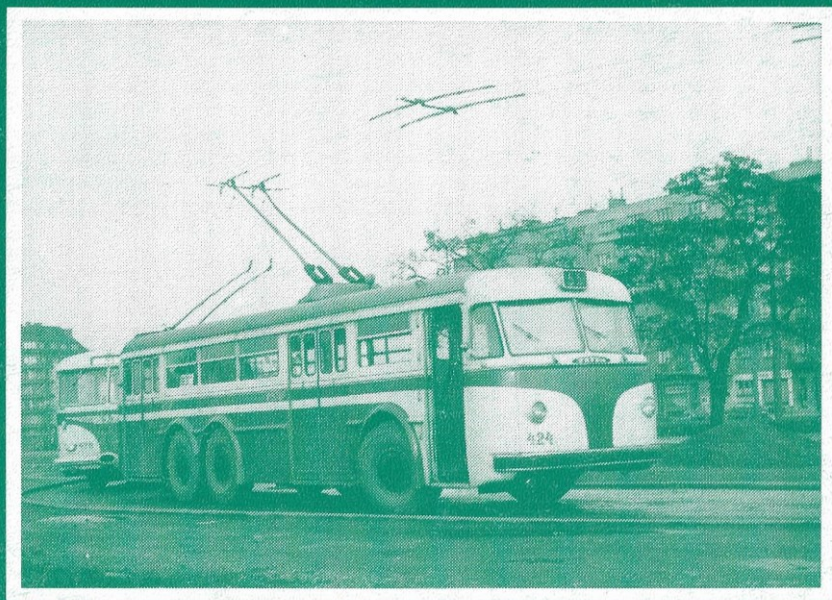


JUDr. Jan Čech
Mgr. Pavel Fojtík
Ing. František Prošek

TROLEJBUSY V PRAZE

1936-1972



JUDr. Jan Čech

Mgr. Pavel Fojtík

Ing. František Prošek

TROLEJBUSY V PRAZE

1936-1972

Praha 1994

KATALOGIZACE V KNIZE - NÁRODNÍ KNIHOVNA V PRAZE

ČECH, Jan

Trolejbusy v Praze : 1936 - 1972 / Jan Čech,
Pavel Fojtík, František Prošek. - 1. vyd. -
Praha : Společnost městské dopravy, 1994. -
124 s. : obr.

ISBN 80-901067-6-5

656.1/.5

■ doprava trolejbusová - Praha - 1936-1972 -
studie

© Jan Čech, Pavel Fojtík, František Prošek, 1994

ISBN 80-901067-6-5

TROLEJBUSY V PRAZE

Řízení trolejbusu jest úplně obdobné jako autobusu, spíše snazší, poněvadž odpadá zejména manipulace s rychlostní pákou, spojkou a plynem. Používání volantů jest úplně stejné jako u autobusů ..."

(Z Prozatímní instrukce pro provoz trolejbusy z 9.6.1936)

Praha byla prvním českým městem, které zavedlo trolejbus v jeho moderní podobě do pravidelného provozu s cestujícími jako nedílnou součástí městské hromadné dopravy. Stalo se tak v roce 1936. Trolejbus ovšem nebyl v té době na našem území úplně neznámým dopravním prostředkem. Už v roce 1903 na výstavě v Pardubicích předváděli F.Křižík s V.Listem elektrický vozík se dvěma sběrači a dvojitým trolejovým vedením. Z období před první světovou válkou známe tzv. historické provozy v Gmündu (České Velenice, 1907 - 1915) a Českých Budějovicích (1909 - 1914). V Praze se trolejbusy v této podobě neobjevily, přestože návrhy na jejich zavedení existovaly.

Nejstarší dosud známá zmínka o možnosti uplatnit v Praze trolejbusovou dopravu pochází už z listopadu 1901 (!). Tehdy pražské Elektrické podniky obdržely nabídku vídeňské kanceláře firmy Ganz & Co. na zavedení "elektrického automobilu s vrchním vedením" ("elektrischer Automobil mit Luftleitung"). Na tuto nabídku reagovaly 5.12.1901 EP konstatováním, že "jest pohon znám, ale pro pražské poměry se nehodí a nelze tudíž pomýšleti na jeho zavedení". Spis končí strohým vyjádřením správní rady Elektrických podniků: "Uložte! 21.12.1901".

Krátce poté, 4.3.1902, podala podobnou nabídku firma Dresdner Geschäfts-, Luxus- und Strassenbahn - Wagenfabrik Carl Stoll, navrhuující zřízení "bez kolejové elektrické dráhy" z Prahy do Liboče. Návrh správní rada Elektrických podniků 3.4.1902 odmítla s lakonickým odůvodněním, že pražská obec elektrickou dráhu do Liboče neprojektuje.

V letech 1909 - 1910 jednala firma "J. Černohorský - velkoobchod s dřívím" o výstavbě trolejbusové trati Vyšehrad - Pankrác - Krč - Braník - Vyšehrad. Známa je i žádost téže firmy o koncesi pro provoz z Vyšehradu na zbraslavskou Závist. Pražské Elektrické podniky k tomuto úmyslu zauja-

ly odmítavé stanovisko, zejména pokud šlo o úsek Praha - Podolí, ale i dále do Braníka, kam stavěly, resp. zamýšlely stavět své tramvajové tratě.

Ve druhé polovině první dekády tohoto století zkoumaly Elektrické podniky pravděpodobně možnost využití trolejbusu při řešení dopravy na Hradčanech (trať Malostranské náměstí - Úvoz - Pohořelec). Svědčí o tom náčrty tužkou na okraji originálu situačního plánu projektované tramvajové trati v Nerudově ulici, zhotovené po vrácení výkresu ministerstvem železnic Elektrickým podnikům po odvolání projektu. Kresby představují jednoduché schéma nápravy vozidla, schéma trolejové výhybky a příčný řez komunikací (včetně vozidel trolejbusu na ní). Vedení tratě je tužkou zakresleno přímo do situačního plánu s variantami ukončení jak v oblasti Malostranského náměstí, tak na Pohořelci, resp. Dlabačově. Bohužel není znám žádný další údaj o vážnosti úvah ani jestli bylo o takovém návrhu alespoň interně oficiálně jednáno či zda náčrty představují jen náhodný nápad některého úředníka Elektrických podniků, který nebyl nikomu nikdy předložen. I tak je možné tužkokresby považovat za skutečnost, že se trolejbusovou problematikou již v té době někdo v Praze zabýval.

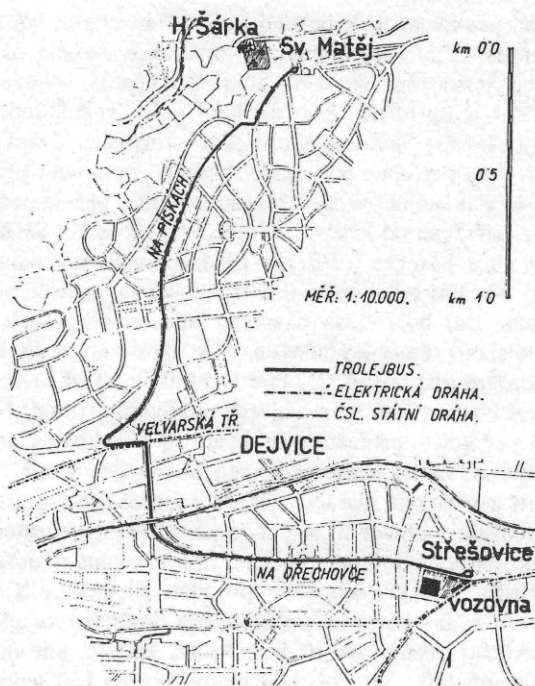
O zavedení moderní formy trolejbusové dopravy začaly Elektrické podniky vážněji uvažovat ve druhé polovině 20.let. V prosinci 1927 zveřejnil na zasedání pražského ústředního zastupitelstva předseda správní rady Elektrických podniků Ing.E.Mölzer úmysl EP vybudovat na jaře 1928 první pokusnou trať "bez kolejných elektrických drah" z Karlína, Palackého třídu, přes Florenc, Dlážděnou do Jindřišské a Vodičkovy ulice. Kromě zprávy z denního tisku se ovšem zatím nepodařilo nalézt další podrobnosti. V roce 1929 byly k předložení odborných a finančních podkladů vyzvány anglické firmy Ransomes, Sims & Jefferies a Garret & Sons, počátkem roku 1930 pak československé firmy ASAP (Škoda) a Tatra, které však neměly se stavbou trolejbusů dosud zkušenosti, a pražské zastoupení firmy AEG, která vystavěla první trolejbusovou trať v Německu. Už v roce 1931 byla do rozpočtu Elektrických podniků zahrnuta částka 1 milión Kč na zakoupení dvou trolejbusů a vrchního vedení pro první trať. Nepodařilo se ovšem nalézt vhodnou komunikaci, která by vyhovovala nejen stavem vozovky, ale i přiměřenou přepravní poptávkou. První vážněji uvažovanou trasou byl směr autobusové linky F (Vysočany - Kbely). Nebylo zde ovšem k dispozici vhodné místo pro trolejbusové obratiště a zhoršovala se kvalita vozovky. Později se pro zkušební provoz dokonce uvažovalo o povltavské silnici ze Zbraslavi do Štěchovic. Protože však byla zamítnuta koncese pro autobusovou linku z Prahy na Zbraslav, bylo od této trasy upuštěno. Není zatím ani známo, zda trolejbus měl jezdit jen v úseku Zbraslav - Štěchovice v návaznosti linku autobusovou.

V roce 1931 byla vybrána pro stavbu první trolejbusové linky trať Vy-pich - Hostivice. S uvedením do provozu se předběžně počítalo už v roce 1932, to se však nakonec ukázalo jako nereálné. V roce 1933 jednaly Elektrické podniky s ministerstvem železnic několikrát o celkové koncepci auto-busové dopravy. pokud jde o hostivický směr, požádaly EP ministerstvo o koncesi na autobusovou linku v délce 6,920 km, obsluhovanou dvěma vozy. Autobusová varianta byla zřejmě formální záležitostí, protože koncem dub-na byl vypracován *Program doplnění sítě autobusové tratěmi vedoucími za obvod Velké Prahy*, kde "o této trati se pomýšlí vybudovati ji jako první trať trolejbusovou". V květnu téhož roku se v zápisu 2. schůzky na ministerstvu železnic stále reálně hovoří o možnosti trolejbusového provozu. ("O této trati pomýšlí se vybudovati ji jako první pokusnou trať trolejbusovou, ježto vozovka její jest k tomu účelu nejvhodnější"). Zdá se ovšem, že právě skutečnost, že uvažovaná trať vedla za hranice Prahy, přinášela do celé problematiky komplikace.

Návrh na postavení trolejbusové trati z Hanspaulky na Ořechovku byl ve správní radě Elektrických podniků předložen zřejmě na počátku roku 1934. K jeho posouzení se měla sejít samostatná schůze správní rady a 9. dubna 1934 tento návrh opět předložil její člen p. Huml. Ještě v témže měsíci vypracoval Ing. Sichrovský předběžný rozpočet. Trasa na Hanspaulku splňovala všechny potřebné požadavky terénní, směrové i přepravní. Návrh z dubna 1934 řešil spojení v částečně jiné podobě, než se později uskutečnilo. Trať byla navržena od křižovatky ulic Šárecké a Na Šafránce (smyčka). Severní část ulice Šárecké u Fišerky představovala jen uzoučkou cestu se-vřenou mezi ohradní zdi usedlostí a trolejbusový provoz by bez rozšíření neumožňovala. Dál byla trasa navržena ulicemi Na pískách, Velvarskou (dnešní Evropskou) téměř k Hadovce, dále Komorní, Proboštskou, navrho-vaným podjezdem pod tratí ČSD, Pod Vyhlídkou a Cukrovarnickou s ukon-čením za střešovickou vozovnou objezdem ulicemi Strmou, Na Ořechovce a Slunnou. V počátcích projektových úvah se navrhovala trať jednostopá. Předpokládalo se, že při vzájemném míjení protijedoucích trolejbusů musí jeden zastavit a stáhnout sběrače. Možná výstavba trolejbusových výhyben se nedoporučovala s ohledem na potíže při případných změnách intervalů. Nakonec bylo rozhodnuto budovat celou trať jako plně dvoustopou i za cenu vyšších nákladů. Trasa výsledného projektu Elektrických podniků se od prvního návrhu lišila - na svém počátku byla prodloužena upravenou Šárec-kou až k usedlosti Fišerka poblíž kostela Sv. Matěje, kde měl být vybudo-ván vratný trojúhelník. Ve své jižní polovině byla trať navržena nově do-končenou ulicí Starodejvickou a Na Ořechovce.

O stavbě trati zásadně rozhodla správní rada na zasedání 12.11.1934. V lednu 1935 jednala o trati Hanspaulka - Střešovice také technická komise

Stavebního úřadu hlav.města Prahy a posuzovala některé nové náměty na její vedení v oblasti Starých Dejvic. Státní regulační komise navrhovala, aby byla trasa trolejbusu vedena od Střešovic za podjezdem bývalé Buštěhradské dráhy vlevo ulicí U dejvického rybníčku a přes tramvajovou smyčku na Bořislavce do "tunelu" (fakticky podjezdu) pod vokovickou silnicí (dnešní Kladenskou ulicí), kudy by se dostala do ulice Na pískách. Realizační návrh by ovšem zanikla bez náhrady tramvajová smyčka a došlo by k nejméně tříměsíčnímu časovému skluzu ve stavbě. V té době se plánovalo zahájení trolejbusového provozu k 1.srpnu 1935. Zejména z uvedených důvodů, ale také pro zvýšení finančního nákladu na stavbu trati, nebyl návrh Státní regulační komise doporučen. Zvolena byla nakonec přece jen trasa podle návrhu Elektrických podniků, přičemž EP musely uhradit náklady spojené s rozšířením (zřízením druhé vozovky) ulice Starodejvické.



Situační plán první trolejbusové tratě

Dne 4.2.1935 bylo ministerstvo železnic zažádáno o povolení předběžných technických prací. Mezitím správní rada předložila definitivní projekt ke schválení městským orgánům. Městská rada návrh trati schválila 15.3.1935, oficiálně ho předložila ministerstvu železnic k dalšímu jednání a požádala, aby trolejbusová trať byla uznána za drobnou dráhu. Projekt ještě schválilo 1.4.1935 také Ústřední zastupitelstvo hl.m.Prahy včetně finančního nákladu ve výši 1 692 000 Kč, hrazeného z rozpočtu EP. Teprve dne 7.6.1935 povolilo ministerstvo železnic předběžné technické práce. Politická pochůzka a staniční komise ohledně projektu trati se uskutečnily 11.7.1935. V popsané podobě se výstavba tratě nakonec uskutečnila, jedinou zásadnější odchylkou bylo zřízení smyčky také v konečné stanici Svatý Matěj i za cenu nejmenšího poloměru smyčky v pozdější pražské trolejbusové síti (jen 7,5 m). Dne 12.června 1936 v proběhlo úřední vyzkoušení vozidel a 16.6.1936 se uskutečnila technicko-policejní zkouška. Provoz na první pražské trolejbusové trati byl slavnostně zahájen 28. srpna 1936. Některé další údaje jsou uvedeny u popisu trati Sv.Matěj - Střešovice v kapitole TRATĚ.

Při slavnostním zahájení provozu uvedli pražský primátor s předsedou správní rady EP, že se pracuje na projektu prodloužení nové trati směrem k Masarykovu stadionu a nově projektovanou petříňskou komunikací do vnitřního města. Realizace prodloužení se předpokládala ještě před sokolským sletem v roce 1938. Není však dosud známa žádná konkrétní projektová dokumentace takové trati. Ke stavbě zřejmě nedošlo pro neuskutečnění petříňské komunikace. Není bez zajímavosti, že se tato myšlenka objevila ještě v poválečných letech. Z června 1936, tedy z období, kdy na první trati probíhaly zkušební jízdy, pochází interní materiál Elektrických podniků *Návrh na rozšíření sítě veřejných dopravních prostředků ve Velké Praze, pro stav obyvatelstva 1 180 000*, který obsahuje patrně první konkrétní nástin dalšího rozvoje trolejbusových tratí v Praze. Zajímavé je, že ještě vůbec nehovoří o výše uvedeném návrhu trati k Masarykovu stadionu. Zato se částečně vrací ke starším úmyslům z dob, kdy se hledal vhodný směr pro první pokusnou trať. Jednotlivé tratě na sebe neměly většinou navazovat, nevytvářely tedy ucelenou síť a byly určeny jako napáječe tramvajové sítě. Navrženy byly tyto tratě:

- 1) Jinonice - Butovice - Malvazinky - Smíchov, U Anděla (5,7 km),
- 2) Smíchov, U Anděla - V.Chuchle - Zbraslav - Vrané - Skochovice - Měchenice - Davle - Štěchovice (27 km),
- 3) Horní Krč - Dolní Krč - Dobeška - Zemanka - Hodkovičky - Modřany - Závist (11,8 km),
- 4) Vysočany - Kbely, letiště (6,2 km),
- 5) Bílá Hora - Ruzyně, letiště (3,7 km).

MINISTERSTVO ŽELEZNIC ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY.

Oby. Poštovní spojitelná v Praze č. 42800.
Národní banka testovacího úřadu.
Číslo: 33014-V/4 /1936.

ČSD



Telefon 61451, masinkářský 61450 a 61457.
Návodový a referenční stroj a síťové 9-13.

V Praze II. 5. června 1936.
Boulevar národní.

Věc: Trolleybusy; úřední vyzkoušení.

Odpověď k číslu _____ ze dne _____ příloh _____

Správní radě
Elektr. Počinků hl. města

PRAHY.

Handwritten signature

Úřední vyzkoušení trolleybusů vykoná zástupce ministerstva železnic, jako dozorcího úřadu dne 12. června 1936.

Počátek zkoušky v 9 hod. u remisy ve Střešovicích. Připravte vše potřebné podobně jako při úřed. vyzkoušení motor. vozů.

Z ministerstva železnic:

Z r. Ing. HOLÝ

Souhlasí doslovně se schváleným návrhem.
ŘEDITELSTVÍ PRVNÍ ŽELEZNIC

Handwritten signature

21-13
9-27-13
203
22. VI. 1936 410002
22. VI. 1936

Handwritten signature
22 VI. 1936

Handwritten note:
Kedym ten trolleybus byl vyžádán zástupcem jin. železnic a jízta v těchto klancích byl později sepsán byl. provedl se měř. výzkum, portál bude nově zarabán an. j. posemm
16/26/9

2. srp. 1. 1936 - 10 (1936) VI. 6. 11. 36.

Pozvánka na úřední zkoušku prvních pražských trolleybusů 12. června 1936

Pro uvedené tratě bylo zapotřebí 16 provozních a 5 záložních trolejbusů. Dále byly navrženy tzv. "alternativní linky trolleybusové":

- 6) Libeň, Na Korábě - Dáblice (3,5 km),
- 7) Braník - Hodkovičky - Modřany (3 km),
- 8) Bubeneč, Podbabská - Podbaba - Sedlec - Roztoky (5,8 km),
- 9) Braník - Hodkovičky - Modřany, nový most - Lahovice - Zbraslav - Štěchovice (23 km).

Všechny tratě s výjimkou poslední jmenované a jinonické (!) trati, jsou ve výpočtech rentability označeny jako aktivní.

Výstavba a provoz další trolejbusové tratě na Malvazinky a k jinonické Waltrovice v roce 1939 však už vycházely z praktických zkušeností. I zde, v náročném kopcovitém terénu, se trolejbus jednoznačně osvědčil.

V roce 1938 vypracovaly Elektrické podniky projekt trolejbusové tratě Sv. Matěj - Bubeneč, vedené ulicemi Na Štáhlavce, Zelenou, Terronskou a Verdunskou, přes Uralské (Puškinovo) náměstí, Bendlovou (Raisovou), Bubenečskou, Srbskou, Pod kaštany a Bubenečskou. Stavba byla projednána 26.1.1939 politickou pochůzkou, její výstavba nebyla pro válečné události uskutečněna.

Nový dopravní prostředek byl však i nadále v Praze považován za velmi perspektivní. Už v roce 1942 vznikly projekty dvou tratí do vojensky významných průmyslových území: Nový Hloubětín - Klíčov - Kbely (4,390 km) a Klíčov - Letňany - Čakovice (4,390 km + 0,155 km smyčka). Do Nového Hloubětína měla být prodloužena tramvajová trať od Kolbenky. Příslušný projekt už byl schválen politickou pochůzkou. Válečné události způsobily, že ani tramvajová ani trolejbusové tratě ve vysočanské oblasti nebyly zřízeny ani přes velký význam podniků, které měly obsluhovat.

Hned po válce byl vypracován *Generální návrh trolejbusové sítě*. Jejím hlavním úkolem bylo odlehčit tramvajovou síť. V první etapě měly být v centru vybudovány tři velké jednostopé smyčky (celkem 4,25 km) a dále 12 dvoustopých stavebních tratí o celkové délce 62,31 km a 3 km manipulačních úseků. Ve druhé etapě se předpokládala výstavba dalších 29,6 km tratí. Na 17 plánovaných linek mělo být vypravováno 250 vozidel ze čtyř vozoven (Střešovice, Smíchov, Vršovice, Kbely). Z později realizovaných tratí v návrhu chybí například tratě do Čakovic a Chuchle; navíc se ovšem objevuje síť ve Starém Městě, tratě do Malešic, Holešovic, Troje a Kbel. Linky provozované na nových tratích měly mít zásadně radiální charakter s ukončením v samém centru města. S pouhými napaječi tramvají, jak to bylo za války (i dlouhá léta po ní) v případě autobusů i prvních dvou trolejbusových tratí, se nepočítalo.

Zajímavě byla řešena část tratě "Mariánské náměstí - Sv. Matěj" (s využitím již existující tratě od střešovické vozovny), projektované přes Karlův

most a Nerudovou ulicí na Pohořelec, přičemž mezi Mariánským a Malostranským náměstím se počítalo s provozem na trakční baterii bez vrchního vedení!

Realizace některých tratí vyžadovala rekonstrukce či výstavbu nových komunikací, v případě druhé etapy dokonce částečné změny schválených regulačních čar.

Z velkoryse pojatého plánu nakonec zůstalo jen torzo a i to v modifikované podobě. Teoretické koncepční představy Elektrických podniků, skutečné potřeby (i možnosti) vyvíjející se poválečné Prahy, jakož i důležitost jednotlivých tratí se poměrně rozcházel. Jistě by bylo zajímavé znát všechny důvody, které vedly k odlišnému pojetí výsledné sítě. Téměř podle koncepce z roku 1945 se alespoň přibližně realizovaly z první etapy větší části tratí jen pro tři linky (t-52,53,55). Některá později uskutečněná spojení mají svůj základ v návrzích tratí druhé etapy (části t-57 a t-58).

Už do počátku roku 1949 se navrhovaná síť trolejbusů poněkud změnila a byly určeny tratě, které mají být vybudovány v letech 1949 - 1953. Zde se mezi přednostně budované zařadila i trať z Vinohrad do Vysočan. Zajímavé je, že v té době byla v koncepci tramvajové sítě navržena trať Zlíchov - Chuchle. V červnu 1949 vznikl *Výhledový plán Dopravního podniku hl.-m. Prahy do roku 1960 (I. a II. pětiletka)*, ve kterém se již objevují také tratě do Čakovic a Chuchle (zde místo tramvaje), navrhuje se postavit trať zamýšlenou petřínskou komunikací do Břevnova a trať do Suchdola. Se sítí podobnou tomuto výhledovému plánu z roku 1949 se koncepčně uvažovalo ještě v polovině 50. let.

Trolejbusové dopravě byl zejména na přelomu 40. a 50. let přičten značný význam. V letech 1947-54 byla vybudována naprostá většina trolejbusové sítě. Další tři tratě lze považovat za rozestavěné (Vinohrady - Žižkov - náměstí M. Gorkého, Sv. Matěj - Bubeneč - Florenc, Chuchle - Zbraslav) i když nebyly nikdy dokončeny. V té době existovala řada dalších studií (více méně obecných) nebo i podrobných projektů nových tratí (např. Pankrác - Podolí, Dobeška aj.). Ty už zůstaly ovšem neuskutečněné.

