

Trolejbusem na Zbraslav – VI. část – Provoz na trati do roku 1960

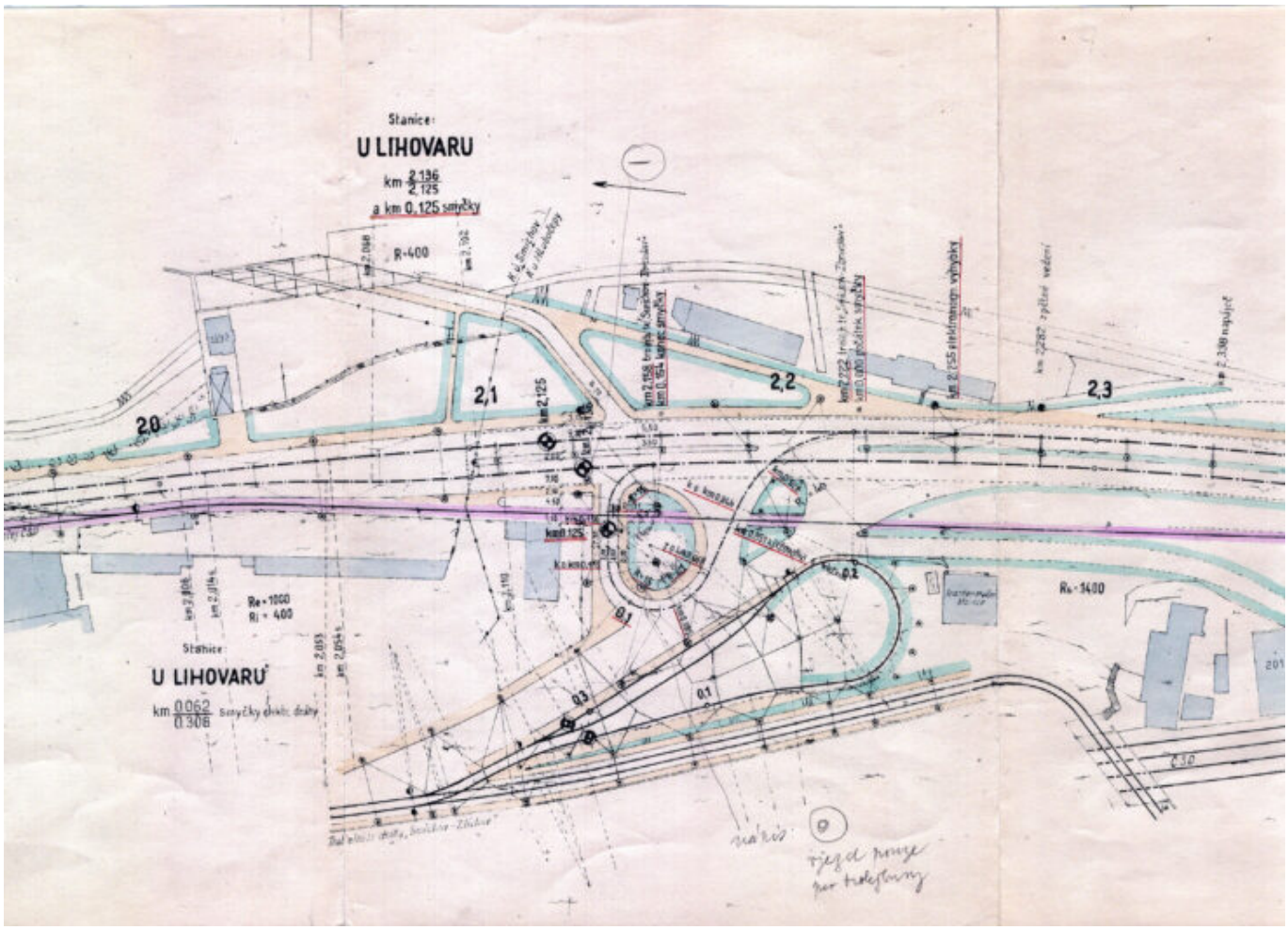
23.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

Od 18. 4. 1954 se trolejbus mezi centrem Prahy a Velkou Chuchlí stal konečně realitou. Přes určité těžkosti, v nichž se projekt rodil, se nadále počítalo s tím, že bude trať dále prodloužena až na Zbraslav, nicméně na jaře 1954 se již hovořilo o tom, že projekt je pro nedostatečné plánování měnírny v Lahovicích odložen na neurčito, dokud nebude získán potřebný příslib na zařízení měnírny. Objevovaly se i proto návrhy, že by bylo možné stavbu rozdělit ještě na jednu mezietapu.

