

ČESKOSLOVENSKÝ  
**DOPRAVÁK**

doprava - technika - urbanismus

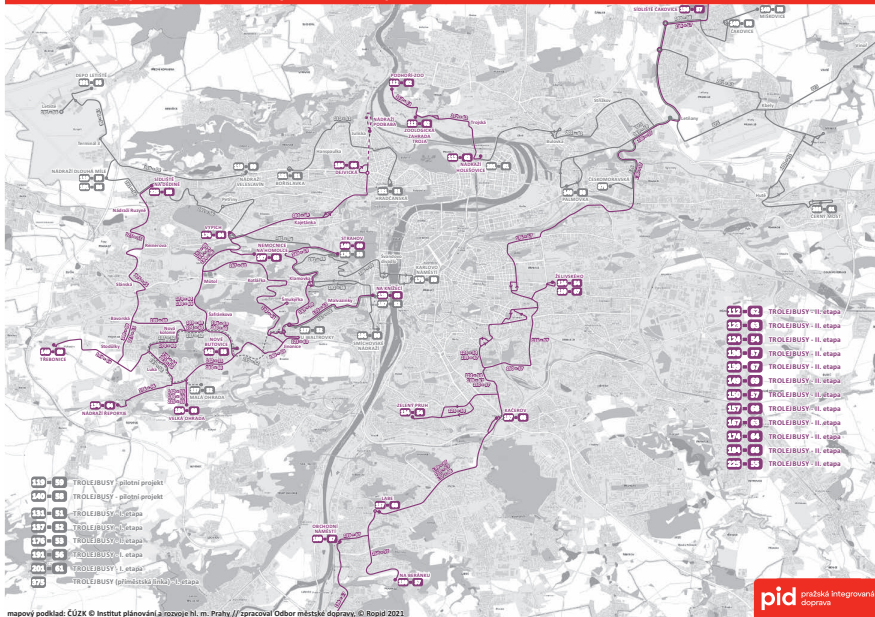
# *Trolejbusem na Zbraslav*



*Libor Hinčica*



## B.19 - Linky parciálních trolejbusů – etapa II



Návrh novodobé sítě pražských trolejbusů z dílny ROPIDu pro rok 2032. Zanesena je pod číslem 67 i dnešní autobusová linka č. 139, která by měla být prodloužena do Zbraslavi, nikoli však po levém břehu Vltavy, jak tomu bylo v minulosti, ale po pravém přes zbraslavskou část Závist. Na mapě není trolejbusová linka až do Zbraslavi zakreslena, neboť jižní sektor Prahy není v mapě vyznačen celý. Zdroj: ROPID

V úseku stát.silnice č. 4 Smíchov - Velká Chuchle byla provozována trolejbusová doprava. V důsledku zahájení prací na výhledové stát.sil.č.4 v r.1960 bylo nutné v úseku Malá Chuchle - Velká Chuchle zrušit trolejbusovou dopravu a nahradit ji autobusovou.

Projekt přestavby stát.sil.č.4 uvažuje znovuvybudování trolejbusového vedení do Velké Chuchle. V úseku stávající státní silnice je dosud položen kabel pro napájení trolejbusového vedení. Protože provádějící podnik SSeŽ překročí v červenci t.r. k zahájení prací druhého pásu a k rozebrání stávající vozovky, žádá vás odbor dopravy Středočeského KNV jako investora této akce a te v přímé dohodě s generálním projektantem, abyste znovu uvážili a rozhodli, zda by nebylo vhodnější upustit od trolejbusové dopravy a ponechat i po dokončení stavby provoz autobusový.

Podle našeho názoru je autobusová doprava pružnější, poměrně rychlejší a lépe vyhovuje silničnímu provozu ve velné trati, kde rychlost vozidel je poměrně vyšší než v zastavených oblastech. Zvláště při špičkové dopravě v době rekreací omezují trolejbusy propustnost a kapacitu silnice.

Výřez dopisu Středočeského krajského národního výboru adresovaný pražskému DP ze dne 17. 5. 1961, kterým KNV vybízí DP, aby uvážil, zda hodlá na linku č. 59 skutečně vrátit trolejbusy. Sběrka: archiv DPP

Fotografie na titulní stránce: Trolejbus Tatra 400 ev. č. 330 v zastávce Hlubočepy. V pozadí je vidět Branický most na trolejbusové trati Velká Chuchle – Újezd. Snímek dobře ukazuje řešení trolejbusové trati na čtyřpruhové komunikaci, která ale v té době končila jen v Malé Chuchli. Do Velké Chuchle musel trolejbus využívat nadále stávající úzkou silnici. Sběrka: archiv DPP

## ***Pár slov úvodem, poděkování a věnování***

Brožura, jež se Vám dostává do rukou, ať již v tištěné podobě, nebo ve formě PDF dokumentu, vznikla jako shrnutí miniseriálu o trolejbusové lince číslo 59 v Praze, který byl publikován na webu časopisu Československý Dopravák ([www.cs-dopravak.cz](http://www.cs-dopravak.cz)) v září 2022. Linka č. 59 spojovala v letech 1954 až 1960 Smíchov s Velkou Chuchlí a svou historií odráží lesk a bídu pražské trolejbusové dopravy v padesátých letech v československé metropoli. Na jedné straně stála rychlá výstavba nových tratí budící dojem silného rozmachu trolejbusové dopravy, na straně druhé užití nekvalitních materiálů, nízká kvalita silnic, opožděné dodávky vozidel i technologií atp., což vše nakonec expanzi trolejbusů přidrulo a později dokonce napomohlo k jejich pohřbení.

Chuchelská trať se stala poslední významnou trolejbusovou tratí, jež byla v Praze dokončena, odhlédneme-li tedy o doplnění nejrůznějších spojovacích oblouků, manipulačních tratí či krátkých přeložek a propojek. Samotná trasa linky č. 59 měla původně směřovat až na Zbraslav, od čehož se odvíjí také název tohoto dílka. Útlum rozvoje trolejbusové dopravy v Praze ovšem zapříčinil, že se trolejbusy až na Zbraslav nikdy nerozjely.

Texty o historii trolejbusového spojení Praha – Velká Chuchle (– Zbraslav) byly publikovány původně jen jako webové články. Jako autor jsem využil většího rozsahu dokumentu k tomu, abych jej mohl rozdělit na části a publikovat v době konání veletrhu InnoTrans v Berlíně, kde jsem byl přítomen pracovně, přičemž režim veletrhu neumožňoval nalézt čas pro sepisování pravidelných příspěvků ve formě aktualit, byť tuto úlohu v onom týdnu alespoň částečně zastali další spolupracovníci webu.

Jeden z návštěvníků veletrhu InnoTrans mě následně inspiroval k tomu, abych webové texty shrnul do jednoho graficky zpracovaného dokumentu, jenž by měl jakousi důstojnější formu brožurky. Ačkoli to znamenalo další nemalou porci práce, únik myšlenek k trolejbusům a mechanickému zpracování grafiky jsem v září 2022 z osobních důvodů více než uvítal.

Výslednou podobu s publikováním posledního dílu seriálu na webových stránkách dávám volně k dispozici ve formátu PDF ke stažení. V menších nákladu pro zájemce o historii pražské trolejbusové dopravy plánuji

text vydat i v tištěné podobě (pokud jej už čtenář v této verzi nedoručí v rukou), neboť papírová podoba má přece jen trvalejší hodnotu. O formě distribuce ovšem v době psaní těchto řádků ještě nemám ponětí, jistě však něco vymyslím, aby se na fandy trolejbusů dostalo.

V brožurce byly shrnuty informace, které se podařily dopátrat v rámci bádání v Archivu DP hl. m. Prahy, Národním archivu v Praze, Archivu hl. m. Prahy a Státním oblastním archivu v Praze. S ohledem na to, že publikační činnost zůstává hlavně koníčkem (byť mnohdy majícím povahu druhé směny), bylo shromažďování podkladů časově velmi náročné. I proto je zapotřebí poděkovat zaměstnancům všem výše uvedených institucí za pomoc, kterou mi v mém pátrání poskytli. Jmenovitě se musím zmínit především o dvou pánech, mimořádných odbornících a znalcích historie nejen pražské hromadné dopravy. Konkrétně jde o Ing. Roberta Maru a Mgr. Pavla Fojtíka, jichž si obou nesmírně vážím nejen pro jejich erudici, ale i pro jejich povahové a osobnostní rysy. Především Pavel Fojtík dopomohl svými konzultacemi ke zdárnému dokončení této práce, přičemž trpělivě snášel mé telefonáty ve večerních hodinách, kdy jsem si po odchodu z práce vzpomněl na otevřené body pátrání a pravidelně jej bombardoval dalšími a dalšími otázkami. Bez jeho přispění by text nikdy nevznikl v dané podobě.

Závěrem nesmím opomenout ještě věnování této brožurky. Toto dílo by totiž nevzniklo nebýt neuváženého slibu kamarádovi Jiřímu Mejstříkovi, který na Zbraslavi žije a hrdě se k ní hlásí, přičemž mě jako rodáka z Ostravy mj. donutil v rámci aklimatizace v metropoli přejít i k uvádění výrazu „na Zbraslav“ místo „do Zbraslavi“ (*nicméně podotýkám, že výrazu „na Kladno“ se hodlám i nadále vyhybat; to zní Ostravanovi opravdu strašně*). Když už jsem slíbil, že historii trolejbusů na Zbraslav sepíši, musel jsem tento slib i dodržet. Přestože to trvalo déle, než jsem čekal, věřím, že výsledná podoba požadavek na zmapování historie zbraslavských trolejbusů splňuje a že jsem tedy svému slibu nakonec dostal. Takže, Jirko, je to Tvé. Snad se těch trolejbusů na Zbraslavi někdy skutečně dočkáš.

  
Libor Hinčica, autor

## Sny, úvahy a plány

Tématem našeho vyprávění je historie vůbec poslední pražské trolejbusové tratě, která byla do provozu uvedena před zastavením větších stavebních činností v polovině 50. let. Šlo o trasu linky číslo 59, na níž byla přeprava cestujících zajišťována pouhých šest let a na kterou těžkosti doby dopadly té míry, že se jí už ani nepodařilo dostavět. Namísto na Zbraslavském náměstí tak trolejbusová linka zůstala ukončena jen ve Velké Chuchli. Z pohledu pražské trolejbusové dopravy šlo o trať značně specifickou.

Na rozdíl od všech dalších pražských trolejbusových linek byl její charakter primárně rekreační, trať byla v prakticky celé délce vedena po rovině, navíc z velké části po první rychlostní čtyřproudové silnici vjíždějící do Prahy (dnes Strakonická). Z tohoto důvodu byla trať vybírána i pro realizaci nejrůznějších zkušebních jízd, včetně porovnávacích zkoušek trolejbusů Škoda 9 Tr/Tatra 401. Výjimečná byla i dlouhá mezizastávková vzdálenost přesahující až 2 km.

Ačkoli provoz trolejbusů v Praze byl zahájen až v létě roku 1936, úvahy o zavedení trolejbusové dopravy jsou výrazně staršího data. První doložená zmínka v podobě nabídky společnosti Ganz & Co.

pochází už z listopadu 1901, nicméně tehdejší Elektrické podniky král. Hl. m. Prahy dopravní prostředek zamítly jako nevyhovující pro pražské podmínky. Je však zajímavé, že už do období „trolejbusové prehistorie“ spadá i zmínka o možném zavedení trolejbusů na Zbraslav. V letech 1909–1910 firma J. Černohorský – velkoobchod s dřívím navrhovala výstavbu okružní trolejbusové trati z Vyšehradu přes Pankrác, Krč a Braník zpět na Vyšehrad a dále požádala o koncesi na vybudování dráhy z Vyšehradu až na Zbraslav, a to po pravém břehu Vltavy s ukončením v dnešní zbraslavské části Závist. Ředitelství pošt a telegrafů se dotazovalo již 20. 6. 1909 Elektrických podniků, zda mají proti vedení trati „elektrických automobilů s vrchním vedením“ námítky, jmenovitě je ale v červnu tohoto roku uváděna pouze ona okružní část, přičemž usnesení správní rady Elektrických podniků vyjadřující se proti stavbě trati (zejména v úseku Praha – Podolí) je datováno o půl roku později, konkrétně 13. 1. 1910. O vedení trati Vyšehrad – Zbraslav je prozatím poslední známá zmínka doložena dne 24. 1. 1910, kdy c. a k. místodržitelství urgovalo předložení spisů k žádosti Jana Černohorského k udělení koncese pro periodickou dopravu osob automobily (přičemž z korespondence je zřejmé, že mělo jít také v tomto případě o trolejbus). Ani jeden ze



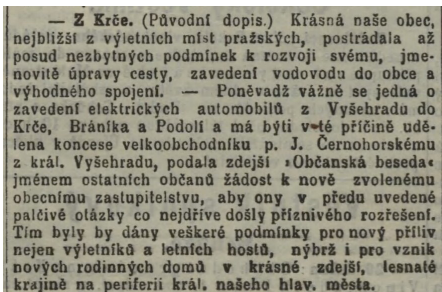
Trolejbusová doprava v Praze byla zahájena v roce 1936 na lince ze Střešovic na Hanspaulku. Na snímku vidíme všechny tři první pražské trolejbusy značek Škoda, Tatra a Praga (ČKD). Mezi úvahami o směřování první pražské trolejbusové tratě se objevila i Zbraslav. Sběrka: archiv DPP

zmíněných záměrů se ale nepodařilo dotáhnout do konce.

