Zrození trolejbusů mezi Mostem a Litvínovem – II. díl

12.01 2025 19:03, Libor Hinčica, Trolejbusy

Druhý (a závěrečný) díl našeho povídání o počátcích trolejbusů mezi Mostem a Litvínovem se pokusí tentokrát nastínit údaje o vozovém parku a zodpovědět otázku, jak (a proč) se na Mostecko dostaly trolejbusy italské výroby. Další část článku pak přibližuje konec války na Mostecku a pokouší se nastínit, proč patrně nedošlo k dokončení stavby tratě ještě v roce 1944 či počátkem roku 1945.

Z Německa či Itálie

Ruku v ruce s výstavbou první části trolejbusové trati z Horního Litvínova k chemickým závodům byla řešena také otázka pořízení vozidel. Dnes je všeobecně známo, že se pro mostecko-litvínovský provoz podařilo získat vozidla z Itálie, s nimi se však na samotném počátku ještě nepočítalo. Původně byla pro obsluhu linky vyčíslena potřeba na osm vozů, které měly být kvůli navýšení přepravní kapacity spojovány do souprav s osobními přívěsy. Požadavek na příděl osmi trolejbusů a osmi vleků měl být na příslušná místa odeslán již na podzim 1943, nejprve však přišel souhlas (v listopadu 1943) jen k objednávce přívěsů. Ty měla dodat společnost Käßbohrer z Ulmu, jež potvrdila jejich objednávku dne 7. 12. 1943 s tím, že první z vozů bude dodán ve druhém čtvrtletí roku 1944, zbylé tři pak ve čtvrtletí třetím. Ze strany budoucího vlastníka padl dokonce dotaz, zda by nebyla šance dodávku nějakým způsobem uspíšit, přičemž pokud by byly přívěsy dodány dříve, než by došlo k dokončení stavby, měly být použity v autobusové dopravě.

V případě samotných trolejbusů byla situace složitější. Pro provoz měly sloužit trolejbusy normové velikosti II.[1] Ministerstvo dopravy hodlalo dle dopisu ze 27. 12. 1943 jejich příděl schválit až těsně předtím, než bude zřejmé, že bude dokončena stavba, konkrétně 4 až 5 týdnů před finalizací prací. Jaký bude následně termín dodání ale sděleno nebylo. Lze se domnívat, že tento způsob přidělování vycházel ze snahy úředníků minimalizovat případné nevyužití vzácných zdrojů, protože v této fázi

války řada i schválených projektů nedokázala pro těžkosti doby dojít realizace v plánovaných termínech.

Trolejbus STANGA/Isotta/TIBB ev. č. 101 uhání do Horního Litvínova po tehdejší silnici mezi Zálužím a městem. Dnes se zde nachází areál tzv. Petrochemie. (sbírka: Libr Hinčica)

Situace v dopravě zaměstnanců do hydrogenačního závodu se přitom na přelomu let 1943/1944 povážlivě zhoršovala. Kromě pendlující tramvaje od dolu Minerva byla přeprava pracujících ze strany provozovatele pouličních drah zajišťována ještě 16 autobusy se dvěma přívěsy. I přes nutnost úspory paliv byl denní kilometrický proběh průměrně 165 km na vůz. Zhoršující se dodávky náhradních dílů ale způsobily, že k 4. 1. 1944 bylo sedm z šestnácti vozů odstaveno. Mimo tyto autobusy byly k dispozici další přímo ve vlastnictví Sudetenländische Treibstoffwerke. O jaký počet vozů se jednalo, bohužel nevíme, zjevně ale nešlo o pouhé jednotky. Vzhledem ke stále častějším leteckým útokům na velká německá města totiž mělo být v roce 1943 rozhodnuto, že dojde k odevzdání části těchto autobusů jiným provozovatelům. Konkrétně měly být vozy odeslány do Hamburku a Gdaňsku a dalších (blíže neuvedených) měst, přičemž stále ve vlastnictví Sudetenländische Treibstoffwerke nějaké další zůstaly. Jak autobusy pouličních drah, tak Sudetenländische Treibstoffwerke měly být přeplňovány, což se propisovalo na jejich zhoršujícím stavu.