Pár týdnů po zahájení provozu, přesněji dne 7. 5. 1954, se konala veřejná schůze voličů s kandidáty do místních, okresních i krajských národních výborů. Zástupci kandidující do pozic v Okresním národním výboru Prahy deklarovali, že budou usilovat o dobudování trati až na Zbraslav, občané Lahoviček ale vyslovili požadavek, aby byla trolejbusová trať prodloužena alespoň do jejich obce, tj. o zhruba 1,5 km kilometru, v předstihu. Podle názorů občanů Lahoviček nemělo prodloužení trolejbusové trati činit větších obtíží, přičemž se počítalo s tím, že nedostatečné napájení úseku bude dořešeno s dokončením výstavby měnírna Malá Chuchle.

Ta byla plánována s tím, že na sebe převezme část výkonu napájení první etapy výstavby, neboť napájecí poměry v koncovém úseku trati ve Velké Chuchli již byly značně zhoršené, a pokryje část potřeby II. etapy výstavby na Zbraslav. Měnírna Malá Chuchle skutečně v rámci budování trolejbusové trati v první etapě vznikla, nepodařilo se ji ale vybavit technologickým zařízením. Situace byla natolik zoufalá, že se v říjnu 1954 narovinu uvádělo, že není naděje, že v dohledné době měnírna bude potřebnou technologií vybavena. Ostatně dodatečné dovybavení technologického zařízení se týkalo i měnírny na Zlíchově (Lihovar), která byla sice stavebně dokončena už koncem roku 1953, ale potřebná zařízení byla instalována až v roce 1955. Do té doby byla trať napájena provizorně z měnírny až na Smíchově (!), takže poklesy napětí v koncovém úseku ve Velké Chuchli musely být v přechodném období opravdu značné. Měnírna Malá Chuchle byla dovybavena a