V *Plánu rozvoje sítě MHD na léta 1953-1960* i ve *Výhledovém plánu 1954-1968* se stále počítalo s dalším rozvojem trolejbusové sítě. Některé navrhované tratě stále vycházely z *Generálního návrhu trolejbusové sítě* z roku 1945, ale byly přizpůsobeny aktuálnímu stavu města a jeho dalšího předpokládaného rozvoje. Mnohé z tratí přímo závisely na výstavbě nových obytných celků a jejich komunikací.

Pro polovinu 50. let je typické narušování trolejbusového provozu předlažbami v centrální části města (Slezská, Žitná, Benešovská, Holečková aj.), spojené buď s úplným přerušením provozu nebo výstavbou provizorních

trať. V té době byla také zahájena výstavba předsunutých rozvětvení a úpravy křižovatek.

Přes jistou dynamiku vývoje se začala výstavba nových trolejbusových tratí již v první polovině 50. let dostávat do časového skluzu a zpomalovat, protože velkou překážkou zprovoznování nových linek byla nepřipravenost komunikací a nedostatečné energetické zabezpečení provozu. Je proto možné, že právě i z těchto dvou důvodů se rokem 1954 výstavba dalších důležitých tratí fakticky zastavila.

V březnu 1959, po znovuvybudování manipulačního úseku Vozovna Smíchov - Knížecí, dosáhla pražská trolejbusová síť svého maximálního rozsahu (56,876 km stavebních tratí, včetně některých velkých blokových smyček, 4,114 km dalších manipulačních trolejí, oblouků a smyček - vše bez ohledu, zda jde o jednostopé či dvoustopé úseky; samostatně staničních stop ve vozovných bylo 1,147 km). K tomuto datu vlastně existovaly všechny tratě pražského systému, nepočítáme-li zaniklá provizória v Korunní a Koněvově a později vzniklou spojku ve Vodní ulici. Ještě v létě téhož roku byla zrušena linka t-51 (trať Sv.Matěj - Střešovice) a nová autobusová linka a-125 nahradila jak ji, tak i rozestavěnou trať Sv.Matěj - Bubeneč - Florenc. V roce 1960 byla pro stavební práce v Chuchli dočasně nahrazena linka t-59 (trať Smíchov - Chuchle) autobusem a-59 a o dva roky později byl tento stav označen za definitivní s tím rozdílem, že a-59 dostala definitivní číselné označení 129.

V polovině 60. let se v Praze zásadně změnil pohled na trolejbusy a v nové koncepci městské dopravy se počítalo se zrušením jejich sítě a nahrazením autobusy. V té době probíhala druhá vlna rekonstrukcí komunikací, podstatně narušující trolejbusový provoz v centrální oblasti města. Závislost trolejbusů na vrchním vedení a tím nemožnost operativního přizpůsobení nutným objíždkám se stala jedním z hlavních argumentů pro jejich zrušení. Srovnáme-li ovšem významnější (dlouhodobější) výluky trolejbusových tratí v celém poválečném období, snadno zjistíme, že i dříve docházelo k narušování trolejbusového provozu, ale nebylo to chápáno jako důvod k zahrnutí tohoto dopravního prostředku. Ve své době potřeba zavedení trolejbusové dopravy do určitých částí města urychlila rekonstrukce a výstavby nových komunikací, případně uspíšila rekonstrukce i za trolejbusového provozu.

Důvodů pro zrušení trolejbusů bylo - nebo se později nalezlo - mnohem více. Ze závažnějších, které ovšem nebyly dříve publikovány, lze uvést především celostátní energetickou orientaci na "levnou sovětskou ropu", která po výstavbě ropovodu měla plně pokrývat naše potřeby a dále požadavky mobilizační, resp. evakuační, kde velký počet autobusů MHD představoval "horkou" disponibilní rezervu. Poměrně špatný technický stav

vozidel a trolejové i kabelové sítě se stal dalším z argumentů proti trolejbusům, protože nebyl dostatek finančních prostředků na jejich obnovu. Ve skutečnosti byl technický stav spíše už následkem nového odmítavého nebo alespoň váhavého postoje k tomuto dopravnímu prostředku. Svoji roli sehrála také směrnice o minimalizaci počtu (druhů) dopravních prostředků v jednotlivých městech. Ekologické pohledy se v dopravě ještě téměř vůbec neuplatňovaly. Je s podivem, že některé racionální důvody, které prakticky omezují použití trolejbusové dopravy (relativně nízká kapacita, úzké pásmo ekonomické výhodnosti, nižší přepravní rychlost apod.) nebyly zřejmě při rozhodování o jejich zrušení v Praze určující.

V druhé polovině 60. let byl postupně zastaven provoz všech linek a byla snesena většina traťových úseků. Poslední linka t-51 pak využívala torza několika stavebních tratí a manipulačních zařízení v centru města. Dne 15.10.1972 vyjely trolejbusy do pražských ulic naposledy a po půlnoci na 16. října byl provoz ukončen.

Není bez zajímavosti si připomenout, jak dlouho byly některé lokality trolejbusovou dopravou obsluhovány. Nejdéle trolejbusy jezdily na Malvazinky a k Motorletu (Waltrovice) - 30 let. Více jak 20 let byly obsluhovány Vinohrady a Vršovice (25), Hanspaulka (23) a Jinonice (21 let). Méně než 20 let sloužily trolejbusy ke spojení do Vysočan (15), na Žižkově (13) a na trati přes Prosek do Letňan a Čakovic (13). Nejkratší dobu zajišťovaly dopravu osob ve Starých Dejvicích a Střešovicích (6 let) a také do Velké Chuchle (necelých 6 let). Je trochu paradoxní, že trať do Chuchle, ačkoliv byla prakticky poslední trať vystavěnou v Praze pro pravidelný provoz, sloužila nejkratší dobu. Na střešovickém úseku linky t-K se sice jezdilo s cestujícími ještě o měsíc méně, ale potom ještě trať dlouhá léta existovala jako manipulační.

Tab.1: Vývoj absolutních a relativních výkonů trolejbusové dopravy

rok	přepravené osoby		ujeté vozové kilometry	
	[tis.]	[%]	[tis.]	[%]
1936	700	-	64	-
1937	1600	0,54	137	0,18
1938			151	0,19
1939	(2000)			
....				

1945	6050	1,16	414	0,56
1946	4678	0,94	320	0,38
1947	5490	1,14	426	0,50
1948	11700	2,20	1000	1,09
1949	18637	3,60	2084	2,20
1950	23656	4,61	2487	2,62
1951	30954	5,84	3097	3,29
1952	28049	5,54	3991	4,19
1953	33331	6,76	5327	5,57
1954	40310	8,40	6442	6,59
1955	42716	8,49	6927	6,89
1956	41231	8,15	6625	6,66
1957	42781	8,25	6555	6,82
1958	43806	8,43	6820	7,00
1959	44569	8,43	6908	7,01
1960	46616	8,32	7303	6,99
1961	46718	8,35	7572	7,15
1962	47712	8,52	7965	7,17
1963	48278	8,60	7841	7,16
1964	45081	7,88	7944	7,06
1965	42511	7,41	7037	5,99
1966	32706	5,67	5424	4,69
1967	24005	4,09	3787	3,29
1968	16617	2,90	2488	2,31
1969	11164	2,02	1402	1,27
1970	7402	1,37	1544	1,37
1971	8156	1,48	1487	1,30
1972	5448	0,99	1011	0,90

Postavení trolejbusové dopravy v síti MHD charakterizuje exaktně vývoj jejich absolutních a relativních výkonů. Tyto údaje jsou za celé období (s výjimkou let 1940 - 1944, kdy nejsou k dispozici) shrnuty v tabulce 1. Procenta udávají podíl výkonů vztahený k výkonům celého systému městské hromadné dopravy ve městě.

Vzájemné porovnání některých dalších dopravních, provozních a ekonomických ukazatelů jednotlivých dopravních prostředků je uvedeno v 2. dodatku.

TRATĚ

Podobně jako tramvajové, také trolejbusové traťové úseky byly administrativně rozděleny na stavební tratě.

Vzhledem k tomu, že trolejové vedení, i když má pevný drážní charakter, je z provozního hlediska poměrně lehce přizpůsobitelné požadovaným podmínkám a některé mimořádné provozní situace (např. odstavení vadného vozu i manipulační obracení mimo trvalá obratiště) nevyžadují výstavbu dalších zařízení, případně zřízení takového obratiště je poměrně snadnou záležitostí, je v současnosti patrně nemožné podchytit všechny dílčí změny křižovatek trolejbusových tratí a obratišť v Praze. Jedním z důvodů je i skutečnost, že trolejbusový provoz v Praze již zanikl.

Pro trolejbusovou síť je charakteristické budování manipulačních pomocných trolejových oblouků bez rozjezdových, příp. i sjezdových výhybek. Takové trolejové úseky byly pojižděny jen příležitostně a jejich použití vyžadovalo ruční překládání sběračů.

Samotné tratě byly většinou dvoustopé, v ojedinělých případech velkých blokových smyček šlo o jednostopé a jednosměrné úseky. Pouze manipulační jednosměrná trať v Kořenského ulici a druhá trať v Nádražní ul. byly jednostopé; z obousměrných tratí byly částečně jednostopé trati Švábky - Prosecká, Hřebenka - Košíře a v celém průběhu byla jednostopá trať Krejčárek - Švábky.

Staničení trolejbusových tratí bylo obdobné jako u tratí tramvajových. Přesto v technické dokumentaci i ve statistikách najdeme řadu nejednotných a nedůsledných přístupů k evidenci i některé nepřesnosti, které ztěžují souhrnné vyhodnocení délek traťových úseků i koncových smyček v jednotlivých letech. Například smyčka Vysočany je vykazována jako součást tratě, naproti tomu smyčka Čakovice je staničena a statisticky vykazována samostatně. U trolejbusové tratě Smíchov - Santoška - Walterova továrna byl staničen každý provozní směr zvlášť (každý směr by mohl být v letech 1939-1947 považován za samostatnou trať; zpravidla se uváděla průměrná délka). V dokumentaci i statistikách bývá staničena tzv. pojižděná stopa,

kteřá se neshoduje se skutečným stavem vrchního vedení. Proto nebyly zpočátku statisticky vykazovány předsunuté výhybky (předsunutá rozvětvení). I zde ovšem existovala nedůslednost. Například smyčky Lihovar a Mánesova byly staničeny od předsunutých výhybek, smyčky U kříže nebo Děnkanka až od místa odbočení. Předjízdna trolej na Václavském náměstí neměla na statistiku vliv, předjízdna trolej ve Vysočanech byla naproti tomu vykazována jako samostatný manipulační úsek. Když byla v roce 1956 zřízena nová smyčka t-58 v Libni, bylo předsunuté rozvětvení (27 m) vykazováno jako část smyčky, o rok později byla tato délka ze statistiky vypuštěna a smyčka nově staničena až od bodu odbočení teoretické stopy vozidla. Nedůslednosti vzniklé rozdílem mezi chápáním statistického pojmu stopa a trolej (běžně se oba tyto pojmy ztotožňují) lze považovat za poměrně drobné, i když v celkových součtech rozdíly dosahují stovek metrů. Za mnohem horší statistické nedostatky lze považovat úplné opomenutí některého úseku nebo zařízení. V dosud známých statistikách (byly založeny v roce 1950, poslední jsou doloženy v roce 1959) zcela chybí trať Sv.Matěj - Bubeneč a Koulova - Garáže Dejvice a Vozovna Smíchov - Knížecí, dohromady jde o 2,348 km tratí! Nezaznamenány byly dlouhodobě (trvale) existující manipulační stopy u vozovny Smíchov (do Chuchle, 1954-1960), smyčka Slezská (u Blanické ul., 1957-1972), obratiště v ul. Zelenky-Hajského (asi 1953--1966), Třebízského ul. (asi 1956-1961), u Ženských domovů (1942-1947). Pochopitelné je, že se ve statistikách nevykazovala provizória, vč. významné provizorní přeložky v Korunní ul. (1955-56). Ve srovnání se statisticky opomenutelnými úseky se jeví jako nepochopitelné, že byly vykazovány rozestavěné, ale nikdy nepojížděné (nedokončené) části tratí v Chuchli (101 m pravé, 46 m levé stopy) a v Bořivojově ulici (83 m).

Z vratných zařízení existovaly v trolejbusové síti v pravidelném provozu jen smyčky (bodové i blokové). Zpravidla byly jednostopé, pouze ve výjimečných případech (Vysočany, Václavské nám., Strahov) byly vybaveny předjízdnou stopou. Použití jiného obratiště než smyčky bylo výjimečné (např. vratný trojúhelník u Zdravotního ústavu v roce 1949 měl jen krátkodobý charakter). Pro manipulační obracení couváním byly přesto na několika místech zřízeny trvalé pomocné stopy či oblouky, vždy bez výhybek, při jejichž používání se obvykle v jednom směru využívalo spádu komunikace (sběrače byly staženy). Pouze manipulační trolej v Salmovské ulici (Větrov) vytvářela - byť oddělený - trojúhelník. Pomocná trolej na křižovatce Slezské a Blanické ul. tvořila smyčku. Údajně docházelo také k případům operativního obracení bez jakýchkoliv trolejových zařízení. V několika případech je doložena krátkodobá (jedno či několikadenní) úprava linky (obvykle zkrácení) v místech, kde není doloženo žádné trvalé manipulační zařízení (např.

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKCIOVÁ SPOLEČNOST
ELEKTROTECHNICKÁ TOVÁRNA

Telefon číslo 26351 až 26356
31051 až 31053
Display a pošt. zástřeby: PRAHA VYSOČANY
Telegramy: KOLBEN PRAHA
Stanois pro obkady: VYSOČANY ČSD.
Účet pošt. spořitelny v Praze 16.033



ODDĚLENÍ: DRA/Sv.

UVEĎTE V ODPOVĚDI

VÁŠ DOPIS:

VĚC:

Titl.

Elektrické podniky hl.m.Praha,

Bubenská tř.,
P r a h a VII.

PRAHA-VYSOČANY, dne 17.dubna 1936.

Dovolujeme si Vám zdvořile oznámiti, že hodláme dne 24.dubna ve 13.30 hod.uspořádati předváděcí jízdu s prvním trolleybusem,postaveným pro Vaši první trolleybusovou trať Vořechovka-Hanspaulka na zkušební trati v našem závodě ve Vysočanech s předcházející informační schůzkou v naší ústřední budově v Karlíně a prosíme,abyste se této jízdy lask.súčastnili.

Zádáme Vás zdvořile o zprávu,můžeme-li počítati s Vaší ct.návštěvou.Zprávu si vyprošujeme do našeho dráhového oddělení ve Vysočanech.

V dokonalé účtě:

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKCIOVÁ SPOLEČNOST

3
7-21/73
PŘIS IV. 1936 * 32693

Mlá
25/5 96
P. J.

REF: 2 1936

Fr. V.

**Pozvánka na první předváděcí jízdu prototypem trolejbusu Praga TOT
ve vysočanském závodě 24.dubna 1936**

Farkář). Nelze ovšem vyloučit krátkodobá provizória jak na uvedeném místě, tak i v jiných částech sítě.

Křižovatky a odbočky tratí byly postupně doplňovány o předsunutá trolejová rozvětvení urychlující provoz. Výhybky byly buď elektromagnetické nebo mechanické a - jak již bylo řečeno - na několika křižovatkách byly pomocné oblouky bez výhybek.

Trolejová síť ve vozovných byla různě složitá. Vedení stop se často zjednodušovalo odstraněním většiny nebo všech výhybek (např. vozovna Smíchov), takže vznikaly soubory kusých manipulačních trolejí.

POPIS JEDNOTLIVÝCH TRATÍ

Trolejbusové tratě jsou řazeny chronologicky podle data zprovoznění prvního úseku. Názvy tratí, jsou uvedeny podle dokumentace traťových úseků. V popisu tratí nejsou zahrnuty všechny známé změny křižovatek; zejména není podchyceno rušení některých vzdušných výhybek při zachování použitelnosti oblouku, zřizování předsunutých rozvětvení či předjízdných stop ve smyčkách.

Zkušební trať v Kolbence

Zcela stranou historiografického zájmu zatím zůstala skutečně první trolejbusová trať na území Prahy. Nebyla však určena pro veřejnost. Nacházela se v areálu továrny ČKD ve Vysočanech a sloužila výlučně zkušebním a ověřovacím jízdám pro vozy vyráběné v tomto závodě. Přesná poloha této tratě není zatím známa, stejně tak ani přesná délka a uspořádání trolejového vedení. Podle několika fotografií lze usoudit, že snad byla (alespoň částečně) dvoustopá a vybavena vratným zařízením. A.s. ČKD Praha požádala 7.11.1935 Elektrické podniky, aby jí zapůjčily starší materiál na výstavbu "zkušební trolejbusové trati o délce ca 500m". Příslušný materiál převzala firma ve druhé polovině prosince 1935. První předváděcí jízda trolejbusu (Praga TOT) se na této trati uskutečnila 24.dubna 1936 ve 13.30 hod. Počátkem roku 1937 se továrna rozhodla pokusnou trať ponechat i v následujících letech. Proto jí byl původně bezplatně zapůjčený materiál dodatečně naučtován. Jak dlouho zkušební trať v Kolbence existovala není doloženo, zanikla však nejpozději při ukončení výroby trolejbusů v tomto podniku.

Za zmínku stojí tehdejší odůvodnění výstavby zkušební trati: "... bude umožněno nejen dokonalé vyzkoušení vozidla samotného, jehož elektrická výzbroj je jak známo nové konstrukce, nýbrž i bezpečné první zacvičení zřízců El.podniků v řízení trolejbusů na místě, kde odpadá nutnost pozorovatí ostatní frekvenci, takže řidič může koncentrovat všechnu svou pozor-

nost na to, aby se obeznámil co nejlépe s působením elektrické výzbroje trolejbusu při rozjezdu, během jízdy i při brzdění".

Protože trať existovala mimo veřejnou komunikaci, nezahrnujeme ji do chronologického přehledu výstavby tratí.

Trať Svatý Matěj - Střešovice

První trolejbusová trať pro provoz s cestujícími začínala jednostopou smyčkou u kostela Sv. Matěje a vedla ulicemi Šáreckou, Na pískách, přes Bořislavku, Starodejvickou a Na Ořechovce a končila druhou jednostopou smyčkou na křižovatce s ul. Pevnostní. Zde byla napojena krátká manipulační trať Belcrediho třídou do střešovické vozovny. Délka provozní trati byla 3,628 km. Maximální stoupání činilo 8,47%. Trať měla částečně experimentální charakter, neboť její výběr byl proveden k ověření vhodnosti trolejbusové dopravy v Praze a to z mnoha hledisek. Při zdůvodnění volby bylo uváděno, že vybraná trať splňuje následující podmínky: převážně kopcovitý profil, optimální délku, kvalitní povrch vozovek, snadnou dosažitelnost opravárenské základny, přiměřené a rovnoměrné přepravní zatížení, možnost zavedení náhradní dopravy v případě poruchy, která se nesmí přenést do ostatní sítě a minimální investiční náklady.

Aby byl umožněn včas výcvik řidičů nového dopravního prostředku, udělilo ministerstvo železnic 29.5.1936 pro trať prozatímní užívací povolení a 5.6. byl zahájen zkušební provoz. Teprve dodatečně, 16.6., se uskutečnila technicko-policejní zkouška.

Slavnostní zahájení provozu se konalo 28.8.1936 a následujícího dne byl zahájen pravidelný provoz.

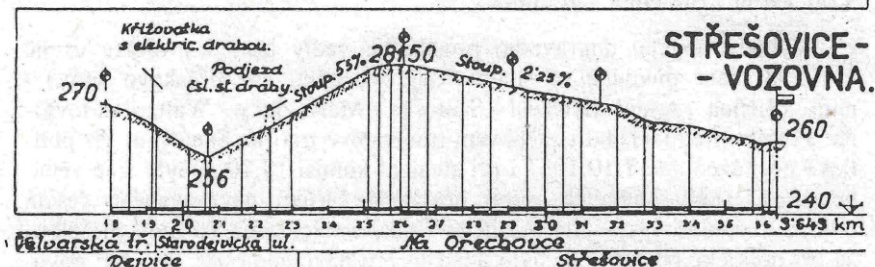
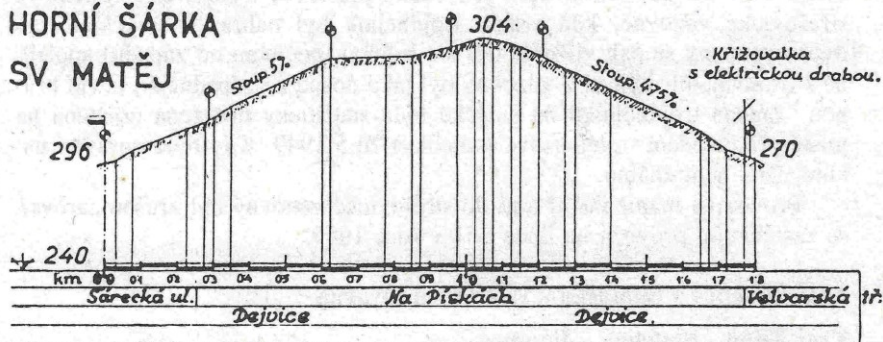
Vyšší přepravní poptávka v úseku Bořislavka - Sv. Matěj zde vyvolala potřebu zavedení vložených spojů. Na Bořislavce byl proto zřízen spojovací oblouk mezi oběma traťovými stopami, označovaný jako smyčka Bořislavka. Zařízení bylo uvedeno do provozu 14.2.1938. Trolejbusová trať Svatý Matěj - Střešovice byla jedinou v Praze, na které byl původně zahájen levostranný provoz. Od 26.3.1939 byl zaveden pravostranný provoz, což znamenalo nejen úpravy vozidel, ale také vzdušných výhybek trolejového vedení na smyčkách Bořislavka a ve Střešovicích.

Od 16.4.1942, po zkrácení linky t-K z úsporných důvodů do úseku Sv. Matěj - Bořislavka, byl úsek Bořislavka - Vozovna Střešovice užíván jen k manipulačním jízdám z a do vozovny.

Od 21.9. 1942 byla zřízena v Šárecké ulici asi na 14 dnů pomocná trolej pro dočasné obrácení trolejbusů ve stanici Šafránka. V roce 1946 byl přerušen na t-K dlouhodobě provoz při předlažbě ul. Na pískách. Podle postupu prací byl úsek znovu uváděn do provozu. Ve stanici Viničné hory, kde byla linka t-K ukončena téměř osm týdnů, byla od 2.9.1946 zřízena

manipulační trolej; zrušena byla v roce 1951. Ve stanici Fetrovská je doložena pomocná trolej v dnešní ulici Nad Šárkou, kde byla linka ukončena v říjnu 1946. Tato manipulační stopa byla zachována i po obnovení pravidelného provozu.

HORNÍ ŠÁRKA SV. MATĚJ



Podélný profil první trolejbusové tratě

Uvažované provozní prodloužení ve spojení se zamýšlenými tratěmi Sv. Matěj - Bubeneč v roce 1939, resp. Sv. Matěj - Bubeneč - Nádraží Střed (viz) se neuskutečnilo.

Provoz celé stavební tratě, která jako jediná zůstala zcela izolována od ostatní trolejbusové sítě, byl k 1.7.1959 zastaven. Trať Sv. Matěj - Střešovice tak byla první zrušenou tratí trolejbusů v Praze.

Manipulační trať do vozovny Střešovice

Dvoustopá manipulační trať od koncové smyčky linky t-K pod střešovickou vozovnou vedla přes křižovatku ulic U Brusnice a Belcrediho třídy do nejzápadnějšího vjezdu vozovny, který po výstavbě trolejbusového vedení

tramvaje opustily (dnes už tento vjezd neexistuje). V areálu vozovny trať končila vratným trojúhelníkem, křižujícím vrchní vedení nad několika tramvajovými kolejemi. Ve vozovně byla trolejbusům vyhrazena stání v místě dvou zrušených tramvajových kolejí č. 1 a 2 v první lodi. Vzhledem k šířce vozidel byla upravena vrata ve vjezdu do haly. Manipulační trať měřila 0,353 km. Ve 40. letech byla provedena přestavba trolejového vedení ve střešovické vozovně, kde vratný trojúhelník byl nahrazen smyčkou. Do dvora vozovny se pak vjíždělo druhou bránou (počítáno od západu) společně s tramvajemi, výjezd z vozovny byl jako dosud nejzápadnější, první bránou. Změna trojúhelníku na smyčku byla statisticky doložena (zjištěna na místě při zavedení trolejbusové statistiky) 26.5.1949. Kdy byla opravdu uskutečněna není známo.

