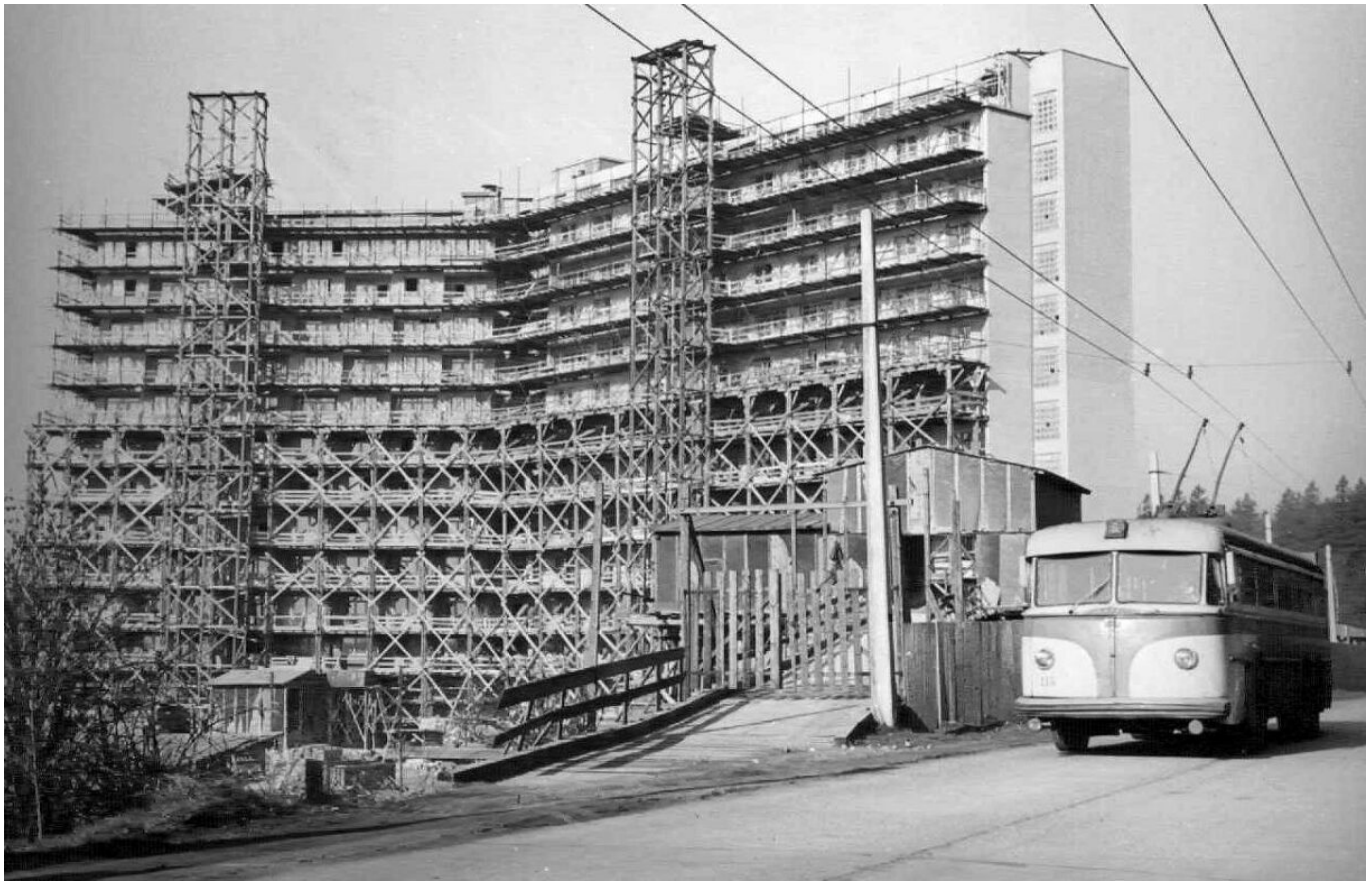


Zrození trolejbusů mezi Mostem a Litvínovem – I. díl

11.01 2025 19:32, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ve dvou historických příspěvcích se ohlédneme za počátky trolejbusové dopravy mezi Mostem a Litvínovem, čímž se přeneseme do období druhé světové války. Problematika mostecko-litvínovského trolejbusového provozu, který se udržel v provozu pouhých 13 let (1946–59), byla sice v minulosti (2005) samostatně zmapována v rámci útlého sešitu s názvem „Trolejbusy Most – Litvínov 1941–1959“ z pera badatele Ivana Grisy (kterému náleží i poděkování za konzultace a pomoc s fotografiemi k našemu článku), samostatná stať věnující se blíže vývoji projektu a počátkům výstavby v něm ale absentuje. Tuto díru v historickém poznání jsme se proto rozhodli alespoň částečně zaplnit textem, jenž jsme s ohledem na jeho rozsah rozdělili na dva díly, z nichž druhý bude publikován v neděli 12. 1. 2025.