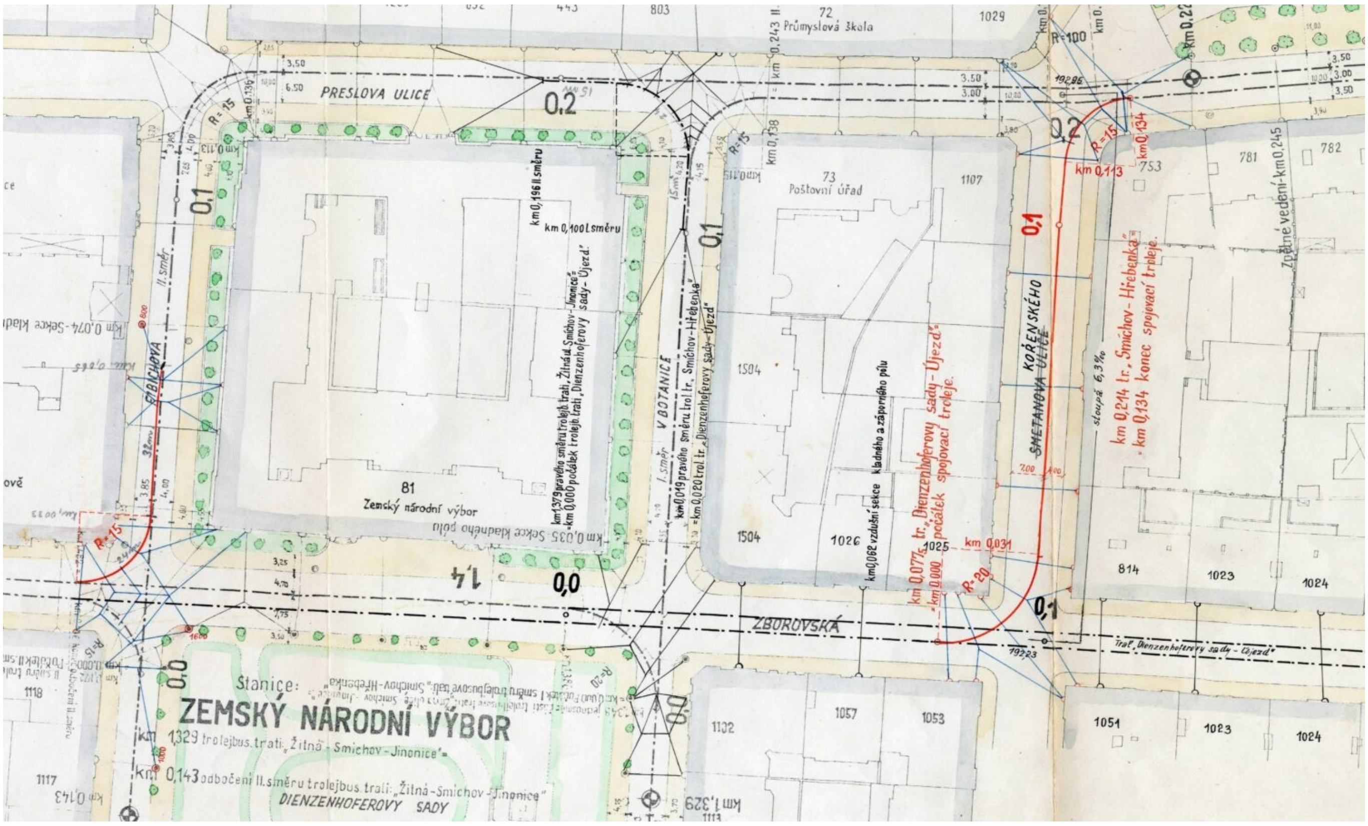
dokončena dokonce až v roce 1956. O těchto peripetiích ale neměli v Lahovičkách v květnu 1954 tušení, a tak předpokládali, že by bylo možné do jejich obce trolejbusy v krátké době zavést. Zajímavá byla argumentace pro podporu výstavbu trati: *„Doufáme, že DP vyhoví požadavku našich občanů, neboť by to byla malá splátka Prahy za oběť, kterou přineslo 50 našich hrdinů v revoluci 1945, kdy zadrželi vojska SS v jejich postupu na Prahu.“*



Plán trolejbusové a tramvajové smyčky na Lihovaru. Trolejbusová smyčka zanikla po zrušení provozu na lince č. 59, ta tramvajová až v roce 1986. (zdroj: archiv DPP)

Do Lahoviček ovšem trolejbusy nikdy nevyjely. I když se plánovalo dále (z 23. 6. 1954 například pochází výkres kabelových tras z měnírny Lahovice situované těsně před soutokem Vltavy s Berounkou (při pohledu ze Zbraslavi), šlo už jen o doznívání projekčních prací. V říjnu 1954 již bylo uváděno, že výstavba trolejbusové trati dále směrem na Zbraslav bude možná až poté, co dojde k rekonstrukci a zvětšení zbraslavské silnice podle vzoru mezi Zlíchovem a Malou Chuchlí, tedy na moderní širokou čtyřproudovou komunikaci. Původně se přitom počítalo s tím, že trolejbus bude veden po stávající silnici (ostatně byla tak vybudována i koncová část do Velké Chuchle) a v budoucnu dojde jen k přeložce.

