


# Trolejbusem na Zbraslav – VIII. část – Zrušení provozu na trati a trolejbusová archeologie

25.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

Ačkoli si uvědomujeme, že popisem porovnávacích zkoušek trolejbusů 9 Tr a T 401, kterým jsem se věnovali v minulém díle, jsme poněkud odbočili od hlavní myšlenky týkající se popisu trolejbusové trati na Zbraslav, vnímáme skutečnost, že právě linka č. 59 byla pro testy v letech 1957 i 1959 za natolik zásadní z hlediska následného vývoje československých (i pražských) trolejbusů, že jsme si danou dějovou odbočku zkrátka nemohli odpustit. Vraťme se ale nyní zpátky tam, kde jsme opustili náš chronologický přehled historie tratě Újezd – Velká Chuchle, tj. do roku 1959.

Tehdy se již intenzivně začalo pracovat na přípravě rekonstrukce stávající silnice z Malé Chuchle na Zbraslav na čtyřproudovou (v úseku po Lahovičky). Předpokládalo se, že s výstavbou se začne ještě v roce 1959. Jelikož silniční těleso mělo být rozšířeno a sníženo, mělo dojít k úpravě trolejového vedení, jehož přítomnost nad starou silnicí znemožňovala provedení zemních prací. Již v září 1959 proto Státní ústav dopravního projektování – středisko silnic a mostů v roli generálního projektanta požádal, aby po dobu stavby byla trolejbusová doprava nahrazena autobusy a trolejové vedení sneseno.




Na trolejbusové lince č. 59 se v lednu 1960 objevily autobusy. Ze smyčky Velká Chuchle pochází snímek vozu Škoda 706 RO nasazeného na trolejbusové lince č. 59. (zdroj: archiv DPP)

Pro trať linky číslo 59 to v praxi znamenalo snesení trolejového vedení v km 5,380 až 6,70 (tj. po koncovou smyčku Velká Chuchle). Trolejový drát měl být na konci stávajícího čtyřproudového úseku přestřižen a zakotven na nově postavené stožáry o špičkovém tahu 1 625 kg. Trolejový drát ze zbytku trati (o celkové délce 5 280 m) měl byt navinut na bubny a nosná konstrukce zcela odstraněna. Závěsný a upevňovací materiál měl projít kontrolou a v případě, že by byl jeho stav vyhodnocen jako dobrý, mělo dojít k jeho uložení do skladu. Ocelové sloupy a kotvení měly být odkryty, vytaženy a uskladněny. Betonové základy u sloupů ve smyčce Velká Chuchle měly být rozrušeny a sloupy vyjmuty samostatně. Napájecí i zpětné kabely měly být kompletně vytaženy, zaizolovány a uskladněny. Hodnota znovupoužitého materiálu měla být odečtena z nákladů na rekonstrukci trolejbusové trati v místě přebudované silnice.

Dne 3. ledna 1960 byl v důsledku pokračujících zemních prací na stavbě nové silnice trolejbusový provoz na lince č. 59 zastaven a nahrazen autobusy pod stejným číslem linky. V dubnu 1960 byl dokončen prováděcí projekt rekonstrukce trolejbusové trati Smíchov – Velká Chuchle zabývající se úpravou v dotčeném úseku, který byl dne 2. 8. 1960 odborem místního hospodářství Krajského národního výboru v Praze schválen. Přestože měla nová silnic vést až do Lahoviček, s prodloužením trolejbusů se již nepočítalo. Naopak trolejové stopy připravené od roku 1954 na prodloužení, již neměly být obnoveny. Stavební délka trolejbusové tratě se měla po rekonstrukci zkrátit o 29 m v případě levé stopy (při pohledu od Smíchova) a o 119 m v případě stopy pravé. Úpravy se měla dočkat smyčka Velká Chuchle, do níž měla být přenesena i konečná zastávka (do km 0,70 smyčky). Z hlediska řešení novostavby mělo být v zásadě kopírováno provedení úseku od Lihovaru do Malé

Chuchle, tedy se sloupy uprostřed s dlouhými výložníky a za využití pružných závěsů.