Německý benzin a německé sídliště

Po připojení pohraničních oblastí k Německu v říjnu 1938 byla rychle na obsazeném území zavedena německá správa, která současně začala využívat místního nerostného bohatství pro potřeby armádní produkce. Jedním z nezbytných prvků pro vedení moderní války byl dostatečný přísun paliva, které se v podmínkách Německé říše muselo vyrábět synteticky, a to buďto přímou či nepřímou hydrogenací. V literatuře je často zdůrazňováno, že Adolf Hitler v roce 1936 vyhlásil čtyřletý plán, v jehož rámci se mělo Německo stát (mimo jiné) nezávislé na přísunu paliv z cizích zdrojů. Tato informace je sice správná, vykresluje však jen část složité cesty, kterou si Německo při „zkapalňování uhlí“ prošlo. Průkopníkem v této oblasti byl chemický koncern IG Farben (později nechvalně proslulý jako dodavatel cyklonu B pro koncentrační tábory), jehož produkce syntetického

benzinu, zprvu orientovaná na černé uhlí (a později pro daný účel vhodnější hnědé uhlí) však byla drahá, a tudíž nerentabilní. Řada vědců i představitelů Říše ovšem věřila, že se zdokonalením výrobních postupů a zvětšením objemu dojde k poklesu cen tak, aby bylo možné dorovnat cenu benzinu klasického, což se ukázalo jako chiméra.

Po ohlášení zmíněného čtyřletého plánu v roce 1936 sice došlo k otevření hned několika nových hydrogenačních závodů, stavba většiny z nich ale začala již dříve. Hlavním motivem zprvopočátku přitom nebyla ještě výroba benzinu pro válečnou produkci, nýbrž snaha o ušetření devizových prostředků. Teprve později byla více zdůrazňována role vojska coby hlavního konzumenta. Do roku 1938 byly závody na hydrogenaci uhlí v Německu dokončeny a jejich produkce navzdory velkolepým snům nemohla ani zdaleka pokrýt potřeby Německa, nemluvě o vojenských taženích. Další rozšíření nebylo možné, protože vhodná ložiska uhlí nebyla k dispozici, a tak se přikročilo i ke stavbě závodů na hydrogenaci ropných olejů (de facto odpadního produktu), které se už ale opět musely do Německa dovážet. Vůbec posledním závodem, který byl pro potřeby výroby syntetického benzinu z uhlí vybudován, byl ten, který vyrostl u tehdejšího Horního Litvínova (Oberleutensdorf), jenž se společně s obrovskými ložisky hnědého uhlí stal součástí Německa po Mnichovské dohodě.



Výstavba sídliště Osada v Horním Litvínově (Siedlung) ve válečné éře. Dodnes jde o největší soubor obytných staveb, který na našem území v období druhé světové války vznikl, odhlédneme-li tedy od toho, že v dané době šlo o území německé. Rozsah výstavby měl být původně mnohem větší, válečná ekonomika ale velkým plánům nepřála. (sbírka: Okresní archiv Most)

Projekční práce na novém závodu začaly závěrem března 1939, slavnostní výkop podniku nazvaného *Hydrienwerk Brüx* (tedy v překladu Hydrogenační závod Most) se odehrál dne 5. 5. 1939 a účastnil se jej osobně župní vedoucí a bývalý poslanec čs. parlamentu Konrad Henlein. V praxi se více používal název nadřazené jednotky, do níž Hydrienwerk Brüx spadal, a sice *Sudetenländische Treibstoffwerke* (Sudetské palivové závody), jehož akcionářem byly známé *Reichswerke Hermann Göring*. Stavba mostecko-litvínovského podniku měla velkou prioritu a již na podzim 1941 začala

fungovat jeho první část. Do plného provozu se dostal od konce roku 1942, když dne 15. 12. 1942 vyjel z chemického závodu první vlak se syntetickým benzinem. Pro zajímavost můžeme uvést, že pro výrobu jedné tuny syntetického benzinu mělo být zapotřebí zhruba sedm tun uhlí, takže šlo z hlediska transportu použitého materiálu o skutečně velkou logistickou výzvu.