Provoz na manipulační trati do střešovické vozovny byl zrušen zároveň se zastavením provozu na lince t-51 v roce 1959.

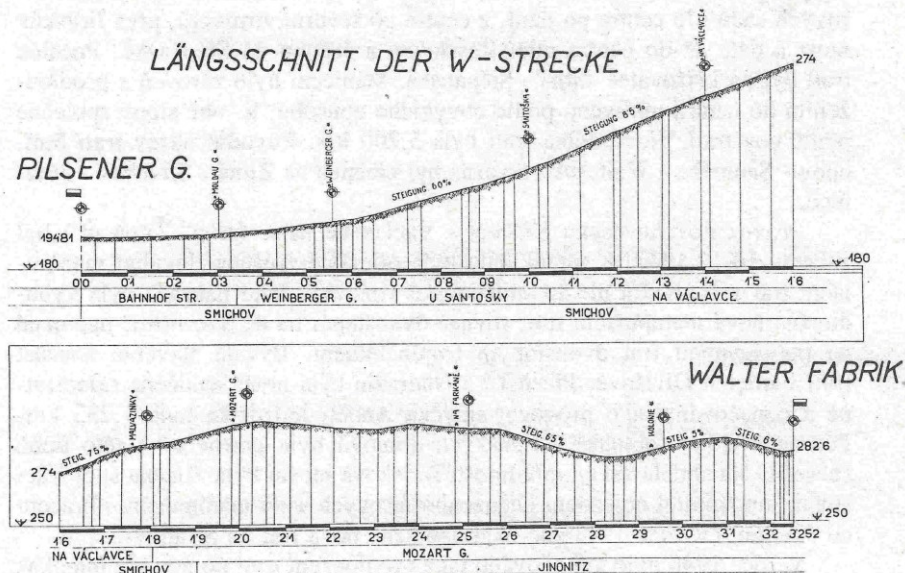
Trať Smíchov - Santoška - Walterova továrna

Trať Žitná - Smíchov - Jinonice

Výhody nového dopravního prostředku vedly brzy k projektu druhé trati, navržené původně ve směru Riegrovo nám. (= Jiráskovo nám.) - nám. 14.října - Anděl - Knížecí - Santoška - Malvazinky - Walterova továrna. Projekt předpokládal i zachování tramvajové trati na Santošku. Při politické pochůzce dne 1.10.1937 i při staniční komisi 18.10. nebylo sice většinou proti stavbě námitek, proti některým částem navrhovaného řešení ovšem rozhodně vystoupilo Ředitelství pošt a telegrafů. To bylo příčinou, že při politické pochůzce nebylo uděleno pro navrženou trať stavební povolení. Konečné rozhodnutí bylo vyhrazeno ministerstvu železnic, které dalo ke stavbě souhlas až 10.1.1938. V průběhu roku však došlo k dalšímu místnímu šetření (13.9.), kdy bylo navrženo zkrácení trasy k Andělu a také rozhodnuto o zrušení tramvajové trati na Santošku a jejím dočasném nahrazení autobusovou linkou. Oficiálně požádala obec o změnu projektu 19.11., což vzalo ministerstvo železnic 7.12.1938 na vědomí.

Vystavěná trať byla uvedena do provozu 1.10.1939, byla tedy od samého začátku pravostranná. Vlastní trať mezi Ženskými domovy a Waltrovkou byla dvoustopá, smyčka u Anděla (ulicemi Divišovou, Plzeňskou, Nádražní a Vinohradskou) byla jednostopá. Na Malvazinkách byl zřízen 25 m dlouhý spojovací oblouk mezi oběma směry (provozně smyčka), vzdušná výhybka měla elektromagnetické ovládání. U Waltrovky byla trať zakončena jednoduchou smyčkou, stavebně počítanou k trati. Jistou zvláštností bylo samostatné a protisměrné staničení obou směrů. Tzv. I. směr začínal v Nádražní

ul. u domu čp. 222 a končil kilometrem 3,252 ve smyčce u Waltrovky. Tento bod byl zároveň kilometrem 0 (nula) II. směru, který měřil 3,190 km a jeho koncový bod byl totožný s km 0 I. směru. Vypočítaná průměrná délka trati byla 3,221 km. Nejprudší stoupání bylo v oblasti Santošky (8,697% na 76 m a 9,040% na 74 m).



Podélný profil tratě Smíchov - Santoška - Walterova továrna z roku 1939

Na křižovatce Knížecí navazovala dvoustopá manipulační trať, vedená Nádražní třídou do Libušiny ul. Při vyjždění z vozovny do stanice Anděl musely trolejbusy nejdříve jet do stanice Malvazinky, obrátit manipulační smyčkou a teprve pak mohly jet k Andělu. Proto byl od 16.12.1942 zřízen manipulační trolejový oblouk bez výhybek u Ženských domovů, který umožňoval vozům, jedoucím z garáže, zajíždět přímo do počáteční (nástupní) stanice k Andělu.

Při rekonstrukci Vinohradské (dnešní Ostrovského) ulice od 12.8. do 26.10.1946 bylo používáno provizorní obratiště v ulici Poděbradově (Kováků). Z vozovny na trať musely trolejbusy vyjždět přes křižovatku Anděl

v protisměru stávajícího jednosměrného smyčkového úseku. Obratiště bylo použito také v závěru roku 1947 při napojování nového traťového úseku do centra města. Potom bylo zrušeno.

Myšlenka prodloužení trati do centra byla oživena krátce po válce a realizována v roce 1947 jako první z trolejbusových tratí v poválečném období. V ul. Vinohradské byla zřízena druhá stopa a dále trať pokračovala dvoustupě ulicemi Vltavskou, Svornosti a Zborovskou, kolem Dienzenhoffových sadů (do centra po jižní, z centra po severní vozovce), přes Jiráskův most a dále až do centra ulicí Resslerovou a Ječnou do Štěpánské. Počátek trati byl na křižovatce Žitná - Štěpánská. Staničení bylo zároveň s prodloužením do centra upraveno podle obvyklého způsobu, tj. obě stopy společně podle osy trati. Nová délka trati byla 5,200 km. Původní název trati Smíchov - Santoška - Walterova továrna byl změněn na Žitná - Smíchov - Jino-nice.

Provoz nového úseku Knížecí - Václavské nám. (resp. Žitná ul.) byl zahájen 14.12.1947. K témuž datu byla oficiálně zrušena stávající manipulační trať v Nádražní ul. do smíchovské vozovny. Jako náhrada byla vybudována nová manipulační trať, rovněž dvoustopá, na tř. Svornosti, napojená na popisovanou trať dvoustupým trojúhelníkem. Bývalá stavební součást trati v ulicích Divišově, Plzeňské a Nádražní byla nově stanícena samostatně a označována jako provozní smyčka Anděl; její délka byla 1,233 km. Pomocná trolej (oblouk) u Ženských domovů byla patrně už v této době sнесena. Na smíchovském předmostí Jiráskova mostu byla zřízena spojovací stopa, umožňující objezdem Dienzenhoffových sadů manipulační obracení od Jinonic. (V roce 1948 zde byla napojena nová trať na Strahov).

V roce 1948 bylo vybudováno také prodloužení trati po nové komunikaci severně od Waltrovky, Vedlejší a Klikatou ulicí a ulicí Pod Vidoulí k jinonické sokolovně, kde byla trať ukončena jednostopou smyčkou. Kromě rekonstrukcí a doplňků komunikací si stavba tohoto prodloužení vyžádala výrazné rozšíření podjezdu pod železniční trať Smíchov - Hostivice ze 4 na 14 metrů. Stávající smyčka u Waltrovky zůstala zachována. Provoz na tomto novém úseku byl zahájen 17.10.1948. Stavební trať Žitná - Smíchov - Jino-nice dosáhla délky 6,673 km (měřeno od křižovatky Žitná - Štěpánská). V době vzniku nového úseku byl provoz od Jinonic veden u Waltrovky přes smyčku. Kdy byla situace změněna výstavbou přímé troleje do centra bez průjezdu smyčkou není známo. Vše zatím nasvědčuje, že ne před rokem 1959, nejpravděpodobněji v roce 1961.

Od 29.5.1949 byla oficiálně v provozu manipulační pomocná trolej v ul. Na Rybníčku, ale obracení u Sv.Štěpána je doloženo již 1.2.1949.

V roce 1949 došlo k úpravě trati v centru Prahy, spočívající v postupném napojování nových stavebních tratí na Karlově náměstí (trať na Jungmannovo nám.), na křižovatce Štěpánská - Ječná (pankrácká trať) a zejména

na křižovatce Žitná - Štěpánská, kde ve dvou etapách vzniklo nejsložitější trolejové křížení pražské trolejbusové sítě. Od 22.8.1949 je asi na měsíc doložen zajímavý provizorní provoz při rekonstrukci Resslovy ulice, kde byly trolejbusy vedeny jen po jedné polovině vozovky a musely zde být překládány sběrače.

V říjnu 1949 byla zřízeny dvě pomocné manipulační troleje ve stanici Vidoule. První byla u pošty v ul. Pod Vidoulí, druhá v ul. Jinonické. Obě byly používány při rekonstrukci komunikace do jinonic. Jedna pomocná stopa byla zrušena v roce 1951, druhá se zachovala asi až do konce 50. let. Podobně v létě 1950 při rekonstrukci Klikaté ul. byla trolejbusová linka zkrácena do Mezné ul., kde rovněž byla zřízena nouzová provizorní trolej, i když s předpokládalo pouze obrácení samospádem se staženými sběrači.

Na počátku října 1954 byla také provedena rekonstrukce smyčky Malvazinky. Ta byla až do té doby tvořena pouze manipulačním obloukem mezi oběma stopami trati (směr z centra objížděl náměstí). Úpravou zde vznikla běžná pravostranná smyčka, odbočující z dvoustopé trati.

Při výstavbě nové trati Dienzenhofferovy sady - Újezd v roce 1954 byla upravena křižovatka u KNV. V rámci příprav na I. celostátní spartakiádu v roce 1955 byly pak na této křižovatce doplněny tři pomocné oblouky - od Jiráskova mostu k Újezdu, od Strahova do Zborovské a od Újezdu do ulice V botanice. Posledně jmenovaný oblouk zanikl asi na počátku 60. let (v roce 1963 není uváděn).

V následujících letech došlo k několikaletým přestavbám jednotlivých křižovatek výstavbou předsunutých rozvětvení, doplňování a rušení vzdušných výhybek apod. Podrobné údaje o těchto změnách neuvádíme. V 50. letech byla obnovena manipulační trať v Nádražní ul., ale jen ve směru od vozovny Smíchov na Knížecí (oblouk do Vltavské).

V roce 1967 byla zjednodušena křižovatka Štěpánská na dvoustopý trojúhelník, protože jednostopá trať ve Štěpánské a na Václavském nám. byla zrušena. V téže roce byl u KNV doplněn další oblouk od Újezdu na Jiráskův most.

Od 31.3.1969 byl zastaven provoz mezi Motorletem a Jinonicemi a od 31.5.1969 i v úseku Vltavská - Motorlet, včetně jednostopé smyčky Anděl. (Původně byl 31.3. zastaven provoz v celém úseku Vltavská - Jinonice, ale z důvodů uvedených v kapitole LINKY musel být od 9.4.1969 dočasně obnoven). Provoz na zbývajícím úseku (Žitná - Vltavská) byl zastaven k 16.10.1972, zároveň se zrušením celého trolejbusového provozu v Praze.

Trať Knížecí - Vozovna Smíchov

Manipulační dvoustopá trať do smíchovské vozovny byla zřízena zároveň s tratí Smíchov - Santoška - Walterova továrna. Byla vedena z křižovatky Knížecí Nádražní třídou do Libušiny ulice, kde byla pro trolejbusový

provoz adaptována část zrušené tramvajové vozovny (bývalé koleje č. 1-4, severní část vozovny). Traťový úsek byl na dvoře vozovny ukončen smyčkou, ze které odbočovaly dvě remízni stopy. Manipulační trať měřila 0,378 km. Koncem roku 1947 byla v celém průběhu zrušena a nahrazena tratí Vltavská - Vozovna Smíchov. Provoz na této trati byl ukončen 3.11.1947 (viz též trať Vltavská - Vozovna Smíchov).

V roce 1959 byla zřízena nová manipulační jednopopá jednosměrná trať z vozovny Nádražní ulicí a ukončena obloukem do Vltavské ul., kde po určitou dobu končila kuse bez sjezdové výhybky. Její délka byla asi 375 m. Oficiálně byla vybudována pro požární účely v případě nutnosti rychlé evakuace vozovny. Po zrušení úseku Vltavská - Jinonice v roce 1969 byla tato manipulační trať prodloužena až ke tř. Svornosti, kde se napojovala jednopopým trojúhelníkem na další trať. Tím dosáhla délky asi 650 m. Provoz zde byl zrušen 16.10.1972.

Trať Vltavská - Vozovna Smíchov

Při výstavbě trolejbusového úseku Knížecí - Václavské náměstí byla vybudována také nová dvoustopá manipulační trať do vozovny Smíchov. Vedla od Vltavské ul. třídou Svornosti do ul. Na Valentince a na nádvoří vozovny. Původní manipulační trať na Nádražní ulici byla zrušena. Není spolehlivě známo datum skutečného zahájení provozu této trati. Zpravidla je udáván oficiálními prameny (statistikou i oběžníkem) stejný den, jako u prodloužení jinonické trati (t-52) do centra Prahy, tedy 14.12.1947. Provoz na původní manipulační trati v Nádražní byl ovšem ukončen už 3.11., kdy byla zahájena její likvidace a rekonstrukce traťového úseku ve Vinohradské (Ostrovského) ulici. Stavební práce na trolejovém vedení trvaly minimálně do 12.11.1947, kdy je doloženo vkládání posledního křížení s tramvajovou trolejí. Další informace o průběhu stavby nejsou zatím k dispozici. Žádný dosud známý interní materiál neřeší způsob případných manipulačních jízd, respektive garážování a odstavování trolejbusů v této době (proběhla totiž také komplexní přestavba vrchního vedení ve vozovně). Nová manipulační trať do smíchovské vozovny byla podrobena technickopolicejní zkoušce 9.12.1947 - nejspíše od tohoto data byla tedy schopná provozu. Zatím se však v chronologickém přehledu přidružujeme dosud udávaného oficiálního termínu 14.12. Garážování trolejbusů bylo v této době nově rozšířeno i na druhou polovinu vozovny. Uspořádání trolejových stop bylo nejméně jednou upraveno. Od ledna 1950 nebyla v celém prostoru vozovny ani jedna vzdušná výhybka a bylo nutné vždy ručně překládat sběrače.

Původní délka trati byla 400 m. Při zprovoznění části trati Smíchov - Chuchle - Zbraslav v roce 1954 byl úsek mezi ulicemi Vltavskou a Na Valentince (dříve Libušina) přičleněn k nové trati a vlastní manipulační trať do vozovny po tomto administrativním zásahu měřila jen 124 m.

Také počátek trati, který měl podobu dvoustopého trojúhelníku, byl v 50. letech dvakrát upraven postupným zřizováním předsunutých rozvětvení ve všech obloucích. Poslední úprava se uskutečnila v roce 1969 po zrušení tratě do Jinonic.

V letech 1954-1963 byl na křižovatce Svornosti - Na Valentince počátek dvoustopé trati Smíchov - Chuchle a z ul. Na Valentince k Chuchli byl vybudován jednostopý manipulační oblouk bez výhybek. Úsek Vltavská - Na Valentince, původně jen manipulační, byl v letech 1954-1960 pojžděn pravidelnou chuchelskou linkou. Po zrušení trati do Chuchle byl obnoven původní stav.

Trať byla v provozu až do zrušení trolejbusové dopravy v roce 1972. Není bez zajímavosti skutečnost, že objekt vozovny byl vybudován původně pro tramvaje a jim sloužil 23 let. Trolejbusy vozovnu využívaly dalších 34 let, tedy nejdéle ze všech trolejbusových vozoven. Tím ovšem dvůr vozovny a severní loď byly místem, kde v Praze trolejbusy jezdily nejdéle.

Trať Sv. Štěpán - Václavské náměstí

Provoz jednosměrné jednostopé trati vedené od Žitné ul. Štěpánskou na Václavské nám. a Krakovskou zpět do Žitné byl zahájen 14.12.1947. Jejím účelem bylo umožnit obracení linek v oblasti Václavského náměstí. Délka trati byla 1,233 km. Projektovala se také jednostopá jednosměrná spojovací trať v Reznické ulici ze Štěpánské k Novoměstské radnici, která měla umožnit obracení během výluk Václavského náměstí při různých společenských akcích. Stavba se nakonec neuskutečnila a nouzové obracení bylo řešeno jinými způsoby. Nejvýraznější změny probíhaly na křižovatce Štěpánská - Žitná (zejména v roce 1949 a v polovině 50. let). V roce 1949 byla výstavbou trati do Vršovic "smyčka Václavské náměstí" zkrácena na křižovatku Krakovská - Žitná a její délka tak změněna na 1,029 km. Od 6.10.1957 byla v provozu předjízdna stopa na Václavském náměstí. Provoz na této trati, označované také jako smyčka Václavské náměstí, byl ukončen dne 9.1.1967.

Trať Smíchov - Hřebenka

V roce 1948 byla vybudována trolejbusová trať vedená ulicemi V botanice (tam), Matoušovou (zpět), Preslovou, E.Peškové, Holečkovou, Zapovou a Švédskou s ukončením jednostopou smyčkou na křižovatce s ulicí Na Hřebenkách, kde se na ni napojovala další trať Hřebenka - Stadion. Do provozu byla uvedena při konání XI. všesokolského sletu od 18.6.1948. Po skončení sletu (9.7.) zde byla doprava dočasně zastavena a definitivní pravidelný provoz byl zahájen 1.10.1948. Trať měla délku 2,258 km.

Od 26.1.1951 byl k dispozici pomocný oblouk bez výhybek z ulice V botanice do Preslovy, umožňující manipulační obracení ve směru od Jiráskova mostu.

Počátek trati doznal drobnou úpravu v roce 1954, když u KNV bylo zřízeno křížení s novou tratí Dienzenhofferovy sady - Újezd. Na jaře roku 1955 byly v rámci příprav na I. celostátní spartakiádu provedeny další stavební úpravy. Změnu zaznamenal opět uzel KNV, kde byl zřízen jednak oblouk od Jiráskova mostu k Újezdu, oblouk od Újezdu do ulice V botanice a z popisované trati oblouk z Matoušovy ul. do Zborovské. Byla vybudována a napojena jednostopá spojovací trať v Kořenského ul. a od 28.3. byla uvedena do provozu také smyčka ve stanici Petřínské sady; byla vedena jednostopě ulicemi Malátovou, V lesíčku a Vodní. V téže době byl vybudován pomocný oblouk ve směru od KNV do Malátovy ul. na smyčku. V roce 1960 byla tato pomocná trolej prodloužena souběžně se smyčkou (pojízďena týmž směrem) až na křižovatku E.Peškové - Vodní. Není vyloučena ani existence pomocného trolejového oblouku bez výhybek z ulice E.Peškové (od jihu) do Vodní přibližně v letech 1963 - 1967. Je však doložen jen jedním plánem "současného stavu". V roce 1967 doznala tato smyčka další změnu a to zřízením nového tratového úseku v ulici Vodní mezi ulicemi V lesíčku a Zborovská.

V letech 1957-58 byla vybudována manipulační trať z Hřebenek do dílen TÚT Košíře; na popisovanou trať nebyla však připojena výhybkou.

V závěru trolejbusového provozu v Praze byla vyjmuty výhybky přímo napojující smyčky Petřínské sady a Hřebenka; možnost pojíždění při přeložení sběračů zůstala zachována. Stavební trať Smíchov - Hřebenka patřila k posledním provozovaným úsekům pražské trolejbusové sítě, kde byl provoz ukončen v noci z 15. na 16.10.1972.

Trať Hřebenka - Stadion

Provozním pokračováním tratě Smíchov - Hřebenka od smyčky Hřebenka k jižnímu vchodu na stadion Strahov byla stavební trať Hřebenka - Stadion, uvedená do provozu současně a nakonec i ve stejném termínu zrušená. Její délka je udávána 1,203 km, koncová smyčka měřila 249 m.

Před I. celostátní spartakiádou v roce 1955 byla u stadionu doplněna ještě "druhá smyčka" (východní, 252 m), upravená v roce 1960 a patrně i kolem roku 1965 (zřízení pomocného oblouku).

Trať Karlovo náměstí - Zdravotní ústav - Průběžná

Od roku 1948 začala výstavba trolejbusové sítě pronikat jak do centrální, tak i do východní, resp. severovýchodní části Prahy. Dne 27.2.1949 byl uveden do provozu první úsek nové trati, který stavebně dočasně začínal na křižovatce Krakovská - Žitná (začleněna do ní byla i část dosavadní jednos-

topé smyčkové tratě Svatý Štěpán - Václavské náměstí v Žitné ulici). a vedl ulicemi Žitnou, Anglickou a přes nám. Míru, Slezskou, Boleslavskou a Benešovskou ke Zdravotnímu ústavu. Trať byla dvoustopá a v konečné stanici byla provizorně ukončena jednostopým trojúhelníkem (obracení se provádělo couváním do ulice U Zdravotního ústavu). Ve velmi krátké době, patrně během několika týdnů, bylo uvedeno do provozu krátké, asi stometrové, prodloužení na křižovatku s Ruskou ulicí, kde byla zřízena jednostopá smyčka; vratný trojúhelník zanikl. (V roce 1954 byla po několik dnů linka t-54 opět ukončena ve stanici Zdravotní ústav; žádné vratné zařízení ovšem nebylo zřízeno).

Zároveň se zprovozněním úseku Krakovská - Zdravotní ústav byla v únoru 1949 uvedena do provozu další trolejbusová vozovna, vzniklá adaptací větší části bývalé vinohradské vozovny elektrických drah u Oriony jako provizorní, do doby vybudování nové vozovny na Bohdalcí v Michli. Před vozovnou na počátku Benešovské ulice byla zřízena jednostopá smyčka, napojená pro použití z obou směrů; na tuto smyčku byla připojena i vozovna. Vozovna Vinohrady byla pro trolejbusy zrušena na začátku dubna 1955.

Od 6.4.1949 bylo k dispozici manipulační obratiště u Demínky. Mělo podobu pomocného trolejového oblouku do Rubešovy ulice.

Ještě v roce 1949 byla dokončena výstavba dvoustopého úseku ve středu města - v Žitné ulici mezi Karlovým náměstím a ulicí Krakovskou. Na Karlově nám. byla dvoustopým trojúhelníkem napojena další trať Jungmannovo nám. - Karlovo nám. Oba úseky byly uvedeny do provozu ve stejný den - 3.10.1949. Tím dosáhla stavební trať Karlovo nám. - Zdravotní ústav celkové délky 3,676 km.

V roce 1950 bylo vybudováno další prodloužení trati Ruskou ulicí s jednostopým smyčkovým ukončením v ulici Pod Rapidem (název stanice Průběžná). Trať dosáhla konečné délky 4,875 km. Do provozu byl nový úsek uveden 1.9.1950 a stávající smyčka u Zdravotního ústavu zanikla.

V roce 1951 byla na křižovatce Šumavská - Slezská napojena nová trať Vinohrady - Žižkov - Vysočany. V roce 1953 byla na křižovatce Slezská - Kolínská napojena dvoustopým trojúhelníkem další trať Vinohrady - Žižkov - nám.M.Gorkého. V roce 1954 byla na křižovatce Ruská - Bělocerkevská připojena trať Zdravotní ústav - Vršovice - Vozovna Michle; její počátek měl podobu dvoustopého oblouku z centra, doplněného dvojicí pomocných oblouků do Strašnic.