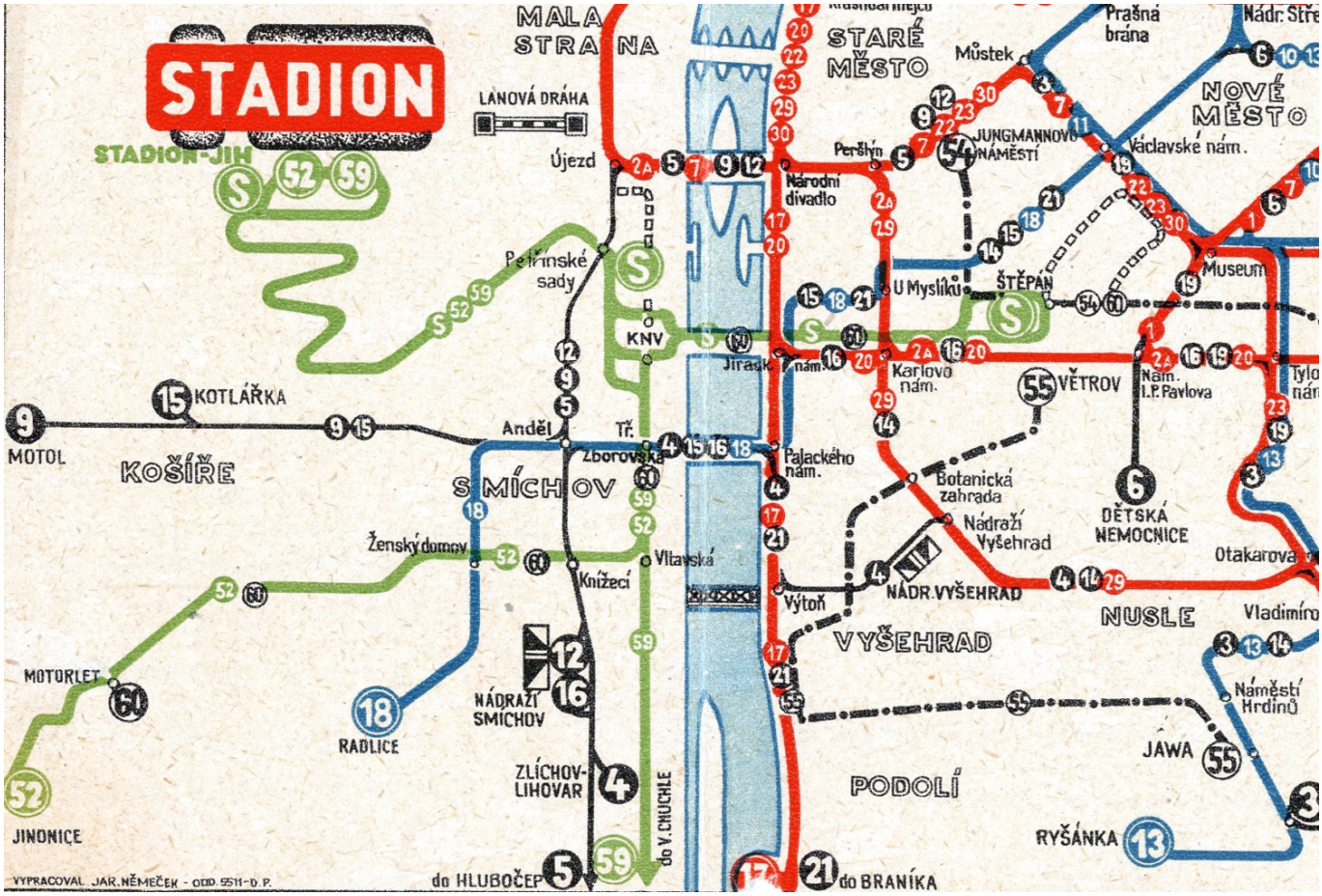
Ještě před zahájením provozu vznikla idea na vybudování nové nácestné smyčky v oblasti Zlíchova u dnešní zastávky Lihovar. Projekt byl datován už únorem 1954, investiční úkol byl zadán již 16. 6. 1954 s tím, že uvedení do provozu bylo plánováno na březen 1955. Samotná realizace se ale značně protahovala, přestože nešlo o stavebně ani investičně náročnou akci. Účelem smyčky mělo být zhospodárnění provozu při zvýšené přepravě návštěvníků na dostihy a rekreaci do oblasti Velké Chuchle, kdy mělo být možné spoje ukončit už v zastávce Lihovar a nevézt je až na Újezd. Od zastávky U lihovaru měli cestující možnost pokračovat dále tramvajemi linkami čísel 4 a 5.