Růst obřího závodu s sebou pochopitelně přinášel také potřebu vysokého počtu pracovníků, pro které bylo zapotřebí vytvořit ubytovací kapacity. Ponurou kapitolou historie chemického závodu je nasazení velkého množství nuceně nasazených a válečných zajatců jak pro potřeby výstavby, tak pro následný provoz. Pro ty byly v okolí závodu vytvořeny zvláštní tábory, v nichž nalezlo nechtěně domov několik desítek tisíc lidí. Mimo ryze dělnických pozic bylo nicméně nutné zaměstnat i odbornější kádry, pro které měla vzniknout dvě nová sídliště v Mostě, ale především zcela nové město nazvané původně pracovně jako Hermann-Göring Stadt, později označované jen jako Siedlung (Sídliště, v češtině se ale pro něj uchytil název Osada), v němž se počítalo se zde se zhruba 4 000 byty. Urbanistický koncept zpracoval vynikající berlínský urbanista profesor Hermann Jansen ve spolupráci s inženýry Waltrem Moestem a Alfredem Cudou, kteří vtiskli lokalitě typický ráz tzv. *Heimatstilu*, byť původně se počítalo i s větším zapojením (neo)renesančních prvků. Podobných měst a sídlišť mělo vzniknout v sudetských oblastech i protektorátu povícero, pokud ale vůbec došlo k realizaci, skončila většina projektů jen ve výrazně osekané podobě. To byl nakonec i případ litvínovského sídliště, jež zabralo jen zhruba třetinu původní plochy (ačkoli i tak zůstalo největším válečným urbanistickým počinem na území dnešní České republiky).

Na jedné straně tedy v průběhu let 1939–42 rostl komplex „Treibstoffwerke“, o několik kilometrů dál severněji pak nová obytná část absorbující tisíce lidí, kteří mělo v hydrogenačním závodě pracovat. Zbývalo vyřešit otázku, jak obě místa propojit, resp. tři místa, neboť nesmíme zapomínat ani na nová (byť nesrovnatelně menší) sídliště v Mostě.



Zde máme ještě jeden pohled na Němci vybudované sídliště, tentokrát již poválečný, jak prozrazuje i článkový trolejbus italské provenience, který se k novému „městu“ řítí. Pro celou Osadu (Siedlung) je typická výstavba v tzv. H*eimatstilu*. (sbírka: Okresní archiv Most)

Zajištění výstavby tratě pro obsluhu hydrogenačního závodu

Mezi Mostem a Litvínovem sice existovala meziměstská úzkorozchodná tramvajová dráha, tu ale bylo možné pro potřeby výstavby a provozu hydrogenačního závodu využívat jen částečně. Primární úloha tramvají spočívala v obsluze důlních děl po trase a jejich kapacita byla prakticky vyčerpána, což se po zavedení omezení na spotřebu kapalných paliv ještě prohloubilo (ostatně mostecký provoz se dočkal během války hned několika dodávek ojetých tramvají z jiných německých či pod německou správou v té době se nacházejících měst[1], aby bylo možné místní přepravní nároky zvládat, současně docházelo k doplňování dalších výhyben a k prodlužování těch stávajících, aby byl umožněn provoz třívozových vlaků). Trasa tramvají se sice k chemickému závodu přibližovala (z opačné strany než je tomu u dnes existující rychlodráhy), přímého napojení se ale dočkalo staveniště až zřízením 678 m dlouhé odbočné tratě od dolu Minerva, které bylo uvedeno (jako linka č. 3) do provozu od 19. 12. 1939. Navzdory původním předpokladům nebyla na konci (zřejmě z důvodu úspor) vybudována ani velká smyčka, ale ani výhybna. Pro návoz zaměstnanců tak sloužil pouze jediný pendlující vůz ve 20minutovém taktu (od 6. 10. 1941 ve 12minutovém), což bylo pro potřeby podniku naprosto nedostatečné.

Většina přepravních nároků tak spočívala na bedrech autobusů, kdy vedle městských linek existovaly i linky, jejichž provozovatelem byly přímo *Sudetenländische Treibstoffwerke*. Vytvořena byla poměrně široká svozová síť, jež přesahovala až do oblasti Chomutova a Teplic. Se zhoršující se situací na frontě a se stupňujícími se požadavky na snižování spotřeby veškerých paliv (nejen těch tekutých, ale i náhražkových) byl provoz maximálně seškrtáván na nezbytné minimum, fungoval však po celé období války.