Od roku 1962 byl výlukový stav prohlášen za trvalý a linka číslo 59 byla přečíslována na autobusové číslo 129. Fotografie ukazuje vůz Škoda 706 RTO u Lihovaru. (zdroj: archiv DPP)

Vzhledem k tomu, že v roce 1959 byl poněkud neočekávaně změněn postoj k trolejbusové dopravě v Praze a do popředí se dostala do té doby poněkud zatracovaná autobusová doprava, bylo přes mládí trolejbusové tratě do Velké Chuchle (a tedy relativně vysokou odpisovou hodnotu zařízení dráhy) nakonec rozhodnuto, že k obnově trolejbusové dopravy na lince č. 59 již nedojde. Od 1. 1. 1962 byla náhradní autobusová linka č. 59 přeznačena na č. 129 a nasazení autobusů bylo prohlášeno za trvalé. Trolejové vedení na úseku do Malé Chuchle zůstalo na lince zachováno ještě řadu měsíců, načež došlo k jeho snesení. Trolejbusová měnírna v Chuchli, která v důsledku pozdní dodávky technologického zařízení sloužila svému účelu jen necelé čtyři roky, se dočkala demontáže zařízení a převedení do majetku hlavního města, kterému by dle katastru nemovitostí měla budova patřit dodnes (využívá ji však dlouhodobě soukromá firma). Měnírna Lihovar (Zlíchov), která sloužila od svého dokončení (1955) jak pro potřeby trolejbusů, tak tramvají, byla adaptována výhradně pro tramvajový provoz.

Po definitivním zrušení trolejbusového provozu na lince číslo 59 sice bylo po několika měsících demontováno trolejové vedení, avšak nikoli v celé délce někdejší linky. Zachován zůstal úsek od vozovny Smíchov až po Újezd, jenž mohl být využíván pro manipulační účely. Zatímco spojka do vozovny se dožila ukončení provozu trolejbusů v říjnu 1972, trať k Újezdu byla snesena dříve. Naposledy se dočkala využití při rekonstrukci komunikace u dnešního náměstí Kinských (tehdy náměstí Sovětských tankistů) v létě 1967, kdy zde byla od 10. 7. do 29. 8. ukončena linka číslo 51, přičemž za tímto účelem byla dočasně napojena elektromagnetickou výhybkou spojka od Jiráskova mostu k Újezdu (existující od roku 1955) a zřízen byl i nový oblouk s výhybkami v opačném směru. Po skončení výluky byla trať ve Zborovské ulici využívána linkou číslo 51 i nadále, avšak už ne v celé

délce. Koncový úsek se smyčkou Újezd byl zrušen a ze Zborovské ulice byla trolej svedena do ulice Vodní (obousměrně), přičemž po zhruba 160 m se trať napojila na smyčku Petřínské sady (trať Smíchov – Hřebenka). Šlo o poslední nově vybudovanou trolejbusovou trať v Praze. Linka číslo 51 ji využívala až do července 1968, kdy se mohla vrátit do své původní trasy. Trať ve Vodní ulici, stejně jako torzo trasy původní linky číslo 59 ve Zborovské ulici, se dožily ukončení trolejbusového provozu v Praze v říjnu 1972.



Někdejší trolejbusová vozovna Smíchov zakomponovaná do novostavby. (foto: Libor Hinčica)

Od zastavení provozu trolejbusů na lince číslo 59 uplynulo letos již 62 let, od oficiálního zrušení této linky let šedesát a od likvidace posledních zbytků trati Újezd – Velká Chuchle pět desítek let. Pozůstatků po trolejbusové trati lze najít už jen velmi málo. Koncový úsek Malá Chuchle – Velká Chuchle se díky dostavbě čtyřproudové komunikace změnil k nepoznání už na počátku 60. let, i ta část Strakonické ulice, která už v době provozu trolejbusů existovala, se dočkala tolika úprav a změn (zejména v oblasti Zlíchova), že zde připomínky po trolejbusech prakticky vymizely. Nejbohatší je na ně oblast u Branického mostu („motu Inteligence“), kde lze dodnes rozeznat v klenbě ve směru na Zbraslav pozůstatky po uchycení trolejového vedení. V blízkosti se pak nachází i objekt někdejší měnírny Malá Chuchle, bezpochyby největší památka na trolejbusy na Zbraslav, pomineme-li tedy rovněž dochovanou měnírnu na Lihovaru využívanou tramvajemi. Na ulici Svornosti je nedaleko Lihovaru dobře uschován v objetí flóry jediný dochovaný ocelový sloup trati a most železniční tratě ze Smíchova k Vyšehradu také nabízí pozůstatky po upevnění trolejového vedení (resp. bezpečnostní konstrukce pro trolejové vedení). Vozovna Smíchov zůstala uchována v podobě obvodového zdiva. Vyrostl nad ní (doslova) nový dům, do nějž bylo zdivo vozovny zakomponováno. Nejvíce pozůstatků lze nalézt v ulicích bývalé blokové smyčky u Újezdu, kde je uchována celá řada trolejbusových závěsů. Více toho trolejbusová archeologie v Praze ve vztahu k někdejší lince číslo 59 už nenabízí.