Jako alternativa bylo navrženo, aby začala být pro převoz pracovníků více využívána i železnice. Argumentováno bylo tím, že vzhledem k delší docházkové vzdálenosti a časovým polohám příjezdu vlaků nejsou současné železniční spoje dostatečně vytíženy. Pakliže by byl provoz upraven, posílen, a především prodloužen po vlečce až přímo do areálu chemického závodu, bylo by možné nemalou část objemu pasažérů přenést na „velkou dráhu“. Říšské dráhy ovšem nejenže nebyly ochotny provoz upravovat a posilovat, naopak vyrukovaly s požadavkem, aby se provoz dělnických vlaků zcela zrušil,

neboť jím měla být blokována nákladní doprava.

Coby kompromis do doby zavedení trolejbusů mělo dojít alespoň k posílení městských autobusových linek směřujícím k areálu Sudetenländische Treibstoffwerke a to tak, že budou zapůjčeny na dobu mezi 8 a 16 hodinou jeden či dva autobusy právě od Sudetenländische Treibstoffwerke, které je v daném čase nepotřebovaly, neboť návoz probíhal v dřívějších či naopak pozdějších hodinách. Původně vedení pouličních drah chtělo dokonce více vozidel, ale to bylo ze strany výrobce syntetického benzinu odmítnuto s tím, že další vozidla již potřebuje. Zda skutečně k tomuto pronájmu autobusů došlo, jsme v archivních dokumentech nezjistili, popis svízelné dopravní situace však ilustruje komplikace v přepravě pracujících takřka rok a půl před skončením války.

Pohled do interiéru článkového italského trolejbusu směrem k zadnímu čelu. (sbírka: Ivan Grisa)

Do nejasné situace s pořízením vozidel vstupuje na konci února 1944 informace od říšského ministra dopravy týkající se možnosti přidělení trolejbusů a přívěsů z Itálie, konkrétně se hovoří o deseti trolejbusech a blíže neurčeném počtu přívěsů. Zástupce mostecké pouliční dráhy se dopisem z 29. 2. 1944 dotazoval, kdy by měly být tyto vozy přibližně k dispozici s tím, že byl bez ohledu na toto sdělení vyjádřen zájem o ně, k čemuž byly přidány i některé „nadstandardní“ požadavky, a sice aby trolejbusy byly pokud možno stejného typu, byly pojízdné, dodány s náhradními díly a měly pneumatiky.

Tehdejší ředitel mosteckého tramvajového provozu, Ing. Drescher, se chtěl osobně vypravit do Milána na prohlídku vozidel, cesta se ale ukázala jako neuskutečnitelná. Zapotřebí pro ni byl nejen cestovní pas, ale také visum, devizový příslib, zahraniční valuty samotné, jízdenka od Wehrmachtu,

povolení od Wehrmachtu pro vykonání cesty, potvrzení o nezbytnosti cesty a další dokumenty, které nebylo možné v krátké době sehnat. Už dne 7. 3. 1944 měl být příděl 10 italských trolejbusů pro potřeby mostecko-litvínovské trolejbusové dráhy nicméně schválen ze strany ministerstva dopravy.

Namísto ředitele Dreschera se měl dostat později do Itálie zástupce Sudetenländische Treibstoffwerke. Jelikož kolem dodávky italských vozů panovaly ještě nejasnosti, bylo vedení mosteckého provozu ze strany Sudetenländische Treibstoffwerke vyzváno, aby vstoupilo samo v jednání se zástupcem společnost M.A.N. ve věci možné dodávky nových trolejbusů pro případ, že by přeprava z Itálie z jakéhokoli důvodu zkrachovala. Obavy panovaly především v tom směru, že zájemců o trolejbusy bude hodně a ti, kteří budou mít lepší politické konexe či budou hlasitěji křičet, budou upřednostněni před těmi, kteří se spokojí s tím, že dříve obdrželi příslib ministerstva dopravy a dále se rozhodli pouze vyčkávat, což byl i případ Mostu. Bylo tedy žádoucí, aby v komunikaci s nadřízenými orgány byla v korespondenci vyjadřována nezbytnost a naléhavost potřeby trolejbusů, aby se nestalo, že desítku vozů určenou pro Most obdrží nakonec někdo jiný.