Trolejbusy byly navrženy jakožto dopravní prostředek, který na sebe zvládne převzít prakticky všechny přepravní nároky na obsluhu sídliště v Horním Litvínově (Osady), nových obytných celků v Mostě, a především hydrogenačního závodu. Oproti autobusům, nabízely větší kapacitu, rychlost, jednodušší a levnější údržbu i provoz. Přestože se trolejbusům v době existence Třetí říše dařilo, neodehrávala ani v době války jejich expanze neřízeně. Řada provozů vznikla jen v osekané podobě, případně se nedočkala realizace vůbec, navíc se musela potýkat s používáním náhražkových materiálů, protože trolejbusy sice nebyly žíznivé po benzinu, za to se v nich i na jejich infrastruktuře používalo nemalé množství nedostatkových kovů.



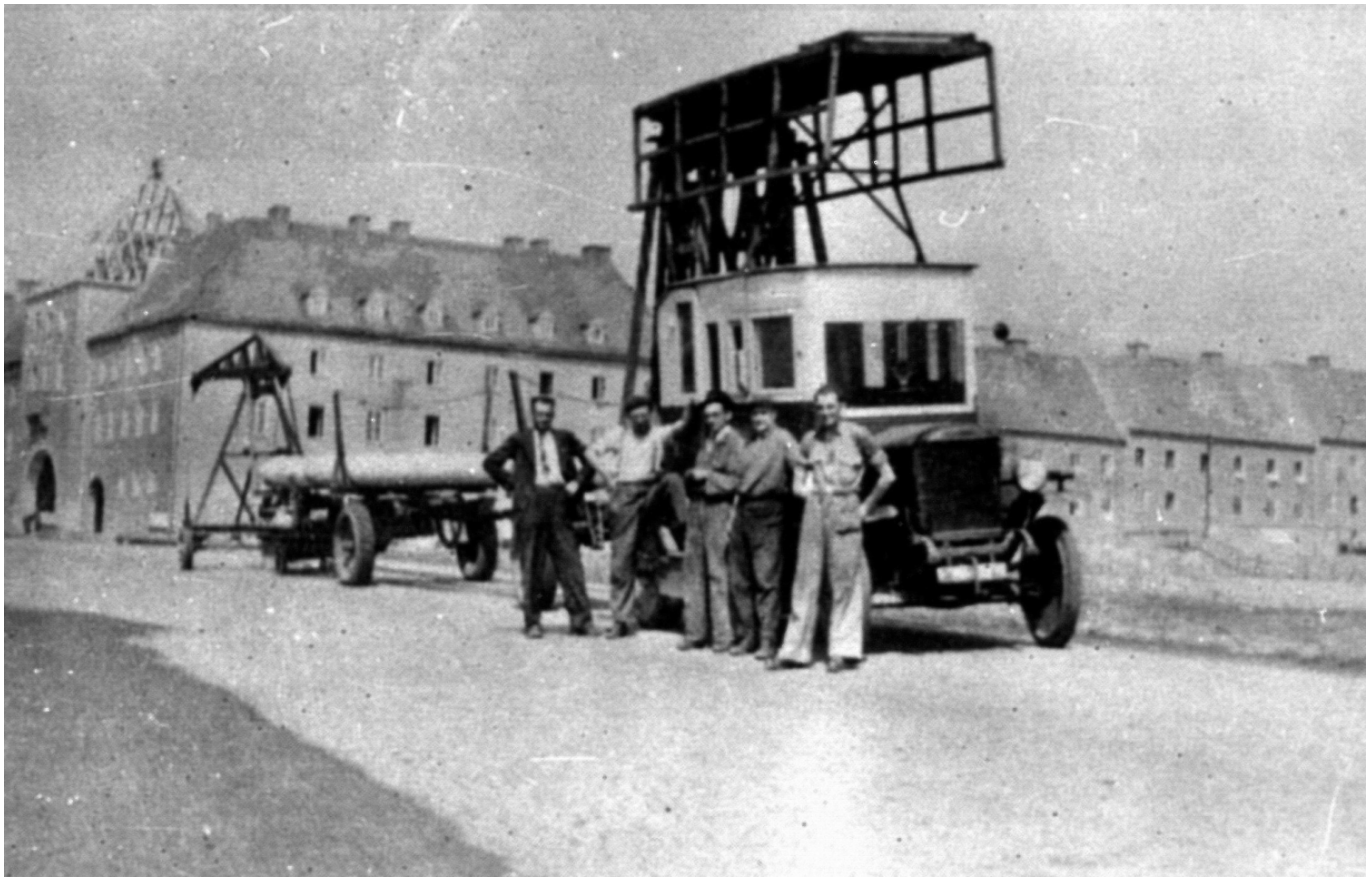
Jedna ze známých poválečných pohlednic; vyobrazující italský trolejbus STANGA/Isotta/TIBB ze série vozů ev. č. 101 až 104 v Litvínově. (sbírka: Libor Hinčica)

