

Trolejbus Praga TOT se vrátil ke sv. Matějovi

30.08 2022 19:09, Libor Hinčica, Trolejbusy

Pražský DP si v pondělí dne 29. 8. 2022 symbolicky připomněl 86. výročí od zahájení trolejbusové dopravy v Praze. Uspořádal při této příležitosti nejen vycházku pro zájemce v trase první trolejbusové linky ze Střešovic do Dejvic, ale i prezentaci historického trolejbusu Praga TOT ev. č. 303, jenž byl jedním ze tří vozidel, které provoz trolejbusů v Praze zahajovaly.

I v Praze jsou doloženy úvahy o zavedení trolejbusové dopravy (*bezkolejné dráhy*) ještě v období před první světovou válkou, avšak vážně se začaly Elektrické podniky hl. m. Prahy zabývat myšlenkou na jejich zavedení až na sklonku 20. let. Problémem se však ukázalo už vytipování vhodné linky, jež by byla vnímána jako zkušební pro otestování vlastností neznámé technologie. Vedení ze Střešovic přes Ořechovku, Bořislavku a Hanspaulku s ukončením u kostela sv. Matěje (katastr Dejvic) bylo nakonec odsouhlaseno až v listopadu 1934, přípravné práce se rozeběhly ještě o rok později.
V souladu s tehdejší politikou státu, která výrazně upřednostňovala užití domácích produktů před nákupem ze zahraničí, byli osloveni tři významní československí výrobci vozidel – Škoda, Tatra a ČKD (Praga), aby dodali pro první linku svá vozidla. Každý z nich skutečně jeden trolejbus postavil a odzkoušel, přičemž všichni tři výrobci si ve svých areálech zřídili před předáním Elektrickým podnikům vlastní zkušební tratě (první trolejbusová trať v Praze tedy byla fakticky ta, jež se nacházela v areálu ČKD ve Vysočanech).

První zkušební jízdy na nově vybudované trati (s napojením do vozovny Střešovice, jež byla částečně adaptována pro trolejbusy) se uskutečnily dne 12. 6. 1936. O čtyři dny později následovala technicko-policejní zkouška, a následně byl od 1. 7. zahájen zkušební provoz bez cestujících. Slavnostní otevření připadlo na 28. 8. 1936, avšak pravidelná doprava začala až o den později – 29. 8. 1936.



V oblasti Ořechovky zapózovaly fotografovi před objektivem všechny tři první pražské trolejbusy v době realizace zkušebních jízd. Vlevo vidíme trolejbus Škoda 656 P (teprve o řadu let později se začalo používat označení 1 Tr), který měl ze všech tří vozů nejelegantněji řešenou karoserii. Vpravo vidíme trolejbus Tatra 86 a uprostřed vůz Praga TOT s výzbrojí ČKD. Ten se jako jediný dochoval až do dnešních dnů a po nesmírně náročné opravě se mohl vrátit na místo, kde v roce 1936 zahajoval provoz trolejbusů v Praze. (zdroj: archiv DPP)

Přestože se už v roce 1936 plánovalo, že bude trolejbusová trať od konečné u sv. Matěje (dnes je zde pouze zastávka s názvem U Matěje) dále prodloužena, do začátku války se s plánovaným prodloužením směrem k dejvickému vlakovému nádraží nezačalo. Provoz první pražské trolejbusové linky byl skutečně bedlivě sledován a vyhodnocován jak z hlediska užitých typů vozidel a jejich elektrické výzbroje, tak z pohledu infrastruktury, opotřebení pneumatik, typy hlavic sběračů atp. Je až neuvěřitelné, jak dokázali tehdejší představitelé Elektrických podniků držet krok se světem a monitorovat novinky, které se odehrávaly například v USA, Německu či v SSSR, a to takřka „online“. Pražské trolejbusy i díky těmto aktivitám přesvědčily o svých výhodách a získaly zelenou pro další rozvoj, který byl ale utlumen válkou (vzniknout stihla jen jediná linka uvedená do provozu v říjnu 1939), takže opravdová expanze mohla začít až po ní, přičemž svého zenitu dosáhla na počátku 50. let.