Léta 1955-1956 znamenala dočasný, ale přesto významný zásah do existence trati. Vzhledem k předlažbě bylo nutné vyloučit veškerý provoz v ulici Slezské, čímž byla dotčena i trolejbusová doprava. Pro zachování směrově důležitého spojení byla vybudována dvoustopá provizorní trať v sousedně Korunní ulici a to postupně v úsecích, odpovídajících třem etapám

uzavírky částí ulice Slezské. Jednalo se o následující časové etapy s vyloučením původní trati a existencí provizorní trati v uvedeném úseku:

31.7.1955 - 2.10.1955 Náměstí Míru - Šumavská;

2.10.1955 - 2. 7.1956 Náměstí Míru - Orionka;

2.7.1956 - 10.12.1956 Šumavská - Orionka.

Délka provizorní trati v Korunní ulici byla 1,623 km, spojka v Šumavské měřila 125 m.

Po dokončení rekonstrukce byl v zásadě obnoven původní stav, doplněný o dvojici trolejových smyček v oblasti Náměstí Míru. První byla plně zprovozněna 2.7.1956 (částečně již 28.6.1956) - byla vedena kolem bloku bývalé Zemědělské akademie ulicemi Šubrtovou a Římskou. Při předlažbě Římské ulice (2.6.-15.12.1957) byla zřízena další smyčka na křižovatce ulic Slezské a Blanické. Po 15.12.1957 byly v provozu smyčky obě, první v pravidelném, druhá byla využívána manipulačně; obě byly jednostopé.

Po zahájení likvidace trolejbusových tratí v Praze byla první část popisované stavební tratě v úseku Zdravotní ústav - Průběžná zrušena 4.9.1968. Dne 5.7.1972 byl ukončen provoz v úseku Orionka - Zdravotní ústav (včetně navazující tratě do Bělocerkevské). Zbývající část tratě byla v provozu až do 16.10.1972.

Trať Svatý Štěpán - Pankrác

Trať začínala na křižovatce ulic Štěpánské a Ječné a vedla Lípovou, Kateřinskou, Benátskou, Vyšehradskou, Libušinou, po nábř.K.Marxe, Podolskou, Sinkulovou, Na Dolinách, Lomnického a Na Pankráci. Končila jednostopou smyčkou u autobusového nádraží ČSAD, poblíž továrny Jawa. Doplňkem trati byl od počátku manipulační vratný trojúhelník v Salmovské ul. (stanice Větrov) a později (20.6.1950) i manipulační trolej v Sinkulové ulici. Do provozu byla celá trať uvedena dne 29.5.1949.

Zavedení posilové linky do zatíženějšího úseku si vyžádalo vybudování jednostopé smyčky Děkanka, vedené ulicemi Lomnického, Kischovou a Dačického; v provozu byla od 1.10.1954.

V červnu 1956 proběhla rekonstrukce nábřeží K.Marxe mezi Vyšehradským tunelem a Podolskou ulicí. Komunikace byla rozšířena a přeložena do nové osy. To mělo za následek i odpovídající přeložení trolejbusové tratě. Každá stopa nyní vedla samostatnou vozovkou po stranách tramvajového tělesa. Při výstavbě nové nábřežní komunikace nelze vyloučit existenci provizorních přeložek, případně postupného zprovoznění jednotlivých směrů vozovky.

Na tomto místě je vhodné se zmínit o dalších návrzích trolejbusových tratí v podolsko-pankrácké oblasti.

Počátkem roku 1953 byl schválen investiční úkol trolejbusové trati Pankrác - Dobeška - Podolí, tvořící prodloužení popisované trati od smyčky

Pankrác, Jawa ulicemi U družstva Klid, Na strži a Jeremenkovou s ukončením ve Dvorcích. Trať měla dosáhnout délky 1,335 km. Stavba nebyla, zatím z neznámých důvodů, uskutečněna. Potřebné spojení zajistila od roku 1956 v poněkud modifikované podobě a-118 a později také a-124.

V roce 1958 byl vypracován projekt jiné trati Podolí - Dobeška. První úsek měl navazovat na trať Sv. Štěpán - Pankrác v ulici Na Dolinách a vést ulicemi Na Zlatnici, Pod Klaudiánkou (jižní část) s dočasným ukončením v km 0,753 u podolského hřbitova. O dalším budoucím prodloužení na Dobešku zatím nic nevíme. Projekt byl zamítnut již ve fázi investičního úkolu s odůvodněním, že po vybudování Nuselského mostu nebude zapotřebí žádné odlehčovací trati (?!). Projekt trati Podolí - Dobeška byl pravděpodobně poslední vážně navrhovanou trolejbusovou tratí v Praze.

V dalších letech trať Sv. Štěpán - Pankrác nezaznamenala žádné změny a celá byla zrušena k 9.1.1967.

Trať Jungmannovo náměstí - Karlovo náměstí

Dne 3.10.1949 byla trolejbusová síť uvnitř města stavebně rozšířena o dvoustopou trať z Jungmannova náměstí ke křižovatce s Ječnou ulicí, kde se obloukem k Jiráskovu mostu napojovala na trať Žitná - Smíchov - Jinonice. Na křižovatce s Žitnou ulicí byla dvoustopým trojúhelníkem napojena trať Karlovo nám. - Zdravotní ústav. Úsek mezi Žitnou a Ječnou byl zprvu užíván jen manipulačně, teprve později byl postupně začleněn i do pravidelného provozu.

V roce 1953 byl zřízen 78 m dlouhý oblouk z Ječné na Karlovo náměstí, sloužící pro ukončení linky t-57 od 1.3.1953.

Trať byla udržována v provozu po celé období bez podstatných změn. Dne 5.9.1966 byl ukončen provoz v Jungmannově ulici (úsek Žitná - Jungmannovo nám.), který byl následně snesen. Zbývající úsek na Karlově náměstí zůstal v provozu až do 15.10.1972.

Trať Vinohrady - Žižkov - Vysočany

Trať začínala dvoustopým obloukem od centra na křižovatce Šumavská - Slezská v trati Karlovo náměstí - Zdravotní ústav. Vedla dvoustopě ulicemi Šumavskou, Třebízského, Polskou, Ondříčkovou, Lupáčovou, Rokycanovou, Roháčovou a Zelenky-Hajského na Ohradu, dále Novovysočanskou přes Krejčárek a Harfu ulicí Klímovou k vysočanskému pivovaru a dále jednostopým objezdem pokračováním Klímovy ke Kolbence a Fučíkovou, Nemocniční, a ulicí U vysočanského pivovaru zpět do Klímovy. Stavební délka byla 7,221 km. Na Ohradě byla zřízena jednostopá smyčka umožňující pravidelné obracení od Vysočan a manipulační od Vinohrad. Řešení křižovatky Šumavská se ukázalo při první zkušební jízdě 13.1.1951 jako nepraktické, protože neumožňovalo vyjždění z vinohradské vozovny smě-

rem do Vysočan (libeňská vozovna ještě nesloužila trolejbusům). Proto byl v únoru 1951, tedy ještě před zahájením provozu, doplněn pomocný trolejový oblouk bez výhybek od Orionky do Šumavské. Vzhledem k nevyhovujícímu stavu komunikací a nedostatku vozů nebyl dodržen původní termín zahájení provozu v úseku Ohrada - Vysočany (plán 1.2.1951, skutečnost 4.3.1951). Úsek Šumavská - Ohrada byl i po 4.3.1951 používán jen k manipulačním jízdám, protože nepřipravenost komunikace nedovolovala provoz s cestujícími. Provoz měl být zahájen 1.5.1951, ale došlo ke dvouletému zpoždění.

Při předlažbě Roháčovy ulice v roce 1951 došlo k přerušení provozu na této stavební trati mezi ulicemi Rokycanovou a Ohradou. Aby bylo zabezpečeno spojení s vozovkami, byla zřízena provizorní trolejbusová trať. V pražské síti měla ojedinělé řešení. V Koněvově ulici byl instalován pouze jeden trolejový drát (záporný vodič) uprostřed mezi vedením tramvajovým a trolejbusu tedy využíval jedním sběračem tramvajovou trolej; pouze v Rokycanově ulici byla vybudována krátká - asi stometrová - jednostopá trať. Celková délka provizorní trati činila asi 960 m. Detaily technického řešení nejsou známy. Podle dosavadních informací bylo nutné při jízdě z vozovny překládat sběrače dvakrát (na začátku a konci provizória), v opačném směru třikrát (na obou koncích provizória a při odbočení do Rokycanovy. Údajně byla při uvedeném řešení vložena na této křižovatce do tramvajové troleje jediná výhybka - pro směr na Ohradu sjezdová. Provoz provizória byl zahájen 28.6.1951 a plánoval se do konce září. Přesné datum ukončení výluky Roháčovy ulice zatím není známo.

V roce 1953 byla zahájena pravidelná doprava s cestujícími - od 1.3.1953 v úseku Žižkovo náměstí - Ohrada (s využitím nově napojené tratě Vinohrady - Žižkov - nám.M.Gorkého) a od 8.6.1953 i ve zbývajícím úseku Šumavská - Žižkovo nám.

V březnu 1954 je poprvé doložena manipulační pomocná stopa v ulici Zelenky-Hajského; přesnější datum zřízení není známo. K 30.7.1956 byla provedena úprava smyčky Ohrada a v témže roce provedena rekonstrukce úseku v Klímově ulici. V roce 1957 (16.12.) byla zřízena předjízdňá stopa v konečné stanici v Nemocniční ulici mezi Fučíkovou a Zákostelní. V zastávkovém prostoru se obě souběžné stopy křížily, což umožňovalo výhodnější předjíždění vozů.

V letech 1955-56 byla trať na svém počátku provizorně prodloužena Šumavskou ulicí ke Korunní třídě, aby bylo umožněno spojení s dočasně přeloženou tratí Karlovo nám.- Zdravotní ústav při předlažbě Slezské ulice; podrobné termíny jsou uvedeny u popisu této tratě.

Nejpozději v roce 1956 bylo zřízeno manipulační obratiště v Třebízského ulici (oblouk od Šumavské do Mánesovy ul.). V roce 1961 byla zavedena posilová linka t-63. Pro ni bylo ve směru od Vysočan vybudováno nové jednostopé obratiště v ulici Mánesově a U Kanálky, uvedené do provozu 2.5.1961. Dosavadní manipulační trolej zanikla.

Provoz na celé stavební trati Vinohrady - Žižkov - Vysočany byl ukončen k 28.3.1966 a doprava nahrazena autobusy.

Trať Žižkov - Libeňská vozovna

Dne 5.1.1952 byla uvedena do provozu další trolejbusová vozovna v Libni na Švábkách, zřízená adaptací bývalé vozovny tramvajů. Spojení vozovny s tratí Vinohrady - Žižkov - Vysočany bylo zajištěno jednostopou obousměrnou manipulační tratí (1,226 km) ulicemi Pod plynojemem a Švábky. Na Krejčárku měla trať kusé ukončení bez výhybky a sběrače bylo nutné překládat ručně. Provoz na manipulační trati byl povolen již od 14.12.1951, faktické užívání bylo zahájeno zároveň s vozovnou.

Na Krejčárku bylo zřízeno v Praze jediné křížení vrchního vedení se železniční trolejí trati ČSD Praha hlavní nádraží - výhybna Praha-Vítkov. Původně bylo na Krejčárku uvažováno jen přetahování trolejbusů traktorem. Zkouška byla uskutečněna již 29.8.1950. Toto řešení se pro pravidelný manipulační provoz ukázalo jako nepraktické. Při přeměně napětí z 1,5 na 3 kV na posledních tratích železničního uzlu Praha (15.5.1962) by bylo nutné toto komplikované a značně poruchové křížení ještě složitěji upravit. Proto bylo rozhodnuto od 21.8.1961 provoz na manipulační trati zastavit a křížení zrušit. Větší část trati zůstala fyzicky zachována, její případné výjimečné použití (s přetažením vozů přes železniční trať) není zatím doloženo. Od uvedeného data libeňská vozovna nevypravovala žádnou z vysočanských linek. Proto lze datum 21.8.1961 považovat za den zrušení trati Krejčárek - Vozovna Libeň. Vrchní vedení bylo sneseno nejpozději po červenci 1965 po zrušení trolejbusového provozu libeňské vozovny a čakovické trati.

Trať Švábky - Prosecká

Libeňská trolejbusová vozovna zajišťovala vypravování vozů také na trať Libeň - Prosek - Čakovice. Proto byla zároveň s touto tratí vybudována manipulační trať Švábky - Prosecká. Byla vedena ulicemi Voctářovou a Světovou na Elsnicovo náměstí a třídou Rudé armády do Prosecké ulice, kde navazovala na čakovickou trať. Měřila 1,571 km a byla uvedena do provozu 24.8.1952. Od vozovny k domu č.44 ve Voctářově ul. (u Světova nábreží) v délce 770m byla jednostopá, dále až k Prosecké ulici dvoustopá. Počátek dvoustopého úseku nebyl původně vybaven výhybkou (ve směru do vozovny bylo nutné sběrače překládat); datum jejího doplnění není známo.

Dodatečně byla v září 1951 zřízena na třídě Rudé armády 83 m dlouhá spojovací stopa ve směru od vozovny na smyčku t-58, aby bylo odstraněno přebíhání cestujících mezi pravidelnou nástupní zastávkou v Hejmánkově ulici a občasnou nástupní zastávkou v Prosecké.

V pozdějším období byla část úseku ve Voctářově ul. - od vozovny v délce asi 300 m - také vybavena druhou stopou. Tato situace je poprvé doložena v květnu 1963, ale úprava byla určitě provedena dříve.

Vozovna Libeň (od 21.8.1961 obsluhující jen čakovickou trať) doznala nejméně jednu přestavbu trolejových stop.

Provoz vozovny i manipulační trati byl ukončen v červenci 1965, zároveň se zrušením provozu linky t-58 a trati Libeň - Prosek - Čakovice.

Trať Libeň - Prosek - Čakovice

Tato trať společně s tratí chuchelskou patřila mezi jediné, vedoucí za tehdejší hranice Prahy; Letňany i Čakovice byly připojeny ke Praze až v roce 1968, tj. po zrušení trolejbusového provozu v této oblasti.

Trať začínala jednostopou smyčkou kolem bloku určeného ulicemi Proseckou, Rudé armády a Hejtmánkovou v návaznosti na manipulační trať Švábky - Prosecká. Dále vedla ulicemi Proseckou, Nad Krocínkou, Letňanskou, Pražskou, Gottwaldovou a Čakovickou (Stalinovou) a dosáhla délky 6,132 m. V Čakovicích byla zřízena velká samostatně staničená smyčka ulicemi Gottwaldovou, Čakovickou a Letňanskou. V Letňanech byla také zřízena bloková smyčka (Havlíčková - Zápotockého - Komenského), určená k obrácení vložených spojů od Prahy. Provoz na trati byl zahájen 24.8.1952.

V roce 1956 byly provedeny dvě úpravy trati. Od 21.9. byla uvedena do provozu přeložená komunikace na Proseku (729 m) a o den později byl zahájen provoz na nové smyčce U kříže v ulicích Čtyřdomí, Srbově a Hejtmánkově. Původní smyčka zůstala také zachována.

V roce 1959 byla sjezdová výhybka smyčky Letňany posunuta o 120 m směrem do centra.

V roce 1963 proběhla téměř měsíční výluka (22.7.- 17.8.) mezi Letňany a Čakovicemi pro rekonstrukci komunikace. Prvních čtrnáct dnů byla t-58 ukončena v zastávce U hranic (u dnešní ulice Hořícké), kde vozy obracely pomocí traktoru (!), což bylo v pravidelném provozu, byť za výluky, ojedinělé řešení. Ve zbývajících dvou týdnech výluky mohla t-58 již využívat smyčku Letňany.

Provoz na celé trati byl přerušen 9.7.1965 po propadnutí vozovky v ul. Nad Krocínkou. Dne 29.11.1965 bylo dosud dočasné zastavení provozu označeno za trvalé, protože podle dlouhodobější koncepce se s úplným zrušením tratě počítalo již v roce 1966.

Trať Vinohrady - Žižkov - nám.M.Gorkého

Druhá vinohradsko - žižkovská trať měla zajistit nové spojení těchto částí města s jeho centrem a podobně jako trať předcházející měla vést do

blízkosti nádraží Praha střed. Vybudován byl jen úsek Slezská (kde trať začínala dvoustopým trojúhelníkem) - Orlická - Bořivojova - Žižkovo nám. v délce 0,625 km. Původně byla v tomto úseku uvažována v trase Orionka - Boleslavská - Baranova - Lucemburská - Velehradská - Čajkovského - Bořivojova. Na Žižkově náměstí byla zaústěna spojovacím obloukem směrem k Vysočanům do trati Vinohrady - Žižkov - Vysočany. Zároveň bylo vybudováno i rozvětvení a vlastní stavební trať pokračovala ještě 83 m Bořivojovou ulicí. Při technicko-bezpečnostní zkoušce 1.10.1952 byly zjištěny četné závady, dokonce při komisi nebyly předloženy ani potřebné plány. Proto byl provoz na úseku Kolínská - Žižkovo nám. zahájen až 1.3.1953 na základě podmíněného užívacího povolení ze 14.1.1953.

Zbývající část měla pokračovat ulicemi Bořivojovou, U Rajské zahrady, Kalininovou k Bulharu a na nám.M.Gorkého. Celkem měla dosáhnout délky 2,742 km. Tento úsek ovšem nebyl nikdy dokončen a vybudovaná část prodloužená v Bořivojově ul., včetně výhybek na Žižkově nám., byla po čase sнесena.

Provoz v úseku Kolínská - Žižkovo nám. byl v období 1.3.1953 - 1.11.1954 a 23.2.1959 - 19.10.1959 udržován pravidelně, jinak sloužila trať jen manipulačním účelům. Trvale byla zrušena od 28.3.1966, zároveň s tratí Vinohrady - Žižkov - Vysočany.

Trať Dienzenhofferovy sady - Újezd

Krátká smíchovská trať byla určena pro ukončení linky od Chuchle. Vedla dvoustopě od KNV (křížovatka Matoušova - Zborovská, kde začínala v trati Žižkov - Smíchov - Jinonice) Zborovskou ulicí a končila jednostopou blokovou smyčkou v ulicích Petřínské, Újezd a Plaské. Provoz na trati byl zahájen 18.4.1954. Staničení této krátké trati bylo komplikované. Úsek před KNV (mezi ulicemi Matoušovou a V botanice) byl evidován jako samostatný jednostopý spojovací úsek; opačný směr patřil ke trati Žitná - Smíchov - Jinonice. Dvoustopý úsek V botanice - Petřínská (vlastní stavební trať) měřil 0,463 km a jednostopá koncová smyčka 0,572 km.

Na jaře 1955 byla provedeny úpravy pro nadcházející spartakiádu. Byl zřízen pomocný jednostopý oblouk od Jiráskova mostu k Újezdu a od Újezdu do ulice V botanice. Zároveň byla napojena jednostopá manipulační trať v Kořenského ulici.

V roce 1957 byl počátek trati upraven zřízením předsunutého rozvětvení ve Zborovské ul. směrem od Chuchle. Po zrušení linky t-59 od 3.1.1960 byla trať zachována jako manipulační.

V létě 1967 byla zrušena koncová část se smyčkou Újezd a trať byla novou manipulační spojkou v ulici Vodní propojena se smyčkou Petřínské sady (trať Smíchov - Hřebenka). V téže době byl zřejmě doplněn jednostopý oblouk u KNV od Malé Strany na Jiráskův most. Důvodem těchto úprav

bylo prázdninové vyřazení části tratě Smíchov - Hřebenka při úpravách ul. E.Peškové, což si vyžádalo přeložení linky t-51 do Zborovské ulice.

Trať Smíchov - Zbraslav (I.část)

U smíchovské vozovny (ul. Na Valentince) začínala druhá stavební trať určená pro linku Újezd - Velká Chuchle (t-59). Byla vedena ulicí V.Vančury po nové nábrežní komunikaci přes Malou Chuchli až za hranice Prahy do Velké Chuchle. Její délka byla 6,709 km a její administrativní částí se stal již v roce 1947 vybudovaný dosavadní manipulační úsek Vltavská - Na Valentince. V celém průběhu byla dvoustopá, z ulice Na Valentince od vozovny byl zřízen pomocný trolejový oblouk směrem do Chuchle. V Chuchli trať končila jednostopou smyčkou a zároveň bylo vybudováno několik desítek metrů dalšího projektovaného prodloužení Chuchle - Zbraslav. Trať měla dosáhnout délky 10,744 km s ukončením na Zbraslavském náměstí. Toto dopravní spojení už ale nebylo nikdy trolejbusovou tratí uskutečněno.

Celá chuchelská trať měla být uvedena do provozu 1.10.1953, ale pro nepřipravenost komunikace v potřebném termínu a nedokončení měniny v Malé Chuchli bylo možné provoz na trati zahájit až 18.4.1954.

Dne 8.4.1956 byla uvedena do provozu nová smyčka u smíchovského lihovaru pro obracení od Chuchle.

V době zahájení provozu na popisované trati byla nová výpadová komunikace I/4 vybudována jen ze Smíchova k Branickému mostu. V dalším úseku dlouhodobě probíhala její výstavba a doprava byla udržována stále na staré, jen 7 m široké silnici. Právě pro velké pozemní práce na zbraslavské silnici byl 3.1.1960 provoz na celé trati zastaven - zprvu dočasně, ale obnoven už nebyl. Jako trvalé zastavení provozu linky t-59 a tím i stavební tratě Smíchov - Chuchle se udává obvykle 1.1.1962. Pro úplnost je třeba poznamenat, že v některých pramenech jsou jako důvod ukončení provozu na této trati, ke kterému došlo ještě před etapou plánovitého rušení trolejbusové dopravy, uváděny provozní obtíže způsobované v zimních měsících namrzáním troleje ve vlhkém vltavském údolí.

Trať Zdravotní ústav - Vršovice - Vozovna Michle

Poslední významnou tratí pražských trolejbusů byla rovněž nedokončená trať od Zdravotního ústavu k nové vozovně v Michli na Bohdalci. Podle původního projektu měla vést až do Záběhlic, proto je možné se v některých materiálech, včetně projektové dokumentace, setkat s názvem Zdravotní ústav - Vršovice - Záběhlice.

Vybudována byla jen část v ulicích Bělocerkevské, U vršovického hřbitova a odbočení ulicí Nad Vršovskou horou k nové vozovně, dále manipulační oblouky u Zdravotního ústavu od (k) Průběžné a spojovací oblouk

u ulice Čeljabinské (smyčka Bělocerkevská). Těsně za železničním podjezdem v ulici U vršovického hřbitova bylo nejprudší stoupání pražské trolejbusové sítě - 12,3% (ovšem jen v délce 17 m). Celá trať měřila 1,644 km a byla podrobena technicko-bezpečnostní zkoušce 28.10.1954. Do provozu však byla uváděna ve dvou etapách, protože nebyla ještě dokončena vozovna a na trati byly shledány kolaudační závady. Od 1.11.1954 jezdila t-54 na smyčku Bělocerkevská (0,389 km).

Provoz vozovny včetně příslušného traťového úseku byl zahájen 2.4.1955. Vozovna byla jedinou v Praze, vybudovanou speciálně pro trolejbusy. Jako jediná pražská trolejbusová vozovna měla průjezdnou halu a objízdnu stopu kolem ní. Její otevření umožnilo zrušit provizorní garážování ve staré vinohradské tramvajové vozovně. Traťový úsek Bělocerkevská - Vozovna Michle byl pouze manipulační po celé období existence. Další etapa - vybudování traťového úseku Bohdalec - Chodovská - Záběhllice - se již neuskutečnila.

Na trati Zdravotní ústav - Vršovice - Vozovna Michle je zatím doložena jediná drobná úprava - rekonstrukce smyčky v konečné stanici Bělocerkevská v roce 1959.

Dne 30.6.1968 byl zrušen trolejbusový provoz ve vozovně a tím pozbyl významu i manipulační úsek trati. Na zbývajícím tj. prvním úseku stavební trati v Bělocerkevské ulici byl provoz zastaven 5.7.1972.