Znovu se trolejbusy v souvislosti se Zbraslaví dostávají na přetřes na počátku 30. let. Tehdy se o zavedení perspektivního dopravního prostředku zajímá Praha již z vlastní iniciativy a snaží se vytipovat (dlouhou dobu neúspěšně) vhodnou trasu pro odzkoušení nové technologie. Pozornost se krátce přesune i ke Zbraslaví, a to kupodivu ne ke spojnici Praha – Zbraslav, ale Zbraslav – Štěchovice. Vezmeme-li v úvahu, že Zbraslav byla až do roku 1974 samostatnou obcí (mezi léty 1967 až 1974 dokonce krátce i se statutem města), šlo by v případě vzniku popisovaného spojení o linku ryze mimo-městskou nacházející se v té době poměrně daleko za hranicemi města. Povltavská trasa by navíc byla poměrně dlouhá – mezi Zbraslaví a Štěchovicemi je nutné překonat přes 17 km silničního pruhu.

Zajímavá úvaha o spojnici vltavským kaňonem ale vzala rychle za své. Elektrickým podnikům se totiž nepodařilo získat koncesi pro plánovanou autobusovou linku mezi Prahou a Zbraslaví (z níž by se na trolejbusy přestupovalo), takže pomyslet na jakékoli navazující spojení postrádalo smysl. Jako malou historickou zajímavost, byť za cenu dějové odbočky, si dovolíme zmínit, že vedení Elektrických podniků s variantou, že by potřebnou koncesi pro provoz své autobusové linky na Zbraslav nezískalo, prakticky nepočítalo a pro linku v předstihu objednalo nové autobusy s přívěsy. Šlo vůbec o první nákup přívěsů pro užití za městskými autobusy v Praze, přičemž skutečnost, že se koncesi získat nepodařilo, poněkud komplikovala následné uplatnění přívěsů, které se tak jen příležitostně objevovaly na tehdejších linkách B, M, H a už v roce 1932 byly všechny pro nadbytečnost odprodány. Pro provoz na jiných linkách, než byla zamýšlená rovinatá trasa v souběhu s Vltavou, se zkrátka příliš nehodily. Pomineme-li intermezzo v letech 1944 až 1953, kdy se ve flotile Elektrických podniků nacházely čtyři osobní přívěsy Sodomka PRK 6, šlo o jediné využití přívěsů za autobusy v Praze.

Přestože první trolejbusová linka nakonec směřovala úplně jiným směrem a propojila Štěřšovice s konečnou sv. Matěj na Hanspaulce (na katastru Dejvic), neznamená to, že by zbraslavský směr



— Z Krče. (Pávodní dopis.) Krásná naše obec, nejbližší z výletních míst pražských, postrádala až posud nezbytných podmínek k rozvoji svému, jmenovitě úpravy cesty, zavedení vodovodu do obce a výhodného spojení. — Poněvadž vážně se jedná o zavedení elektrických automobilů z Vyšehradu do Krče, Braníka a Podolí a má být v-té příčině udělena koncese velkoobchodníku p. J. Černohorskému z král. Vyšehradu, podala zdejší «Občanská beseda» jménem ostatních občanů žádost k nově zvolenému obecnímu zastupitelstvu, aby ony v předu uvedené patřivé olázky co nejdříve došly příznivého rozřešení. Tím byly by dány veškeré podmínky pro nový příliv nejen výletníků a letních hostů, nýbrž i pro vznik nových rodinných domů v krásné zdejší, lesnaté krajině na periferii král. našeho hlav. města.

Výřez novinového článku z Národních listů z 29. 4. 1909 hovoří o zájmu podnikatele J. Černohorského o zavedení trolejbusové dopravy na okružní trase z Vyšehradu do Krče, Braníka a Podolí. Ačkoli se o tom článek nezmiňuje, navržena byla i odbočná větev na Zbraslav, konkrétně tedy do dnešní části Závist.

z úvah o zavedení trolejbusů rychle vypadl. V červnu 1936, v době, kdy měla Praha okolo 850 000 obyvatel, spatřil světlo světa „Návrh na rozšíření veřejných dopravních prostředků ve Velké Praze, pro stav obyvateľstva 1 180 000“, v němž se zmiňuje možná stavba hned dvou tratí vybihajících z Prahy. Jedna o délce 11,8 km by vedla z Horní Krče přes Modřany do zbraslavské části Závist (na pravém břehu Vltavy), druhá se vracela ke spojení Štěchovice – Zbraslav, tentokrát však už i s prodloužením na pražský Smíchov, takže celková délka linky by byla přibližně 27 km. Jako alternativní pak byla navrhována linka, v níž by se obě navržené jižní trolejbusové tratě spojily – z Braníka by jel trolejbus do Modřan, kde měla trať překročit Vltavu přes plánovaný (a dodnes neexistující) nový most a vynořit se na levém břehu Vltavy v oblasti Lahovic, načež by pokračovala dále přes Zbraslav dále do Štěchovic. Celková délka této linky by byla 23 km. Přestože by se mohlo podle názvu zdát, že plán byl počítán na daleký výhled, je nutné brát v úvahu, že v předchozích 15 letech narostl počet obyvatel Prahy o zhruba 200 000 lidí. Při extrapolaci dosavadní demografické křivky šlo důvodně předpokládat, že překročení hranice 1 mil. obyvatel není až tak vzdálené. Jistou zajímavostí je, že úvahách se zbraslavsko-štěchovický směr opakovaně objevoval i přesto, že nad rentabilitou této trasy, primárně plánované pro rekreační využití obyvatelstva, visel otazník a už popisovaný návrh předpokládal, že výnosy z trati budou v součtu pasivní. Další rozvoj trolejbusové dopravy v Praze, resp. obecně pražské veřejné dopravy, přibrzdil (a poslé-



Trolejbus Tatra 400 ev. č. 334 z roku 1948 pocházející z první výrobní série (série I.A) tatrovek. Na fotografii ČKD je zachycen na výpadovce Praha – Zbraslav. Sbírká: Jan Arazim

ze zcela zastavil) příchod německé okupační armády a vypuknutí druhé světové války. Přidružení investic ve válečném období akcelerovalo zběsilé poválečné plánování – oprášila se myšlenka zavedení metra, rozkreslila se řada tramvajových tratí a – jak se nedávno ukázalo v archivních dokumentech – větší role měla být prisuzována i jakémusi pražskému pojetí S-Bahnu (městské rychlodráhy). Velká budoucnost ovšem byla věštěna především trolejbusům, zatímco autobusové dopravě byla svěřena úloha výhradně doplňkového dopravního prostředku. Už od roku 1945 je tak možné sledovat několik ambiciózních plánů na rozpletení sítě trolejbusové dopravy v Praze.

Bohužel torzovitost archivních materiálů dodnes neumožňuje přesvědčivě zmapovat, podle jakého klíče byly nakonec stavby po realizaci vybírány. Návrh z roku 1945 od Ing. Vojtěcha Thoře z Elektrických podniků, špičkového dopravního odborníka své doby, spojení trolejbusem na Zbraslav sice nezmiňuje, o tom, že byla myšlenka i v prvních poválečných letech nadále živá, svědčí ale fakt, že v březnu 1948 týchž Ing.

Thoř v cyklu přednášek o dopravních otázkách Velké Prahy představil plán trolejbusové tratě Velká Chuchle – Zbraslav – Davle – Štěchovice (se smyčkami ve všech uvedených bodech), přičemž počáteční bod ve Velké Chuchli byl vybrán s ohledem na plánované vybudování tramvajové tratě Hlubočepy – Velká Chuchle (nikdy nerealizované). Přestože ideový plán rozvoje trolejbusových tratí doznal v letech 1945–1949 značných úprav (a redukce plánovaných spojení), byla většina tratí vybudovaná v poválečných letech, kdy Praha zažila trolejbusový boom, postavená na základě těchto vizí. Včetně trolejbusové tratě Smíchov – Velká Chuchle (– Zbraslav), která se mezi tratěmi určenými k výstavbě objevila v červnu 1949 poté, co bylo, alespoň pro nějaký čas, rezignováno na tramvajové spojení s Velkou Chuchlí.

### **Trolejbus místo rychlodráhy**

V poválečném opojení vznikaly napříč Československem rozsáhlé plány na vybudování nejrozličnějších velkorosých infrastrukturních projek-

tů, z nichž většina byla od počátku odsouzena k tomu, aby zůstala jen snem autora či autorů. Třebaže u mnohých z nich by byla výstavba i rozumně odůvodnitelná, nebylo zdecimované hospodářství, jemuž po válce zasadily další rány komunistický únorový převrat roku 1948 a z toho plynoucí nevhodná orientace československé průmyslové základny jednostranně k těžkému průmyslu, v kondici, aby se mohla realizovat ani ta část projektů, která měla racionální základ.

V roce 1949 se zdálo, že před pražskou veřejnou dopravou stojí zářivá budoucnost a trolejbusy čeká velkorysý rozvoj, jenž se měl táhnout po celou nacházející dekádu. Velká očekávání od expanze Prahy měly také obce nad jih od Prahy – v té době ještě stále samostatné. Malá Chuchle, Velká Chuchle, Lahovice, Lahovičky i Zbraslav předpokládaly, že nafukování Prahy bude mít pozitivní dopad také pro ně. Ostatně minimálně v případě Zbraslavi nebyla tato očekávání úplně neopodstatněná. Před válkou obec výrazně těžila z nárůstu počtu obyvatel metropole a stala se rezidenturou pro nemalé množství movitějších občanů, kteří si zde vystavěli své vily.

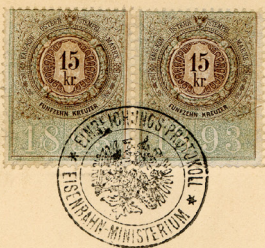
Přestože první pokus o zavedení autobusové dopravy v roce 1927 nevyšel (vzpomeňme na peripetie s autobusovými přívěsy), městské autobusy

Elektrických podniků Zbraslavi přece jen dosáhly, když byla do obce zavedena od 1. 6. 1936 autobusová linka Z vedená v trase Karlovo náměstí – Velká Chuchle – Zbraslav (poté, co sem zrušily provoz svých autobusů Československé státní dráhy). Provoz linky byl zastaven od 10. 10. 1939 v důsledku příkazu vyžadujícímu omezení spotřeby pohonných hmot. Po válce se autobusy Elektrických podniků na trasu už nevrátily, přestože dopravní využití směrem jižně od Prahy dále stoupalo. V roce 1950 byla strakonická silnice v úseku Praha – Zbraslav nejvytíženější výpadovkou z metropole, s největším zatížením ve dnech pracovního klidu. Celé údolí vykotlané tokem Vltavy bylo totiž jedním z největších a hlavních rekreačních území Prahy, přičemž se předpokládalo, že tento význam bude ještě dále posílněn v souvislosti s úvahami o vybudování rozsáhlého komplexu s novým koupalištěm, který se měl nacházet u ústí Berounky do Vltavy, tedy na kraji Zbraslavi.

Ačkoli by se mohlo zdát, že koupaliště, věc využitelná ze své podstaty jen po omezenou dobu v roce, nemůže jako katalyzátor výstavby kapacitního dopravního prostředku postačovat, je překvapivé, nakolik se v nejrůznějších zmínkách ve vztahu k rozvoji Zbraslavi a veřejné dopravy objevuje pro obhájení potřeby zavedení tramvají, anebo trolejbusů.