Bývalá měnírna Malá Chuchle je stále v majetku města. (foto: Libor Hinčica)

Přestože by se mohlo zdát, že za trolejbusy na Zbraslavi byl udělána tečka již v padesátých letech, nelze vyloučit, že se trolejbusy na jih Prahy přece jen někdy dostanou, byť v moderní podobě tzv. parciálních trolejbusů (tedy s trakčními bateriemi). Dokument „Rozvoj linek pražské PID v Praze 2022–2032“ vydaný letos organizací ROPID nastiňuje možnosti postupného rozvoje trolejbusové dopravy v Praze, přičemž uvádí ve výhledové etapě pro léta 2027 až 2032 i možnost elektrifikace linky číslo 139 (jako trolejbusová s číslem 67), která by byla z Komořan prodloužena přes Závist a Zbraslavské náměstí (tedy nikoli po Strakonické ulici, jak tomu bylo v letech 1954–1960) až na konečnou Na Drahách. Pro zajištění provozu by mělo být zapotřebí 20 kloubových trolejbusů. Na katastru Zbraslavi se ale počítá s využitím jízdy na baterie, takže se Zbraslav svého vesnického charakteru jen tak nezbaví.




Pozůstatky po upevnění trolejového vedení na klenbě Branického mostu. (foto: Libor Hinčica)

Ve vztahu ke Zbraslavi a zmíněné Strakonické ulici je možné zmínit nedávno promarněnou příležitost na zřízení alespoň přípravy pro trolejbusovou trať v době rozšiřování a úprav předmětné silnice spojenými s budováním vyhrazeného pruhu pro autobusy a novým veřejným osvětlením. Vzhledem ke krátkému intervalu příměstských  i městských autobusových linek vyjíždějících z Prahy proti proudu Vltavy (a zpět; interval mezi spoji činí ve špičkách pracovních dnů méně než minutu) by zde mohly parciální trolejbusy sloužit i v linkové dopravě a za Zbraslaví se větvit jak směrem ke Štěchovicím (s bateriemi), tak k Mníšku pod Brdy, kde by bylo možné elektrifikací prudkého stoupání části dálnice D4 využít bezezbytku výhod trolejbusové dopravy, jistě více, než je tomu v plánech na elektrifikaci linek v polabské nížině. S trolejbusy v této relaci, která by fakticky kopírovala někdejší linku číslo 59 (a nedostavěný zbraslavský úsek) se ani ve zmíněné studii rozvoje pro období do roku 2032 nepočítá.

Přestože je sázka na technologii trolejbusů v rámci elektrifikace pražské MHD bezpochyby správným krokem, zůstává pochopitelně neznámou, zda se podaří všechny ambiciózní plány ve vztahu k rozvoji trolejbusové dopravy v metropoli realizovat. Přejme nicméně nejen Zbraslavi, aby se tomu tak stalo.

---

*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.*

---

*Osobní poznámka autora závěrem: Tento miniseriál je věnován kamarádovi a spolupracovníkovi Jiřímu Mejstříkovi z Prahy-Zbraslavi, kterému autor článku kdysi neprozřetelně slíbil, že jednou historii trolejbusové linky č. 59 do „jeho“ městské části zpracuje, aniž by tušil, jaký bič si tímto slibem na sebe uplete. Přestože to trvalo vzhledem k množství procházených archivních dokumentů delší dobu, má autor za to, že svému slibu nakonec přece jen dostál.*




Shrnutá historie trolejbusové dopravy na Zbraslav doplněná o další obrázky ve formě brožury A5

k vytisknutí pro zájemce.

Url: Trolejbusem na Zbraslav – VIII. část – Zrušení provozu na trati a trolejbusová archeologie