Trať Sv. Matěj - Bubeneč - Nádraží Střed

V roce 1939 byla navržena trolejbusová trať od Sv. Matěje (pokračování střešovické tratě) na Špejchar s předpokládaným ukončením na křižovatce Dejvická - Bubenečská; projekt schválený pochozí komisí nebyl realizován. V roce 1951 byla myšlenka trolejbusové obsluhy této části města oživena v částečně odlišné trase, navržené až do centra města: Sv. Matěj - Na Štáh-lavce - nám. Na Santince - Zelená - A.A.Ždanova - Rooseveltova - Krupkovo nám. - Wolkerova - Korunovační - Letenský tunel - Švermův most - Revoluční - V celnici - Nádraží Střed. Byl stanoven i termín zprovoznění - 1.7.1954. Protože nebylo možné v nejbližších letech provést nákladné rekonstrukce ve starém Bubenci, byla v roce 1953 navrhovaná trasa změněna přes náměstí Svobody a ulici Pod kaštany. Zároveň byla dodatečně navržena manipulační smyčka ulicemi Komsomolskou, Havanskou a Nad Královskou oborou pro obracení ve směru od Dejvic. V únoru 1953 (přesné datum není známo) byl stavebně dokončen dvoustopý úsek Sv. Matěj - Zelená (1,426 km) a manipulační pokračování ulicí Koulovou a Podbabskou do autobusových garáží Dejvice, jejichž část byla vyčleněna jako dílny těžké údržby trolejbusů. Pro projektovaný úsek byly v novém Letenském tunelu a na Švermově mostě připraveny prvky pro instalaci trolejového vedení. Trať přes Bubeneč do centra města však nebyla nikdy vybudována. V denním tisku z let 1958-59 je stále doložen úmysl trať dokončit, podle požadavku

ONV v původní trase přes starý Bubeneč. Jako důvod odkladu bylo udáváno nedokončení komunikace v Bubenči u Krupkova nám. V centru bylo nově navrženo ukončení na jižním předmostí Švermova mostu s využitím podjezdu. Nový termín zprovoznění byl 1.7.1960. V roce 1959 byl na lince t-51 zrušen provoz a místo ní a dále v trase zamýšlené trolejbusové trati přes Bubeneč byla zavedena a-125. Až do konce roku 1960 byla po dokončení rekonstrukce komunikací tato linka odkloněna přes starý Bubeneč Rooseveltovou a Wolkerovou a realizovala se tak jiným dopravním prostředkem původní poválečná trolejbusová idea obsluhy této oblasti.

Za zmínku stojí ještě následující neobjasněné poznatky. V lednu 1958 je doloženo snesení asi 100 m počátku trati u sv. Matěje, protože se zde předpokládaly komunikační úpravy. Bez zajímavosti není zpráva dílčí komise pro inventarizaci trolejové sítě DP, resp. doplněk závěrečného protokolu z 19.12.1959, vykazující mezi změnami trolejbusové sítě k 1.10.1959 položku "Rekonstrukce u sv. Matěje" s jednostopým přírůstkem +400 m (!) a o dvě řádky níže položku "Demolice Střešovice" (-210 m dvoustopé trati). O jakou rekonstrukci, při níž by bylo možné prokázat takový přírůstek sítě, se u Matěje mohlo jednat se zatím nepodařilo zjistit.

Trať Koulova ul. - Garáže Dejvice

Návazně na první část stavební trati Svatý Matěj - Bubeneč -Nádraží Střed byla vystavěna dvoustopá manipulační trať od Zelené ulice Koulovou do dejvických garáží. Měla délku 0,617 km pravé a 0,553 levé stopy.

O provozu v úseku Sv. Matěj - Garáže Dejvice není známa žádná úřední informace. Podle nepotvrzených sdělení pamětníků zde údajně trolejbusy nikdy nejezdily. Jediný materiál, nepocházející ovšem z Dopravního podniku, uvádí konkrétní datum zahájení provozu na úseku U Matěje - Garáže Dejvice: 20.4.1955; přebíráme ho, s jistotou rezervou, i my. Faktem ale zůstává, že od roku 1955 v dejvických garážích dílny TÚT existovaly a proto nelze vyloučit alespoň občasný provoz na vybudovaném úseku. V roce 1954, tedy ještě před předpokládaným zahájením provozu, bylo rozhodnuto manipulační trať v Koulově ulici zrušit a přeložit ji do ulice A.A.Ždanova, se současným nutným vybudováním další krátké bubenečské trati v Zelené ulici. Důvodem byla "nevhodnost" trolejbusového vedení před novým hotelem International (původně nazývaným Družba). Ke stavbě přeložky nakonec nedošlo a trať v Koulově ulici zůstala zachována v původní podobě. Za datum zrušení trati do dejvických dílen považujeme stejné datum, k němuž byl zastaven provoz trati Sv. Matěj - Střešovice, tj. 1.7.1959.

Spojovací trať v Kořenského ulici

Pro potřebu zajištění dopravy při I. Celostátní spartakiádě byla v roce 1955 vybudována krátká (134 m) jednosměrná jednostopá spojovací trať ze

Zborovské ul. na Arbesovo náměstí v ulici Kořenského. Spojovala tedy trať Dienzenhofferovy sady - Újezd a Smíchov - Hřebenka. Důvodem její výstavby byla snaha nekomplikovat dále složitý uzel u Dienzenhofferových sadů. Od 23.6.1955 tudy byly vedeny na Strahov spartakiádní linky od Jinonic a Chuchle. (V opačném směru jezdily po trati Smíchov - Hřebenka v Matoušově ulici a spojovacím obloukem do Zborovské).

Trať zůstala zachována pro manipulační účely až do zrušení trolejbusového provozu k 16.10.1972.

Trať Hřebenka - Dílny Košíře

Vzhledem k neuspokojivému stavu těžké údržby trolejbusů a také patrně i pro trolejové oddělení dejvických dílen TÚT od ostatní sítě kromě střešovické tratě a snad i pro značnou vzdálenost při přetahování vozů, byla na dílny těžké údržby adaptována bývalá tramvajová vozovna v Košířích. Pro zabezpečení přímého spojení byla vybudována manipulační trať o délce 1,298 km, v ulici Na Hřebenkách jako jednostopá a dále dvoustopá v ulicích Podbělohorské a Plzeňské.

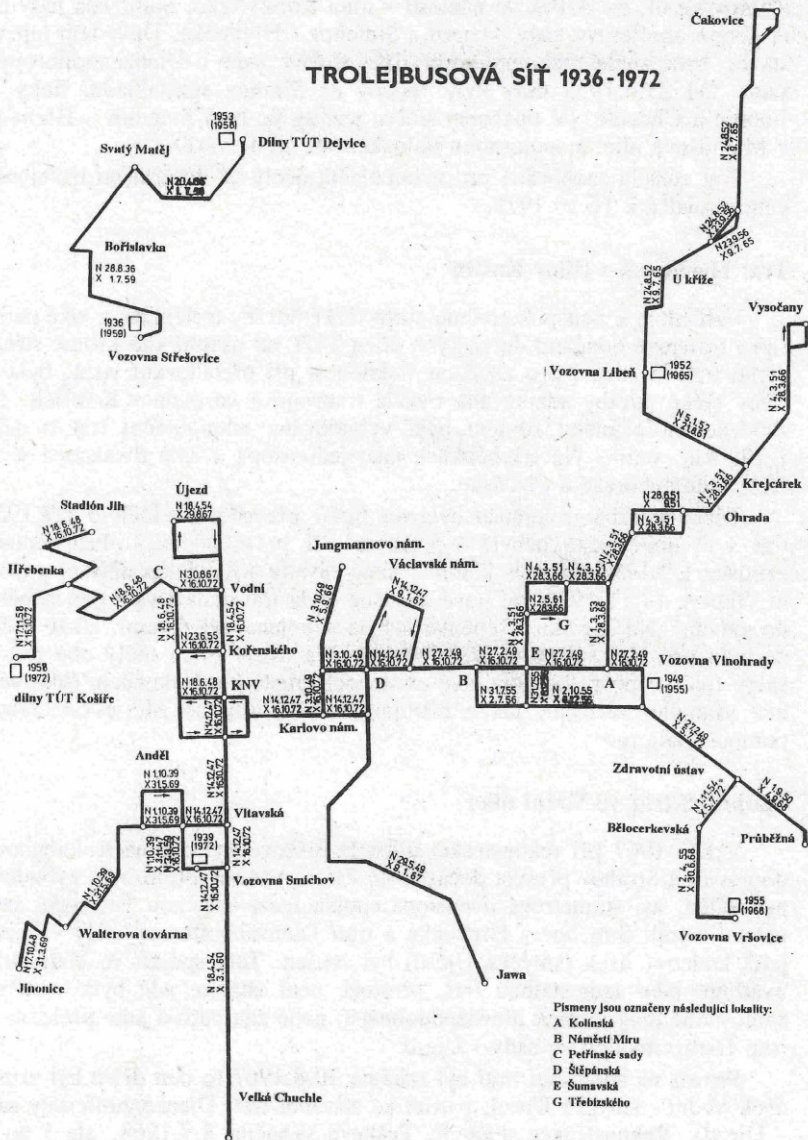
Těžká údržba trolejbusů byla do Košíř převedena z Dejvic 1.7.1958, trať v té době ještě nebyla v provozu. Při první technicko-bezpečnostní zkoušce 1.9.1958 shledala komise různé závady a neudělila užívací povolení. Teprve 17.11.1958, po nové zkoušce, byla trať dána trvale pod napětí a do užívání. Na smyčku Hřebenka nebyla napojena výhybkami, takže sběrače bylo pro oba směry nutno překládat. Na dvoře dílen měly obě traťové stopy (patrně po celou dobu své existence) prosté kusé ukončení (ukotvení) bez vratného zařízení, takže manipulace s vozidly se zde uskutečňovala pomocí traktoru.

Spojovací trať ve Vodní ulici

V létě 1967 při rekonstrukci ulice E.Peškové bylo nutné trolejbusovou dopravu na Strahov převést dočasně do Zborovské ul. Proto byla vybudována krátká, asi stometrová dvoustopá spojka mezi smyčkou Petřínské sady, patřící k trati Smíchov - Hřebenka a tratí Dienzenhofferovy sady - Újezd; jejíž koncový úsek (smyčka Újezd) byl zrušen. Tuto spojku ve Vodní ulici uvádíme jako samostatnou trať, přestože není známo, zda byla staničena samostatně (což je však pravděpodobnější) nebo zda patřila jako přeložka ke trati Dienzenhofferovy sady - Újezd.

Provoz na spojovací trati byl zahájen 30.8.1967 (o den dříve byl zrušen úsek Vodní - smyčka Újezd, patřící ke stavební trati Dienzenhofferovy sady - Újezd). Rekonstrukce ulice E. Peškové skončila 8.7.1968, ale i po ní zůstala trať ve Vodní ulici zachována s novým napojením na smyčku Petřínské sady až do ukončení trolejbusového provozu.

TROLEJBUSOVÁ SÍŤ 1936-1972



CHRONOLOGICKÝ PŘEHLED VÝVOJE TROLEJBUSOVÝCH TRATÍ

V přehledu nejsou uvedeny smyčky a manipulační troleje. Není uváděno přeměnění provozní trati na manipulační a naopak.

Použité zkratky:

- N . . . zahájení provozu trolejbusové trati
 - X . . . trvalé zrušení provozu
 - (X) . . . dočasné zrušení (dlouhodobé přerušení) provozu
 - N! . . . zahájení provozu na provizorním úseku
 - (N) . . . obnovení provozu (ukončení dlouhodobé výluky)
 - X! . . . zrušení provizorní trati
-
- 29.8.36 N Vozovna Střešovice - Bořislavka - Sv.Matěj
 - 1.10.39 N Ženské domovy - Anděl - Knížecí - Ženské domovy - Santoška - Walterova továrna
 - N Knížecí - Vozovna Smíchov
 - 3.11.47 X Knížecí - Vozovna Smíchov
 - 14.12.47 N Václavské nám. - Zemský výbor - Knížecí
 - ~12.47 N Vltavská - Vozovna Smíchov
 - 18. 6.48 N Dienzenhofferovy sady - Hřebenka - Stadion Jih
 - 17.10.48 N Waltrovka - Jinonice
 - 27. 2.49 N Krakovská - Nám.Míru - Orionka - Zdravotní ústav
 - 29. 5.49 N Ječná - Botanická zahrada - Podolí - Pankrác, Jawa
 - 3.10.49 N Štěpánská - Karlovo náměstí
 - N Ječná - Jungmannovo náměstí
 - 1. 9.50 N Zdravotní ústav - Průběžná
 - 4. 3.51 N Šumavská - Ondříčkova - Ohrada - Harfa - Vysočany
 - 28. 6.51 (X) Roháčova (Rokycanova - Ohrada)
 - N! Koněvova (Rokycanova - Ohrada)
 - ~9.51 X! Koněvova
 - (N) Roháčova
 - 5. 1.52 N Krejčířka - Vozovna Libeň
 - 24. 8.52 N Vozovna Libeň - U kříže - Letňany - Čakovice
 - 1. 3.53 N Kolínská - Bořivojova
 - 18. 4.54 N KNV - Újezd
 - N Na Valentínce - Velká Chuchle
 - 1.11.54 N Zdravotní ústav - Bělocerkevská
 - 2. 4.55 N Bělocerkevská - Vozovna Michle
 - ~20.4.55 N Sv.Matěj - Koulova - Garáže Dejvice

23. 6.55 N Kořenského (Zborovská - Arbesovo nám.)
31. 7.55 (X) Nám. Míru - Slezská - Šumavská
N! Nám. Míru - Korunní - Šumavská
- 2.10.55 (X) Šumavská - Slezská - Orionka
N! Šumavská - Korunní - Orionka
2. 7.56 (N) Nám. Míru - Slezská - Šumavská
X! Nám. Míru - W.Piecka - Šumavská
23. 9.56 X,N přeložka komunikace na Proseku
- 8.12.56 X! Šumavská - W.Piecka - Orionka
- 9.12.56 (N) Šumavská - Slezská - Orionka
- 17.11.58 N Hřebenka - dílny TÚT Košře
3. 3.59 N Vozovna Smíchov - Knížecí
1. 7.59 X Vozovna Střešovice - Bořislavka - Sv.Matěj - Garáže Dejvice
3. 1.60 (X) Na Valentince - Velká Chuchle
21. 8.61 X Krejčířek - Vozovna Libeň
1. 1.62 X Na Valentince - Velká Chuchle
9. 7.65 (X) Vozovna Libeň - U kříže - Letňany - Čakovice
- 29.11.65 X Vozovna Libeň - U kříže - Letňany - Čakovice
28. 3.66 X Šumavská - Ondříčková - Ohrada - Vysočany
X Kolínská - Bořivojova
5. 9.66 X Jungmannovo nám. - Karlovo nám.
9. 1.67 X Štěpánská - Václavské nám. - Krakovská
X Ječná - Podolí - Pankrác, Závody 9.května
29. 8.67 X Vodní - Újezd
30. 8.67 N spojovací trať ve Vodní ulici
30. 6.68 X Bělocerkevská - Vozovna Michle
4. 9.68 X Zdravotní ústav - Průběžná
31. 3.69 X Motorlet - Jinonice
31. 5.69 X Knížecí - Motorlet
X Ženské domovy - Anděl - Knížecí
5. 7.72 X Orionka - Bělocerkevská
- 16.10.72 X Stadion Jih - KNV - Karlovo nám. - Žitná - Nám.Míru - Orionka
X Karlovo nám. - Ječná - Štěpánská
X KNV - Zborovská - Vodní, spojovací trať Vodní
X Kořenského ul.
X KNV - Na Valentince - Vozovna Smíchov
X Vozovna Smíchov - Knížecí - Vltavská
X Hřebenka - dílny TÚT Košře
- Zrušení trolejbusového provozu v Praze.

PŘEHLED VÝLUK KOMUNIKACÍ S VLIVEM NA TROLEJBUSOVÝ PROVOZ

(VÝZNAMNĚJŠÍ DLAŽBY, PŘEDLAŽBY, OPRAVY, REKONSTRUKCE)

termín výluky	komunikace	úsek bez provozu
21. 9.42- (14 dnů)	Šárecká	Na Šafrance - Svatý Matěj
1. 7.46- 26.10.46	Na pískách +)	Bořislavka - Svatý Matěj
12. 8.46- 26.10.46	Vinohradská (Ostrovského)	Ženský domov - Knížecí
14. 7.49- 30. 8.49	Benešovská	Vlašimská - Ruská
11.10.49- 13.11.49	Pod Vidoulí	Vidoule - Jinonice
28. 6.50- (6 týdnů)	Klikatá	Mezná - Jinonice
28. 6.51- 9.51	Roháčova	Rokycanova - Ohrada
23. 7.51- 23. 9.51	Mozartova (Peroutkova)	Malvazinky - Jinonice
9. 3.53- 5.10.53	Benešovská	Orionka - Průběžná
27. 7.53- (3 týdny)	Karlovo náměstí	KNV - Karlovo náměstí
2. 8.54- 1. 9.54	úpravy pod Branickým mostem	Vltavská - Velká Chuchle
9. 8.54- 1. 9.54	Klikatá	Motorlet - Jinonice
31. 7.55- 8.12.56	Korunní +)	Náměstí Míru - Orionka
2. 7.56- 20. 8.56	Žitná	Štěpánská - Náměstí Míru
13.11.56- 13.12.56	Holečkova	KNV - Stadion jih
2. 6.57- 15.12.57	Šubrtova	smyčka náměstí Míru
23. 2.59- 19.10.59	Polská	Štěpánská - Žižkovo nám.
3. 7.61- 22. 9.61	Liebknechtova (Peroutkova)	Malvazinky - Jinonice
5. 7.63- 26. 8.63	Benátská	Ječná - Pankrác
22. 7.63- 17. 8.63	Pražská (Beranových) +)	Letňany - Čakovice
20. 4.64- 6. 9.65	Na Pankráci	Děkanka - Závody 9.května
1. 3.65- 3. 6.65	Krakovská, Štěpánská	smyčka Václavské náměstí
1. 3.65- 23. 8.65	Novovysočanská	Ohrada - Vysočany
9. 3.66- 31. 5.66	Lukavského (Klikatá)	Motorlet - Jinonice
31. 5.66- 24. 1.67	Svornosti	KNV - Vltavská
17. 7.67- 8. 7.68	E.Peškové +)	KNV - Petřífnské sady
25. 6.68- 20.10.69	Spartakiádní	Hřebenka - Stadion jih
4. 9.68- 31. 3.69	Jiráskovo náměstí	KNV - Karlovo náměstí

Poznámky:

- 1) Úseky označené +) byly uzavírány a zprovožňovány po etapách.
- 2) Ukončení některých výluk se mohou o jeden den lišit od skutečnosti, protože z některých materiálů spolehlivě nevyplývá, zda uváděné datum je posledním dnem výluky nebo prvním dnem obnovení provozu.

ZASTÁVKY

V době, kdy zahájila první pražská trolejbusová linka provoz, byl způsob označování zastávek městské dopravy ustálen. Používaly se dvě základní možnosti. Nejčastěji to byly smaltované staniční tabulky umístované buď na staniční sloupky nebo na konzole, připevňované na sloupy trakčního vedení či veřejného osvětlení, výjimečně na budovy. Staniční sloupky byly červené. Na jejich vrcholu byl upevněn žlutý ozdobný litinový rám, ke kterému byla přišroubována příslušná tabulka. V poválečném období se používaly ozdobné litinové rámy zpravidla jen v historickém centru města, zatímco na okraji bývaly nahrazovány jednoduchými žlutými trubkovými rámy. Druh dopravního prostředku a charakter zastávky byly určeny textem a barvou tabulky. Tabulky pro tramvaje byly červené, pro autobusy (od roku 1927) modré. Pro trolejbusy byla v roce 1936 stanovena bílá barva tabulky s červeným textem *STANICE TROLEJBUSŮ* ve dvou řádcích. Pro zastávky na znamení byl text ve čtyřech řádcích: *STANICE TROLEJBUSŮ Vůz zastaví pouze na znamení*. Po válce byl zaveden také text *OBČASNÁ STANICE TROLEJBUSŮ*.

Druhým způsobem označování zastávek bylo použití tzv. světelných staničních sloupků. Byly červené, v dolní části (pojistková skříňka) žluté. Na vrcholu byla umístěna skleněná prosvětlená koule, jejíž barva určovala druh dopravního prostředku. Tyto sloupky byly zaváděny zejména v centrální části města, nejčastěji na staničních ostrůvcích. Tento druh staničních sloupků byl schválen ministerstvem železnic v roce 1929, ale poprvé byl použit u tramvají už o rok dříve. Pro elektrické dráhy byla zvolena modrá barva skleněných koulí, pro autobusy (u kterých byl tento druh označování zastávek zaveden v roce 1930) byla stanovena barva žlutá. V případě, že šlo o zastávku na znamení, byla koule doplněna bílým vodorovným pruhem. V trolejbusovém provozu se tyto světelné sloupky poprvé objevily až v roce 1939 v zastávce t-W na Malvazinkách. Barva skleněných koulí byla stejná jako u tramvají, tedy modrá. V zastávce Malvazinky byl pro trolejbusy také vybudován staniční ostrůvek. Další ostrůvek se světelným sloupkem s koulí byl zřízen v zastávce Jiráskův most v roce 1947. Počátkem roku 1938 schválilo ministerstvo železnic další typ světelného staničního sloupku - tzv. dvojitého či vlásenkového s prosvětleným skleněným terčem, jehož barva opět určovala dopravní prostředek. Na rozdíl od sloupku s koulí byla technickou zprávou pro trolejbusy určena samostatná barva terče - oranžová (pro tramvaje i nadále zůstávala modrá a pro autobusy žlutá). Jak z pozdějších materiálů vyplývá, platila i nadále ve skutečnosti pro trolejbusy zřejmě tramvajová modrá. Vlásenkový sloupek není ovšem u trolejbusů zatím doložen v praxi. Pozdější poválečné předpisy zaváděly ještě další typ světelného sloupku - s tzv. hříbkem. Jeho barva byla pro trolejbusy tentokrát navržena stejná jako u autobusů - žlutá. Ale ani v tomto případě nemáme zatím tento

druh sloupků u trolejbusů ověřen v provozu. U světelných sloupků nemuse-
la být používána textová tabulka, poválečnými fotografiemi je však doložena
i tato kombinace (například na Jiráskově mostě). Po německé okupaci bylo
nutné vyřešit úředně nařízenou dvojjazyčnost i na staničních tabulkách. Od
23.9.1939 bylo zavedeno kompromisní řešení. Na tabulkách se objevilo
pouze černé písmeno **S** v bílém poli. V případě zastávek na znamení byla
tabulka doplněna ještě černým vodorovným pruhem. Úprava byla jednotná
pro všechny druhy dopravních prostředků. Barevné označení u světelných
sloupků zůstalo beze změny. Po válce byl postupně obnoven původní způ-
sob označování. Bílé tabulky s červeným textem byly užívány až do ukon-
čení trolejbusového provozu v roce 1972.

Kromě označení zastávky a jejího charakteru byly staniční sloupky
vybaveny jízdními rády, smaltovanými kruhovými terčky s čísly linek a
odpadečnými koši. V některých případech byly vyvěšovány také dodatkové
tabulky s dalšími informačními texty. V určité době jsou doloženy u trolej-
busů tabulky *HRANICE PÁSMA* (doložena např. na Václavském náměstí)
nebo *V TĚTO STANICI NENÍ DOVOLEN PŘESTUP MEZI ELEKTR. DRA-
HOU A TROLEJBUSEM* (např. Pankrác, Jawa). Od roku 1948 se používaly
také dodatkové tabulky *STANICE VÝSTUPNÍ V této stanici se nenastupuje*.
Na Václavském náměstí, kde byla konečná stanice čtyř linek je ve druhé
polovině padesátých let doložena dodatková tabulka s uvedením čísel a dru-
hých konečných stanic všech linek, které odsud vyjížděly. Je pravděpodob-
né, že existovaly ještě další informační tabulky.

Úplný přehled zastávek v trolejbusové síti (resp. jejich názvů) a období
jejich existence je obsaženo v 1.dodatku.