…a směrem k čelu přednímu. Ačkoli jsou někdy trolejbusy v literatuře označovány jako kloubové, jde o nepřesnost, neboť spojení obou článků nebylo provedeno přes kloub, ale pouze pomocí pružin. Vyrovnávány tak byly pouze svislé pohyby, při jízdě do oblouku se však zadní článek choval jako pevný. (sbírka: Ivan Grisa)

Provozovatel tramvají se proto rozhodl odeslat dopis (13. 5. 1944), v němž se dotazoval na dodání trolejbusů, a současně si sjednal schůzku (23. 5. 1944) přímo na půdě ministerstva, kde bylo žádáno, aby alespoň část z desíti trolejbusů byla urychleně dodána (třebaže ještě stavba významně nepokročila). V dopise z 31. 5. 1944 ze strany říšského ministerstva pro zbrojení a válečnou výrobu bylo sděleno, že do Německa bylo z Milána odesláno již 31 trolejbusů o průměrném stáří 5 let. V červnu a červenci 1944 mělo být odesláno celkem 6 zcela nových vozů (na podvozku Alfa Romeo) a v srpnu další čtyři (na podvozku Fiat), které však měly být dodány bez pneumatik, přičemž termín dodání obutí nebyl znám.

Z válečných archivních materiálů, které se nám podařilo k danému tématu dohledat, je dopis z 31. 5. 1944 želbohu posledním primárním pramenem, a tak nevíme, jak se nakonec stalo, že se v Mostě objevilo italských trolejbusů více. Pojďme si však obecně říci alespoň několik vět o tom, na základě čeho se v únoru 1944 náhle možnost odběru italských trolejbusů objevila.

Již v roce 1941 bylo zřejmé, že potřeba nových trolejbusů překračuje možnosti německého hospodářství. Proto byla zřízena zvláštní společnost *Omnibus-Bedarfsgesellschaft mbH*, která u sebe požadavky dopravců shromažďovala a vozidla přerozdělovala, současně ale měla na starosti obstarávání dopravních prostředků ze zahraničí. Vozy měly být buďto nakupovány ze spřátelených států, anebo – v případě okupovaných zemí – rekvírovány. Samotní budoucí uživatelé platili za trolejbusy stanovené ceny, které měly být dále přeposílány původním vlastníkům jako odškodnění, v praxi tak ale Německá říše nikdy nečinila a vozidla tedy byla jednoduše ukradena. Paradoxně pak po válce musely být některé ze zrekvírovaných trolejbusů bezplatně zpět vráceny, takže poškozeni byli i samotní němečtí provozovatelé. Podle dostupných informací mělo být celkem v období druhé světové války zrekvírováno nejméně 200 trolejbusů a 11 podvozků z pěti zemí, konkrétně z Norska (1 ks), Belgie (7 ks), Sovětského svazu (16 ks), Francie (66 ks) a Itálie (122 ks + oněch 11 podvozků). Mimoto byly některé trolejbusy z ciziny i standardně koupeny, konkrétně mělo jít v součtu o 18 vozidel ze Švýcarska (14 ks; jedná se konkrétně o trolejbusy pro Zlín a Bratislavu) a Francie (4 ks).

Oprava jednoho trolejbusu měla vycházet v roce 1947 na částku 900 000 Kčs (budeme-li počítat s tím, že vozů mělo být opraveno ještě 7), což ukazuje, že trolejbusy byly patrně ve špatném stavu. V lepší kondici se zřejmě nacházely článkové vozy, z nichž jeden vidíme na snímku, které se podařilo opravit již v roce 1946. (sbírka: Státní oblastní archiv Plzeň)

Itálie měla zvláštní pozici, neboť až do pádu Mussoliniho v červenci 1943 byla považována za spojeneckou zemi Německa, avšak poté, co se rozhodla vystoupit z války, došlo v září 1943 k okupaci dosud Spojenci neosvobozené části Itálie německými vojsky. Nemalá část z trolejbusů, které byly nakonec zrekvírovány, měly být původně zaplaceny na základě dohody mezi německou a italskou vládou, jež počítala s tím, že budou do Německa částečně předány vozy z 60kusové série na podvozcích Alfa Romeo 110AFs z Říma. Některé zdroje uvádějí, že malá část z italských trolejbusů a podvozků skutečně byla zaplacena, a to předtím, než se podařilo dokončit zavedení plné

okupační správy (severní a střední) Itálie. Další vozidla z Apeninského poloostrova již byla bez náhrady zabavována.