Elektrické podniky hl. m. Prahy nakoupily pro provoz zbraslavské linky v roce 1927 celkem 10 vleků od výrobce Motor Company, který navzdory anglickému názvu pocházel z Prahy. Karoserii vozidel vyhotovila nejspíše firma Wikov z Prostějova. Licenci pro provoz autobusové linky na Zbraslav ale Elektrické podniky nakonec nezískaly. Na snímku vidíme přívěs na patrně nejznámějším propagačním snímku ve spojení s autobusem Praga NO, rovněž z roku 1927. Sběrka: archiv DPP



# Project

einer elektrischen Bahn von der Belvedere-Anhöhe  
in Prag nach Kuchelbad und Stern.

— projektirte elektrische Bahn  
— bestehende elektrische Bahn des Fr. Křížik.

Karolinenthal den 12. April 1896

Der Projektant:

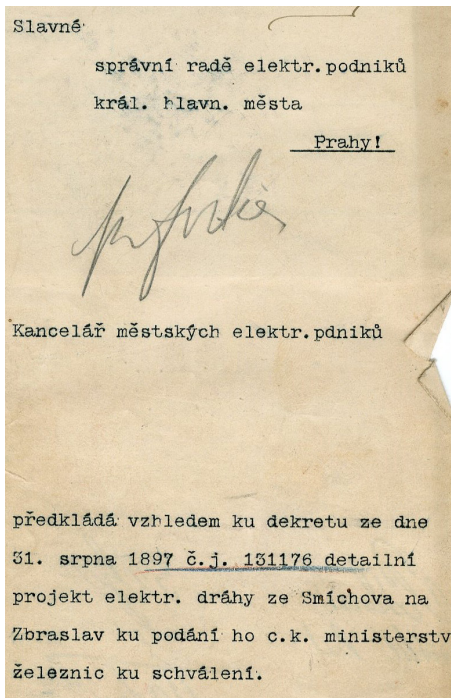
*F. Křížik*



V rámci delimitace zájmových zón dopravní obslužnosti po zřízení státního autobusového dopravce ČSAD se někdy až neúprosně vynucovalo (a to napříč celým Československem) rozhraničení mezi působností městských dopravců (dopravních podniků) a linkového dopravce (ČSAD) přesně k hranicím daného města. Ve vztahu k Praze bylo lpěním na dodržování těchto zásad mnohdy na škodu. Obce s prokazatelnou spádovostí ku Praze byly dlouho odkázány na linkové spoje ČSAD a dlouhou řadu let se nedočkaly linek městských (byť třeba jen autobusových). Z tohoto schématu vybočovaly dvě lokality. První byl areál továren v letňanské průmyslové oblasti (s kratičkým zásahem do sousedních Čakovic), který však nebyl v rámci delimitace výslovně zmíněn, a pak oblast jižně od Prahy až po Zbraslav (včetně), která byla uváděna jako zájmová oblast nově zřízeného pražského DP.

Ten stál před otázkou, zda do oblasti zavést tramvaj (v dobových dokumentech se zmiňuje přímo výraz „rychlodráha“), anebo trolejbus. Z hlediska tramvajové historie jistě stojí za to zmínit, že zbraslavský směr se do pozornosti plánovačů tramvajových tratí dostal již na samém počátku rozvoje elektrických tramvají v Praze. Projekt dráhy do Malé Chuchle z dílny českého vynálezce a podnikatele Františka Křížíka je datován již 12. dubnem 1896. Jen o rok později (tedy v roce 1897) je doložen obdobný návrh pražské obce, avšak s vedením až na Zbraslav. Uvádělo se, že celkové náklady by měly být zhruba 500 000 zlatých, přičemž se počítalo s nákupem 6 motorových, 3 vlečných a 2 nákladních vlečných vozů a 1 sněhového pluhu. Rychlost na městském úseku od Anděla ke Zlíchovu měla činit přibližně 16 km/h, v případě časti na Zbraslav až 27 km/h. Zamýšlený interval byl 20 minut při jízdě době cca 40 minut. Ve Zbraslavi bylo připuštěno vybudování zvláštní vozovny pro potřeby obsluhy dané linky.

V té době už František Křížík získal povolení k provedení tzv. předběžných technických prací na „svůj“ úsek do Malé Chuchle. Jakmile se o projektu Prahy zamýšlející dovést tramvaj až na Zbraslav dověděl, nabídl, že se svého záměru na výstavbu trati v dané relaci vzdá, což skutečně učinil. Plán byl živý i v dalších letech a bobtnal ve svých cílech. Už v roce 1898 se například uvádí, že interval bude pouze 7½ minuty a vozů pro obsluhu dvanácti-



11. 6. 1898 byl podán ze strany Kanceláře městských elektrických podniků kompletní projekt elektrické dráhy ze Smíchova na Zbraslav. Ambiciózní záměr se ale neuskutečnil. Sbíрка: archiv DPP

lometrové trasy bude pořízeno celkem 40, z toho 22 motorových, 12 vlečných a 6 nákladních. Aktivity kolem zbraslavské trati utichla až v roce 1900, kdy ručně psaná poznámka na jednom z archivních dokumentů uvádí, že by nemělo být ještě přistoupeno k tzv. pochozí komisi a celý projekt by se měl odložit na neurčito. Z října roku 1900 pochází dotaz, zda dojde k vybudování plánované trati na Zbraslav (a současně plánované trati po pravém břehu Vltavy do dnešní části Zbraslavi Závist) v období let 1900 až 1903, na což pražská Kancelář městských elektrických podniků uvádí, že nelze předpokládat, že by v období nadcházejících třech let měla být stavba uskutečněna, a to s odůvodněním na špatnou finanční situaci obce.

Zde se stopa po nejstarším známém projektu zbraslavských tramvají vytrácí. Znovu o nich můžeme nalézt úvahu v roce 1912, kdy měly obce Zbraslav, Modřany, Braník a Hodkovičky samy zažádat o udě-



Plán Křižkovy elektrické dráhy k letohrádku Hvězda a do Malé Chuchle z roku 1896. Modře je zaznačen krátký úsek již existující Křižkovy tramvajové dráhy. Sběrka: archiv DPP

lení koncese pro stavbu tratě Podolí – Modřany – Zbraslav (tedy po pravém břehu Vltavy), a to „pro netečnost obce pražské“. Žádost o povolení nese datum 12. 8. 1912, zda jej ale obce získaly či nikoli, bohužel nevíme.

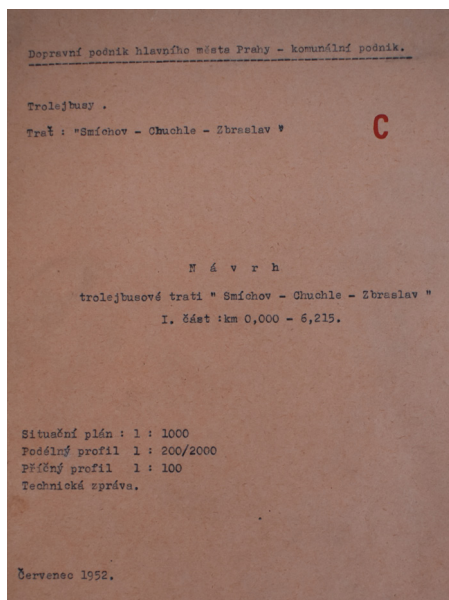
Další vlnu tramvajového snění se nám podařilo v archivních dokumentech dopátrat až v období po druhé světové válce. Přestože známé dochované plány z let 1945–49 zmiňují tramvajovou trať pouze v úseku Hlubočepy – Velká Chuchle, lze z dohledaných materiálů usuzovat, že proběhlo hned několik kol diskuzí nad možným vedením tramvají až na Zbraslav. Nejpozději v červnu 1949 ale byla budoucnost svěřena trolejbusům, byť pražský Dopravní podnik podle všeho nechtěl variantu tramvaje ani do budoucna zamítnout. Když se na přelomu 40. a 50. let začala původní tzv. strakonická silnice rekonstruovat na čtyřproudovou, vyhradil si Dopravní podnik při projednávání stavby zachování rezervního pruhu mezi komunikací a dráhou ČSD Praha – Plzeň umožňující do budoucna položení dvoukolejné tramvajové dráhy. Modernizovaná a rozšířená komunikace ovšem končila ve Velké Chuchli, což znemožňovalo zavedení tramvaje až na Zbraslav, protože druhá etapa výstavby silnice (Velká Chuchle – Zbraslav) by ovlivnila i trasování tramvajové trati, čímž by byly finanční prostředky vynaloženy neohospodárně. Současně se ale neobjevovala zmínka, že by bylo obě investiční akce (výstavbu tramvajové trati a silnice) sloučit do jedné a budovat obě infrastrukturní stavby souběžně. Do budoucna se nepochybovalo o tom, že po vybudování koupaliště a bazénu na Berounce bude nutno počítat „s tak silnou dopravou, že ji může zvládnout toliko dráha pouliční“, současně se ale uvádělo, že „*nynější osídlení Chuchle samo o sobě neodpovídá zdaleka kapacitě pouliční dráhy, takže provoz na ní by byl neohospodárný.*“

Logická volba proto padla na trolejbus s tím, že se od počátku předpokládalo, že dojde k rozdělení výstavby do dvou etap. Ta první měla využít novou čtyřproudovou silnici do Velké Chuchle, druhá pak počítala s prodloužením až na Zbraslav, s tím, že trolejbusová doprava „*svou výkonností postačí zvládnout dnešní dopravní požadavky i nedělní dopravu rekreační.*“

## Projekt trolejbusové trati

Po finálním rozhodnutí, že spojení Prahy se Zbraslaví zajistí trolejbusy namísto zvažované tramvaje, se začalo s přípravnými pracemi pro úspěšnou realizaci tohoto plánu. Předběžný projekt trolejbusové trati Smíchov – Zbraslav (tedy v celé délce) byl schválen výměrem ministerstva dopravy zn. 57.596/49-621 ze dne 24. 2. 1950. Tím bylo současně uděleno povolení k přípravným pracím. Vlastní projekt byl předběžně projednán a schválen odbornou dopravně-komunikační komisí při technickém referátu Ústředního národního výboru (dále jen ÚNV) a poradním sborem pro dopravu při plánovacím referátě ÚNV.

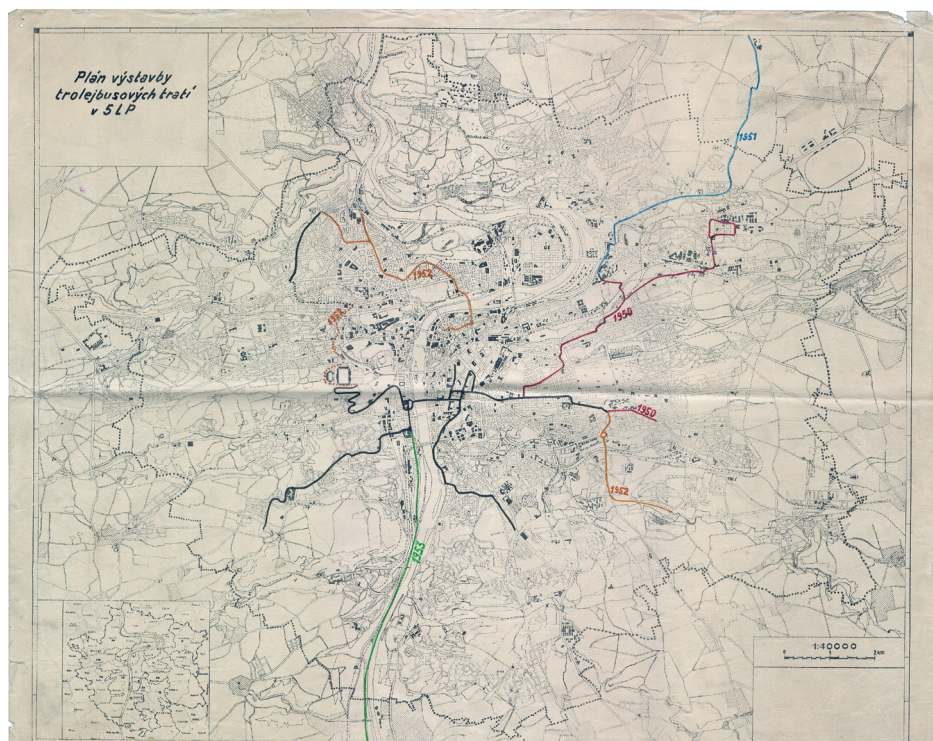
Projekt byl rozdělen do dvou částí podle hranic území. První část tedy vedla po hranici tzv. Velké Prahy (a byla v kompetenci ÚNV hl. m. Prahy), druhá až na Zbraslav spadala pod kompetenci Krajského národního výboru (KNV). Přestože ke schválení ministerstvem došlo již v roce 1950, technická zpráva návrhu na zřízení trolejbusové trati je datována až 9. 8. 1952. Počáteční část o délce 275 m tvořila již existující spojovací trať do garáže Smí-