VOZOVNY A DÍLNY TROLEJBUSŮ

Tab.2: Přehled vozoven a dílen trolejbusů

vozovna	vybudována	původní určení	trolejbusový provoz	pozn.
Střešovice	1909	tramvaje	1936 - 1959	1)
Smíchov	1915	tramvaje (-1937)	1939 - 1972	
Vinohrady	1897	tramvaje (-1934)	1949 - 1955	
Libeň	1896/1910	tramvaje (-1951)	1952 - 1965	2)
Vršovice	1955	trolejbusy	1955 - 1968	3)
Dejvice TÚT	1932	autobusy	1955 - 1959	4)
Košfše TÚT	1902	tramvaje (-1937)	1958 - 1972	

Poznámky:

- 1) Pro trolejbusy vyčleněna část 1.lodě vozovny; současný provoz trolejbusů a tramvají.
- 2) Původní vozovna z roku 1896 byla v roce 1910 výrazně rozšířena. Od roku 1956 v jedné lodi TÚ tramvají (bez kolejového napojení na Sokolovskou).
- 3) Též označována názvy Michle a Bohdalec. Od roku 1964 souběžně autobusový provoz.
- 4) V roce 1953 doloženy první GO trolejbusů (do roku 1958), lakovna trolejbusů od roku 1955. Souběžně s TÚT (= těžká údržba trolejbusů) běžný provoz autobusových garáží.

LINKY

POPIS JEDNOTLIVÝCH LINEK

V důsledku relativně jednoduché konfigurace sítě trolejbusových tratí a krátké doby jejich existence není historie vedení linek tohoto dopravního prostředku příliš obsáhlá. Proto je možné věnovat se u každé linky alespoň zmínkou všem důležitým skutečnostem, které její vývoj doprovázely. Důraz je kladen samozřejmě především na změny trvalé, neboť dočasná dopravní opatření jsou důkladně popsána v kapitole Tratě, kde je jejich sledování jednodušší. U každé linky jsou v přehledu na konci textu shrnuty nejdůležitější změny jejího vedení a provozu. Všechny známé změny, včetně dočasných opatření, jsou obsaženy v celosíťovém chronologickém přehledu (na konci kapitoly, tam i přehled zkratk), kde lépe vyniknou vzájemné dopravní a přepravní vazby; i zde však dodržujeme obvyklou zásadu sledování těch opatření, která trvají déle než 1 měsíc. Poznámkou jsou uvedeny i autobusové linky, které pod číselným označením trolejbusové řady dočasně některé linky trolejbusů nahrazovaly.

Linka t-K, 51 /I./ (* 29.8.1936, + 30.6.1959)

Slavnostní zahájení provozu na první pražské trolejbusové trati a lince bylo provedeno dne 28.8.1936 v 17 hodin na nádvoří střešovické vozovny. Přítomna byla delegace městské rady a ústředního zastupitelstva vedená pražským primátorem a řada dalších oficiálních hostů - představitelů státních orgánů, výrobních podniků a dalších organizací. Následujícího dne vyjela v pravidelném provozu linka t-K, provozovaná dvěma vozidly v intervalu asi 15 minut. Označení linky bylo použito shodně s autobusovou linkou a-K, která od 1.7.1930 zajišťovala dopravu v oblasti Hanspaulky a která byla trolejbusy nahrazena.

Jak uvádějí dobové prameny, byla v prvních měsících provozu linka zřetelně využívána i cestujícími, kteří si přicházeli pouze ze zvědavosti vyzkoušet jízdu novým dopravním prostředkem. To se projevovalo zejména o sobotních a nedělních odpoledních, kdy intenzita ostatní přepravy byla nepatrná.

Při běžném využívání ve všedních dnech se brzy projevila značná přepravní nevyváženost linky, která se z hlediska zatížení zřetelně dělila na dvě různé části s hranicí v přestupním bodě na Bořislavce s vyšším využitím úseku ke Sv. Matěji, kde docházelo k přetěžování jednotlivých spojů. Protože nebyly k dispozici další trolejbusy k celkovému posílení dopravy na lince a nebylo by to ani ekonomické, byla vybudována smyčka na Bořislavce, která umožnila ve špičkách všedních dnů dočasně nasadit všechny (v této době tři) provozní trolejbusy do exponovaného úseku Bořislavka - Sv. Matěj, přičemž ve zbývajícím trase byl provoz zajištěn jedním autobusem (s trolejbusovým tarifem). Toto dočasné uspořádání provozu bylo pravděpodobně jen krátkodobé, po dodání a zprovoznění dalších trolejbusů byl provoz organizován tak, že ve špičkovém období byly ke spojům vedeným v celé trase, provozovaným zřejmě opět dvěma trolejbusy, trvale zavedeny vložené spoje Sv. Matěj - Bořislavka a v tomto úseku tak dosažen poloviční interval a tím i dvojnásobná kapacita. Tento způsob provozu se pravděpodobně udržel až do období omezení provozu za okupace, kdy byla t-K zkrácena do přepravně důležitějšího úseku Sv. Matěj - Bořislavka a část tratě přes Ořechovku zůstala pouze jako manipulační pro vyjždění a zatahování do vozovny. Pravidelný provoz zde potom již nebyl obnoven vůbec a linka plnila trvale funkci jednostranného napáječe tramvají z oblasti Hanspaulky. Dopravní obsluha Ořechovky byla obnovena až v roce 1964 linkou a-132. Vzhledem ke stabilizovanému přepravnímu zatížení byla t-51 provozována ve špičkách bez změny čtyřmi vozidly až do roku 1959. Na začátku letních prázdnin tohoto roku byly trolejbusy na lince nahrazeny autobusy pod stejným označením číslem 51. Od 1.9.1959 byla pak jako první trolejbusová linka trvale zrušena a místo ní zavedena nová radiální autobusová linka a-125 v trase, v zásadě shodné s původně předpokládaným prodloužením trolejbusové trati.

Do předpokládaného prodloužení linky do středu města už byly vloženy značné investice (viz trať Sv. Matěj - Bubeneč - Nádraží Střed a Koulova ulice - Garáže Dejvice). Stojí proto za zmínku i oficiální důvody náhrady t-51 i jejího projektovaného prodloužení autobusovou linkou. Ve stanovisku pro denní tisk (noviny Práce) uvádí Dopravní podnik jako hlavní důvod, že na t-51 byly v provozu ještě předválečné trolejbusy Praga TOT a jejich další udržování v provozu bylo údajně drahé a neekonomické a v dané situaci mohly pomoci jedině autobusy. Pokud jde o prodloužení do centra, vyžádal si zdůvodnění změny koncepce odbor dopravy rady ÚNV. Dopravní podnik uvedl mezi důvody potřeby s dodávkami strojního zařízení pro nezbytnou novou měnárnu v Bubenci. Dále jako argument sloužila nevhodnost

a nákladnost společného umístění autobusů a trolejbusů v garážích Dejvice a s tím spojené "obtíže bezpečnostního rázu". Snad nejzajímavější je poslední důvod: "... doposud jsou autobusy u DP používány pouze pro dopravu v okrajových čtvrtích a je nutno vyzkoušet moderní typy autobusů ve vnitroměstském provozu a provést srovnávací dopravně ekonomickou studii použitelnosti autobusu a trolejbusu tak, jak je uvedeno i v návrzích opatření zprávy pro MV KSČ." O jakou zprávu se jednalo a co konkrétního obsahovala není známo.

29. 8.36	N	Vozovna Střešovice - Bořislavka - Sv. Matěj; provoz d; označení <u>K</u> ; číslo na jízdenkách později 27; (slavnostní zahájení provozu 28.8.1936)
14. 2.38	Kč	Vozovna Střešovice - ... - Bořislavka - ... - Sv. Matěj; v úseku Vozovna Střešovice - Bořislavka nejedí v Vdš; zde v tomto období linka a-K; (po krátké době t-K opět v celé trase, v úseku Vozovna Střešovice - Bořislavka v Vdš jen část spojů)
16. 4.42	K	Bořislavka - ... - Sv. Matěj
1. 8.43	Jr	provoz Vd
3.11.46	Jr	provoz d
14.12.47	Jo	označení <u>51</u>
1. 7.59	X	---

Linka t-W, 52 (* 1.10.1939, + 30.3.1969)

Linka t-W byla zřízena na trati, vybudované ve směru relativně silného přepravního proudu, který nebylo možné pokrýt prodloužením tramvajové trati z důvodu nepříznivých sklonových poměrů (v ulici Na Václavce sklon maximální 90,4‰, průměrný v délce 1218 m více než 60‰). Zahájení provozu na této nové trati se shodou okolností kryje s prvním omezováním rozsahu autobusové dopravy za okupace (zrušení překryvných linek, vedených centrální oblastí města). Vznik linky t-W (doplňené navazující autobusovou linkou a-G Walterova továrna - Butovice), umožnil zkrácení diametrální a-J do krátké napájecí trasy Pelc Tyrolka - Zoologická zahrada a zrušení celé linky a-M i dočasně a-26. (Ještě v červnu 1939 předpokládala komise pro Elektrické podniky, že po zahájení provozu t-W bude zrušena pouze a-26 a linky a-J, a-M zkráceny do úseků Dienzenhofferovy sady - Zoologická zahrada a Mozartova - Vozovna Žižkov). Zpočátku zavedený provoz s vloženými spoji v úseku Plzeňská tř.- Malvazinky při celkově nasazených 6 vozech nedostačoval k zajištění požadovaného objemu přepravy, který byl vyšší proti předpokladům zejména po rozšíření zbrojní výroby ve Walterově továrně, ale i vyšším využíváním ze strany bydlícího obyvatelstva v důsledku příznivějšího tarifu proti dřívější dopravě autobusové. Proto již od 16.10.1939 bylo vypravování zvýšeno ve špičkách na 7 vozů a zrušeny spoje na Malvazinky, od 26.10. byl nasazen další vůz a od 27.11. upraven jízdní řád pro 9 provozních trolejbusů. Linka zůstala v provozu

celotýdenně i v době, kdy ostatní linky nekolejové dopravy o nedělích již nejezdily. V době největšího omezování provozu (pomineme-li jeho téměř totální zhroucení na jaře roku 1945) v létě 1943 a 1944 byl však provoz o nedělích minimalizován tak, že jezdily třeba jen 2 spoje před začátkem denní pracovní směny.

Vysoké výkony na lince t-W v době okupace jsou doloženy i číselně. Zatímco v letech 1939 a 1946 bylo přepraveno (pro rok 1939 v teoretickém ročním přepočtu) téměř přesně 4 mil. cestujících, v roce 1944 činil tento počet 6,28 mil. osob. Tyto výkony měly za následek větší opotřebenění dopravních prostředků a některých jejich součástí, což v souvislosti s absolutním nedostatkem náhradních prvků a dílů (kritický byl například nedostatek pryžových součástí) způsobilo i poměrně dlouhý výpadek provozu trolejbusové dopravy po jeho přerušení v květnu 1945. Na t-W byl alespoň v omezeném rozsahu provoz zahájen s ohledem na její význam urychleně, na t-K byl však obnoven až 4.6.1945.

Brzy v následujícím období se podařilo i za ztížených hospodářských podmínek zajistit provoz v potřebné kvantitě a v roce 1947, v souladu s tehdy platnou koncepcí, byla linka prodloužena po nové trati do centra města; současně bylo změněno označení obou trolejbusových linek, které se tak i formálně úžeji začlenily do základní dopravní sítě. Pro oblast Smíchova znamenalo prodloužení této linky nové spojení s Václavským náměstím, směrově shodné s tramvajovými linkami d-15 a 18. Záměr na odlehčení tramvajů byl splněn snad až příliš, neboť trolejbusy byly v této relaci od počátku silně využívány s ohledem na příznivé jízdní doby a pohodlnější dopravní prostředky v porovnání s kolejovou dopravou. Po odstranění omezujících tarifních podmínek na konci roku 1951, kdy trolejbusy byly tarifně postaveny již téměř na úroveň tramvajů, se silné využívání změnilo na přetěžování a směr t-52 musel být posílen další linkou - nejdříve t-56, později t-60.

Zajímavou epizodou bylo zkušební zavedení omezeného nočního provozu (jediného za celou dobu existence pražské trolejbusové dopravy), tvořeného dvěma páry spojů v trase Knížecí - Jinonice (z Knížecí v 01.20 a 02.05 hod.) pravděpodobně od 22.10.1956; pro nepatrné využití byly však k 19.11.1956 tyto spoje zrušeny. Pravidelný noční provoz zde byl pak zahájen až za éry autobusů v roce 1972 linkou a-353.

V denním provozu byla linka t-52 ve své radiální podobě provozována beze změn až do postupné likvidace trolejbusového provozu. V květnu 1966 byla dočasně zkrácena k Andělu, začátkem následujícího roku sice opět prodloužena, ale již jen do Štěpánské, neboť trať na Václavské náměstí byla mezitím zrušena. Od 4.9.1968 byla trvale zkrácena ke KNV a v dalším roce společně s t-60 nahrazena autobusovými linkami a-128,137,153. Dočasné krátkodobé obnovení provozu je komentováno u linky t-153.

1.10.39	N	Smíchov, Plzeňská tř. - Malvazinky - Jinonice, Walterova továrna; provoz d, v úseku Malvazinky - Walterova továrna v Vdš jen část spojů; označení <u>W</u> ; číslo na jízdenkách 33
16.10.39	Pě	Plzeňská tř.- ... - Walterova továrna
11. 3.45	Jr	provoz Vd
18. 8.46	Jr	provoz d
14.12.47	Zz,Jo	Václavské nám. - Karlovo nám. - Knížecí - ... -Waltrovka; označení <u>52</u>
17.10.48	P	Václavské nám. - ... - Waltrovka - Jinonice
24. 1.67	K	Štěpánská - Karlovo nám. - Knížecí - ... - Jinonice
4. 9.68	K	KNV - ... - Jinonice
31. 3.69	X	- - -

Linka t-53 (* 1.10.1948, + 30.5.1966)

Zahájení provozu na nové trati na Hřebenka a ke stadionu na Strahově bylo provedeno při XI. všesokolském sletu linkou S, pravidelná t-53 začala jezdit až po několika dalších měsících v říjnu 1948. V nepříznivých sklonových podmínkách strahovského úbočí tak byl obnoven provoz hromadné dopravy, zajišťovaný předtím v letech 1928 - 1940 autobusovou linkou a-H. Linka t-53 byla pravidelně provozována na trase Václavské náměstí - Hřebenka, úsek ke stadionu byl pojížděn jen příležitostně o sobotách, nedělích a svátcích při konání sportovních akcí na strahovských stadionech. Tento příležitostný provoz byl zajišťován buď prodlouženými spoji t-53 nebo zvláštními vozy, označovanými jako t-S nebo obojím způsobem současně; pro cesty ke stadionu se vybíralo zvláštní jízdné ve výši dvojnásobného obyčejného jízdného. Takto organizovaný provoz je doložen v období od roku 1948 do roku 1951, v dalších letech do doby pravidelného vedení t-53 na Strahov je zaznamenáváno již jen její prodlužování.

Od jara 1949 (10. nebo 15.5.) byl provoz ke stadionu organizován jako pravidelný, ale pravděpodobně pouze účelový na objednávku Čs.stavebních závodů (Stavoprojekt) pro jeho pracovníky. Jednalo se původně pouze o jeden ranní spoj ve všední dny a není zatím zcela zřejmé, zda to byl spoj Václavské náměstí - Hřebenka, či pouze spoj Hřebenka - Strahov, na který se na Hřebenkách přestupovalo. Ještě v témže roce byl doplněn další ranní spoj a zaveden i jeden spoj odpolední, stále pouze ve všedních dnech. Na uvedených spojích asi platily jako jízdní doklad průkazy vydané objednatel, který Dopravnímu podniku provoz hradil. Tato účelová doprava prokazatelně existovala ještě v roce 1954.

Zatím není přesně známo, odkdy byla v uvedeném úseku zahájena pravidelná přeprava pro veřejnost alespoň ve špičkách všedních dnů, z interních materiálů DP lze usuzovat na rok 1955. Nejpозději v roce 1962 začala jezdit část spojů v koncovém úseku celodenně a celotýdenně; všechny spoje zde začaly být provozovány až v samém závěru existence linky. Při dočas-

ném přerušení provozu na trati KNV - Knížecí byla t-53 zrušena a na Strahov vedena diametrální t-60. Po jeho obnovení se t-60 vrátila na svoji původní trasu k Motorletu, ale t-53 již obnovena nebyla, neboť mezitím došlo ke zrušení trati na Václavské náměstí. Pro obsluhu trati na Strahov byla proto vytvořena nová linka, označená již podruhé v historii trolejbusů číslem 51.

1.10.48	N	Václavské nám. - Karlovo nám. - Kinského zahrada - Hřebenka - Stadion Jih; provoz d, v úseku Hřebenka - Stadion Jih jen příležitostně
10. 5.49	Jrč	Václavské nám. - ... - Hřebenka - ... - Stadion Jih; v úseku Hřebenka - Stadion Jih jen část spojů Vdš a příležitostně
~55	Jrč	Václavské nám. - ... - Hřebenka - ... - Stadion Jih; v úseku Hřebenka - Stadion Jih jen část spojů
13.12.65	Pč	Václavské nám. - ... - Stadion Jih
31. 5.66	X	---

Linka t-54 (* 27.2.1949, + 23.1.1967)

Po celou dobu své existence linka radiálního charakteru byla při svém vzniku v centru města dočasně ukončena na Václavském náměstí, trvale pak na jediné konečné svého druhu (bodová smyčka) v této oblasti na Jungmannově náměstí. Byla zřízena pro obsluhu nové trati do Vršovic k odlehčení linek tramvajů a následně umožnila změnu netypické radiální d-4 do nové a potřebné tangenciální podoby na Smíchov. S pokračující výstavbou a růstem počtu obyvatel tehdejších obvodů Prahy 10,12 a 13 zde význam a zatížení trolejbusové dopravy vzrůstaly, takže byla využita plně jak t-54 po změně ukončení na Bělocerkevské, tak i t-60, která ji nahradila na Průběžné. Po zahájení likvidace tratí v centru byla t-54 ukončena na Karlově náměstí a posléze zrušena sloučením s t-53 na novou t-51.

27. 2.49	N	Václavské nám. - Nám. Míru - Orionka - Zdravotní ústav; provoz d
3.10.49	Zz	Jungmannovo nám. - Karlovo nám. - Nám. Míru - ... - Zdravotní ústav
1. 9.50	P	Jungmannovo nám. - ... - Zdravotní ústav - Průběžná
1.11.54	Zz	Jungmannovo nám. - ... - Zdravotní ústav - Bělocerkevská
5. 9.66	K	Karlovo nám. - ... - Bělocerkevská
24. 1.67	X	---

Linka t-55 (* 29.5.1949, + 8.1.1967)

Od svého vytvoření zajišťovala obsluhu pankrácké trolejbusové trati s ukončením v centru města na Václavském náměstí. V oblasti Pankráce sloužila k odlehčení přetížených tramvajových linek d-3,13 a 14 a k základ-

ní obsluze v ulici Na dolinách. I když dostředné zatížení bylo pochopitelně vyšší, byla využívána i v opačném směru k zajištění dopravy do Jawy. S ohledem na velmi příznivý rozdíl jízdních dob proti tramvajím musela být proti přesunu cestujících z linek elektrických drah uplatňována určitá omezující opatření v tarifní sféře. Přesto pro posílení dopravy v úseku Děkan-ka - Podolí, obsluhovaném pouze trolejbusy, musela být vytvořena nová linka t-61 a to částečně z prostředků původní t-55, částečně absolutním posílením. Z původních 12 vozů jich 8 zůstalo na t-55, t-61 byla provozována 7 vozy; obě měly shodný interval ve špičkách (5,0 min.) i v sedle (12,0 min.) a jejich spoje byly vzájemně proloženy. Obdobný způsob provozu zůstal zachován i při pozdějším posilování obou linek z důvodu nárůstu počtu obyvatel na pankráckých sídlištích, linka t-61 byla však omezena na špičky pracovních dnů. Při budování nové ulice Na Pankráci v letech 1964-65 byla t-55 zkrácena do trasy t-61 na Děkanku a t-61 zrušena; k obdobné výluce pak došlo i v roce 1966. Mimo tyto nepravidelné provozní stavy byly obě linky provozovány ve svých trasách do roku 1967, kdy byly společně zrušeny a nahrazeny obdobnými autobusovými linkami a-138, 148.

29. 5.49	N	Václavské náměstí - Větrov - Výtoň - Podolí - Pankrác, Jawa; provoz d
9. 1.67	X	---

Linka t-56 (* 4.3.1951, + 26.3.1966)

V roce 1951 měl být zahájen provoz na celé nové trati Vinohrady - Žižkov - Vysočany. Z důvodů, uvedených v jejím popisu, nebyl termín dodržen a v tomto roce tak začala jezdit t-56 jen v úseku Ohrada - Vysočany. Dlouhá dokončená trať z Vinohrad na Žižkov byla využívána jako manipulační, ale i pro přepravu cestujících vyjíždějícími a zatahujícími spoji a byly proto na ní zřízeny nácestné zastávky. Nové provozní spojení Ohrada - Vysočany bylo velmi významné, neboť poskytovalo zcela novou možnost uskutečňování cest do vysočansko-libeňské průmyslové oblasti. Dosud byly tyto cesty realizovány buď tramvajemi přes centrum města nebo částečně pěší docházkou přes Žižkov (žižkovský tunel pod Vítkovem však ještě nebyl v provozu) a jen v malé míře přestupem na autobusovou linku a-P, vedenou v odlehle stopě přes Hrdlořezy na Harfu a s odlišnými tarifními podmínkami.

Po zahájení provozu s cestujícími na traťových úsecích Ohrada - Žižkovo nám. a Žižkovo nám. - Kolínská byla zřízena nová t-57, vedená do centra města a po několika dnech prodloužena souběžně i t-56 a to pro posílení t-52 až k Motorletu jako první trolejbusová diametrála. Její celková délka z této doby ($l_1 = 13,8$ km) nebyla nikdy v trolejbusové síti překonána. Po zprovoznění stavební trati na Vinohradech v ulicích Ondříčkově, Polské, Třebízského a Šumavské byla t-56 převedena na tuto novou trať a oddělena

tak v části trasy od t-57. V diametrální a velmi dlouhé trase byla t-56 obousměrně silně využívána, neboť převzala zatížení tramvajů v důsledku výhodného přímého vedení v řadě relací. Pravděpodobně z důvodu nutnosti kapacitního posílení dopravy do Vysočan byla již v následujícím roce zkrácena do své původní trasy Ohrada - Vysočany a spojení přes centrum města převzala v poněkud odlišném směru nová t-60. V této podobě, s výjimkou dočasné změny v roce 1965, zůstala t-56 provozována až do ukončení trolejbusové dopravy na celém tahu Vinohrady - Vysočany a nahrazení autobusovými linkami a-139, 140, 142.

4. 3.51	N	Vysočany - Harfa - Ohrada; provoz d
9. 3.53	P	Vysočany - ... - Ohrada - Kolínská - Nám. Míru - Karlovo nám. - Knížecí - Malvazinky - Motorlet
8. 6.53	Zp	... - Táboritská - Grégrova - Šumavská - ...
1.11.54	K,Jr	Vysočany - ... - Ohrada; provoz Vdš
27. 3.66	X	---

Linka t-57 (* 1.3.1953, + 27.3.1966)

V počátcích provozu (pomineme-li několik prvních dnů) posilovala t-57 dlouhou diametrální linku t-56. Po podstatném zkrácení t-56 však zůstala naopak t-57 po dlouhou dobu jedinou trolejbusovou linkou vedenou z Vysočan do centra a to na Vinohradech po její bývalé trase, přičemž trať v Kolínské ulici byla pak již prakticky trvale pouze manipulační. V roce 1956 došlo ke zkrácení linky t-57 na novou smyčku náměstí Míru, čímž se mělo omezit její využívání pro cesty z užšího centra do Vysočan, které mohly být uskutečňovány tramvajemi (d-15 a 19) a získána volná přepravní kapacita pro Vinohrady a Žižkov, odkud tramvajové spojení do Libně a Vysočan byla značně nevýhodné (přes existenci přímé d-10 v relaci Strašnice - centrum - Vysočany, neboť její jízdní doba byla s trolejbusy nesrovnatelná). Od roku 1961 až do ukončení provozu trolejbusů v této oblasti byla ve větší části své trasy (v ranní špičce) posílena špičkovou t-63; v odpolední špičce byly trasy obou linek stejné.