O trolejbusech mezi Mostem a Horním Litvínovem[2] se mělo dle v úvodu zmíněné publikaci začít uvažovat již v roce 1941. Nám se v archivních dokumentech podařilo ve vztahu k tomuto letopočtu dohledat pouze jedinou zmínku, a sice dopis z 18. 9. 1941, který se obecně věnoval výstavbě trolejbusů a nutnosti úspor s materiálem. Již tehdy mělo být ze strany provozovatelů požadováno o 100 % více přídělů především kovového materiálu, než s jakou se v rámci stanoveného plánu počítalo, což předznamenávalo složitou cestu, která k mostecko-litvínovským trolejbusům povede. V té době přitom už více než rok platila vyhláška (z 26. 4. 1940), která stanovovala povinnost předložení žádosti pro použití železobetonových a ocelových sloupů (namísto nich měly být primárně používány ve větší míře sloupy dřevěné), přesto se nedařilo ani zbylé nároky na kovy krýt.

Volba trolejbusů pro obsluhu hydrogenačního závodu byla vysvětlována v přípise z 15. 2. 1943. Podle něj tramvajová trať nemohla přepravní poptávku zvládat a vybudování nové paralelní trasy v ose nové komunikace mezi Mostem a Horním Litvínovem bylo zavrženo kvůli očekávaným důlním poklesům v oblasti. Trolejbus měl oproti tramvají působit – abychom citovali doslova – *„elastičtěji“*, kdy případné úpravy trolejového vedení znamenaly mnohem menší náročnost než v případě poklesu tělesa tramvajové dráhy.

Ještě před zadáním samotného stavebního projektu byla diskutována budoucí pozice trolejbusové vozovny. Dle jednoho z dopisů (z 4. 3. 1943) měla být vybudována zcela nová hala včetně dílen v blízkosti Pickovy přádelny v Horním Litvínově, tedy v prostranství mezi dnešní železniční stanicí Litvínov a zastávkou Litvínov město. Již v červenci 1943 se ale hovořilo o tom, že namísto novostavby vozovny bude použita (zjevně s cílem úspory nákladů i stavebního materiálu) jedna z hospodářských budov chemického závodu. Konkrétně se mělo jednat o sklad č. 28 (dříve též označovaný jako sklad K), který měl být k dispozici do doby, než se k němu přiblíží těžba. To se očekávalo už po 30. září 1945. Cena za budoucí vozovnu, do níž se mělo vtěsnat 6 až 8 trolejbusů, měla činit 80 000 říšských

marek. Náklady na adaptaci byly vyčísleny na dalších 30 až 40 000 říšských marek.



Vzácný snímek z budování trolejbusové tratě mezi Horním Litvínovem a hydrogenačním závodem. (sbírka: Ivan Grisa)

Šlo sice o částky malé, avšak budoucí provozovatel trolejbusové dopravy (tj. tehdejší provozovatel tramvají a autobusů, jímž byla společnost *Brüxer Straßenbahn und Elektrizitätsgesellschaft in Brüx*; v překladu Mostecká tramvajová a elektrárenská společnost v Mostě) byl ochoten převzít prostor pouze tehdy, bude-li zaručena možnost jeho používání alespoň po dobu pěti let. Vzhledem k tomu, že se zprovozněním trolejbusové trati se počítalo v roce 1944, znamenalo by to zachování někdejšího skladu min. do roku 1949. Současně panovaly obavy z důlních vlivů. Celý sklad byl jednoduchou dřevěnou stavbou, u níž se vědělo, že bude na případné poklesy obzvlášť náchylná. V oblasti byl přitom predikován v nadcházejícím období pokles o 7 až 15 metrů!