Titulní strana návrhu na zřízení trolejbusové trati z července 1952 zahrnující první část po Velkou Chuchli. Sběrka: archiv DPP

chov. Šlo o spojnicí dlouhou 400 m, jež odbočovala z tratě Žitná ulice – Smíchov – Jinonice (v jejím km 1,963) na rohu třídy Svornosti a ul. Vltavské a vedla do smíchovské vozovny. V rámci budování trolejbusové tratě na Zbraslav byla část této trati převedena do kilometráže tratě nové a jako manipulační tak zůstal nadále formálně veden jen zbylý 125 m dlouhý úsek. Dále již měla pokračovat nově vybudovaná trať vedená dále třídou Svornosti na jih. V km 1,940 až 1,955 úrovně křížila železniční vlečku do přístavu a přesně v km 2,00 přecházel profil ulice do nové výpadové čtyřproudové komunikace s dvoumetrovým dělicím pásem uprostřed. Počítalo se s tím, že zde bude nutné zvětšit vzdálenost trolejbusových stop až na 11 m. Po zhruba třech a půl kilometrech (přesně v km 5,351) byla čtyřproudová komunikace ukončena a dále pokračovala stará silnice. V km 6,215 bylo dosaženo hranice Velké Prahy, přičemž se uvádělo, že zde bude první etapa ukončena.

Směrové i sklonové poměry nové trati byly nesmírně příznivé. Trasa byla navržena buďto po nových, anebo rekonstruovaných ulicích. Nejmenší poloměr oblouku byl 200 m, jinak byly poloměry od 400 do 2 000 m. Z celkové délky 6 215 m měla být trať přímá v délce 4 467 m. Zhruba 72 % celé délky trati tak bylo vedeno v přímém směru a po rovině, vezmeme-li v potaz, že největší spád byl pouze 9,3 promile (a to na délku 172 m). Koncový úsek v km 5,450 až 6,215 vedený po staré strakonické (potažmo v té době v dobové terminologii zbraslavské) silnici byl považován od začátku projektu za pouhé provizorium s tím, že do budoucna (s rozšířením čtyřproudé komunikace dále směrem na Zbraslav) dojde k přeložce. Na trati bylo navrhováno zřízení sedmi nových stanic, včetně koncové. Nejkratší mezizastávková vzdálenost byla projektována na 335 m, nejdelší (mezi zastávkami Hlubočepy a Malá Chuchle) činil 2 240 m. Řídké osídlení bylo



Návrh pražské trolejbusové sítě zahrnující i trať na Zbraslav plánovanou pro rok 1953. Černě jsou zaznačeny existující trolejbusové tratě. Z návrhu se podařilo realizovat vedle tratě do Velké Chuchle ještě červeně a modře zaznačené trasy (byť opožděně oproti tomuto návrhu a s dílčími úpravami). Částečně se rovněž podařilo zprovoznit linku směrem do Michle (oranžová větve vpravo). Sběrka: archiv DPP



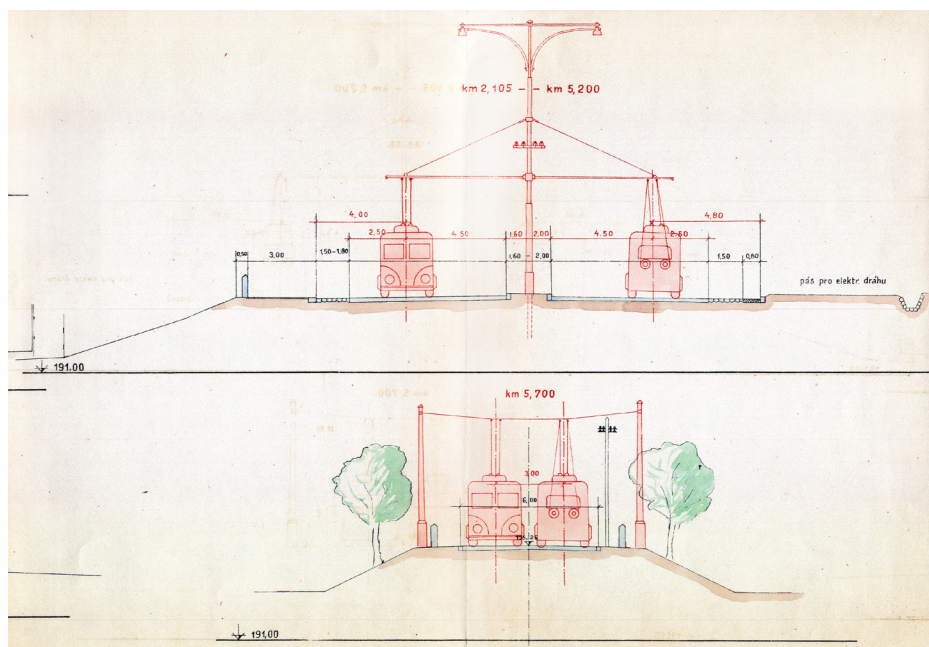
Trolejbus Tatra 400 ev. č. 9443 odpočívá ve vozovně Smíchov. Zboku pak vykukuje jedna z 30 pražských „osmiček“. Z vozovny Smíchov byly vypravovány trolejbusy i na linku číslo 59 do Velké Chuchle, část manipulační tratě byla přímo zanesena jako součást nově vybudované trati.

© Jaroslav Kocourek

ale zřejmé nejen na konci trati, ale i v oblasti Smíchova, když úsek mezi Smíchovským nádražím a projektovanou zastávkou U lihovaru (dnes Lihovar) byl přes jeden kilometr. Dlužno dodat, že toto určité specifikum oblasti zůstalo zachováno až do dnešních dnů, stejně jako řídké osídlení na návazném úseku do Velké Chuchle (resp. až na Zbraslav).

Ačkoli se všeobecně uvádělo, že první etapa má být ukončena na hranicích Velké Prahy, dokumentace z roku 1952 již uvádí smyčku až ve Velké

Chuchli, tj. v km 6,600 (necelých 400 m za hranicemi Prahy). Smyčka byla navržena jako jednostopá o délce 98 m. Napájení celého nově vybudovaného úseku měly zajišťovat nově vybudované měnící Zlíchov a Malá Chuchle. Jako v celé pražské tramvajové a trolejbusové síti se počítalo s 600V stejnosměrnou napájecí soustavou. První úsek trati byl rozdělen do celkem 7 napájecích sekcí. Trolejové vedení bylo navrženo s upevněním na železobetonových stožárech, pouze sloupky uprostřed výpadovky na Zbraslav měly být ocelové.



Srovnání šířky komunikace na nové (nahore) a staré (dole) zbraslavské silnici. Posledních cca 600 m ke smyčce Velká Chuchle musely trolejbusy zdolávat v opravdu zúžených poměrech. Sbirka: archiv DPP

V říjnu 1952 byl dopracován i projekt návazné etapy na Zbraslav. Formálně, s ohledem na původní katastrální rozdělení etap, začínal v km 6,215 (tedy na hranici Velké Prahy), i když fakticky byla etapa ukončena až v km 6,6 zmíněnou smyčkou ve Velké Chuchli. Konečná stanice situovaná na Zbraslavském náměstí (jednostopá smyčka se stopou dlouhou 197 m) byla navržena v km 10,744. V celé délce bylo vedení trati s ohledem na výše uvedené považováno za provizorní. Po dokončení celé trati se předpokládalo, že smyčka Velká Chuchle zůstane nadále zachována a bude sloužit pro obrácení a odstavení vozů v době konání závodů na místním dostihovém závodisti. Z hlediska sklonových i výškových poměrů byl popis návazné etapy prakticky shodný s etapou první. Z celkové délky 4 529 m bylo v obloucích vedeno jen 17,9 %. Všechny poloměry oblouků činily více než 100 m, s výjimkou poloměru oblouků u vjezdů do navrhovaných smyček (30 m ve Velké Chuchli a 50 m na Zbraslavi). Stejně tak byly dlouhé i mezizastávkové vzdálenosti – mezi Lahovicemi a Zbraslaví šlo na-

příklad o 1 600 m. Napájení mělo být realizováno z dvojice nových měníren vybudovaných v Chuchli a v Lahovicích. Projekt se nezabýval otázkou řešení vrchního vedení na mostě přes Berounku. Tato část měla být dořešena až následně. Pomineme-li smyčku Velká Chuchle v km 6,6, měly na trase vzniknout ještě další čtyři stanice s názvy Lahovičky, hospodářské družstvo (km 7,9), Lahovičky-přívóz (km 8,45), Lahovice (km 9,2) a Zbraslav (km 10,7).

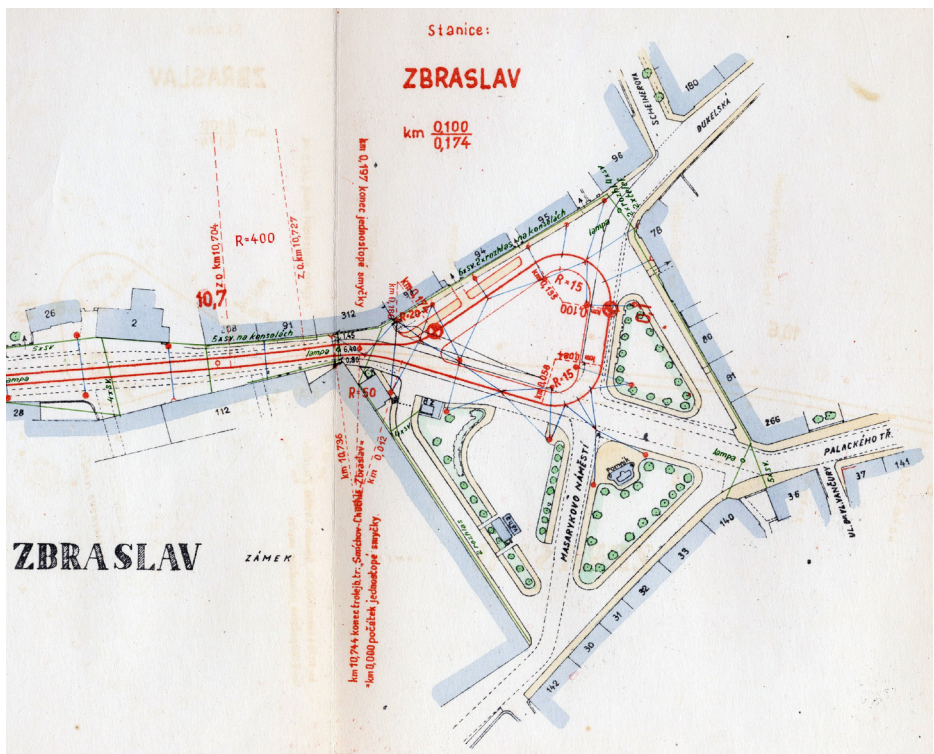
Samotná výstavba trolejbusové linky začala patrně až v průběhu roku 1953. Více podrobností se k ní ale v archivních materiálech prozatím dopátrat nepodařilo. V červnu 1953 měla proběhnout úprava křižovatky na Zbraslavském náměstí, která však sama o sobě neovlivňovala umístění budoucí trolejbusové smyčky. Objevuje se ale údaj, že s ohledem na změnu vedení silnic bude nutné odstranit místní benzinovou stanici, aby mohly trolejbusy do smyčky najíždět. Celá stavba měla být původně dokončena ještě do konce roku 1953 (původní termín zněl dokonce 1. 10. 1953). V té době ale nebyla ještě dokončena měřirna na

Zlíchové (Lihovar) a opožděny byly i dodávky nových trolejbusů. Proto bylo v lednu 1954 požádáno o povolení k zahájení provozu až od 1. 4. 1954.