1. 3.53	N	Vysočany - Harfa - Ohrada - Kolínská - Nám. Míru - Karlovo nám.; provoz d
1.11.54	Zp	... - Táboritská - Grégrova - Šumavská - ...
2. 7.56	K	Vysočany - ... - Nám. Míru
28. 3.66	X	---

Linka t-58 (* 24.8.1952, + 9.7.1965)

Nahradila jen s dílčím prodloužením silně exponovanou a-120 a zajistila napojení na kolejovou dopravu pro oblast Proseka, Letňan a část Čakovic,

tj. pro území, ležící převážně za tehdejšími hranicemi Prahy, ale přepravními vztahy s ní plně souvisejícími. Z hlediska přepravní funkce, spočívající především v netypicky odstředné dopravě do průmyslových podniků, nedošlo za celou dobu provozu k žádným změnám. Provozně byla t-58 izolována od ostatní sítě trolejbusových linek a kromě lokální a-103 zajišťovala dopravu v této části města dlouho jako jediná linka MHD. Dne 9.7.1965 došlo k propadnutí vozovky v ulici Nad Krocínkou (novinové zprávy uvádějí jámu hlubokou 4 m s průměrem 10 m) a trolejbusový provoz tím byl přerušen. Na linku byla nasazeny autobusy, které pod číslem 58 (nebo X58 ?) jezdily po obdobné trase. Definitivně byla linka zrušena od 29.11. téhož roku (současně s překryvnou a-128) a doprava v celé oblasti, kde v té době probíhala soustředěná výstavba části Severního Města, byla zajištěna provizorně autobusovými linkami a-141, 151 a 152.

24. 8.52	N	U kříže - Krocínka - Letov - Čakovice; provoz d
9. 7.65	(X)	---
29.11.65	X	---

Linka t-59 (* 18.4.1954, + 2.1.1960)

Novou linkou bylo na síť pražské MHD připojeno společně s Malou Chuchlí i vnější území Velké Chuchle, kde zatím zajišťovaly dopravu pouze linky ČSAD (autobusová linka Elektrických podniků a-Z naposledy v roce 1939). S ohledem na relativně malý počet obyvatel v oblasti (v roce 1950 Malá Chuchle 688, Velká Chuchle 2006, Lahovice - z větší části již mimo území obsluhované trolejbusy - 656 obyvatel) byla t-59 využívána nejsilněji v rekreační dopravě, tj. o letních nedělích. V tomto období byla pro možnost zvýšení kapacity ukončována u Lihovaru jako napáječ linek tramvajů a vnitroměstský úsek zůstával bez provozu. V letech 1957 a 1958 byla takto v letní sezóně zkrácena celotýdenně. Ve stejné zkrácené trase byla začátkem roku 1960 nahrazena autobusy s označením a-59, které od 1.1.1962 byly přečíslovány na a-129.

18. 4.54	N	Újezd - Lihovar - Velká Chuchle; provoz d
8. 4.56	Kč	Újezd - ... - Lihovar - ... - Velká Chuchle; v úseku Újezd - Lihovar nejezdí NeoL, v dalších letech dL
3. 1.60	X	---

Linka t-60 (* 1.11.1954, + 30.3.1969)

Od svého vzniku byla t-60 jedinou trolejbusovou diametrálou, když zčásti nahradila t-56 stejného charakteru; v západní části nyní posilovala místo ní linku t-52 v exponovaném úseku k Motorletu. Ve východní části nahradila t-54, která byla nyní ukončena na nové trati na Bělocerkevské a

současně zajistila její kapacitní posílení pro oblast Vinohrad a Vršovic ve vztahu k centru, jakož i nové spojení k průmyslové oblasti Smíchova v trase odlišné od d-4. S výjimkou krátkodobých výluk zůstala zachována v této atraktivní trase až do roku 1968 a to od předcházejícího roku v dlouhém souběhu s nově vytvořenou t-51. Při zrušení tratového úseku Zdravotní ústav - Průběžná byla t-60 (společně s t-52) zkrácena ke KNV a ve zbývajících trase Průběžná - KNV nahrazena dočasnou autobusovou linkou a-X60 (jako autobusová byla v této době provozována i linka 51). Následně byly pak zkrácené t-60 a 52 a tato a-X60 zrušeny a nahrazeny definitivními autobusovými linkami a-128, 137 a 153.

Ze závažných dočasných změn je nutné uvést odklon ke strahovskému stadionu v roce 1967 při přerušení provozu v úseku KNV - Knížecí; nahradila zde t-53, která pak po opětovném převedení t-60 k Motorletu byla zaměněna novou linkou t-51.

1.11.54	N	Průběžná - Orionka - Náměstí Míru - Karlovo nám. - Knížecí - Malvazinky - Motorlet; provoz d
4. 9.68	K	KNV - ... - Motorlet
31. 3.69	X	---

Linka t-61 (* 1.10.1954, + 7.1.1967)

Popis linky je uveden u t-55, s níž tvořila po celou dobu existence provozní dvojici. Navíc je třeba pouze poznamenat, že t-61 byla pravděpodobně první linkou v celé síti MHD, která byla rušena na období letních školních prázdnin; toto rušení je zatím prokázáno v letech 1956, 1957 a 1958.

1.10.54	N	Václavské nám.- Větrov - Výtoň - Podolí - Děkanka; provoz d
2. 9.57	Jr	provoz Vdš
9. 1.67	X	---

Linka t-62 (* 25.9.1961, + 1.9.1962)

Vytvořena k posílení t-60 ve východní části trasy při růstu přepravních nároků ze Strašnic a Vršovic do centra. Byla v provozu jen ve špičkách všedních dnů a jako jediná trolejbusová linka měla nepřestupný tarif; byla tak určena jen pro přímé jízdy a pro jízdy na předplatní jízdenky. V souběhu s t-60 s normálními tarifními podmínkami nemohla ovšem být t-62 ani při nižší kapacitě plně využívána a po roce provozu byla proto zrušena.

25. 9.61	N	Průběžná - Orionka - Nám. Míru - Karlovo nám.; provoz Vdš
3. 9.62	X	---

Linka t-63 (* 2.5.1961, + 26.3.1966)

Posilovala linku t-57 tak, aby pro oblast Vinohrad a Žižkova byla získána v ranní přepravní špičce volná přepravní kapacita a současně nezvyšován přestup z tramvají. Nutnost zřízení snad souvisela i se zrušením d-10 v původní trase do Vysočan, která i přes nepříznivé jízdní doby jistě v této relaci určitou přepravní práci vykonávala. V odpolední špičce měla t-63 zcela shodnou trasu jako t-57, což je jediný případ toho druhu v celé síti. Jezdila bez trvalých změn po celou dobu své existence.

2. 5.61	N	Vysočany - Harfa - Ohrada - Grégrova - Nám.Míru; provoz Vdš, v úseku Grégrova - Nám. Míru jen Vdšo
27. 3.66	X	---

Linka t-51 /II./ (* 24.1.1967, + 15.10.1972)

Druhá linka s označením t-51 byla vytvořena v poslední fázi existence trolejbusové dopravy sloučením radiálních t-53 a 54. Společně s t-60 využívala poslední trať v centru mezi Zdravotním ústavem a KNV, v úseku od Štěpánské navíc s t-52, s nimiž tvořila zhruba dva roky poslední zbytek trolejbusové sítě linek. Od druhého pololetí 1968 byla prováděna rekonstrukce vozovky u vršovických garáží a pro trolejbusy tak zůstaly v provozu trvale již jen garáže Smíchov; jejich kapacita postačovala pouze na pokrytí provozu t-52 a 60 a proto provoz t-51 byl dlouhodobě zajišťován autobusy se stejným označením. Po zrušení trolejbusové dopravy do Jinonic začala být linka 51 provozována opět jako trolejbusová s vypravováním vozidel ze smíchovských garáží. Jako poslední zanikla v roce 1972 nahrazením autobusovou linkou a-176.

24. 1.67	N	Bělocerkevská - Orionka - Nám. Míru - Karlovo nám. - Petřfínské sady - Stadion Jih; provoz d
5. 7.72	K	Orionka - ... - Stadion Jih
16.10.72	X	---

Linka t-153 (* 9.4.1969, + 31.5.1969)

Náhrada trolejbusů autobusy, která proběhla na většině linek bez provozních potíží, způsobila v kopcovitém terénu na levém břehu Vltavy určité komplikace. Vozy první série typu ŠM11, které byly nasazeny na linky a-128, 137 a 153, nahrazující trolejbusové linky t-52 a 60 na trati do Jinonic, nebyly vybaveny motorovou odlehčovací brzdou. Na dlouhém úseku od Malvazinek k Ženským domovům, kde dosahuje spád až 9%, tak docházelo k rychlému opotřebením provozních brzd. Proto byly na uvedené linky zařazeny vozy Š706 RTO, u kterých však činil potíže rozjezd plně obsazených vozů ve stanici Václavka ve směru k Malvazinkám. Z toho důvodu byla tato

zastávka na a-128 a 137 zrušena a pro zajištění místní obsluhy na linku **153** dočasně opět nasazeny trolejbusy. Teprve po dalších dvou měsících byl k dispozici dostatečný počet upravených vozů ŠM11, které mohly zajistit provoz nejdříve na a-153 a později i obou linkách zbývajících. V této souvislosti je třeba připomenout, že doprava v uvedeném úseku byla autobusy Elektrických podniků zajišťována předtím v letech 1926 - 1939 !

9. 4.69 (N) KNV - Knížecí - Malvazinky - Motorlet; provoz Pdšs

31. 5.69 (Nx) - - -

Zvláštní linky t-S, 65, 66, 67, 68 (1948 - 1965)

Sloužily k zajištění dopravy z různých míst sítě ke strahovskému stadionu v době konání velkých sportovních akcí. Pro jejich krátkodobou existenci zaznamenáváme pouze rok jejich provozu; některé další údaje jsou uvedeny v podkapitole Mimořádný provoz, k lince t-S navíc též u popisu t-53.

Linka t-S: 1948 (IX.SLET), 1955 (I.CS)

Linka t-65: 1960 (II.CS), 1965 (III.CS)

Linka t-66: 1960 (II.CS), 1965 (III.CS)

Linka t-67: 1960 (II.CS), 1965 (III.CS)

Linka t-68: 1960 (II.CS)

CHRONOLOGICKÝ PŘEHLED ZMĚN VE VEDENÍ A PROVOZU TROLEJBUSOVÝCH LINEK

Druh změny je vyjádřen zkratkou, sloužící k rychlé orientaci a umožňující efektivní zkrácení slovního popisu. Popisy jsou přesto uspořádány tak, aby i bez znalosti těchto zkratk poskytl potřebnou informaci. Jsou použity následující zkratky:

Základní:

Jo . . . změna označení linky

Jr . . . změna rozsahu provozu

K . . . zkrácení trasy linky

N . . . zahájení provozu linky

P . . . prodloužení trasy linky

R . . . rozdělení linky na části stejně označené

Zp . . . změna průběhu vedení linky při nezměněných konečných

Zz . . . změna trasy linky v koncovém úseku se změnou konečné

X . . . zrušení linky

Doplňující zkratky, připojené v případě potřeby k základním:

č . . . změna pouze částí spojů nebo v části provozní doby linky nebo
částečná změna (částečné ukončení) dočasné změny

x . . . úplné ukončení dočasné změny

Dočasné změny se uvádějí zkratkou druhu změny v kulaté závorce. Zahájení dočasné změny je označeno stejně jako u změny trvalé, její ukončení je označeno stejnou zkratkou jako zahájení, doplněnou písmenem "x", které zde tak znamená negaci.

29. 8.36	t-K	N	Vozovna Střešovice - Bořislavka - Sv. Matěj; provoz d; označení K ; číslo na jízdenkách 27; (slavnostní zahájení provozu 28.8.1936)
14. 2.38	t-K	Kč	Vozovna Střešovice - ... - Bořislavka - ... - Sv. Matěj; v úseku Vozovna Střešovice - Bořislavka nejedzí v Vdš; zde v tomto období linka a-K; (po krátké době t-K opět v celé trase, v úseku Vozovna Střešovice - Bořislavka - v Vdš jen část spojů)
24. 9.38	t-K	(X)	---
19.10.38	t-K	(Xx)	Vozovna Střešovice - Bořislavka - Sv. Matěj
1.10.39	t-W	N	Smíchov, Plzeňská tř. - Malvazinky - Jionice, Walterova továrna; provoz d, úseku Plzeňská tř. - Walterova továrna v Vdš jen část spojů; označení W ; číslo na jízdenkách 33
16.10.39	t-W	Pč	Plzeňská tř. - ... - Walterova továrna
16. 4.42	t-K	K	Bořislavka - ... - Sv. Matěj
1. 8.43	t-K	Jr	provoz Vd
11. 3.45	t-W	Jr	provoz Vd
5. 5.45	t-K	(X)	---
	t-W	(X)	---
16. 5.45	t-W	(Xx)	Anděl - Waltrovka; provoz Vd
4. 6.45	t-K	(Xx)	Bořislavka - Sv. Matěj; provoz Vd
1. 7.46	t-K	(X)	---
12. 8.46	t-W	(K)	Ženský domov - Waltrovka
18. 8.46	t-W	Jr	provoz VdDk
2. 9.46	t-K	(Xx,K)	Bořislavka - Viničné hory
21.10.46	t-K	(Kxč)	Bořislavka - ... - Viničné hory - Na Hanspaulce
26.10.46	t-K	(Kx)	Bořislavka - ... - Na Hanspaulce - Sv. Matěj
	t-W	(Kx)	Anděl - Ženský domov - ... - Waltrovka
3.11.46	t-K	Jr	provoz VdNe
14.12.47	t-K	Jo	označení 51
	t-W	Zz,Jo	Václavské nám. - Karlovo nám. - Knížecí - ... - Waltrovka; označení 52

1.10.48	t-53	N	Václavské nám. - Karlovo nám. - Kinského zahrada - Hřebenka - Stadion Jih; provoz d, v úseku Hřebenka - Stadion Jih jen příležitostně
17.10.48	t-52	P	Václavské nám. - ... - Waltrovka - Jinonice
27. 2.49	t-54	N	Václavské nám. - Nám. Míru - Orionka - Zdravotní ústav; provoz d
10. 5.49	t-53	Jrč	Václavské nám. - ... - Hřebenka - ... - Stadion Jih; v úseku Hřebenka - Stadion Jih jen část spojů Vdš a příležitostně
29. 5.49	t-55	N	Václavské nám. - Větrov - Výtoň - Podolí - Pankrác, Jawa; provoz d
14. 7.49	t-54	(K)	Václavské nám. - ... - Vlašimská
31. 8.49	t-54	(Kx)	Václavské nám. - ... - Vlašimská - Zdravotní ústav
3.10.49	t-54	Zz	Jungmannovo nám. - Karlovo nám. - Nám. Míru - ... - Zdravotní ústav
11.10.49	t-52	(K)	Václavské nám. - Vidoule
13.11.49	t-52	(Kx)	Václavské nám. - ... - Vidoule - Jinonice
1. 9.50	t-54	P	Jungmannovo nám. - ... - Zdravotní ústav - Průběžná
4. 3.51	t-56	N	Vysočany, Kolbenka - Harfa - Ohrada; provoz d
23. 7.51	t-52	(K)	Václavské nám. - Malvazinky
23. 9.51	t-52	(Kx)	Václavské nám. - ... - Malvazinky - Jinonice
24. 8.52	t-58	N	U kříže - Krocínka - Letov - Čakovice; provoz d
1. 3.53	t-57	N	Vysočany - Harfa - Ohrada - Kolínská - Nám. Míru - Karlovo nám.; provoz d
9. 3.53	t-54	(X)	---
	t-56	P	Vysočany - ... - Ohrada - Kolínská - Nám. Míru - Karlovo nám. - Knížecí - Malvazinky - Motorlet
8. 6.53	t-56	Zp	... - Táboritská - Grégrova - Šumavská - ...
5.10.53	t-54	(Xx)	Jungmannovo nám. - Průběžná
18. 4.54	t-59	N	Újezd - Lihovar - Velká Chuchle; provoz d
2. 8.54	t-59	(X)	---
1. 9.54	t-59	(Xx)	Újezd - Velká Chuchle
1.10.54	t-61	N	Václavské nám. - Větrov - Výtoň - Podolí - Děkanka; provoz d
	t-54	Zz	Jungmannovo nám. - ... - Zdravotní ústav - Bělocerkevská
	t-56	K,Jr	Vysočany - ... - Ohrada; provoz Vdš
	t-57	Zp	... - Táboritská - Grégrova - Šumavská - ...
1.11.54	t-60	N	Průběžná - Orionka - Náměstí Míru - Karlovo nám. - Knížecí - Malvazinky - Motorlet; provoz d
~55	t-53	Jrč	Václavské nám. - ... - Hřebenka - ... - Stadion Jih; v úseku Hřebenka - Stadion Jih jen část spojů

31. 7.55 t-54 (Zp) ... - Nám. Míru - (Korunní-Šumavská) - Šumavská - ...
t-57 (Zp) ... - Šumavská - (Šumavská-Korunní) - Nám. Míru - ...
t-60 (Zp) ... - Šumavská - (Šumavská-Korunní) - Nám. Míru - ...
- 2.10.55 t-54 (Zp) ... - Nám. Míru - (Korunní) - Orionka - ...
t-60 (Zp) ... - Orionka - (Korunní) - Nám. Míru - ...
8. 4.56 t-59 Kč Újezd - ... - Lihovar - ... - Velká Chuchle; v úseku Újezd - Lihovar nejezdí NeoL
28. 6.56 t-61 (X) - - -
2. 7.56 t-52 (Zz) Anděl - Knížecí - ... - Jinonice
t-53 (K) Petřínské sady - ... - Hřebenka - Stadion Jih
t-54 (K,Zpxč) Náměstí Míru - Šumavská - (Šumavská - W.Piecka) - Orionka - ...
t-55 (Zzx,Zz) Jungmannovo nám. - Štěpánská - ... - Jawa
t-57 K,(Zpx) Vysočany - ... - Šumavská - (Slezská) - Nám. Míru - (smyčka Šubrtova)
t-60 (R,Zpxč) I. Průběžná - ... - Orionka - (W.Piecka - Šumavská) - Šumavská - Náměstí Míru
II. Anděl - Knížecí - ... - Motorlet
20. 8.56 t-52 (Zzx) Václavské nám. - Knížecí - ... - Jinonice
t-53 (Kx) Václavské nám. - Štěpánská - ... - Petřínské sady - Hřebenka - Stadion Jih
t-55 (Zzx) Václavské nám. - Štěpánská - ... - Jawa
t-61 (Xx) Václavské nám. - Děkanka
27. 8.56 t-54 (Kx) Jungmannovo nám. - Nám. Míru - ... - Bělocerkevská
t-60 (Rx) Průběžná - ... - Náměstí Míru - Knížecí - ... - Motorlet
- 16.11.56 t-53 (X) - - -
- 10.12.56 t-54 (Zpx) ... - Šumavská - (Slezská) - Orionka - ...
t-60 (Zpx) ... - Orionka - (Slezská) - Šumavská - ...
- 13.12.56 t-53 (Xx) Václavské nám. - Hřebenka - Stadion Jih
31. 3.57 t-59 Jr Újezd - Lihovar - Velká Chuchle; v úseku Újezd - Lihovar nejezdí NeL
2. 6.57 t-57 (K) Vysočany - Nám. Míru (sm. Blanická)
1. 7.57 t-59 (Kč) Lihovar - Velká Chuchle
t-61 (X) - - -
31. 8.57 t-59 (Kxč) Újezd - Lihovar - ... - Velká Chuchle; v úseku Újezd - Lihovar nejezdí NeL
2. 9.57 t-61 (Xx),Jr Václavské nám. - Děkanka; provoz Vdš
- 15.12.57 t-57 (Kx) Vysočany - ... - Náměstí Míru (sm. Šubrtova)
30. 6.58 t-61 (X) - - -
t-59 (Kč) Lihovar - Velká Chuchle
25. 8.58 t-61 (Xx) Václavské nám. - Děkanka

31. 8.58	t-59	(Kxč)	Újezd - Lihovar - ... - Velká Chuchle; v úseku Újezd - Lihovar nejedzí NeL
23. 2.59	t-57	(Zp)	... - (Ondříčkova - Bořivojova - Kolínská - Slezská) - ...
1. 7.59	t-51	(X)	--- [a-51 (N) Bořislavka - U Matěje]
1. 9.59	t-51	X	--- [a-51 (Nx)]
19.10.59	t-57	(Zpx)	... - (Ondříčkova - Šumavská - Slezská) - ...
3. 1.60	t-59	(X)	--- [a-59 (N) Lihovar - Velká Chuchle]
2. 5.61	t-63	N	Vysočany - Harfa - Ohrada - Grégrova - Nám. Míru; provoz Vdš, v úseku Grégrova - Nám. Míru jen Vdšo
3. 7.61	t-52	(K)	Václavské nám. - Malvazinky
	t-60	(K)	Průběžná - Malvazinky
22. 9.61	t-52	(Kx)	Václavské nám. - ... - Malvazinky - Jinonice
	t-60	(Kx)	Průběžná - ... - Malvazinky - Motorlet
25. 9.61	t-62	N	Průběžná - Orionka - Nám. Míru - Karlovo nám.; provoz Vdš
1. 1.62	t-59	X	--- [a-59 (Nx)]
3. 9.62	t-62	X	---
10. 7.63	t-55	(X)	--- [a-55 (N) Václavské nám. - Jawa]
	t-61	(X)	--- [a-61 (N) Václavské nám. - Děkanka]
26. 8.63	t-55	(Xx)	Václavské nám. - Jawa [a-55 (Nx)]
	t-61	(Xx)	Václavské nám. - Děkanka [a-61 (Nx)]
20. 4.64	t-55	(Zz)	Václavské nám. - ... - Klikovka - Děkanka
	t-61	(X)	---
1. 3.65	t-53	(K)	Štěpánská - Hřebenka - Stadion Jih
	t-55	(Zz)	Jungmannovo nám. - Štěpánská - ... - Závody 9.května
	t-56	(X)	---
	t-57	(K)	Ohrada - Nám. Míru
	t-63	(X)	---
3. 6.65	t-53	(Kx)	Václavské nám. - Štěpánská - ... - Hřebenka - Stadion Jih
	t-55	(Zzx)	Václavské nám. - Štěpánská - ... - Závody 9.května
9. 7.65	t-58	(X)	--- [a-58 (N) U kříže - Čakovice]
23. 8.65	t-56	(Xx)	Vysočany - Ohrada
	t-57	(Kx)	Vysočany - Ohrada - ... - Nám. Míru
	t-63	(Xx)	Vysočany - Slavíkova - Nám. Míru
6. 9.65	t-55	(Zzx)	Václavské nám. - ... - Klikovka - Závody 9.května
	t-61	(Xx)	Václavské nám. - Děkanka
29.11.65	t-58	X	--- [a-58 (Nx)]
13.12.65	t-53	Pč	Václavské nám. - ... - Stadion Jih
9. 3.66	t-52	(K)	Václavské nám. - Motorlet
27. 3.66	t-56	X	---
	t-63	X	---

28. 3.66	t-57	X	---
31. 5.66	t-52 (Zz,Kx)		Anděl - Knížecí (T) - Ženské domovy - ... - Motorlet - Jinonice
	t-53	X	---
	t-60 (Zz)		Průběžná - ... - KNV - Petřínské sady - Hřebenka - Stadion Jih
13. 6.66	t-61 (X)		---
30. 6.66	t-55 (Zz)		Václavské nám. - ... - Klikovka - Děkanka
5. 9.66	t-54	K	Karlovo nám. - ... - Bělocerkevská
10.10.66	t-55 (Zzx)		Václavské nám. - ... - Klikovka - Závody 9.května
	t-61 (Xx)		Václavské nám. - Děkanka
9. 1.67	t-55	X	---
	t-61	X	---
24. 1.67	t-51	N	Bělocerkevská - Orionka - Nám. Míru - Karlovo nám. - Petřínské sady - Stadion Jih; provoz d
	t-52 (Zzx),K		Štěpánská - Karlovo nám. - Knížecí - ... - Jinonice
	t-54	X	---
	t-60 (Zzx)		Průběžná - ... - KNV - Knížecí - Motorlet
10. 7.67	t-51 (Zz)		Bělocerkevská - ... - KNV - Petřínské sady (v ul. Plaské)
30. 8.67	t-51 (Zzx,Zp)		Bělocerkevská - ... - KNV - (Zborovská - Vodní) - Petřínské sady - Stadion Jih
25. 6.68	t-51 (K)		Bělocerkevská - ... - Hřebenka
1. 7.68	t-51 (X)		--- [a-51 (N) Bělocerkevská - Hřebenka]
8. 7.68	a-51 (Zpx)		... - KNV - (V botanice (T) - Matoušova (Z) - E.Peško- vé) - Petřínské sady - ...
11. 7.68	a-51 (Zp)		... - (Žitná - Štěpánská - Ječná - Karlovo náměstí) - ...
	t-60 Zp		... - (Žitná - Štěpánská - Ječná - Karlovo náměstí) - ...
4. 9.68	t-52	K	KNV - ... - Jinonice
	t-60	K	KNV - ... - Motorlet [a-X60 (N) Průběžná - KNV]
6.11.68	a-51 (Zpx)		... - (Žitná - Karlovo nám.) - ...
31. 3.69	t-51 (Xx)		Bělocerkevská - Hřebenka [a-51 (Nx)]
	t-52	X	---
	t-60	X	--- [a-X60 (Nx)]
9. 4.69	t-153 (N)		KNV - Knížecí - Malvazinky - Motorlet; provoz Pdšs
31. 5.69	t-153 (Nx)		---
20.10.69	t-51 (Kx)		Bělocerkevská - ... - Hřebenka - Stadion Jih
18. 5.70	t-51 (K)		Orionka - ... - Stadion Jih
18.11.70	t-51 (Kx)		Bělocerkevská - Orionka - ... - Stadion Jih
5. 7.72	t-51	K	Orionka - ... - Stadion Jih
16.10.72	t-51	X	---

PROVOZ

Rozsah provozu

V poválečných letech odpovídal denní rozsah provozu trolejbusových linek prakticky plně denním linkám tramvají. Na lince t-K však v začátcích provozu měl charakter tehdejšího autobusového provozu, tj. ve všední dny s ranním výjezdem přibližně o hodinu pozdějším a večerním ukončením provozu mezi 22. a 23. hodinou; zahájení ranního provozu o nedělích bylo posunuto až k 7. hodině. Tak např. podle jízdního řádu zima 1937/38 první vlak d-11 projížděl zastávkou Bořislavka ve směru do centra ve všední den v 04.44, v neděli v 04.56, první spoj t-K od Sv.Matěje přijel v 05.56, v neděli až 07.26; poslední t-K z Bořislavky k Sv.Matěji odjížděl v 22.36, poslední d-11 přijela z centra v 01.09. Jízdní řád pro cestující s obdobnými údaji (pravděpodobně z konce roku 1938) je reprodukován na následující stránce.