Čísla, která uvádíme ve vztahu ke zrekvírovaným trolejbusům, vycházejí z poslední badatelské činnosti německých a italských kolegů, a liší se proto od dříve publikovaných dat, jež mohou čtenáři nalézt například v publikacích *Obusse in Deutschland* (první svazek) nebo *Filobus italiani all'estero*. Přesto nelze říci, že je výčet taxativní, protože chybí ucelené zdroje jak na italské, tak německé straně. Nelze vyloučit, že některé trolejbusy byly zničeny při přepravě, s rychle postupující východní frontou navíc podle všeho docházelo k improvizacím a operativnímu převodu vozidel, protože některá města, která se měla trolejbusů dočkat, se už ocitla pod správou Rudé armády.

K trolejbusům, jež se dostaly před koncem války do Mostu (potažmo Horního Litvínova), se nám bohužel doposud v archivech nepodařilo dohledat nad rámec dříve uveřejněných faktů bližší informace. Není tak ani známo, kdy byly trolejbusy na Mostecko převezeny, zda se tak stalo najednou, či ve více etapách, ale ani to, kolik jich vlastně celkem bylo. Autor Ivan Grisa v již vzpomínané publikaci *Trolejbusy Most – Litvínov 1941–1959* uvádí, že „Italů" mohlo být celkově 14, opírajíc se přitom o záznam z roku 1947 týkající se plánovaných investic. Dopis Středočeských elektráren (pod něž po válce provoz veřejné dopravy v mostecko-litvínovské konurbaci spadl) ze 7. 1. 1947 uvádí, že je v plánu rekonstrukce 9 trolejbusů, přičemž 5 už v té době bylo opraveno a zprovozněno. Součtem uvedených hodnot (9+5) se tedy skutečně dostáváme k číslu 14. Identický počet 9 kusů určených k opravě se objevuje i v dalším dopise ze 27. 1. 1947, jenž je však zjevně v dané pasáži jen opisem dokumentu z počátku ledna. Samotný rozpis investičních akcí na časové ose, který byl přílohou dopisu, ovšem uvádí trolejbusů pouze 7 (při identické sumě plánované investice, jež mimochodem činila 6,3 mil. Kčs za všechny vozy). Tím bychom se dostali k počtu 12 ks. Údaj o pouhých deseti trolejbusech, který je datován 16. červencem 1945, nelze vnímat jako příliš relevantní, neboť v té době ještě nemusel být přehled o trolejbusech, jež byly rozesety různě po okolí (viz dále) znám a česká správa v dříve ryze německé oblasti se teprve pozvolna etablovala.