Nové trolejbusové tratě byly plánovány prakticky po celé období 50. let a částečně došlo i k jejich vybudování. Ekonomika Československa zdecimovaná od konce 40. let naprosto nepromyšlenou změnou hospodářského zaměření země pod taktovkou rudých dirigentů ale nebyla schopná zajistit dodávky potřebného vybavení pro stavbu dalších tratí a jejich napájení. To dopadlo i na trolejbusovou trať ze Střešovic ke sv. Matěji (resp. přesněji z Bořislavky ke sv. Matěji, neboť úsek Bořislavka – Střešovice byl už od válečného roku 1942 používán jen jako manipulační a k obnovení osobní dopravy na něm nedošlo ani po skončení válečného běsnění). Od sv. Matěje měla být trať

prodloužena dále do nitra Dejvic a skrze Letenský tunel se měly trolejbusy dostat až k dnešnímu Masarykovu nádraží. V Dejvicích měla být vybudována odbočka do areálu místních autobusových garáží, které měly být částečně adaptovány pro trolejbusový provoz.



Po svém vyřazení sloužil trolejbus jako přístřešek. Do muzea MHD se jej podařilo dostat v roce 1995 díky zásluze pana Jana Arazima. (zdroj: FB Trolejbusy v Praze – II. epocha)

K výstavbě popisovaného prodloužení skutečně částečně došlo. Konkrétně vznikla trať o délce 1,426 km ukončená v Zelené ulici, na níž navazovala cca 600 m dlouhá spojovací trať do areálu garáží. V kontextu celé dráhy nešlo rozhodně o kratičký úsek, vezmeme-li v úvahu, že celá trať od původní konečné ve Střešovicích až ke sv. Matěji měla délku 3,628 km (+353 m manipulační tratě do střešovické vozovny) a po zkrácení linky jen na Bořislavku byla její délka jen 1,9 km. Paradoxně ale nebylo nové prodloužení nikdy uvedeno do provozu s cestujícími a otázka visí i nad jejím využitím alespoň pro zátahy vozidel za účelem údržby či zkoušek (byť podle některých pamětníků právě ke zkušebním jízdám v předmětném úseku docházelo). V dalších částech plánované tratě byla provedena alespoň příprava (dodnes existují například sloupy trakčního vedení v ulicích Dejvic, které svému hlavnímu účelu nikdy nesloužily a zůstaly jen v roli veřejného osvětlení, podstatně známější jsou pak závěsy pro trolejové vedení na klenbě Letenského tunelu).

Ačkoli ještě v prosinci 1958 bylo stanoveno dokončení výstavby tratě od Zelené ulice až do centra Prahy na 1. červenec 1960, nabraly dějinné události zcela odlišný směr a Praha se v roce 1959 zvládla od trolejbusů nečekaně rychle odklonit. Namísto slibovaného dokončení trati došlo od 1. 7. 1959 k zastavení provozu na lince č. 51, která tak zůstala po celou dobu své existence nenapojená na zbytek trolejbusové sítě. Šlo o první trolejbusovou trať v Praze, jež byla zrušena. Trvalo pak

pouhých 13 let)do října 1972), než padl z původně rozsáhlé sítě i poslední úsek od Orionky ke strahovskému stadionu a trolejbusy v Praze se staly minulostí.

