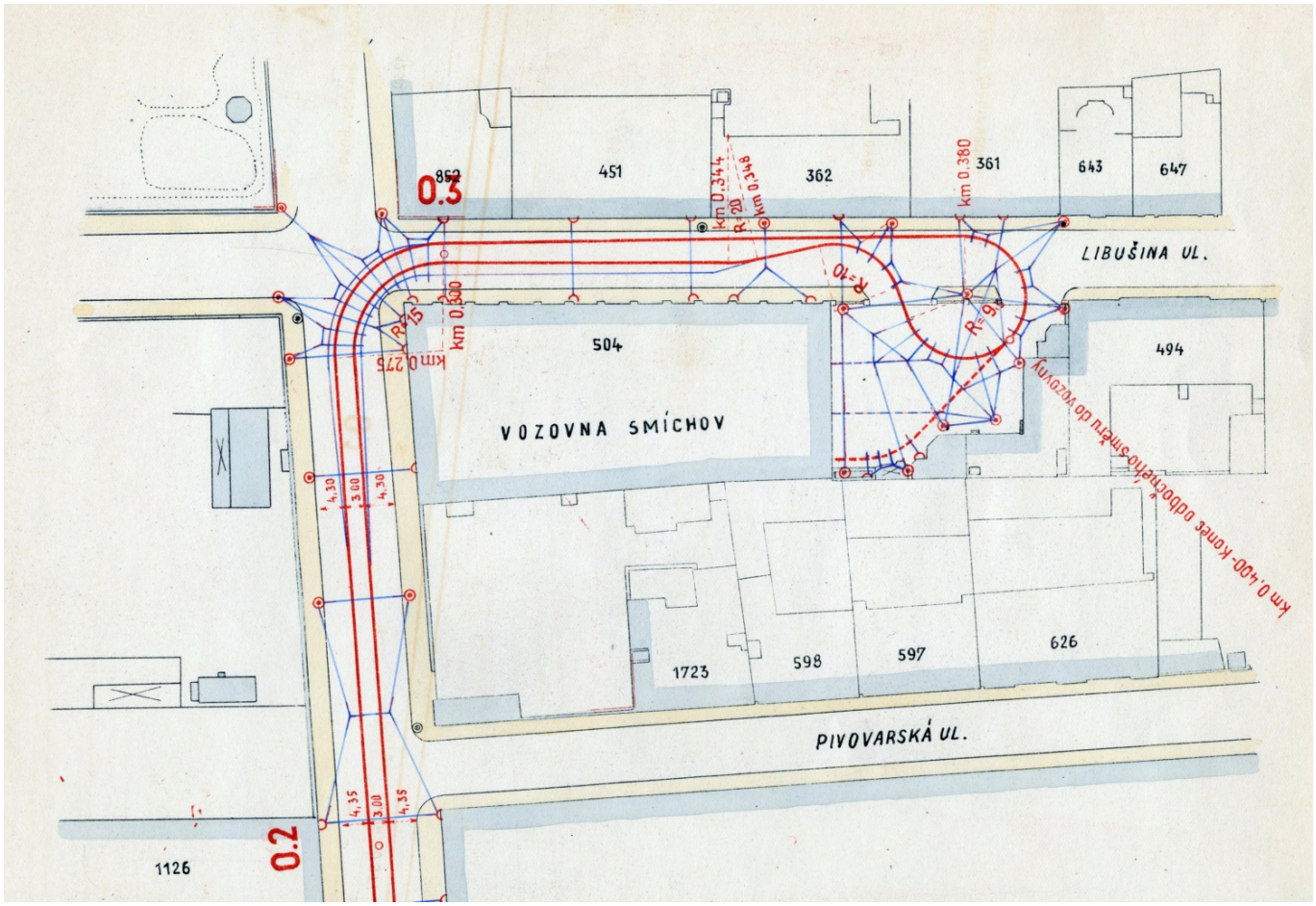


Trolejbusem na Zbraslav – V. část – Finální provedení trati a zahájení provozu

22.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

Minulý díl našeho seriálu zaměřeného na historii trolejbusové tratě na Zbraslav jsme věnovali problematice ukončení v oblasti centra Prahy. Jak již zaznělo, bylo původně plánováno zahájit provoz trolejbusů na lince č. 59 do Velké Chuchle k 1. 10. 1953, později se datum posunulo na obecné „IV. čtvrtletí roku 1953“, ale pro chybějící vozidla a technologii měnírny bylo nakonec odsunuto až na 1. 4. 1954.

Zajímavostí je, že s místními národními výbory dotčených obcí na trati pravděpodobně nebyla otázka posunu termínu nijak zvlášť konzultována. Dne 23. 3. 1954 – tedy osm dnů před avizovaným datem zahájením provozu – se dotazoval místní národní výbor ve Velké Chuchli, kdy vlastně má k zahájení provozu dojít. Dopravní podnik ještě v té době reagoval, že si zaměstnanci dali socialistický závazek a přihlásili se k zahájení provozu již k 1. 4. 1954. Již 7. 4. 1954 ale dopravce posílal do Velké Chuchle zprávu, že doprava bude zahájena až od 18. 4. (s ručně dopsanou vsuvkou *„pravděpodobně“*), a to pro provedení některých dílčích (blíže nespecifikovaných) úprav. Původně plánované datum 1. 4. 1954 mělo být nedodrženo kvůli průtahům při povolovacích řízeních na příslušných ministerstvech.