Otázka vozovny se z náhodného hledání lokalit a prostorů přenesla na prkna projekční společnosti, kterou byla určena firma *Siemens-Schuckert-Werke* (dále téže jen SSW). Projekt jí byl oficiálně zadán dne 1. 7. 1943. Vzhledem k potřebě úspor byly tratě navrženy pouze jako jednostopé a nahradit měly tehdejší autobusové linky čísel 7 a 8 a svozovou linku do litvínovského sídliště (Osady). Za hlavní trať lze označit spojnici mezi Horním Litvínovem (Osadou), palivovými závody a Mostem (s konečnou u Divadla), od hydrogenačního závodu pak měla vzniknout odbočka druhé větve do Horního Jiřetína.

Vzhledem k záměru vybudovat novou centrální zastávku u vstupu do továrního komplexu bylo nutné zadání poněkud upravit, čímž měla délka trasy vzrůst o cca 1 km. S předstihem bylo vedení mosteckého tramvajového provozu už v červnu 1943 informováno o možnosti žádat o příděl stavebního železa pro stavbu trati, nicméně nabídky zřejmě (vzhledem k absenci projektu) nebylo využito.



Křížení tramvaje a trolejbusu v Litvínově vyobrazuje vozidla, jež původně ve městě nesloužila. Motorový vůz se měl do města dostat během války z Teplic, trolejbus z Milána. (sbírka: DP Most a Litvínov)

Firma Siemens-Schuckert-Werke nejenže projekt trolejbusové dráhy v krátkém čase vypracovala, ale nabídla i výstavbu dráhy a stavební materiál, a to již dne 19. 8. 1943, tedy necelé dva měsíce po zadání projektu. Mostecký provoz této nabídky využil až 14. 10. 1943, kdy se mu podařilo obdržet potřebná povolení. Celkem bylo objednáno 747 sloupů, z toho pouze 215 betonových. Zbytek měl být z dřevěné kulatiny (520 jednoduchých a 12 dvojitých). Pozornost se měla v první etapě soustředit na úsek od hydrogenačního závodu do Horního Litvínova.

Samotná objednávka ovšem ještě neznamenala, že bude dodávka skutečně uskutečněna. Německé podniky šlapaly naplno a tempo ještě navyšovaly, vše ale bylo podřizováno válečnému úsilí a ostatní dodávky byly kráceny, což se projevovalo i rošádami ve schvalovacích procesech. V případě dodávek železných a kovových materiálů došlo například na podzim 1943 k převedení odpovědného říšského úřadu (*Reichsstelle Eisen und Metall*) z působnosti ministerstva hospodářství pod říšské ministerstvo pro zbrojení a válečnou výrobu, což zřetelně ukazuje, jaké byly priority a kdo měl v konečném rozhodování hlavní slovo.

Z dochované korespondence se dovídáme, že teprve dne 6. 1. 1944 bylo vydáno povolení společnosti *Dyckerhoff & Widmann* pro výrobu 215 betonových stožárů s hranolovým průřezem o hmotnosti 55,2 tun, jíž dříve Siemens-Schuckert-Werke zakázku svěřila. V případě dřevěných sloupů obdobné těžkosti zdánlivě nepanovaly a dne 17. 1. 1944 bylo vedení pouliční dráhy informováno, že část sloupů bude již v nejbližších dnech doručena na nádraží v Horním Litvínově, současně měly dle téhož přípisu probíhat první stavební práce v podobě výkopů základů. Dosud přiřazené pracovní síly však

byly pro plánovaný termín dokončení trolejbusové trati v létě 1944 nedostatečné, a tak bylo žádáno o doplnění dalších pracovníků. Ty poskytl přímo hydrogenační závod, který uvolnil v lednu 1944 na zemní práce *„deset mužů a třicet silných žen“*.



Jeden z italských trolejbusů projíždí přes obec Záluží směrem k (tehdy již) Stalinovým závodům. Dnes bychom místo na snímku hledali marně, neboť zde vyrostl závod tzv. Petrochemie. (sbírka: Ivan Grisa)

Samostatně musela být řešena otázka napájení. Dodávku zařízení pro měnírny bylo možné očekávat nejdříve za 18–24 měsíců, což bylo mimo veškeré úvahy o brzkém zahájení provozu. Jako alternativní řešení bylo proto navrženo si od podniku *Elektrowerke Berlin* potřebné zařízení pouze pronajmout, k čemuž byl uvedený závod svolný s tím, že cenu pronájmu stanovil na 4 000 říšských marek měsíčně, což nebyla právě lidová cena.