Dokument, který o toto prodloužení žádá, je datovaný 13. lednem 1954 a je doplněný o přípis tužkou z 19. 1. téhož roku, jenž je jedním z klíčových pro pochopení stagnace rozvoje celé pražské trolejbusové sítě. Nevhodná struktura národního hospodářství spolu s nemožností nakupování na volném trhu v zahraničí vedla k tomu, že československé strojírenství přestalo brzy dodávat potřebné klíčové součásti nutné pro další rozvoj trolejbusových a tramvajových tratí. To se projevilo na absenci dodávek napájecích kabelů a technologie měničů. Jak ukazuje i případ zbraslavské trati, byla i zde dodávka měřirny opožděna, větší problém ale nastával v rámci přípravy druhé etapy (Velká Chuchle – Zbraslav), kde už nebyla potřebná dodávka vybavení měřirny vůbec zařazena do plánu. Dopravní

podnik hl. m. Prahy si nadále přál v rozvoji trolejbusů pokračovat, realita deformovaného trhu mu to ale neumožnila. Pro celé Československo bylo pro rok 1954 dle přípisu plánováno připojit měřirny s výkonem pouze 700 kW a v roce 1955 jen nepatrně více – 900 kW. Jen pražský DP přitom hodlal připojit k síti 4 500 kW, tedy skoro 6,5násobek přídelu určeného pro celou zemi. Stručně pojednání je lapidárně zakončeno větou: „Náš výhledový plán měření je podle ministerstva energií dobrý vtip!“

Není divu, že trať na Zbraslav, potažmo do Velké Chuchle, byla poslední dokončenou trolejbusovou tratí v Praze, pomineme-li různé přeložky, kratičké propojovací úseky atp. Čtenáři znalí historie pražské trolejbusové dopravy by sice mohli namítnout, že po zbraslavské (chuchelské) trati bylo v listopadu 1954 ještě do provozu uvedeno prodloužení z Vinohrad do Vršovic na konečnou Bělocerkevská, tento úsek tvořící součást spojovací tratě do vo-



Návrh ukončení trolejbusové tratě na Zbraslavském náměstí. Sbíрка: archiv DPP

zovny Michle (Vršovice) byl ale stavebně (vyjma propojovacího oblouku obou stop, jenž vytvořil na Bělocerkevské koncovou smyčku pro obrácení vozů) dokončen už v prosinci 1953.

### **Ukončení trolejbusů od Zbraslavi v centru Prahy**

Jak jsme si v našem vyprávění o zbraslavské trolejbusové trati už prozradili, nebyl celý její první úsek mezi Smíchovem a Velkou Chuchlí novostavbou, protože prvních 250 metrů bylo převedeno do nové trati z původní spojovací trati do vozovny Smíchov, dále se pak napojovala do existující tratě Václavské náměstí – Jinonice. Z popisu je tedy zřejmé, že trolejbusová trať byla navržena s tím, že linka číslo 59, jež ji měla obsluhovat, se napojí do tratě k Václavskému náměstí, zabočí směrem k mostu přes Vltavu a bude využívat dříve vybudovaného úseku pro ukončení v centru města.

Fakticky se nabízely v té době dvě varianty, a sice vedení až na Václavské náměstí, anebo ukončení velkou smyčkou v oblasti Karlova náměstí (po- tažmo Štěpánské). Toto řešení ale bylo – v době,

kdy byla stavba samotné trati směrem do Velké Chuchle v plném proudu – označeno jako nevyhovující. Předpokládalo se, že nová linka bude mít převážně rekreační charakter, přičemž se očekávala hlavně v létě, o nedělích a svátcích zvýšená frekvence cestujících. Stávající koncové úseky trolejbusových tratí měly být podle tehdejších zpráv již přetíženy a neumožňovaly vkládání dalších kurzů, zejména v oblasti křižovatky Štěpánská a Žitná a v celém okolí Karlova náměstí. Proto byla dodatečně navržena ještě jedna nová trolejbusová trať, na kterou se dnes pohlíží jako na integrální součást linky číslo 59 (která ji také jako jediná využívala), prakticky ale šlo o samostatnou investiční akci s vlastní kilometrází, přičemž právě tento úsek lze vzhledem k faktu, že jeho výstavba byla zahájena později, považovat za tu opravdu poslední nově vybudovanou pražskou trolejbusovou trať. Konkrétně šlo o 463 m dlouhou trať Dienzenhoferovy sady – Újezd, která byla v oblasti Újezdu ukončena velkou jednostopou smyčkou o délce dalších 572 m. Samostatně byl navíc jako spojovací trať počítán úsek u Krajského národního výboru (který byl v jednom směru navíc počítán jako součást tratě Žižkov – Jinonice).



Trolejbusy Tatra 400 v den zahájení pravidelného provozu (18. 4. 1954) na lince č. 59. Snímek pochází z konečné na Újezdě, kam byla linka č. 59 dodatečně v rámci výstavby svedena. Sbirka: archiv DPP

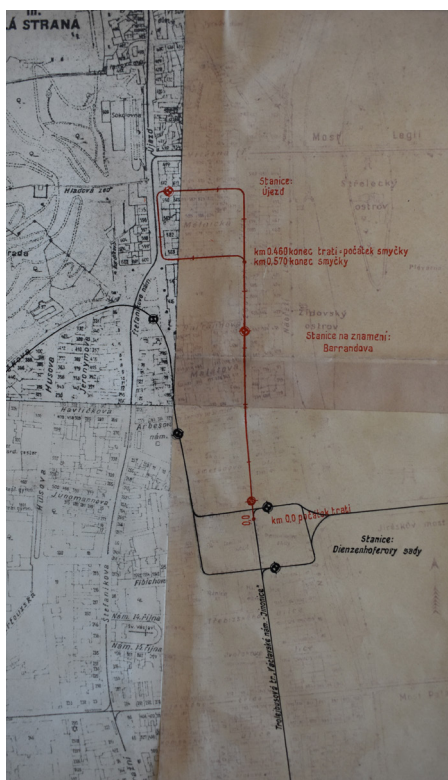


Konečná na Újezdu byla vybrána s ohledem na to, že místní ulice měly být v té době málo frekventované, současně zde ale mělo být možné přestoupit hned na pětici tramvajových linek směřujících do centra města i severozápadní oblasti Prahy. Skutečnost, že trolejbusy linky číslo 59 nebyly nasměřovány přímo do pravobřežního centra je zajímavá v kontextu prvních poválečných plánů na rozvoj trolejbusové sítě, které naopak preferovaly radiální směřování nově budovaných trolejbusových linek, jejichž výchozím bodem se měla stát dvojice (!) smyček situovaná přímo na Staroměstském náměstí. Stačilo pár let a na trolejbusy linky číslo 59 už místo v centru nezbývalo.

Projekt nově navržené trolejbusové tati k Újezdu byl předběžně projednán a schválen dopravně-technickou komisí referátu pro výstavbu dne 5. 12. 1953. Stavbu se podařilo zařadit do plánu investic na rok 1954, přičemž finálního posvěcení se dočkal investiční úkol až 11. 2. 1954. Náklady byly odhadovány na 115 000 Kčs.

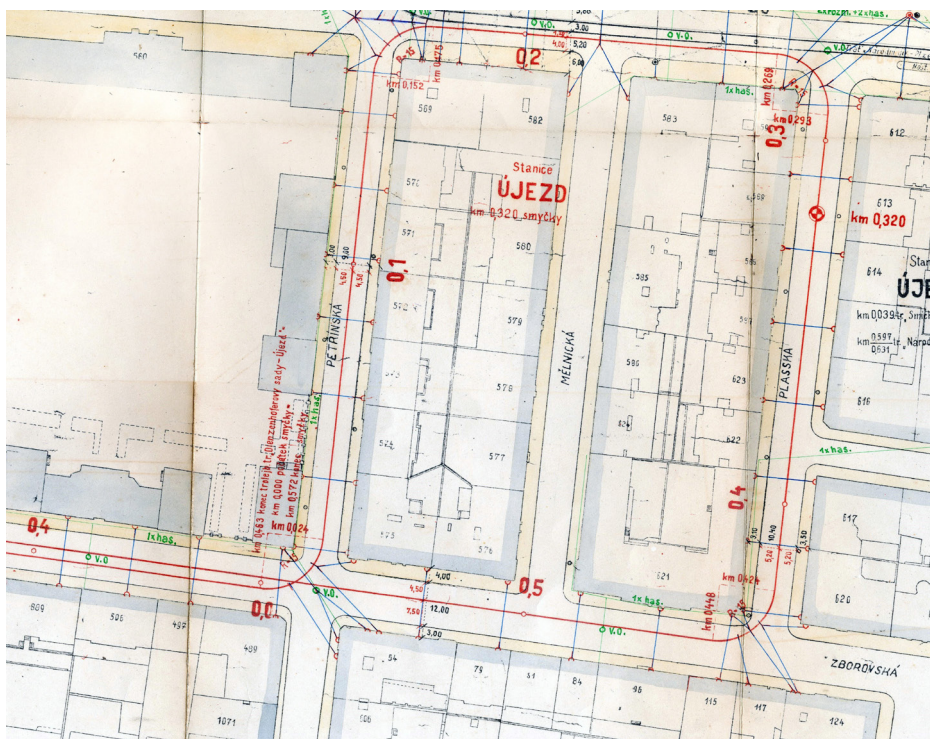
Celou akci bylo zapotřebí podpořit také z hlediska úspor nákladů. Proto byla v březnu 1953 předložena i jednoduchá finanční rozvaha, která počítala s tím, že na lince číslo 59 bude denně uskutečněno 73 jízd (146 spojů). Při ukončení na Újezdě měla být vzdálenost ujetá obousměrně trolejbusy 1 601 m. Denně by tedy šlo o 116 873 m. V případě, že by se trolejbusy otáčely přes Štěpánskou, by byla vzdálenost již 2 850 m, denně tedy 208 050 m. Nejdlejší cestu by trolejbusy zdolávaly k Václavskému náměstí a zpět – 4 100 m, tj. 299 300 m denně. Z toho vyplývá, že měsíčně by ukončení na Újezdě vyžadovalo najetí 2 752 km navíc, zatímco v případě ukončení na Václavském náměstí až 5472,8 km. Jelikož náklady na 1 ujetý kilometr se měly pohybovat kolem 5 Kčs, bylo zřejmé, že investice vynaložená do vybudování nové trolejbusové trati k Újezdu měla návratnost kratší než jeden rok.

Nabízela se sice i varianta, že by došlo ke spojení linek čísel 53 (Václavské náměstí – Stadion Jih) a 57 (Vysočany – Karlovo náměstí), čímž by odpadlo zajištění trolejbusů linky čísel 53 na Václavské náměstí (a jeho obsluhu by tedy mohla převzít linka číslo 59), toto řešení ale nebylo vnímáno jako žádoucí. Navíc zde opět vystával strašák v podobě



Vedení trolejbusové tratě ke konečné Újezd. Ukončení v této oblasti bylo do projektu zaneseno dodatečně. Napravo vede trolejbusová trať přes Jiráskův most ke Karlovu náměstí, černě značená větev nalevo vede ke stahovskému stadionu, spodní větev je část tratě do Jinonic, kterou využívala i linka č. 59. Sběrka: archiv DPP

nedostatečného napájení trolejbusových tratí. Úsek Dienzenhoferovy sady – Újezd byl napájen ze stávající měnirny Smíchov a pro provoz trolejbusů v této oblasti byl dostatečný. Oproti tomu úseky v centru města by při zavedení spojů linky číslo 59 už dosahovaly hranici kapacity, přičemž se počítalo s tím, že po dokončení měnirny Malá Chuchle, bude interval o sobotách a nedělích zkracován, čímž by stoupl nejen počet najetých kilometrů, ale právě i spotřeba elektrické energie. Po prodloužení trolejbusové tratě na Zbraslav se navíc počítalo se zahuštěním intervalu i v pracovních dnech. Oficiálně se nicméně jako hlavní důvod pro ukončení trolejbusů na Újezdě uváděly především bezpečnostní důvody a negativní stanovisko Krajské správy veřejné bezpečnosti, které uvádělo:



Řešení trolejbusové smyčky na Újezdě dle projektu. Sběrka: archiv DPP

„Hustota uličního provozu směr Karlovo nám. – Ječná – Štěpánská atd. je v dnešní době značně přetížena a s vedením trolejové trati směru od Zbraslavi nabyla by již značné nebezpečnosti pro účastníky veřejné silniční dopravy a uličního provozu vůbec.“

Stavba trolejbusové trati Dienzenhoferovy sady – Újezd byla povolena výměrem hospodářského referátu Ústředního národního výboru zn. VIII/2-784.1-7237/54 ze dne 23. 3. 1954. Zjevně však šlo v dané době jen o formalitu, protože již 13. 4. 1954 se konala předběžná technická revize a o den později i technicko-bezpečnostní zkouška, na jejímž základě bylo komisí uděleno povolení pro provoz na této trati při současné změně umístění stanic Krajský národní výbor a Barrandova (jež byly obě zrušeny a nahrazeny v km 0,178/0,218 novou stanicí na znamení „Švandy ze Semčic“). Formálně bylo povolení k zahájení provozu na úseku Dienzenhoferovy sady – Újezd vydáno až 1. 6. 1954. V té době sem ale trolejbusy linky číslo 59 již běžně zajížděly,

protože trať byla do provozu uvedena jako celek se zbraslavským (potažmo chuchelským) úsekem dne 18. 4. 1954.