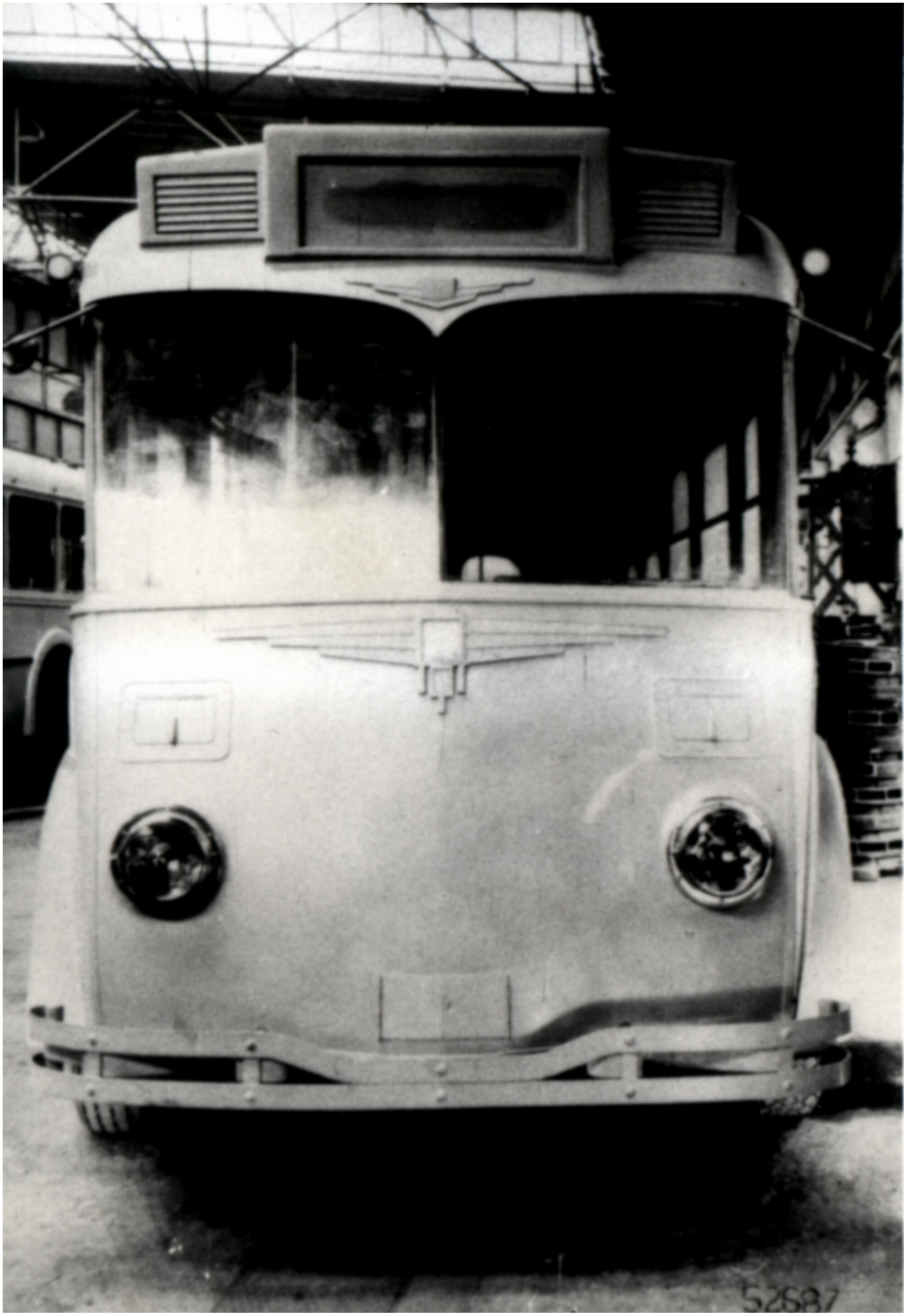
Bohužel nepříliš kvalitní záběr z konečné u Stalinových závodů nám vyobrazuje hned trojici ex-italských trolejbusů na jaře či v létě 1947. (sbírka: Ivan Grisa)

Pokud bychom se sami měli přiklonit k některé číslovce vzhledem ke zdrojům, z nichž bylo možnost čerpat, zdá se nejpravděpodobnější, že trolejbusů bylo pouze 12 a že hodnota z ledna 1947 o opravě 9 ks je překlepem. Tato domněnka je postavena – vedle zmíněného detailního rozpisu investičních akcí z téže doby a vedle přehledu o (známých) zrekvírovaných vozech z Itálie – především na záznamu z 12. 10. 1945 ze zasedání tzv. Dopravní skupiny dráhy (kterou lze považovat za jakéhosi vzdáleného předchůdce dnešního Sdružení DP, nicméně tehdy se skutečně odborným osazenstvem), na níž ředitel mosteckého provozu uvedl, že je v plánu uvést do provozu trolejbusovou dopravu do zhruba půl roku, a to *„po opravě poškozených 12 trolejbusů italské výroby“*.

Opraveno bylo během let 1945–47 ve Škodových závodech v Plzni nakonec 11 ex-milánských trolejbusů třech různých provedení (z toho 5 článkových a 6 třínápravových), jež byly vyrobeny v letech 1939–1942, jeden článkový vůz měl pak údajně posloužit jen jako zdroj náhradních dílů, načež měl být zbytek karoserie využit pro stavbu zahradní chatky, jež měla existovat až do 90. let minulého století v blízkosti Ejpovic. Výprava fanoušků dopravy, která se na místo vydala, ale nalezla na místě v minulosti už jen otisky po pneumatikách, jejichž rozteč sice měla prý odpovídat ex-milánskému článkovému trolejbusu, ovšem ani tak nelze s jistotou tvrdit, že zde skutečně tento trolejbus stál, ani zda šlo skutečně o pomyslný dvanáctý (nikdy nezařazený) trolejbus, anebo se zde nějakým způsobem dostal některý z oněch pěti mosteckých vozů, jejichž vyřazování proběhlo již v letech 1951 až 1954.