Dne 10. 2. 1944 byla učiněna další objednávka směrem ke společnosti Siemens-Schuckert-Werke, tentokrát na dodávku výložníků, trolejového drátu a dalších prvků trati. Celkové náklady na stavební materiál byly vyčísleny na 151 671,25 říšských marek, z toho první objednávka z října 1943 byla za 60 072,30 říšských marek. Mimoto došlo – bez ohledu na vyjednávání o možném pronájmu zařízení a zkoumání dalších přechodných cest – k objednávce čtyř měníren, z nichž každá vycházela na 151 704 říšských marek. Jak jednání o pronájmu dopadla, se nám bohužel vypátrat nepodařilo, jisté však je, že pro jednu měnírnu bylo později zařízení obstaráno od správy místních dolů (*Sudetenländische Bergbau*), která prodala za částku 17 000 říšských marek dvojici rtuťových usměrňovačů a další zařízení, které byly dříve používány na dole Minerva a které již podnik nepotřeboval. Jeden z těchto usměrňovačů byl do konce války zničen, ten druhý byl v roce 1946 skutečně osazen do litvínovské měnírny. Na části zařízení musely být provedeny vybrané úpravy (například došlo k demontáži

původního trafa, neboť bylo určeno pro napětí 2 100 V, nikoli 600 V, jak vyžadovaly potřeby trolejbusové dráhy).

Počátkem února 1944 byly na nádraží v Horním Litvínově přistaveny první tři vagóny, které byly naloženy avizovanými dřevěnými sloupy a zhruba 800 kg prvků pro montáž trolejového vedení. Přes tlak na zahájení vztyčování sloupů a montáž trolejového vedení ze strany Sudetenländische Treibstoffwerke odmítl zhotovitel stavby toto promptně realizovat. Jak se totiž ukázalo, na vagónech bylo naloženo jen cca 50 dřevěných stožárů a návoz pracovníků kvůli takto nízkému počtu by byl neefektivní. Proto bylo navrženo posečkat do doby, než se podaří nashromáždit větší počet sloupů.



O počtu trolejbusů převzatých z Itálie panují nejasnosti, čemuž se blíže věnujeme ve druhém díle. Z článkových vozů se podařilo do provozu uvést 5 ks. (sbírka: DP měst Most a Litvínov)

Současně v polovině února 1944 dochází k dílčí změně původního projektu vedení trolejbusové trati. V rámci nově vybudovaného sídliště v Horním Litvínově měla být trolejbusová trať vedena původně po štěrkových cestách a tvořit jakousi blokovou smyčku. Nově byla trolejbusová trať přesměrována na silnici směřující přímo do středu sídliště. S ohledem na jednostopý charakter trati se takto podařilo uspořit část stavebního materiálu pro cca 200 m trati. Na druhé straně ale byly do projektu doplněny krátké úseky po přilehlých úsecích u konečné. Ty měly umožnit trolejbusům jízdu do vozovny. Původní projekt sice měl nadále počítat s možností novostavby deponovacího areálu, bylo ale zjevné, že v období války se nepodaří obstarat potřebný materiál. Stále se tak počítalo s vozovnou v bývalém skladu číslo 28 přímo v areálu chemického závodu, v rámci decentralizace strategických strojů a zařízení ale bylo dodatečně dohodnuto, že kromě dřevěného baráku někdejšího skladiště předá hydrogenační závod dočasně pro potřeby trolejbusů také svou garáž v Horním Litvínově, v níž byly dosud deponovány autobusy závodní dopravy. Podmínky pronájmu či prodeje měly být řešeny v dalších týdnech, a to zejména s ohledem na to, že i do již vybudované garáže by bylo nutno investovat (především zvýšit střechu).

Projekt pozměněné trasy byl vypracován inženýrem od Siemens-Schuckert-Werke, který přijel do Horního Litvínova přímo z Berlína. Dokončen byl v průběhu dubna 1944. V téže době se diskutovalo

také o finálním vedení trati ke vstupní bráně chemičky. Od počátku se předpokládalo, že trať povede po mostě přes železnici přímo na parkoviště u závodu, což odmítli zástupci policie, kteří poukazovali na nebezpečí nehody při odbočování během mlhy (smogu). Přeprava pracujících až k bráně závodu ale dostala před názorem policejních úředníků přednost a projekt zůstal v této lokalitě zachován.