Spojovací trať v Kořenského ulici, jež vznikla v roce 1955 v souvislosti s první celostátní spartakiádou. (zdroj: archiv DPP)

Projednání projektu smyčky s jednou stopou o délce 134 m (počítáno od odbočení s předsunutou výhybkou) příslušným obvodním národním výborem se konalo nakonec až 5. 7. 1955, místní šetření proběhlo dne 19. 7. 1955 a povolení ke stavbě bylo vydáno dne 5. 9. 1955. Stavba, jejíž náklad byl odhadován na 99 984,70 Kčs, však byla dokončena až na jaře 1956. Stavební revize spojená se zkouškou realizovanou vozem Tatra 400 ev. č. 325 se konala dne 6. 4. 1956 od 14:30, načež bylo ihned vydáno předběžné povolení pro zahájení provozu, které 13. 4. 1956 následovalo povolení definitivní. Provoz byl zahájen hned od 8. 4. 1956 s tím, že linka byla o nedělích v časech od 13:00 do 20:00 zkrácena na úsek Lihovar – Velká Chuchle. Od 31. 3. 1957 byl provoz zkrácen do smyčky Lihovar již během celé neděle a svátků. Jelikož v té době bylo možné využívat ještě traťové jízdenky, měli předplatitelé linky č. 59 možnost využít bez nutnosti příplatku v úseku Újezd – Lihovar náhradní dopravu tramvajemi výše zmíněných linek.

V letech 1957 a 1958 byly na smyčku Lihovar zkráceny spoje linky č. 59 celotýdenně v období letních prázdnin, a to k nelibosti některých občanů. Okresní národní výbor v Praze 16 sice v červnu 1957 souhlasit s možností zkrácení linky, ale pouze v neděli (což už bylo tak jako tak realitou) a v pracovní dny až po 10. hodině ranní. Dopravní podnik to ale odmítl s tím, že zajíždět ke stanici Újezd není možné pro nedostatek provozního personálu, protože je nutné, aby si co největší část zaměstnanců v období omezeného prázdninového provozu vybrala řádnou dovolenou. Z odpovědi se navíc dovídáme, že o prázdninách byly v dopoledních hodinách nasazovány pro slabou frekvenci (i v pracovní dny) pouze 2 trolejbusy namísto 4, přičemž ani tyto dva trolejbusy neměly být dle provedeného sčítání plně využity. Obdobný požadavek na zachování provozu v letních měsících až na Újezd, tentokrát jen do osmé hodiny ranní, se objevil i v roce 1958, ani tehdy mu ale nebylo vyhověno. Zda se stejná situace opakovala i v roce 1959, se nám už dohledat nepodařilo.



Výřez z mapy linek s linkovým vedením během I. celostátní spartakiády. Linka č. 59 byla dočasně prodloužena ke stadionu Strahov (Stadion Jih) a využívala novou trolejbusovou trať v Kořenského ulici o délce 134 m. Úsek na Újezd byl dočasně mimo provoz. (zdroj: archiv DPP)

Kromě smyčky u Lihovaru jsou na trati doloženy ještě další drobné úpravy v oblasti Smíchova. Na jaře 1955 byl v souvislosti s blížící se spartakiádou zřízen pomocný jednostopý oblouk od Jiráskova mostu k Újezdu a od Újezdu do ulice V Botanice, který ale nebyl ani na jednom z konců napojen výhybkami a v případě nutnosti vjezdu na trať bylo nutné překládat sběrače. Naopak napojení i výhybkou (resp. na obou koncích výhybkami) se dočkala ve stejném období nově vybudovaná jednostopá manipulační trať v Kořenského ulici o délce 134 m, která propojovala trasu na Újezd s tratí na Strahov. Tato trať byla používána od 23. 6. 1955 pro mimořádné spoje linky číslo 59 ke strahovskému stadionu v době konání I. celostátní spartakiády. V opačném směru se pro spojení do Chuchle využívala existující spojka do Zborovské ulice pojížděná standardně při zátahu trolejbusů do vozovny.

V roce 1957 je poté zdokumentována drobná změna trolejového vedení ve Zborovské ulice, kde bylo směrem od Chuchle zřízeno předsunuté rozvětvení.

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 – VI. část – Provoz na trati do roku 1960