Trolejbusová trať do konce války

Nastíněním údajů o nejasném počtu trolejbusů jsme poněkud předešli běh událostí, neboť v našem chronologickém povídání stran zřízení samotné tratě jsme se dříve zastavili v polovině dubna 1944. Jak jsme již uvedli, archivní stopa z válečného období, po níž jsme měli možnost pátrat, se zde vytrácí, a tak je možné se opřít dále už jen o zdroje poválečné, které jsou ale informačně nevyvážené, což patrně souvisí s tím, že přímí aktéři událostí z let 1944 a 1945 mezi nově dosazeným českým vedením podniků dotčených výstavbou trati nebyli.


52687

Pohled na čelo italského článkového trolejbusu během oprav ve Škodovce. (sbírka: Ivan Grisa)

Do budování trolejbusové infrastruktury s největší pravděpodobností zasáhla rozsáhlá bombardovací kampaň v podání letců Velké Británie a Spojených států amerických. Paliva, maziva a vůbec ropné produkty byly po celou dobu druhé světové války Achillovou patou německé válečné mašinérie, přesto se někdy uvádí, že Spojenci nevěnovali dostatečnou pozornost zničení zdrojů, na které armádní složky pod hákovým křížem musely spoléhat. Skutečnost je, jak už to bývá, poněkud složitější. Ještě před útokem Německa na Francii (tj. v roce 1940) například hodlali Francouzi a Britové bombardovat ropná pole v Baku (tedy na území tehdejšího SSSR), aby zabránili dodávkám ropy pro Německo, takže si byli slabiny soupeře bezpochyby dobře vědomi. Později, když už se Stalin přestal s Hitlerem kamarádit, byla velká pozornost při obranných operacích věnována tomu, aby do téže oblasti okolo Baku nepronikla německá vojska ze severu přes Kavkaz. Hlavním problémem pro účinné narušování dodávek paliva byly vzhledem k rychlému postupu Wehrmachtu Evropou dlouhé vzdálenosti mezi letišti a cílovými oblastmi. Spojenecká letadla zkrátka nedokázala ve větší míře Němci (a jejich spojenci) využívané rafinérie zasáhnout, čehož si byl protivník dobře vědom. I proto například německé vrchní velení hodlalo intenzivně bránit Krymský poloostrov, neboť po jeho dobytí by už i sovětské bombardéry snadno dosáhly ropných polí v Rumunsku. Jak se smyčka kolem Německa utahovala (a současně zvětšoval dolet letadel), bylo pro Spojence snadnější na rafinérie zaměřit pozornost a rozběhnout tzv. *Oil compaign*, která měla německé motorizované jednotky vysušit.

S ohledem na strategičnost areálů se snažili neponechávat nic náhodě ani budovatelé Tisícileté říše, a tak i při výstavbě hydrogenačního areálu v Záluží byla věnována pozornost i obranným opatřením. Pomineme-li zřízení hlásné služby Luftwaffe (*Flakmeldedienst*) na vrcholku Hněvína, mělo být rozmístěno severozápadně od Mostu až okolo 300 protiletadlových děl (slavných „Flaků“) různých ráží, jež byly pro případ nočních útoků doplněny i o pátrací reflektory. Údolí se závodem bylo možno i uměle zamlžovat, obráncům navíc zdánlivě hrály do karet i místní přirozeně se vyskytující přírodní podmínky s mlhami a inverzí[2] a opomíjet nesmíme ani užití tzv. balónových baráží, které vlály ve vzduchu a při kontaktu s pumou docházelo k její detonaci před dopadem na zem.

Letecké poplachy zaznamenávalo Mostecko opakovaně v průběhu prakticky celé války, nicméně přelety letadel ponechávaly chemický závod prozatím netknutý, neboť bomby byly určeny na jiné cíle (mj. například na plzeňskou Škodovku). První letecký poplach je například doložen v noci z 14. na 15. října 1940 a do 12. května 1944, který byl pro dění v továrně na syntetický benzin zlomový, mělo být víceméně planých leteckých poplachů (bomby, které v okolí Mostu dopadly byly povětšinou shozeny omylem) dalších 70.

