Trolejbusem na Zbraslav – I. část – Sny, úvahy a plány

18.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

Po dobu osmi dnů budeme na našem webu vždy v 19:54 publikovat nový miniseriál, jehož první díl přinášíme dnes. Jeho tématem 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 ji 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 do Zbraslavi. 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“ námitky, jmenovitě

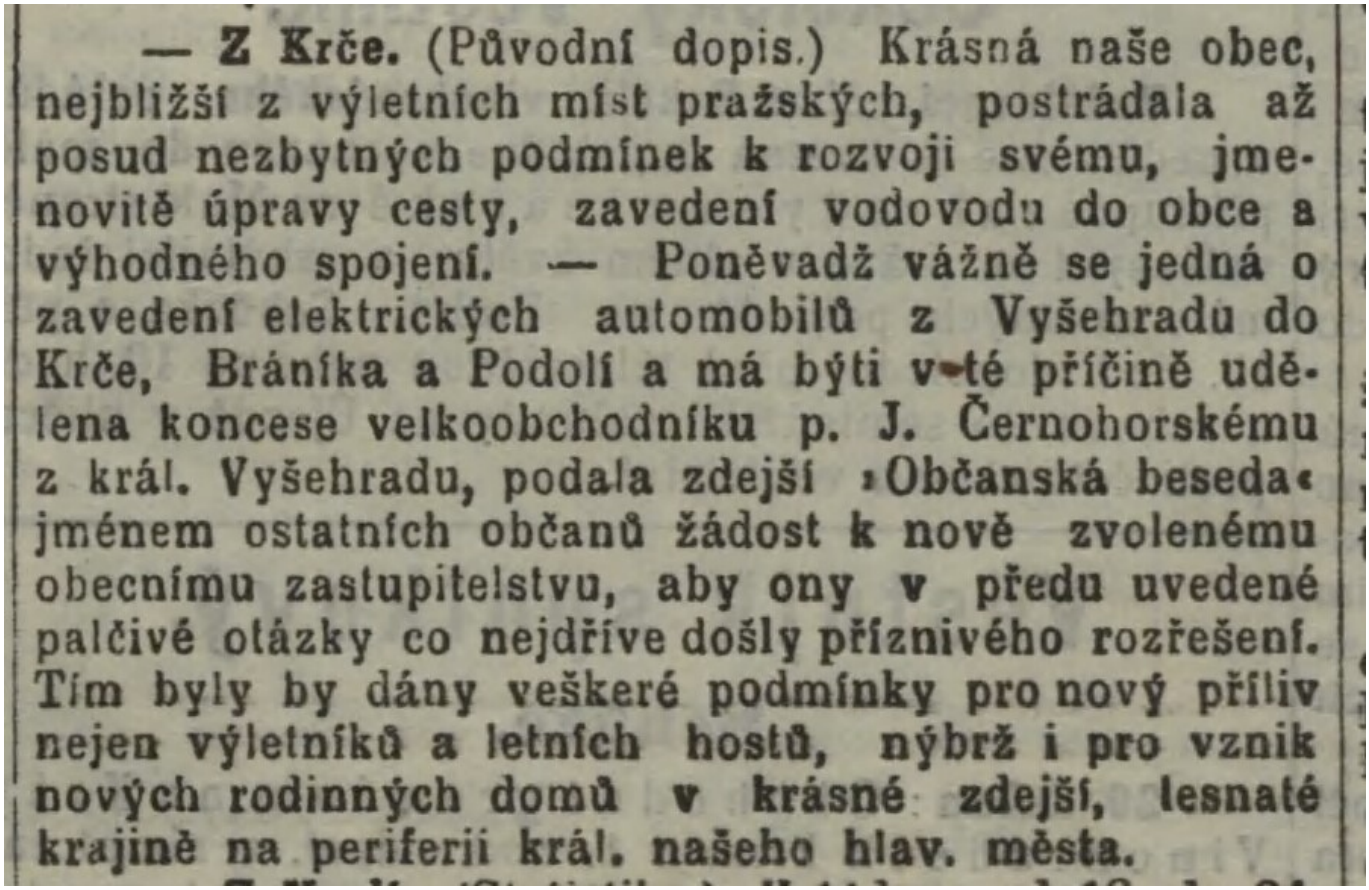
je ale v červnu tohoto roku uváděna pouze ona okružní část, přičemž usnesení správní rady Elektrických podniků vyjadřující se proti stavbě trati (zejména v úseku Praha – Podolí) je datováno o půl roku později, konkrétně 13. 1. 1910. O vedení trati Vyšehrad – Zbraslav je prozatím poslední známá zmínka 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 zmíněných záměrů se ale nepodařilo dotáhnout do konce.

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. (zdroj: archiv DPP)

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 Zbraslavi, 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 mimoměstskou 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 pomýšlet 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.



— **Z Krče.** (Původní 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, Bráníka a Podolí a má býti 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 palčivé otázky 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 hovořící 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.

Přestože první trolejbusová linka nakonec směřovala úplně jiným směrem a propojila Střešovice s konečnou sv. Matěj na Hanspaulce (na katastru Dejvic), neznamená to, že by zbraslavský směr z úvah o zavedení trolejbusů rychle vypadl. V červnu 1936, v době, kdy měla Praha okolo 850 000 obyvatel, spatřil světlo světla „Návrh na rozšíření veřejných dopravních prostředků ve Velké Praze, pro stav obyvatelstva 1 180 000“, v němž se zmiňuje možná stavba hned dvou tratí vybíhajících 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 posléze zcela zastavil) příchod německé okupační armády a vypuknutí druhé světové války. Přidušení 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 přisuzována 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.

Autor článku děkuje za vynikající spolupráci a profesionální přístup pracovníkům Archivu DP hl. m Prahy, Národního archivu v Praze, Archivu hl. m. Prahy a Státního oblastního archivu v Praze. Zvláštní jmenovité poděkování si pak zasluhují zejména pánové Ing. Robert Mara a Mgr. Pavel Fojtík.

Url: Trolejbusem na Zbraslav – I. část – Sny, úvahy a plány