### Finální provedení trati a zahájení provozu

Už víme, že původně bylo plánováno zahájit provoz trolejbusů na lince č. 59 do Velké Chuchle k 1. 10. 1953. Později se datum posunulo na obecně „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 pravděpodobně až od 18. 4., 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.

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 Intelligence“ 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



Pro trolejbusy bylo zvažováno i ukončení na Václavském náměstí. Snímek zde zachycuje trolejbus Tatra 400 ev. č. 341 v roce 1959. Trolejbusy na Václavské náměstí jezdily v letech 1947 až 1967. Sběrka: archiv DPP



Slavnostní zahájení trolejbusového provozu na lince č. 59 dne 18. 4. 1954. Snímek pochází ze čtyřproudové výpadovky z Prahy na Zbraslav.

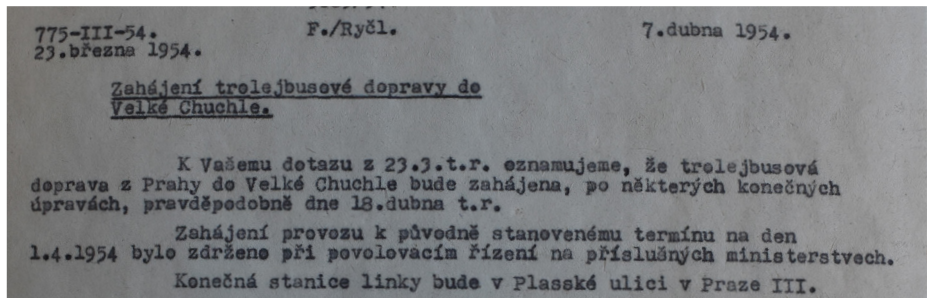
Sbírka: archiv DPP

m trati existující od r. 1947 pro spojení s vozovou Smíchov, avšak není zde započítán společný úsek tratě dále po Zborovské ulici (součást tratě Václavské náměstí – Jinonice) a nově vybudovaný úsek Dienzenhoferovy sady – Újezd o délce 463 m (+ jednostopá blokova 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).

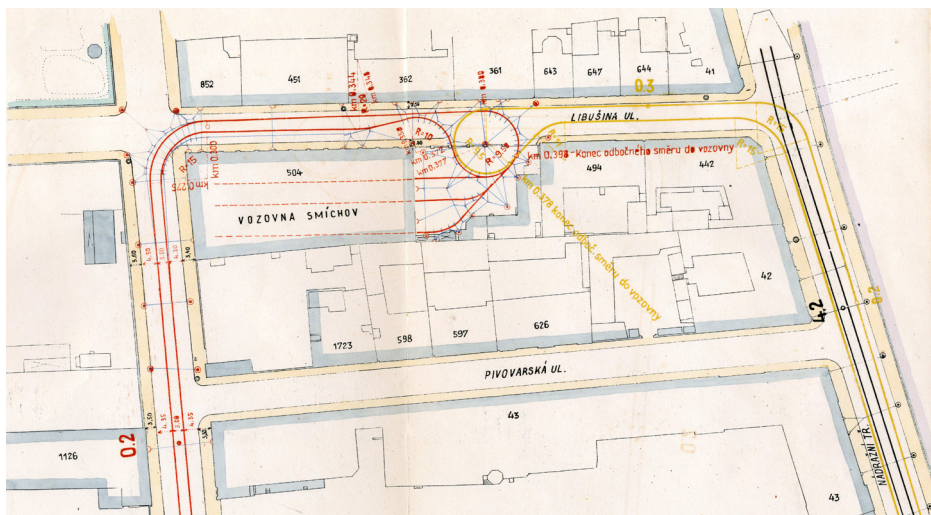
Technicko-bezpečnostní zkouška obou nových tratí se konala dne 14. 4. 1954. Přítomen jí byl trolejbus Tatra 400 v. č. 364, který na úseku do Velké Chuchle dosáhl max. rychlosti 42 km/h.

Provoz na trati Újezd – Nádraží Smíchov – U liho-

varu – 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.



Odpověď národnímu výboru ve Velké Chuchli k otázce o datu zahájení provozu. Sbírka: archiv DPP



Výkres vedení trolejového vedení do vozovny Smíchov. Červeně je značená původní trať po Zborovské ulici, která byla následně v tomto úseku začleněna do trolejbusové tratě Smíchov – Velká Chuchle – Zbraslav. Žlutě je značeno trolejové vedení spojovací troleje ze strany od Nádražní ulice (od tramvajové tratě). Výkres pochází z roku 1947. Sběrka: archiv DPP

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 stovebně, vyjma obrátových 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.

Závěrem této kapitoly uvedme ještě rozsah provozu. Ten byl podle dostupných údajů max. 4 vozy v pracovní den (při intervalu 13 minut), avšak až 18 vozů o nedělích.

### Provoz na trati do roku 1960

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

měnírný v Lahovicích odložen na neurčito, dokud nebude získán potřebný příslib na zařízení měřírny. Objevovaly se i proto návrhy, že by bylo možné stavbu rozdělit ještě na jednu mezietapu.

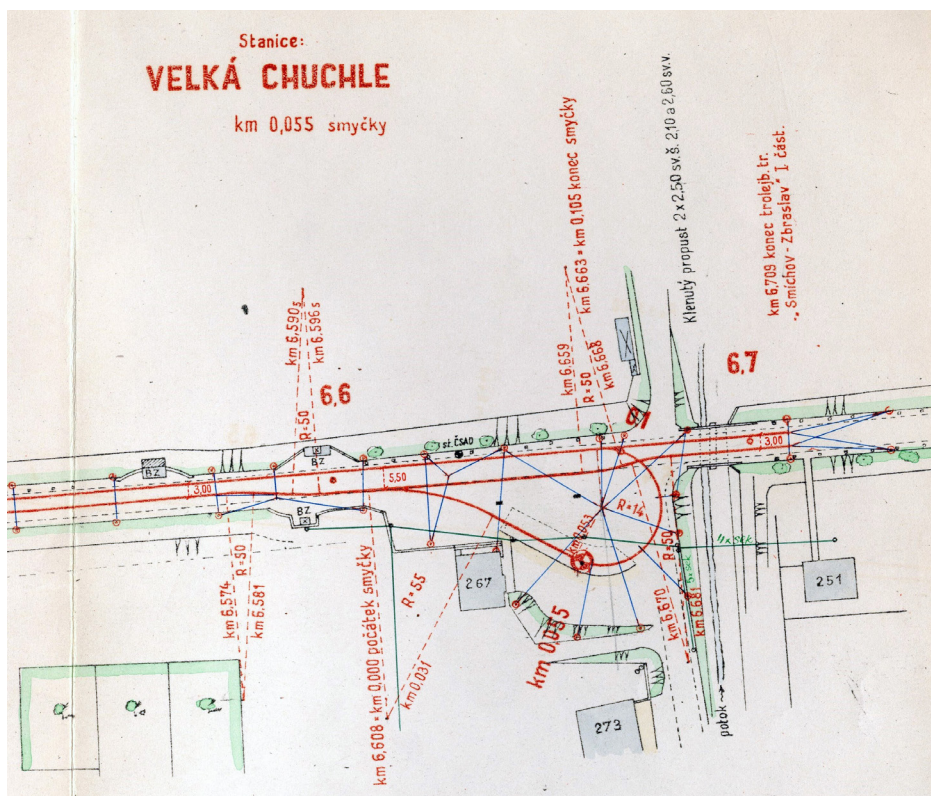
Pár týdnů po zahájení provozu, přesněji dne 7. 5. 1954, se konala veřejná schůze voličů s kandidáty do místních, okresních i krajských národních výborů. Zástupci kandidující do pozic v Okresním národním výboru Prahy deklarovali, že budou usilovat o dobudování trati až na Zbraslav, občané Lahovic ale vyslovili požadavek, aby byla trolejbusová trať prodloužena alespoň do jejich obce, tj. o zhruba 1,5 km kilometru, v předstihu. Podle názorů občanů Lahovic nemělo prodloužení trolejbusové trati činit větších obtíží, přičemž se počítalo s tím, že nedostatečné napájení úseku bude dořešeno s dokončením výstavby měřírny 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. Měřírna 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 měřirna bude potřebnou technologií vybavena. Ostatně dodatečné dovybavení technologického zařízení se týkalo i měřirny 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 měřirny až na Smíchově (!), takže poklesy napětí v koncovém úseku ve Velké Chuchli musely být v přechodném období opravdu značné. Měřirna Malá Chuchle byla dovybavena a dokončena dokonce až v roce 1956. O těchto peripetích 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 obět, kterou přineslo 50 našich hrdinů v revoluci 1945, kdy zadrželi vojska SS v jejich postupu na Prahu.“*

Do Lahoviček ovšem trolejbusy nikdy nevyjely. I když se plánovalo dále (z 23. 6. 1954 například pochází výkres kabelových tras z měřirny Lahovice situované těsně před soutokem Vltavy s Berouňkou (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.



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. Sbirka: archiv DPP



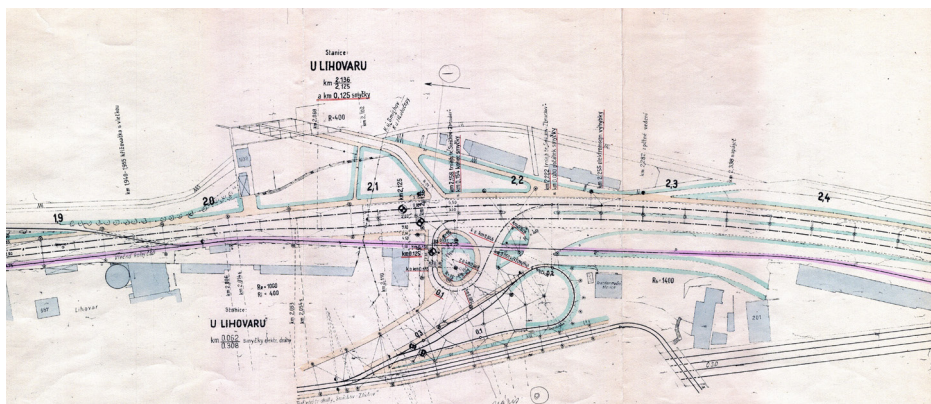
Na trati linky č. 59 se neobjevovaly jen trolejbusy Tatra 400, jak dokazuje tento snímek s vozem Praga TOT z koncové smyčky. Vůz ev. č. 311 byl vyroben v roce 1938. Celkem měla Praha 12 trolejbusů Praga TOT (včetně prototypu), z nichž poslední dojezdily v roce 1959. Prototyp se podařilo zachránit a je dnes ozdobou muzea pražské MHD. Sběrka: archiv DPP

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 zhuštění 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.