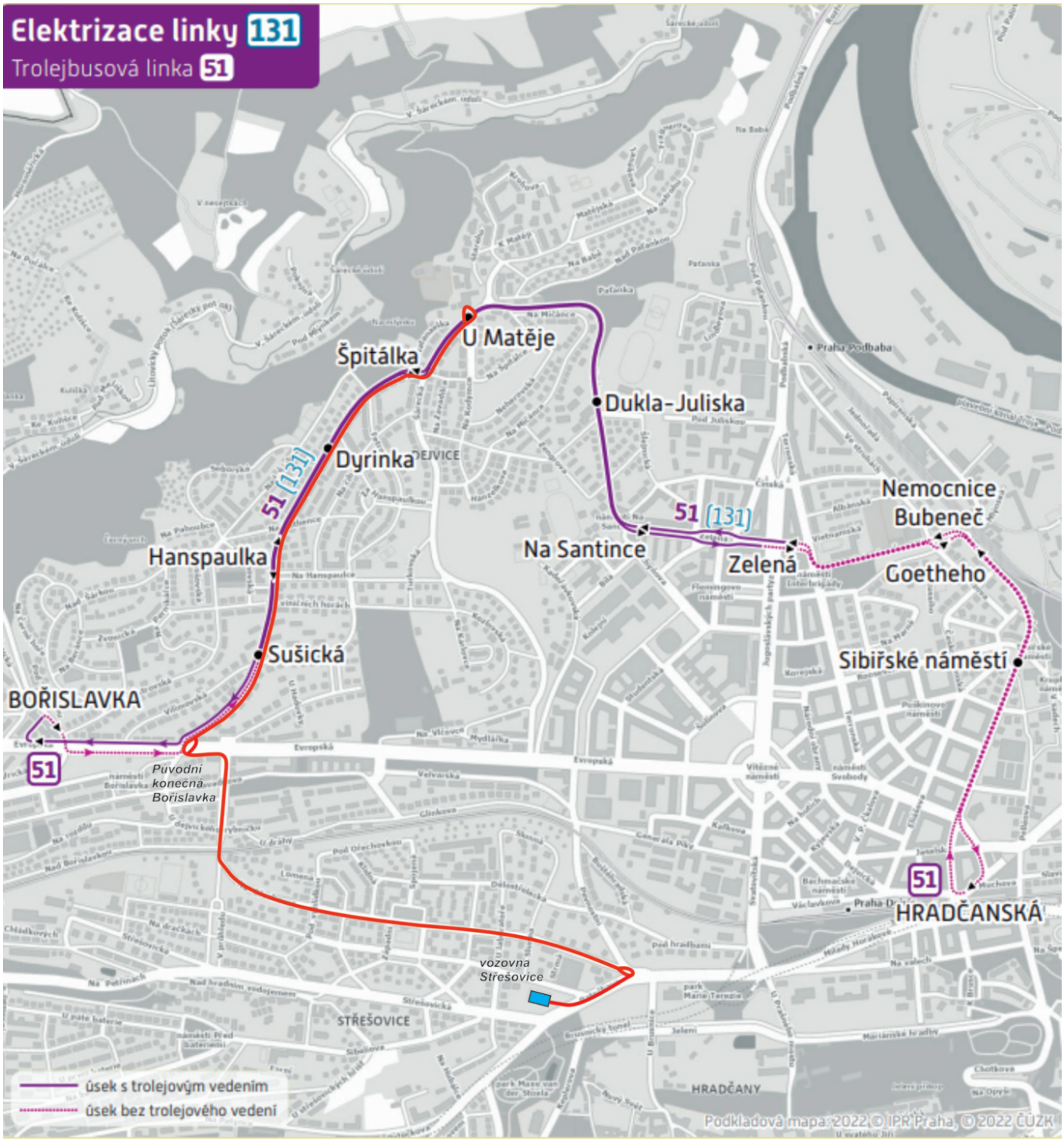
Dnes se trolejbusy v Praze stávají opět realitou. K obnovení trolejbusové dopravy dojde v oblasti Libně, Proseku, Letňan a Čakovic, kde se pracuje intenzivně na elektrifikaci autobusové linky číslo 140, jež převezme nové číslo 58 (odkazující současně na původní trolejbusovou linku, která obsluhovala přibližně identickou oblast). O uplynulém víkendu (27. a 28. 8. 2022) bylo již nataženo trolejové vedení i v Zenklově ulici v Libni (část jednostopého neúplného okruhu vedeného souběžně s tramvajemi), a získalo zde již svou definitivní podobu. V průběhu srpna pak došlo k zavěšení trolejových stop i nad Tupolevovou ulicí v oblasti Letňan. Linka číslo 58 ale není jediná, která by se mohla dočkat svého znovuvzkříšení. Návrat trolejbusů je plánován i do oblasti Dejvic, a to prakticky v identické trase, jakou měla někdejší linka č. 51 (resp. originálně linka s písemným označením „K“).