Vedení trolejbusové tratě do vozovny Smíchov na plánku z roku 1939. Úsek na Zborovské ulici byl později začleněn do kilometráže nové trolejbusové trati. (zdroj: archiv DPP)

Výsledná délka trati činila 6 709 m, přičemž smyčka Velká Chuchle byla napojena v km 6,663 a její stopa měla nakonec délku 105 m. Trolejové vedení již bylo vyvedeno slepě směrem ke Zbraslavi, takže smyčka musela být napojena na trať dvěma výhybkami. Délka stop vedoucích ještě za smyčku činila cca 46 m. Oproti původnímu projektu byly provedeny jen drobné úpravy. Jednalo se například o změnu pozice některých zastávek (v řádech metrů), anebo o zmenšení osové vzdálenosti mezi stopami na čtyřproudové výpadovce z dříve zamýšlených 11 m na 9 m. Na trati byly nakonec zřízeny tyto zastávky:

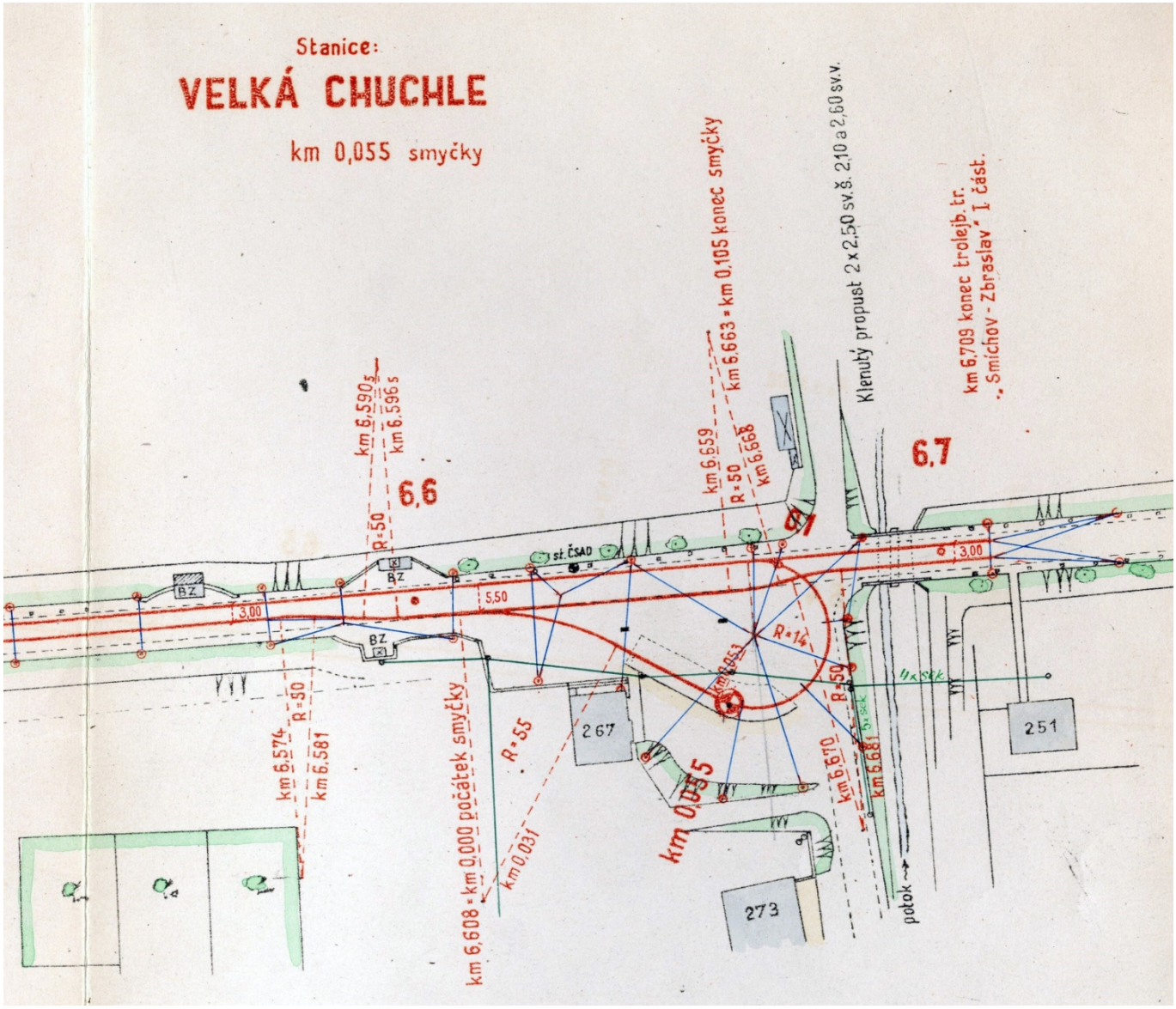
Vltavská (km 0,00/0,035)
Železniční most (km 0,387/0,458)
Nádraží Smíchov (km 1,085/1,125)
U lihovaru (km 2,136/2,125)
Hlubočepy (km 3,159/3,125)
Malá Chuchle (km 5,366/5,346)
Velká Chuchle (km 0,055/0,55 smyčky)