Pro úplnost doplníme i druhý známý poválečný snímek ex-milánského trolejbusu v zástavbě v Horním Litvínově. (sbírka: Libor Hinčica)

Koncese pro provoz trolejbusové dopravy na dobu 30 let byla vydána vládním prezidentem v Ústí nad Labem už dne 1. 12. 1943, stavební povolení ale muselo být vydáno třemi institucemi. Nejjednodušší bylo obstarat to ze strany stavebního úřadu, které bylo vydáno již 18. 11. 1943. Separátně ale musela vydat potvrzení ještě ministerstva, jejichž gesce se výstavba trati dotýkala. Dříve by k tomuto postačoval pouze souhlas říšského ministerstva dopravy, to ale již na podzim roku 1943 deklarovalo, že v jeho silách nebude zajistit požadované příděly pro výstavbu trati, a tak bylo dohodnuto, že povolení budou s ohledem na účel budování trolejbusové trati (návoz pracovníků pro výrobu syntetického benzinu) zajišťovat oddělení jiných ministerstev, konkrétně pro válečnou výrobu a pro chemickou výrobu.

Zatímco to druhé zvládlo vydat povolení již 1. 12. 1943, v případě toho prvního se podařilo dosáhnout téhož až dne 3. 3. 1944. Důvodem velké prodlevy bylo zranění odpovědného pracovníka v Berlíně po *„teroristickém útoku“* (náletu), který si vyžádal hospitalizaci dotyčného po vážném otřesu mozku. Tím došlo také k posunu ve schválení přídělů stavebního materiálu a k odkladu termínu pro dokončení dráhy. Nově bylo stanoveno, že ke stavbě měnírny číslo 1 dojde 8. 5. 1944, dodávky sloupů měly proběhnout do 1. 7. 1944 (což byl původně předpokládaný termín zahájení provozu) a jejich montáž měla začít 15. 7. 1944. Hotovo mělo být do čtyř měsíců – do 15. 11. 1944 – za předpokladu, že se podaří zajistit dodávky zbylých sloupů. Ještě 18. 4. 1944 jich bylo k dispozici stále jen cca 50 z prvního přídělu materiálu z února, navíc se v květnu 1944 ukázalo, že bude nutno zajistit povolení pro navýšení přídělu o dalších 2 717 kg železa, neboť potřeba betonových sloupů

měla z 215 stoupnout na 233.

Na tomto místě naše archivní stopa týkající se výstavby trolejbusové tratě bohužel mizí, takže nevíme, kdy byl stavební materiál doručen a jak skutečně probíhal harmonogram výstavby, byť je známo, že do konce války se řada stavebních činností na úseku od chemických závodů do Horního Litvínova uskutečnila. Jisté je, že do dění nepříznivě zasáhlo bombardování Mostecka ze strany Spojenců, což si připomeneme v závěrečné části textu. Nyní svou pozornost přesměrujeme k otázce vozidel, jež byla pro trolejbusový provoz poptávána, čemuž se bude věnovat druhý díl našeho vyprávění.

---

[1] Některé z těchto tramvají byly do mosteckého provozu převedeny trvale, jiné byly jen formálně zapůjčeny. Celkem šlo o devět motorových vozů z provozů v rakouském Mödlingu (od roku 1932 uzavřeném), ve francouzském Mulhouse (v té době však připojeném k Německu), z Teplic a z Ústí nad Labem (v obou případech šlo o dlouhodobé zápůjčky, kdy k návratu došlo až po válce). K nim bylo získáno ještě jedenáct vlečných vozů, a to ze Stralsundu, Koblenze (na původní podvozek byly postaveny nové vozové skříně), Ústí nad Labem (zápůjčka) a Jablonce nad Nisou (pouze vozová skříň).

[2] V našem článku se s ohledem na období, o němž pojednáváme, přidržíme historického názvu Horní Litvínov, současný název Litvínov se používá až od roku 1949. Vedle něj pak existoval také Dolní Litvínov, jenž byl samostatnou vesnicí, která byla připojena k Hornímu Litvínovu v době okupace pohraničí (v roce 1941). Po válce se ale opět krátce oddělila a znovu byla sloučena s Horním Litvínovem v roce 1947. V současné době bychom na mapách po Dolním Litvínovu pátrali již marně, neboť po roce 1957 ustoupil těžbě uhlí.

Url: Zrození trolejbusů mezi Mostem a Litvínovem – I. díl