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 smyčce 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 souhlasil 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)



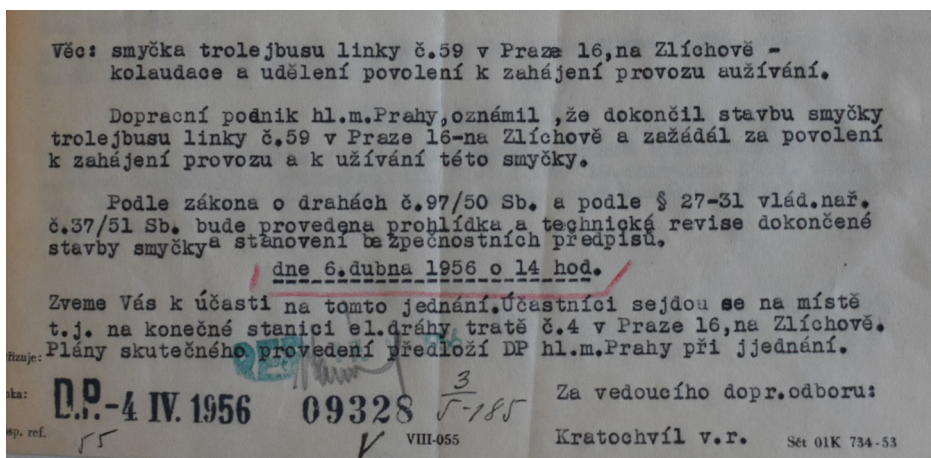
Plán trolejbusové a tramvajové smyčky na Lihovaru. Trolejbusová smyčka zanikla po zrušení provozu na lince č. 59, ta tramvajová až v roce 1986.

Sbírka: archiv DPP

pouze 2 trolejbusy namísto 4, přičemž ani tyto dva trolejbusy neměly být dle provedeního 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.

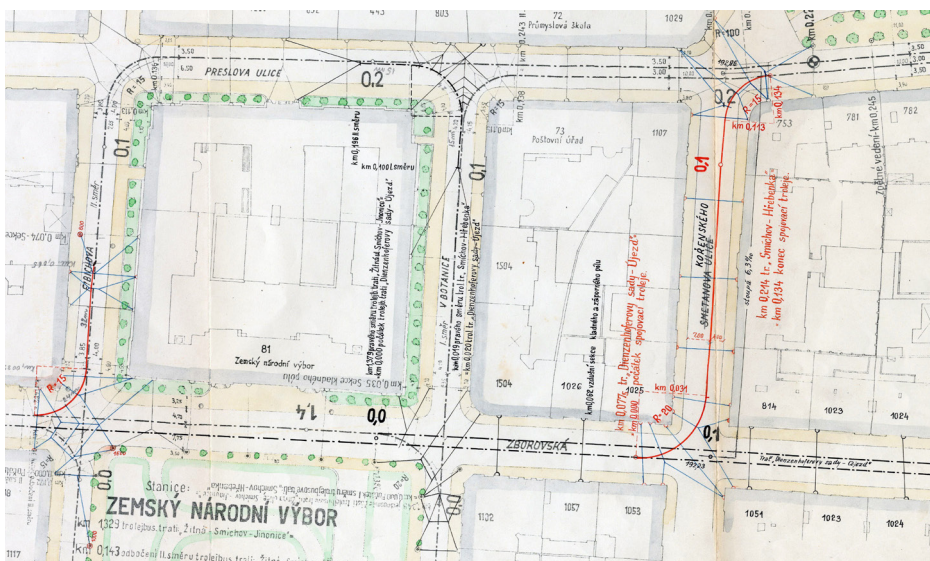
Kromě smyčky u Lihovaru jsou na trati doloženy ještě další drobné úpravy v oblasti Smíchova. Na jaře 1955 byl v souvislosti s blížící se spartakiádou zřízen pomocný jednostopý oblouk od Jiráskova

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 po již-

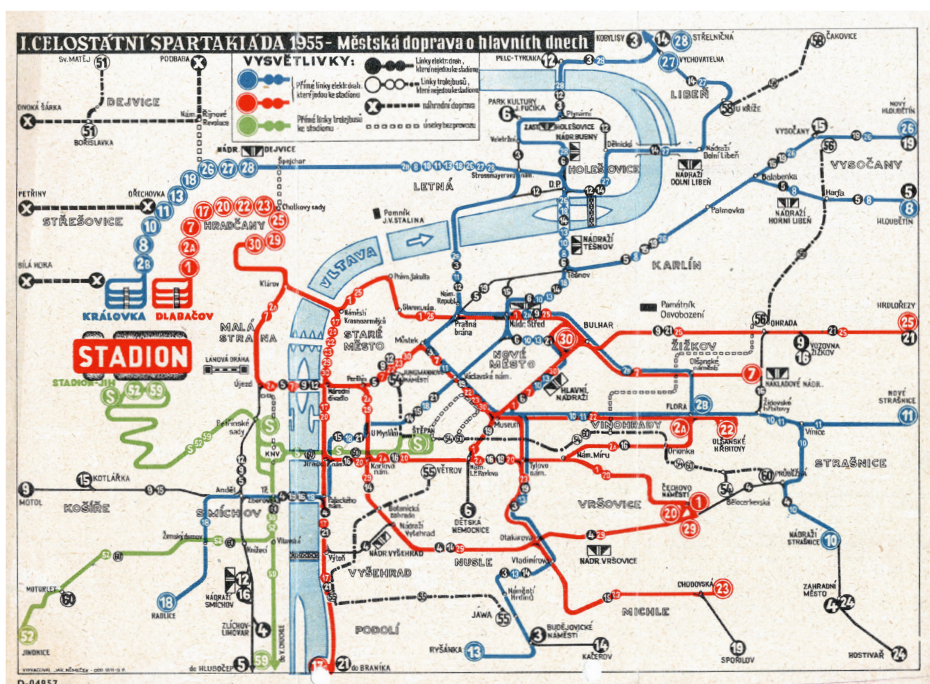


Text pozvánky hospodářského referátu Ústředního národního výboru hlavního města Prahy ze dne 4. 4. 1956 k technické revizi nové smyčky na Zlíchově (Lihovar, potažmo U lihovaru). Sbírka: archiv DPP





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



Spojovací trať v Kořenského ulici byla vybudována v roce 1955, aby bylo možné odklonit linku č. 59 z konečné na Újezdu ke strahovskému stadionu. Speciální plánek vyobrazuje autobusové, trolejbusové a tramvajové linky směřující ke stadionu barevně, zbylé mají černou barvu. Spartakiáda začala dne 23. 6. 1955 a byla rozdělena do několika hlavních dnů: Den mladých, Den dospělých, Den Svazarmu a Den ozbrojených sil. Rozpočet byl přes 45 mil. Kčs, přičemž událost byla pojata i jako oslavy desátého výročí osvobození. Sběrka: archiv DPP

děná standardně při zátahu trolejbusů do vozovny.

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

### Porovnávací zkoušky trolejbusů

Než se podíváme na samotné zrušení provozu – původně skutečně míněné jen jako dočasné přerušování – musíme zmínit ještě dvojici zkušebních jízd, které se (mimo jiné) na „zbraslavské“ trati odehrály a které měly dopad na rozvoj výroby trolejbusů v Československu. Šlo o porovnávací zkoušky trolejbusů Tatra 401 a Škoda 9 Tr.

První etapa těchto zkoušek se odehrála již v roce 1957, v době, kdy ani jeden z uvedených typů ještě nebyl fyzicky dokončen ani ve formě prototypu. Testování tak bylo simulováno trolejbusem Tatra 400 ev. č. 376 a jedním nově vyrobeným vozem Škoda 8 Tr, přičemž obě vozidla byla zatížena tak, aby jejich celková váha odpovídala váze maximálně obsazených vozů T 401 a 9 Tr. Pro měření byly vybrány linky čísel 52 (Na Knížecí – Jinonice) a 59 (v úseku Plzeňka – Velká Chuchle), a to s ohle-

dem na jejich rozdílnou charakteristiku. Zatímco „zbraslavská“ linka číslo 59 byla vedena po rovině a umožňovala jízdu vysokou rychlostí, linka č. 52 byla naopak sklonově velmi náročná. Měření se týkalo především dosažené cestovní rychlosti mezi úseky a spotřeby elektrické energie. Řidiči byli určeni výrobním závodem, přičemž výrobci si měli vzájemně zkontrolovat zapojení měřících přístrojů a dohodnout se, jakých přístrojů bude použito. Samotná zkouška se pak uskutečnila ve dnech 5. a 6. 6. 1957. První den došlo k seznámení řidičů s tratěmi, k zatížení vozidel a ke kalibraci přístrojů a po půlnoci na 6. 6. 1957 (kdy nejméně kolísalo napětí v síti) bylo možné vyjet s oběma trolejbusy na uvedené trasy. Výsledkem testů byl obsáhlý protokol hodnotící naměřené parametry ve vztahu k terénním podmínkám, obsaditelnosti i účetním odpisům. Trolejbus Tatra 400, resp. simulovaný vůz Tatra 401, vyšel z tohoto hodnocení lépe pouze ve vztahu k provozu na kopcovitých tratích (jichž však v Praze byla většina), přičemž se uvádělo, že (při započtení odpisů) vychází vůz při dané životnosti a provozu na 10 km dlouhé trati nákladově o 392 000 Kčs levněji, zatímco na rovinaté trati o 967 000 Kčs draž.

Další zkoušky se konaly o dva roky později, ve dnech 15. 6. až 19. 6. 1959 už přímo s prototypy



Na trolejbusové trati do Velké Chuchle vznikla i série propagačních fotografií s trolejbusem Tatra 401. Prototyp je na snímku zachycen sice ve směru na Velkou Chuchli, avšak stojí pod protisměrnou trolej, aby na fotografii mohl vyniknout Branický most. Sběrka: archiv DPP



První etapa porovnávacích zkoušek se odehrála v roce 1957 pomocí „maket“. Pro zkoušky posloužil jeden vůz Škoda 8 Tr a jeden vůz Tatra 400 se simulovanou zátěží. „Osmička“ se pak vrátila zpět do výrobního závodu. Praha nicméně nakonec i tento typ trolejbusu koupila. S ohledem na ukončení projektu vozu Tatra 401 se musela v roce 1960 spokojit s dodávkou třiceti dvounápravových vozů 8 Tr, které měly být především v prvních letech provozu vysoce poruchové. I vysoké správkové procento poté bylo používáno jako jeden z argumentů, proč trolejbusovou dopravu v Praze zrušit. Na snímku z 16. 10. 1972 vidíme hned dva odstavené trolejbusy 8 Tr ev. č. 9477 a 9472 ve vozovně Smíchov, jež byla používána jako dílny těžké údržby. © Ivo Mahel 1972

vozu Tatra 401 a 9 Tr. První prototyp později legendární „devítka“ byl dokončen a představen již na podzim roku 1957 a od následujícího roku na něm probíhaly zkušební jízdy. Technicky navazoval na typ 8 Tr, který byl v té době v sériové výrobě a stal se i exportním artiklem. Trolejbus Tatra 401, který je nemalou částí zájmové veřejnosti považován za vrchol designu československých trolejbusů, se rodil v o poznání těžších podmínkách. Přestože na něm coby nástupci Tatra 400 bylo pracováno dlouhodobě, kontinuita výroby byla vzhledem k exportním úkolům ČKD (jež byla dodavatelem vozidla) přerušena již v roce 1955, kdy byl vyroben poslední vůz T 400. Výroba prototypu T 401 byla nakonec dílem značné improvizace, včetně výroby karoserie, kterou pro vůz výjimečně vyrobila Karosa Vysoké Mýto, aniž by se předpokládalo, že bude mít tato produkce ve vysokomýtském závodě další pokračování. Technicky se v porovnání s „devítkou“ jednalo o vozidlo značně robustnější a vyspělejší konstrukce (a tím ovšem i složitější), v jehož elektrické části se výrobce snažil využít elementy z výzbroje tramvají Tatra T2.

Stejně jako se na sklonku 50. let vytvořily komise pro vývoj nových typů tramvají a autobusů, v nichž byli zastoupeni výrobci, dopravci a další odborníci (zpravidla pracovníci specializovaných výzkumných ústavů), vznikla komise i pro vývoj nových trolejbusů. Ta předpokládala úzkou spolupráci mezi jednotlivými zúčastněnými subjekty, ve skutečnosti ale měla být její činnost častokrát „narušena svévolným jednáním n. p. Závody V. I. Lenina v Plzni“ (tedy Škodovkou), což práci komise znesnadňovalo a prodlužovalo. Činnost komise se soustředila ve velké míře na poruchovost dosavadních typů trolejbusů a na návrhy možných zlepšení, přičemž ze zápisů bylo zřejmé, že Škodovka (resp. ZVIL) přistupovala k celému procesu poněkud nereseriózním způsobem a se značnou dávkou arogance vůči ostatním účastníkům, když například na výtku směřující k absenci technických podmínek trolejbusů 8 Tr, které by definovaly mj. údržbu vozidel, odpověděl zástupce výrobce, že tvorba technických podmínek byla „módou kdysi“, a tím diskuzi o absenci základního dokumentu rychle uzavřel.