Snímků s článkovými trolejbusy, které jsou pro našince přece jen poněkud zajímavější, existuje poměrně dost, horší je to s třínápravovými trolejbusy FIAT 672F.101/ Varesina/Breda, kterých přitom bylo více a udržely se v provozu déle. Patrně nejhezčí snímek vyobrazuje jeden z vozů při cestě z Litvínova do Mostu na tehdešjí ulici Klementa Gottwalda. sbírka: Libor Hinčica)

Dne 12. května 1944 ovšem vzlétlo z Velké Británie 140 čtyřmotorových letadel americké 8. letecké armády, jejichž cílem byl přímo určen mostecký závod na výrobu benzinu. V několika vlnách zvládla během pouhých 20 minut (nálet trval od 13:55 do 14:15) způsobit významné škody a usmrtit 590 lidí. Přes utrpěná poškození produkce benzinu pokračovala dále, nálety se však v dalších měsících opakovaly a do konce války v květnu 1945 jich mělo proběhnout až 22 (ten poslední uskutečnila dne 8. května 1945 sovětská letadla). Přestože ne všechny šlo považovat za úspěšné, výroba byla narušována a obětí především z řad pracovníků bylo nakonec více než 1 600. Fatální následky měl až útok z 16. 1. 1945, který způsobil takové škody, že se výroba prakticky zastavila a do konce války se už nepodařilo uvést závod znovu do provozu.

Z poválečných dokumentů víme, že výstavba trolejbusové trati mezi Horním Litvínovem a hydrogenačním závodem začala a že se sešla i většina materiálu. Lze se však domnívat, že si opakované nálety na hydrogenační závod vynutily soustředění všech dostupných sil na opravu poškozeného zařízení továrny a že stavba trolejbusové trati, pro niž měli být pracovníci chemického provozu uvolněni, byla v tomto důsledku odsunuta na vedlejší kolej. Při náletu ze dne 24. 9. 1944 byla zničena i v roce 1939 zprovozněná krátká tramvajová trať, na níž dosud pendloval jeden vůz, přičemž kapacity německého průmyslu už byly natolik vyčerpány, že ani nebyla vyvinuta snaha předmětnou trať opravit (z 678 m by bylo cca 400 m nutno znovu postavit), a ta tak začala (v mírně zkrácené podobě) sloužit veřejnosti až od konce roku 1946.

Fotografií s trolejbusem typu Tatra 400 jsme náš článek o mostecko-litvínovských trolejbusech začali, a tak obrázkem stejného typu vyprávění i ukončíme. Na snímku vidíme vůz ev. č. 122 v zastávce Chudobinec dne 1. 8. 1955, který patřil mezi 8 vozů tohoto typu, jež byly později předány do Prahy (zde pod ev. č. 464). Povšimněte si „upadlého“ zadního transparentu. (foto: Erwin Cettineo)

Jak už víme, Most se dočkal i vytoužených trolejbusů, nicméně místo původně avizovaných 10 kusů jich bylo dodáno patrně 12[3]. Nevíme, kdy a proč k uvedenému navýšení došlo, ani v jakém stavu byly trolejbusy nakonec dopraveny. S ohledem na rozhodnutí o decentralizaci umístění strategických strojů měly být trolejbusy po vykládce různě rozestavěny v okolí Mostu a Litvínova (údajně až do vzdálenosti 30 km) tak, aby nedošlo k jejich dalšímu poškození v případě dalších bombových útoků. Jako úkryt posloužily dle poválečných záznamů okraje lesů či dokonce otevřená pole. Zpráva z 16. 7. 1945 uvádí: *„Síť trolejbusová je ve stavbě, která byla přerušena převratovými událostmi. Z větší části jsou postaveny sloupy a částečně nataženy i nosné příčné dráty. Materiál vrchního vedení je dodán.“* Podle pozdějšího dokumentu z roku 1949 mělo být na konci války postaveno *„asi 150 dřevěných a 150 betonových sloupů“*. Rozdělané dílo nepřišlo vniveč. Vedení pouličních drah se rozhodlo stavbu dokončit, nicméně válečný úsporný projekt jednostopé trati byl upraven na projekt tratě dvoustopé. Výše citovaná úvaha někdejšího ředitele mosteckého tramvajového provozu z listopadu 1945 o tom, že by se mohly trolejbusy rozjet do půl roku se ukázala jako nereálná a provoz na prvním úseku o délce 6,605 km z konečné Horní Litvínov, Osada k (již) Stalinovým závodům byl zahájen dne 6. 12. 1946 s nejprve čtyřmi Škodovkou repasovanými článkovými trolejbusy italské provenience, k nimž se záhy přidal vůz pátý.