Nejdelší mezizastávková vzdálenost byla mezi zastávkami Hlubočepy a Malá Chuchle – 2 221 m. Mezi Malou Chuchlí a Velkou Chuchlí šlo pak o 1 357 m. Provizorně bylo řešeno trolejové vedení pod tehdy novým železničním mostem (Branický most; známý též pod lidovým názvem „most Inteligence“ podle nuceného nasazení celé řady pracovníků původně z jiných profesí do dělnických pozic). Mostní oblouk vedoucí přes komunikaci totiž ještě nebyl dokončen a konstrukce trolejového vedení byla upevněna na dřevěné výztuži bednění, přičemž konstrukce byla zhotovena tak, aby při případném vypadnutí sběrače z trolejového vedení nepřišel sběrač do styku s ocelovými výztužemi mostu.

Provizorní upevnění mělo být v provozu do června 1954, kdy mělo dojít k odstranění bednění a upevnění na definitivní mostní konstrukci. Tento termín pravděpodobně nebyl dodržen, protože výluka spojená s nutnými komunikačními úpravami pod novým mostem byla zahájena až od 2. 8. 1954, přičemž se uvádělo, že trolejbusový provoz bude zastaven na dobu *„asi čtyř týdnů“*.

V celkové délce linky 6 709 m je zahrnuto 276 m trati existující od r. 1947 pro spojení s vozovnou Smíchov, avšak není zde započítán úsek Dienzenhoferovy sady – Újezd o délce 463 m (+ jednostopá bloková smyčka o délce 572 m), na níž byly zřízeny dvě zastávky – Švandy ze Semčic (v km 0,178/0,218) a Újezd (km 0,320 smyčky).

Technicko-bezpečnostní zkouška obou nových tratí se konala dne 14. 4. 1954. Přítomen jí byl trolejbus Tatra 400 v. č. 364, který na úseku do Velké Chuchle dosáhl max. rychlosti 42 km/h.



Z trolejbusové tratě Velká Chuchle – Zbraslav vzniklo jen cca 46 m. Trolejové vedení zůstalo slepě ukotveno až do roku 1960, kdy byl koncový úsek v souvislosti se zahájením stavby rozšíření silnice zrušen. (zdroj: archiv DPP)

Provoz na trati Újezd – Nádraží Smíchov – U lihovaru – Velká Chuchle byl konečně zahájen 18. 4. 1954. Jak bylo opakovaně uvedeno v předchozích částech, bylo u linky počítáno s tím, že u ní bude převládat převážně rekreační charakter, kdy největší přepravní nároky bude muset linka č. 59

zvládat o víkendech a prázdninách. V tomto kontextu byla zbraslavská, potažmo chuchelská trolejbusová trať v rámci pražské trolejbusové dopravy naprosto výjimečná a v kontextu doby, kdy byly posouvány i mnohem významnější investice, se může z dnešního pohledu jevit poněkud překvapivé, že právě linka do Velké Chuchle byla vybrána k realizaci. Na druhé straně v roce 1954, i přes projevující se těžkosti doby, se ještě nepředpokládalo, že bude rozvoj trolejbusové dopravy v Praze zastaven. V různém stádiu rozestavěnosti se nacházely v roce 1954 hned čtyři trolejbusové tratě. Šlo o spojení ze Žižkova k Senovážnému náměstí, trať od sv. Matěje do Dejvic a centra Prahy s vedením letenským tunelem, trať do Záběhlic, z níž byl v závěru roku 1954 do provozu uveden jen krátký úsek na Bělocerkevskou (úsek byl však stavebně, vyjma obratových trolejí, dokončen už v roce 1953) a manipulačně návazné spojení do vozovny Michle (Vršovice). Poslední rozestavěnou tratí byla pak námi zevrubně popisovaná trať na Zbraslav. U všech se ještě v roce 1954 počítalo s tím, že k jejich dobudování dojde. Ani u jedné se to už nepodařilo.

Než se podíváme na vývoj zbraslavské trolejbusové trati v nadcházejících letech, uveďme ještě rozsah provozu. Ten byl podle dostupných údajů max. 4 vozy v pracovní den (při intervalu 13 minut), avšak až 18 vozů o nedělích.

Autor článku děkuje za vynikající spolupráci a profesionální přístup pracovníkům Archivu DP hl. m Prahy, Národního archivu v Praze, Archivu hl. m. Prahy a Státního oblastního archivu v Praze. Zvláštní jmenovité poděkování si pak zasluhují zejména pánové Ing. Robert Mara a Mgr. Pavel Fojtík.

Url: Trolejbusem na Zbraslav – V. část – Finální provedení trati a zahájení provozu