Prototyp trolejbusu Škoda 9 Tr z roku 1957 ze srovnávacích zkoušek v roce 1959 neslavně. Do sériové výroby ale nakonec zamířila právě „devítka“. Oba snímky pocházejí ze Zličova od smyčky Lihovar. Na horním je vidět i rozjezdová výhybka do trolejbusové smyčky a vidět lze i kousek trolejbusu Tatra 401. Sběrka: archiv DPP



Porovnávací zkoušky se realizovaly nejen na zbraslavské (chuchelské) trati, ale také na trase ke strahovskému stadionu, odkud pochází i tento snímek (pořízený až v zimě 1959). Vidíme na něm prototyp trolejbusu Tatra 401, který sice sklídl v rámci porovnávacích zkoušek lepší hodnocení než vůz 9 Tr, avšak ani on nebyl uznán jako vyhovující pro další sériovou výrobu, kterou měl zajistit podle původních plánů podnik AVIA Letňany. V létě 1959 byl ale vývoj trolejbusu v letňanském závodě zastaven. Sběrka: Libor Hinčica

Stěžejní část činnosti komise ale spočívala v porovnání dvou typů vozidel, které v té době byly připravovány do výroby, tedy zmíněných prototypů 9 Tr a T 401. Celkem bylo ve dnech 15. 6. až 19. 6. 1959 provedeno 20 úkonů, zkoušek a měření s oběma typy vozidel. Na lince 59 do Velké Chuchle byly provedeny zkoušky pérovaní prázdných i zatížených vozů v úseku Malá Chuchle – Velká Chuchle, měření hlučnosti prázdných vozů se odehrálo v úseku Lihovar – Malá Chuchle, dále došlo na měření jízdních odporů a uskutečnilo se zde také kcejchování rychloměrů obou vozidel. Další zkoušky byly prováděny vedle linky 59 opět i na lince č. 52, a navíc i na trase linky číslo 53 na kopcovitém úseku ke Stadionu Jih, přičemž stěžejní byla tzv. zkouška provozní, při níž byla prováděna srovnávací měření, a to v denních i nočních hodinách.

Z 55 porovnávaných kritérií hovořilo 41 ve prospěch trolejbusu Tatra 401 a pouze 10 ve prospěch trolejbusu 9 Tr. Zbylé byly identické, anebo neu-

možňovaly vzájemnou komparaci. Prototypová „devítka“, později považovaná za určitou legendu československého strojírenství, vzešla z hodnocení značně negativně. Potřebovala například výrazně delší čas na rozjezd (o 68 %), její brzdění bylo natolik pomalé, že bylo dokonce mimo šest let platnou vyhlášku, typ překračoval maximální povolené zatížení náprav a design vozidla byl hodnocen jako „zastaralý, typicky účelový, laciný, bez nároků na luxus a líbivost.“ Naopak výhodou byla například nižší nástupní výška na úrovni 750 mm (u Tatro 401 šlo o 880 mm). V otázce spotřeby elektrické energie byla poměřována spotřeba v závislosti na obsaditelnosti vozů, takže u vozů 9 Tr se počítalo s nutným navýšením inventárního stavu, aby bylo možné přepravit identický počet cestujících. V případě provozu na rovinaté trati byla spotřeba elektrické energie i při započtení vyššího počtu vozidel o takřka 20 % nižší, naopak na kopcovité trati o 18 % vyšší.

Přestože by se mohlo zdát, že z uvedeného klání vzešel typ Tatra 401 jako jednoznačný vítěz, přičemž na toto tvrzení lze i v odborné (potažmo populárně-naučné) literatuře v rámci simplifikace náročného srovnávacího procesu nezřídká narazit. Ve skutečnosti byla jako problematická vnímána především cena vozidla, která byla významně ovlivněna designově náročným zpracováním karoserie

s řadou ozdobných prvků. Kritizováno ale bylo i překročení některých povolených rozměrů, nikoli ve vztahu k Československu, ale ve vztahu k potenciálním exportním trhům. Vůz sice byl z technického hlediska vnímán jako dobrý odrazový můstek pro konstrukci dalších trolejbusů, jeho třínápravové provedení však nemělo odpovídat požadavkům ani většiny tuzemských provozovatelů. Zkoušky



Výsledkem porovnávacích zkoušek bylo, že by měl být vyvinut nový typ trolejbusu, který bude unifikován s autobusem. Šlo o konstatování, které v té době bylo vlastně pouhou formalitou, protože vývoj takového typu vozidla byla zadán již v březnu 1959. Praha byla v té době hlavním iniciátorem moderního městského autobusu/trolejbusu. Zatímco autobusy se hlavní město dočkalo, trolejbusy T11 do Prahy dodány nebyly a jejich projekt skončil po vyrobení 8 vozů (včetně funkčního vzorku a prototypu). Sběrka: Libor Hinčica



Po zrušení trolejbusové linky číslo 59 zůstala nadále zachována trať ve Zborovské ulici. V červnu roku 1972 na ní zachytil fotograf vůz Tatra 400 ev. č. 9431, který sloužil v té době už jen jako služební. Dnes je součástí muzejní sbírky pražského DP. © Ivo Mahel 1972

navíc nemohly posloužit pro porovnání nákladů na údržbu obou typů. Škodovka slibovala, že již v září 1959 přijde s inovovaným provedením trolejbusu 9 Tr, které část nedostatků kritizovaných u prvního prototypu eliminuje. Doporučeno proto bylo oba typy nadále sledovat v provozu a realizovat ještě zimní srovnávací zkoušky na přelomu let 1959/60. K tomu už ale patrně nedošlo. Závěrem nicméně bylo, že ani jeden z trolejbusů neodpovídá očekávaným budoucím potřebám a že by se pozornost měla soustředit na vývoj zcela nového typu, který bude mít identickou konstrukci v maximální možné míře s autobusem. Tento směr v podobě vývoje autobusu ŠM 11 a odvozeného trolejbusu T11 byl sledován už od března 1959. K vývoji elektrické výzbroje pro takový trolejbus se přihlásila Škodovka.

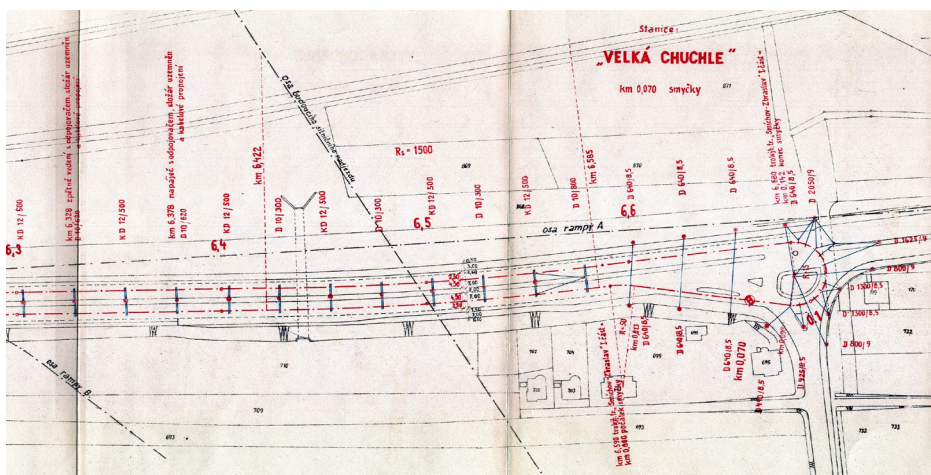
### **Zrušení provozu a trolejbusová archeologie**

Ačkoli si uvědomujeme, že popisem porovnávacích zkoušek trolejbusů 9 Tr a T 401 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 odpuště. 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.

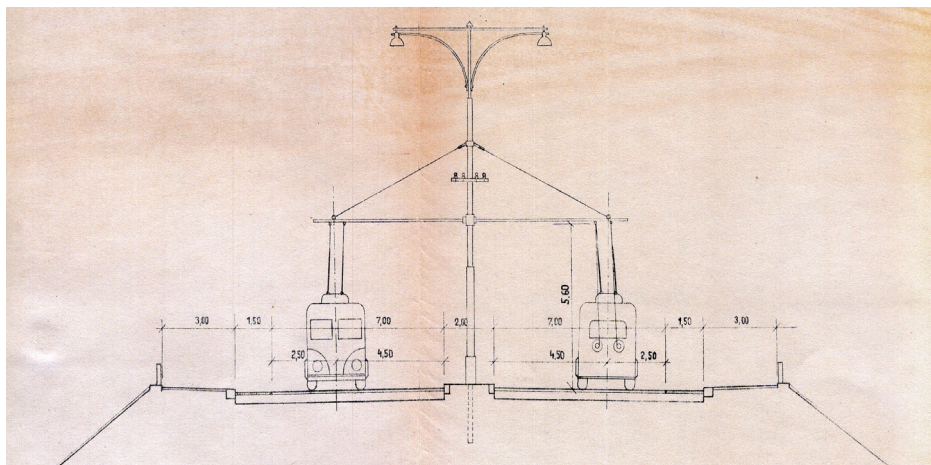
Pro trať linky číslo 59 to v praxi znamenalo snesení trolejového vedení v km 5,380 až 6,70 (tj. po koncovou smyčku Velká Chuchle). Trolejové drát měl být na konci stávajícího čtyřproudového úseku přestřižen a zakotven na nově postavené stožáry o špičkovém tahu 1 625 kg. Trolejový drát ze zbytku trati (o celkové délce 5 280 m) měl být navinut na bubny a nosná konstrukce zcela odstraněna. Závěsný a upevňovací materiál měl projít kontrolou a v případě, že by byl jeho stav vyhodnocen



Prováděcí projekt z března 1960 předpokládající ještě rekonstrukci stávající tratě do Velké Chuchle. Výřez z plánu vyobrazuje předpokládanou podobu nové smyčky Velká Chuchle. S prodloužením na Zbraslav se však již nepočítalo. Sbíрка: archiv DPP

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, zaisolovány 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 trolejbusu se



Navrhovaný příčný profil trati novostavby od hranic Prahy do Velké Chuchle. Trať zde měla v podstatě kopírovat řešení na prvním úseku čtyřproudové výpadovky, který trolejbusy využívaly od roku 1954. Sbíрка: archiv DPP





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

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.

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 měnirna 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). Měnirna Lihovar (Zlíchov), která sloužila od svého dokončení (1955) jak pro potřeby trolejbusů, tak tramvajů, 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 sнесena 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 vyluky 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.

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 měřírny Malá Chuchle, bezpochyby největší památka na trolejbusy na Zbraslav, pomineme-li tedy rovněž dochovanou měřírnu na Lihovaru využívanou tramvajemi. Na Zborovské ulici 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 zdíva. Vyrosl nad ní (doslova) nový dům, do nějž bylo zdívo vozovny zakomponováno. Nejvíce pozůstatků lze nalézt v ulicích bývalé blokové smyčky u Újezdu, kde je uchována celá



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



Někdejší trolejbusová vozovna Smíchov zakomponovaná do novostavby. © Libor Hinčica, 2022

řada trolejbusových závěsů. Více toho trolejbusová archeologie v Praze ve vztahu k někdejší lince číslo 59 už nenabízí.

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 nezboví.

Ve vztahu ke Zbraslavi a zmíněné Strakonické ulici je možné zmínit nedávno promarněnou příležitost na zřízení alespoň přípravy pro trolejbu-

sovou 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 Zbraslavi 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.



Bývalá měnárna Malá Chuchle je stále v majetku města. © Libor Hincica 2022



Pozůstatky po upevnění trolejového vedení na klenbě Branického mostu. © Libor Hincica 2022



Jedna z dochovaných růžic na domě v oblasti bývalé trolejbusové smyčky Újezd. © Libor Hincica 2022

V roce 2022 vydal časopis Československý Dopravák (MH Development s. r. o., Sládkova 2988/27A, 702 00 Ostrava 1). Kopírování, bez uvedení zdroje, stejně jako tisknutí a placená distribuce, jsou zakázány. Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.