Zde naše povídání o mosteckých trolejbusech, které pak přežily (navzdory plánům na rozvoj jejich sítě) jen do 31. 1. 1959, ukončíme, neboť cílem našeho dvoudílného exkurzu mělo být přiblížit pouze válečné období a pro bližší popis poválečného dění na úrovni, v níž bychom rádi čtenářům téma

předložili, nám chybí zkompletovat materiály. I tak věříme, že jsme zájemcům o historii veřejné dopravy u nás nabídli dílko obsahující dosud nepublikované informace, a tudíž alespoň trochu zajímavé. Provozní éra mosteckých trolejbusů po roce 1946 je – faktograficky s ohledem na preciznost autora patrně správně, avšak přece jen poněkud stručně – pokryta citovanou publikací Ivana Grisy *Trolejbusy Most – Litvínov 1941–1959*, na kterou si dovolíme zájemce o bližší studium historie mostecko-litvínovských trolejbusů odkázat.

---

[1] Podobně jako v případě tramvají, začalo se v Německu i u trolejbusů ještě před vypuknutím války se snahou vytvořit normalizovaná provedení vozidel s cílem docílit úspor v jejich výrobě. Už v březnu 1938 se zrodily návrhy dvou základních provedení – normové velikosti I (Normgröße I) a normové velikosti II (Normgröße II). Ty byly dále konzultovány s výrobci, což vedlo k jistým ústupkům, takže vývoj se přelil až do válečných let, což projekt dále ovlivňovalo. V roce 1941 tak byl koncept jednotných trolejbusů upraven na koncept válečných jednotných trolejbusů (*Kriegseinheitsobussen*), což znamenalo výraznou míru zjednodušení, konkrétně absenci vnitřního obložení, připuštění použití napájecího napětí (600 V) i pro vnitřní obvody vozidla, zjednodušené osvětlení, jednoduché provedení sedadel, ale i vyhotovení dveří, stěračů a ukazatelů směrů bez nutnosti použití motorků (tj. jen na ruční ovládání). Podle plánu z roku 1940 mělo být do konce války vyrobeno 150 trolejbusů, což se ukázalo jako nereálné.

[2] Hodí se však říci, že umělé i přírodní zamlžování se ukázalo do značné míry pro účely obrany jako bezzubé. V případě použití pouze umělé mlhy (kouřové clony) byl sice takřka dokonale skryt celý hydrogenační závod, takže bombometčíci/navigátoři neměli továrnu jako na dlani, za to však měli takřka dokonale vymezený prostor, pod kterým se nacházela. Fakt, že nemohli rozeznat jednotlivé objekty, jim až tolik (vzhledem k tehdejší přesnosti shozů) vadit nemusel. V případě přírodní mlhy či smogu sice byla pod dekou vlhkosti ukryta oblast větší, jenomže pozici závodu obvykle prozradila trojice betonových komínů někdejší teplárny (zbořeny byly v roce 2016). Ty totiž byly tak vysoké, že jejich koruna zpravidla přesahovala obvyklou výšku nízké oblačnosti. Němci se sice snažili během války používat na komínech barevnou kamufláž (údajně mělo dojít k uplatnění dokonce několika různých nátěrů/vzorů), výsledky tohoto počínání ale byly nicotné, zvlášť když nešlo nijak ukrýt stoupající dým z komínů v době provozu teplárny. Mlha tak do značné míry škodila spíše obráncům, kdy obsluha flaků musela mířit naslepo, protože s letadly neměla vizuální kontakt.

[3] Dle názoru autora, viz výše.

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