Odvoz trolejbusu Praga TOT ze zastávky U Matěje se uskutečnil okolo sedmé večer na silničním trajleru. (foto: Matěj Stach)

Dnes v trase od Bořislavky přes zastávku U Matěje jezdí autobusová linka č. 131, a byť se pozice konečné Bořislavka přesunula (autobusy dnes končí u stejnojmenné stanice metra), ve zbytku trasy až k zastávce U Matěje (dříve sv. Matěje) a fakticky i dále v části nezprovozněného prodloužení k Zelené ulici kopírují autobusy někdejší trolejbusovou trať. Dále ale navíc pokračují až na Hradčanskou. S ohledem na kopcovitý charakter této linky (jež je řazena do kategorie tzv. metrolinek, z čehož vyplývají i její krátké intervaly) byla vytipována jako vhodná pro užití technologie parciálních trolejbusů. S trolejovým vedením se počítá rovněž v takřka celém úseku původní trolejbusové trati, který je sklonově nejnáročnější. Konkrétně by měla trolej začínat (i končit) v blízkosti zastávky Zelená a pokračovat přes zastávky Na Santince a Dukla-Juliska až k zastávce U Matěje (a zde tedy kopírovat celý úsek, jenž se zřejmě využíval pouze příležitostně). Od zastávky U

Matěje by pokračovalo trolejové vedení v původní trase až po konečnou Bořislavka, avšak v posledním mezizastávkovém úseku (tj. Sušická – Bořislavka) by byla trolej zavěšena pouze jednostopě (ve směru na Bořislavku). Na druhý směr bylo rezignováno pro velké množství křížení s tramvajovým trolejovým vedením, jež by zde bylo nutné vybudovat. Úsek od zastávky Zelená až po Hradčanskou by měl být pojížděn pouze na baterie obousměrně.



Návrh vedení trolejbusové linky č. 51, jež by mohla nahradit současnou linku číslo 131. Tečkovaně jsou zaznačeny úseky bez trolejového vedení. Celý úsek od zastávky U Matěje až po zastávku Zelená byl už v minulosti zatrolejován (od roku 1953), ale trolejbusy po něm nikdy nejezdily s cestujícími a otazník visí i nad tím, zda se zde někdy uskutečnily alespoň zkušební jízdy. My jsme do původního plánku ROPIDu navíc dokreslili ještě pro lepší orientaci čtenářů původní vedení trolejbusové linky č. 51 (resp. K) včetně spojky do vozovny (bez staničení). (zdroj: ROPID, úprava redakce)

Prezentace konaná dne 29. 8. 2022 v zastávce U Matěje (do jejíhož zálivu byl historický trolejbus Praga TOT správně přistaven v opačném směru, neboť je opraven do originálního levostranného provedení) sice připomínala výročí zahájení trolejbusové dopravy a jediný dochovaný z trojice nejstarších pražských trolejbusů z roku 1936, stala se ale také propagací technologie parciálních trolejbusů, s nimiž se v dané lokalitě uvažuje. Letáčky rozdávané veřejnosti, u níž se nádherně rekonstruovaný trolejbus těšil mimořádné pozornosti, tak vedle historie linky č. 51 (K) připomínaly (a lze dokonce říci, že primárně) plány na postupný rozvoj parciálních trolejbusů v Praze a výhody trolejbusové dopravy v pražských podmínkách. Nezbývá než doufat, že se záměr elektrifikace autobusové linky č. 131 podaří a trolejbusy se opět ve své nejstarší stopě rozjedou. Do oblasti Hanspaulky a Bořislavky, jejichž rozvoj kdysi pomáhaly významně stimulovat, zkrátka patří.

Url: Trolejbus Praga TOT se vrátil ke sv. Matějovi