhledem k tomu, že se všech 6 linek sjíždělo u náměstí, byl odjezd historického trolejbusu či autobusu zajištěn od horní zastávky na Masarykově náměstí v intervalu každých pět minut.



Trolejbusová linka s netradičním jménem HaF vedla k městskému útulku. Trolejbus Škoda 32 Tr během nasazení na této lince používal Benešovu ulici, v níž viselo trolejové vedení ještě na počátku 90. let, kdy bylo rozhodnuto zřídit v lokalitě pěší zónu. Vrátí se zde trolejbusy natrvalo? f(oto: Libor Hinčica)

Mimoto byla v provozu ještě linka HaF jezdící k městskému útulku, na níž byl v hodinovém intervalu nasazen parciální trolejbus Škoda 32 Tr. Ten projížděl i Benešovou ulicí, v níž byla trolejbusová doprava v roce 1993 zrušena s ohledem na zájem vybudovat v ulici pěší zónu. Nyní město hovoří o tom, že by trolejbusy do této ulice opět vrátilo, a to právě ve formě parciálních trolejbusů. Víkendové oslavy se staly první sondáží, jak by takový provoz v této (jednosměrné) ulici mohl v budoucnu opět vypadat. Nutno dodat, že o svezení skrze pěší zónu byl nemalý zájem a trolejbus občany procházejícími se centrem nijak neomezoval.

Ve vztahu k parciálním trolejbusům je důležité zmínit ještě jednu sobotní událost, a sice zahájení provozu na prodloužené lince C ke Kauflandu, k čemuž došlo počínaje spojem odjíždějícím ve 12:00 od náměstí. Trolejbus končící standardně na smyčce Březinova pokračuje nově dále pod trolejovým vedením, avšak vydává se směrem k Motorpalu s ukončením v zastávce Kaufland u kruhového objezdu. Fakticky vzato jede trolejbus celou dobu pod trolejovým vedením, na trase však chybí dvě krátké trolejové propojky, které jízdu s klasickým trolejbusem v relaci od sídliště na východě města a Kauflandem neumožňují. Jednou z úloh nového prodloužení vybraných spojů linky C je odzkoušení technologie parciálních trolejbusů a otestování zájmu veřejnosti o spojení v dané relaci. V souvislosti se stavbou trolejbusové trati na Bedřichov (kde mají být následně parciální trolejbusy využívány) má dojít i k úpravám stávajících křižovatek, čímž by potřeba parciálních trolejbusů na relaci ke Kauflandu zmizela.



Ještě jeden záběr ze sobotního konvoje, tentokrát nedaleko nádraží. Snímku vévodí autobus Škoda 706 RTO ev. č. 28 z roku 1967, který má ve sbírkách pardubický DP. „Erťák“ je pronásledován vozem ŠM 11 zlínského DP a vozem Škoda 9 TrHT, jenž je opět z Pardubic. (foto: Libor Hinčica)

Zlatým hřebem programu byl sobotní odpolední konvoj autobusů a trolejbusů, které vyjely od náměstí k nádraží a zase zpět, a to za velké pozornosti fanoušků. Těm po oba dny přálo slunečné počasí, nicméně s ohledem na (v tomto období) již pokročilejší hodinu neumožňovaly prodloužené stíny nalézt po trase mnoho míst na provedení „předpisové“ fotografie, a tak se na v pár vybraných lokalitách ve městě nashromáždily hloučky fotografů, kteří pak v nejroztodivnějších pozicích a se vzájemným rozestupem v řádech jednotek centimetrů zběsile mačkali spouště fotoaparátů. Sobotním konvojem ale program ještě nekončil. Fotografové na pár hodin zmizeli z ulic do přilehlých hospůdek, aby se před 22. hodinou jako na povel opět objevili na Masarykově náměstí, odkud byly připraveny tři trasy s šesti vozidly (tři trolejbusy a tři autobusy) na noční fotografování. Vozy se vždy vrátily zpět k náměstí, takže všichni cestující měli možnost svézt se všemi vozidly, resp. po všech trasách. Přestože je noční fotografování vždy organizačně náročnější, je nutno říci, že v Jihlavě si s tím poradili na výbornou a mysleli s délkou časových oken na focení i na všechny ty, kteří mají potřebu zvolávat, že potřebují „ještě jednů“ v době, kdy ostatní již stihli dávno dofotit.



Skvělým doplňkem programu byla noční fotojízda, při níž bylo myšleno i na „náhodná“ setkání různých typů vozidel. Na fotografii vidíme ex-jihlavský vůz Škoda 21 Tr (nyní Brno ev. č. 3045) ve společnosti opraveného autobusu Karosa B 952 ev. č. 336, který slouží jako výcvikové vozidlo autoškoly. (foto: Libor Hinčica)

Těsně před půlnocí se z náměstí rozjel poslední trolejbus, aby se v neděli program v osekané podobě opakoval. V provozu se objevila opět historická vozidla, která podle stejných jízdních řádů obsluhovala téže linky jako v sobotu. Konvoj a další doplňkový program již pochopitelně odpadly.

Jihlavský DP prokázal, že organizovat akce podobného druhu zkrátka umí. Kdo se o víkendu vydal do Jihlavy, rozhodně nemohl času zde stráveného litovat. Jak už to bývá, příprava obdobných událostí zabere velké množství mravenčí práce, a to nejen zaměstnanců DP, ale také dobrovolníků, kteří dávají obdobným událostem výraznou přidanou hodnotu. Přestože zůstávají povětšinou anonymní, je třeba k jejich práci vzhlížet s o to větším respektem a za všechno, co (nejen) v Jihlavě zvládají zorganizovat, jim poděkovat. Pokud bychom měli přípravu, program a zabezpečení 111 let jihlavské MHD oznámkovat jako ve škole, jsou tři jedničky v tomto narozeninovém výročí tím jediným možným hodnocením.



V jihlavských ulicích byly v minulosti k vidění i článkové autobusy Ikarus 280. Celkem bychom zde napočítali tři vozy, z nichž poslední dojezdily v roce 1997. Na oslavách byl typ zastoupen vozidlem ze soukromé sbírky Milana Jiroše. Vedle něj pak projíždí brněnský historický autobus Karosa B 732. Vozů řady 700 v městském provedení (B 731 a B 732) bychom v Jihlavě napočítali celkem 39. Ten úplně poslední dojezdil v prosinci. 2012 (foto: Libor Hinčica)

Url: [Jihlava si připomněla 111. výročí MHD]