Jako linky základní sítě jezdily trolejbusy v zásadě celotýdenně, pouze některé linky vložené měly v pozdějším období provoz omezen na přepravní špičky všedních (pracovních) dnů. V období okupace, kdy docházelo k podstatné redukci rozsahu zejména nekolejové dopravy, byl zásadně omezen provoz o nedělích. Na lince t-K byl nedělní provoz zrušen zcela, na t-W omezen v některých obdobích až na několik spojů při začátcích a koncích pracovních směn v jinonické Waltrovce. Podobně byl jen na zcela nezbytný rozsah zkrácen večerní provoz. Plné obnovení do stavu před uvedenými omezeními se uskutečnilo až v roce 1946.

Plný celonoční provoz nebyl na žádné lince trolejbusů zaveden. Krátkodobý experiment několika nočních spojů je komentován u t-52 v kapitole LINKY.

Dopravní a provozní parametry sítě trolejbusů

Nejdůležitější charakteristické parametry sítě trolejbusů jsou uvedeny v následující tabulce. Přehled vývoje některých dalších dopravních, provozních i ekonomických ukazatelů včetně jejich porovnání s ostatními dopravními prostředky je obsaženo ve 2.dodatku.

Dopravní a provozní parametry linek

Pro vybraná charakteristická data jsou některé parametry linek a přehledy jejich zastávek uvedeny ve 3.dodatku. Tento dodatek obsahuje ke stejným datům rovněž schemata trolejové sítě s vyznačenými konečnými zastávkami linek.

Jízdní řád pro všední dny.

Slanec: Sv. Matěj
Směr: na Bořislavku

hodin	minut									
5	50									
6	12	34	43	51	58					
7	03	08	15	23	32	42	53			
8	04	19	34	51						
9	10	20	30	40	50					
10	10	20	30	40	50					
11	02	15	28	35	42	49	56			
12	02	15	28	35	42	49	56			
13	03	10	17	24	31	38	45	52	59	
14	08	13	20	27	34	41	48	55		
15	03	13	23	31	41	51				
16	01	11	21	31	41	51				
17	01	09	16	23	30	37	44	51	58	
18	05	12	19	26	33	40	47	54	58	
19	01	08	15	22	29	36	43	50	58	
20	06	15	21	33	56					
21	15	33	53							
22	17	37	52							

Trolejbusová trať K Sv. Matěj - U Bořislavky - Sřešovice.

Slanec: U Bořislavky Směr: voz. Sřešovice
Slanec: voz. Sřešovice Směr: na Bořislavku

hodin	minut					hodin	minut				
5	57					5	35	55			
6	19	41	52			6	15	32	46	49	59
7	07	15	23	32	40	7	15	32	46	49	59
8	00	11	26	41	58	8	02	19	34	48	
9	17	37	57			9	09	29	49	49	
10	17	37	57			10	09	29	49	49	
11	16	36				11	09	26	44	56	
12	04	19	39	53		12	11	22	32	46	
13	08	22	39	55		13	01	15	29	47	
14	10	25	42	57		14	03	18	32	46	
15	10	21	30	48		15	05	20	40	50	
16	08	27	48			16	00	20	39	57	
17	12	28	45			17	04	20	35	53	
18	00	15	30	45		18	08	23	38	52	
19	02	17	32	47		19	10	25	40	55	
20	02	17	22	28	40	20	10	25	37	56	
21	03	22	40			21	16	35	54		
22	00	24	44	59		22	17	39			

Slanec U Bořislavky
Směr: ke Sv. Matěji

hodin	minut								
5	41								
6	01	21	38	47	55				
7	00	07	13	24	32	43	55		
8	10	25	42						
9	00	20	40						
10	00	20	40						
11	00	20	37	53					
12	06	18	26	33	40	47	54		
13	01	08	15	22	29	36	43	50	57
14	04	11	18	25	32	39	46	54	
15	02	12	22	32	42	52			
16	02	12	22	32	41	50	59		
17	07	14	21	28	35	42	49	56	
18	03	10	17	24	31	38	45	52	59
19	06	13	20	27	34	41	48	55	
20	03	12	22	31	47				
21	05	24	44						
22	04	25	45						

První a poslední vozy elektr. dráhy

odjíždějí do Prahy ze stanic
U Bořislavky Voz. Sřešovice
traf. č. traf. č.

11	23	20	22
444	443	444	448
021	2241	036	2245

první poslední

Přímé spojení Sv. Matěj — Voz. Sřešovice a zpět je podtrženo; jinak je nutné přestoupit na Bořislavce. Pro výpočet doby odjezdu z ostatních stanic uvádíme dobu jízdy mezi jednotlivými stanicemi na druhé straně.

Neustupujte ani nevstupujte při jízdě.

První a poslední vozy elektr. dráhy

přijíždějí z Prahy do stanic
U Bořislavky Voz. Sřešovice
traf. č. traf. č.

11	23	20	22
524	545	523	511
109	2327	053	2321

první poslední

Jízdní řád pro neděle a svátky.

Slanec: Sv. Matěj Směr: na Bořislavku
Slanec: U Bořislavky Směr: Voz. Sřešovic

hodin	minut					hodin	minut				
7	22	37	55			7	29	44			
8	15	33	52			8	02	22	40	59	
9	11	31	51			9	18	38	58		
10	11	31	51			10	18	38	58		
11	11	31	51			11	18	38	58		
12	11	31	51			12	18	38	58		
13	09	26	43			13	16	33	50		
14	00	17	34	51		14	07	24	41	58	
15	08	25	42	59		15	15	32	49		
16	16	33	50			16	06	23	40	57	
17	07	24	41	58		17	14	31	48		
18	15	32	49			18	05	22	39	56	
19	06	24	41	59		19	13	31	48		
20	20	39				20	06	27	46		
21	01	21	39	59		21	08	28	46		
22	20	38	52			22	06	27	46	59	

První a poslední vozy elektr. dráhy

odjíždějí do Prahy ze stanic
U Bořislavky Voz. Sřešovice
traf. č. traf. č.

11	23	20	22
456	501	462	508
021	2243	036	2267

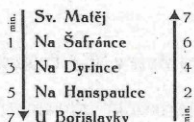
první poslední

Elektrické dráhy

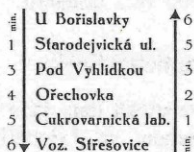
Trolejbusová trať K

Pro výpočet doby odjezdu z ostatních stanic uvádíme dobu jízdy mezi jednotlivými stanicemi v minutách:

Úsek: Sv. Matěj - U Bořislavky



Úsek: U Bořislavky - voz. Sřešovice



a trolejbusy hl.v. města Prahy.

Trolejbusová trať K

Slanec: voz. Sřešovice Směr: na Bořislavku
Slanec: U Bořislavky Směr: ke Sv. Matěji

hodin	minut					hodin	minut				
7	06	20	37	55		7	12	26	43		
8	14	34	52			8	01	20	40		
9	11	30	50			9	00	20	40		
10	09	29	49			10	00	20	40		
11	09	29	49			11	00	20	40		
12	09	29	49			12	00	20	40		
13	08	25	42	59		13	00	17	34	51	
14	26	33	50			14	08	25	42	59	
15	07	24	41	58		15	16	33	50		
16	15	32	49			16	07	24	41	58	
17	06	23	40	57		17	15	32	49		
18	14	31	48			18	06	23	40	56	
19	05	23	42			19	14	32	50		
20	01	20	41			20	11	30	52		
21	01	22	41			21	12	30	50		
22	00	20	39			22	11	31	45		

První a poslední vozy elektr. dráhy

přijíždějí z Prahy do stanic
U Bořislavky Voz. Sřešovice
traf. č. traf. č.

11	23	20	22
524	548	524	531
119	2326	053	2321

první poslední

Jízdní řád trolejbusové linky K pro veřejnost asi z roku 1938

Tab.3: Vývoj provozní délky tratí, linek a provozního počtu vozů

rok	délka tratí	počet linek	délka linek	Ø prov. počet vozů	vypravení	
	[km]	[-]	[km]		Vdš	Vds
1936	3,6	1	3,5			
1937	3,6	1	3,5			
1938	3,6	1	3,5			
1939	5,1	2	6,7			
....						
1945	5,1	2	5,1	9	12	
1946	5,1	2	5,1	8	12	
1947	7,6	2	8,1	10	18	
1948	13,5	3	13,5	19	27	
1949	22,0	5	24,1	35	49	
1950	23,3	5	25,3	40	53	
1951	27,7	6	29,6	50	64	
1952	34,1	7	36,2	65		
1953	45,6	8	54,8	81		
1954	47,0	11	66,2	99		
1955	47,6	11	67,0	99		
1956	47,8	11	64,9	108	117	
1957	47,9	11	65,4	107	119	
1958	47,9	11	65,4	107	116	
1959	45,4	10	63,6	107	118	
1960	41,3	9	55,2	112	121	69
1961	41,3	11	67,3	111	124	
1962	41,3	10	62,3	114	124	
1963	41	10	62	111	123	
1964	41	9	57	115	123	75
1965	34	9	43	105	108	67

rok	délka trati	počet linek	délka linek	Ø prov. počet vozů	vypravení	
	[km]	[-]	[km]		Vdš	Vds
1966	28	5	49	81	78	53
1967	13	3	24	53	54	39
1968	13	2	9	35	36	26
1969	9	1	9	21	21	15
1970	9	1	9	22	22	15
1971	9	1	9	22	22	14
1972	-	-	-	19	19	13

Mimořádný provoz

O XI. všesokolském sletu, v období od 18.6. do 8.7.1948 byla podle potřeby provozována doprava na lince S Zemský výbor - Stadion Jih. Pro nedostatek trolejbusů a nedostatečnou kapacitu měnirny zde byly provozovány trolejbusy v souběhu s autobusy (vesměš tehdy nově dodanými NDO). Pod stejným označením bylo v některých dnech prakticky provozováno několik linek, autobusové z Karlova náměstí, z Jiráskova náměstí a od Kinského zahrady. O hlavních sletových dnech bylo na této nekojeově (tzv. zelené) dopravní větvi dosaženo vysokých dopravních i přepravních výkonů - dne 6.7. ve směru na Strahov 11300 os./hod., předcházejícího dne při odvozu ze stadionu 11340 při průměrném intervalu 23,8".

Za mimořádný provoz lze považovat i veškerou dopravu ke strahovským stadionům v následujících letech až do roku 1955, kdy sem pravděpodobně t-53 byla prodloužena trvale i když zpočátku v omezeném rozsahu. Tyto účelové spoje (linka) byly alespoň v některých případech označeny zvláštním způsobem jako t-S a to i z důvodu platnosti odlišného tarifu; prokazatelná je existence takové zvláštní linky v letech 1950 a 1951, v některých případech však i se současným prodloužením spojů t-53. Špičkové výkony byly ovšem dosahovány na strahovské trati o následujících spartakiádách v letech 1955, 1960 a 1965.

V roce 1955 byla hlavní linkou zelené spartakiádní větve opět linka S, provozovaná trolejbusy tentokrát z Karlova náměstí a souběžnými autobusy doplňovaná z dalších nácestných zastávek (Jiráskova náměstí a Petřínských sadů). Směrově byla navíc doplněna linkami t-52 z Jinonic a t-59 z Velké Chuchle.

O II.CS bylo trolejbusy provozováno několik shodných linek, které byly uváděny do provozu vždy postupně podle okamžitých přepravních nároků.

V trase Karlovo náměstí - Stadion Jih jezdily linky t-53,65,66 a 67, od Petřínských sadů pak byly provozovány souběžně trolejbusová t-68 a autobusová a-S. Počet vypravovaných trolejbusů, který činil v této době ve špičkách 121 (o prázdninách 92) byl o hlavních spartakiádních dnech zvýšen na 145 vozů.

Obdobný způsob provozu byl zvolen i o následující spartakiádě 1965, kdy z Karlova náměstí byly vedeny stejné 4 linky jako v předcházejícím případě, od Petřínských sadů pak pouze dvě linky autobusové - a-301,302.

Druhou tratí, na níž byl organizován provoz mimořádným způsobem, byla trať chuchelská. S ohledem na charakter zastavby obsluhovaného území a současně jeho - v té době - silnému rekreačnímu využívání, umocněnému existencí dostihového závodiště, zde byly nepoměrně vyšší přepravní nároky v dopravě rekreační než v dopravě občanské. Pro dosažení vyšších provozních výkonů byl o letních sobotách a nedělích provoz výrazně posilován vypravováním dalších vozů či operativním (později pravidelným) zkracováním k Lihovaru, kdy úsek Újezd - Lihovar, prakticky souběžný s trasou tramvajové linky d-5 zůstával bez provozu. Počet zvláštních posilových vozů činil o nedělních odpoledních až 12; pravidelné posilování je dokumentováno v obdobích 3.4.-13.11.1955, 25.3.-4.11.1956 a 31.3.-17.11.1957, je ovšem pravděpodobné i v letech 1958 a 1959. Zkracování k Lihovaru bylo prováděno o letních nedělích v letech 1955 a 1956 v době mezi 12. a 20. hodinou prakticky ve stejných obdobích, v letech 1957 a 1958 pak v letních měsících celotýdenně. Zatímco v pracovních dnech byl typický interval t-59 ve špičkách 13, mimo špičky pak 25 minut (při čtyřech, resp. dvou nasazených vozech), při uváděném průměrném posílení o 6 ÷ 8 vozů a ve zkrácené trase dosahoval hodnot pod 3 minuty.

Nehody

Provoz trolejbusů se za 36 let své existence pochopitelně neobešel bez celé řady nehod a kolizních situací: Je třeba ovšem uvést, že k těžkým nehodám se závažnějšími dopady na zdraví a životy cestujících prakticky nedocházelo.

V roce 1960 byl předčasně zrušen trolejbus ev.č. 395. Důvodem pro to byl jeho střet s vlakem dne 21.11.1958. Dochovaná, ovšem nedatovaná a neautorizovaná fotografie, která tuto nehodu podle všeho zachycuje, dokládá, že k uvedenému střetu došlo na úrovňovém železničním přejezdu na Krejcárku. Trolejbus, vyjíždějící z Libně na Ohradu, byl zachycen parní lokomotivou (pravděpodobně 555.0) jedoucí tendrem vpřed z Prahy hlavního nádraží. Obdobná nehoda, která ovšem ještě neměla za následek vyřazení trolejbusu, se stala zhruba o dva roky dříve v ulici E.Klímy. Vůz 432 jedoucí na lince t-57 se 14.9.1956 zde střetl opět s parní lokomotivou, tentokrát řady 414.2, která obsluhovala vlečku do ČKD.

Pro násilná poškození při haváriích byly dále předčasně vyřazeny trolejbusy ev.č. 9355 a 9381 (vzájemná srážka dne 27.10.1966), ev.č. 9430 (nehoda dne 9.12.1966) a 9476 v roce 1971.

Kuriózní kolize, která si zaslouží vzpomnutí, se stala v roce 1949 před lékárnou v ulici Podolské. Trolejbus ev.č. 346 zde narazil do sloupu, kterým byl, poté co jej ohnul, vyzvednut přední nápravou do výše. Při nehodě, jejíž fotografie se také zachovaly, nebyl trolejbus nijak vážněji poškozen.

TARIF A ODBAVOVÁNÍ

Od zahájení provozu trolejbusů v Praze byl tarif na trolejbusových linkách úzce svázán s tarifem tramvajovým. Do sjednocení tarifu pražské MHD k 31.12.1951 však přesto vykazoval řadu specifík.

Do doby zahájení provozu první trolejbusové linky byl systém MHD tvořen základní sítí tramvají a autobusovými linkami napájecími a překryvnými. Tarifně byly tramvaje od autobusů zcela odlišeny a nebyl proto mezi nimi možný vzájemný přestup na jeden jízdní doklad. Tramvajový tarif byl od roku 1920 jednotný a přestupný, jízdné bylo stejné bez ohledu na ujetou vzdálenost a počet přestupů v rámci stanovených zásad. Autobusový tarif byl obecně vzdálenostní a nepřestupný; mezi vnitroměstskými překryvnými linkami byl za určitých předpokladů přestup umožněn.

Výjimkou z nepřestupnosti mezi tramvajemi a autobusy (kromě krátkého období po vzniku linky a-A) se stalo zavedení tzv. kombinovaného jízdného na linkách a-K (předchůdkyni první trolejbusové linky t-K) a a-T od 16.11.1935. Jednalo se o linky napájecího charakteru, které však tvořily základní dopravní obsluhu zastavěné části města a byly fakticky předurčeny k nahrazení jiným dopravním prostředkem. Kombinované jízdné spočívalo při přestupu z tramvají zásadně v příplatku 0,40 Kč k jízdnému 1,20 Kč, s nímž bylo možné použít uvedené linky, na kterých by se jinak platilo 0,50 (do 3 stanic) nebo 1 Kč (do 6 stanic). Na autobusech byly analogicky pro přestup na tramvaj vydávány jízdenky za 1,60 Kč.

Uvedený model kombinovaného jízdného se stal vzorem i pro první dvě trolejbusové linky. Existovalo zde tedy jak jízdné platné jen na příslušné trolejbusové lince, tak jízdné kombinované s tramvajemi. Do určité vzdálenosti projeté na lince trolejbusů však zde znamenalo kombinované jízdné možnost přestupu do sítě tramvají bez tarifního odlišení, čímž byly trolejbusy částečně přímo integrovány do tramvajového systému.

Základní změny tarifního systému a vývoj výše jednotlivých druhů jízdného jsou shrnuty v následujících dvou tabulkách. První shrnuje samostatný trolejbusový tarif, druhá pak přestupný tarif v rámci celé sítě MHD.

JEDNODUCHÉ JÍZDNÉ

Tarif v síti trolejbusů

Jízdenky za tento tarif byly prodávány pouze v trolejbusech a neopravňovaly k přestupu na linky tramvají. Tarif byl vzdálenostní a to pásmový, kde pásmo bylo tvořeno několika zastávkami. Vzhledem k izolaci prvních dvou trolejbusových linek (tj. do vzniku t-53 k 1.10.1948) nemohly být využity ani k přestupu mezi trolejbusy. S ohledem na vedení první linky t-K zde byl význam samostatného jízdného velice omezený. U linky t-W byl tento význam od počátku vyšší, neboť praktické přepravní vzdálenosti tady byly delší při nepříznivějších terénních poměrech a přitažlivost smíchovského centra U Anděla pro cílové cesty zřetelnější. Možnost přímého vzájemného přestupu mezi trolejbusovými linkami začala přicházet v úvahu až po zavedení t-53 k 1.10.1948; zde se však jednalo téměř jen o jízdy s překročením pásmové hranice, za nižší jízdné se mohlo cestovat jen v nevýznamné relaci na Smíchově (např. mezi zastávkami Vltavská - Kinského zahrada). Rozšíření významu nižšího jízdného pro přestup mezi trolejbusovými linkami nastalo až při zřízení dalších linek a to v jejich vnitroměstských úsecích.

První linka t-K byla zpočátku rozdělena na 4 pásma s hranicemi Pod vyhlídkou, U Bořislavky a Na Kuthence, kdy nižší jízdné platilo pro cestu do dvou pásem, tedy při překročení nejvýše jedné pásmové hranice. Od zahájení provozu na t-W měly být upraveny tarifní zásady i na t-K, z nalezených pramenů však nyní vyplývá, že k této úpravě nedošlo (snad s výjimkou zavedení nočního jízdného ?) a zůstala zde zachována tarifní hranice dvou pásem. Teprve od 15.4.1941 došlo k formálnímu sjednocení na obou trolejbusových linkách. Na t-K byly pásmové hranice Pod vyhlídkou a Na Kuthence zrušeny a tato linka se až do svého zkrácení dělila pouze na pásma dvě; tím ovšem na ní mohlo být uplatňováno pouze nižší jízdné. Na t-W byla 4 pásma s hranicemi v zastávkách Santoška, Malvazinka a Na Farkáně.

K úpravě tarifních zásad došlo při prodloužení linky t-W (již pod označením t-52) do centra města. Na její původní trati byly hranice pásem zrušeny a tarifní dělení nyní provedeno jen na styku s tramvajovou dopravou. Tato zásada dělení na část napájecí a vnitroměstskou byla podle možnosti aplikována postupně i na dalších vznikajících linkách až do úplného sjednocení tarifního systému k 31.12.1951. Hranicemi byly na jednotlivých linkách zastávky Knížecí (t-52), Kinského zahrada (t-53), Orionka (t-54) a Podolí (t-55); linka t-56 v trase Ohrada - Vysočany se na pásma nerozdělovala.

Jediné doložené zvláštní jízdné bylo uplatňováno na spojích t-S a 53 vedených ke Stadionu Strahov, kam nebyla pravidelná doprava ve své době zajišťována. Jednalo se pravděpodobně o období 1949 - 1951, kdy zde bylo stanovováno jízdné ve výši dvojnásobku denního jízdného nad 2 tarifní pásma, tj. 6 Kčs.

Přestupný tarif trolejbus/tramvaj

Jízdenky přestupného tarifu (původně nazývaného kombinovaným, později sdruženým) opravňovaly ke vzájemnému přestupu mezi trolejbusy a tramvajemi. Výše přestupného jízdného pro nižší pásmo byla zpočátku totožná s jednotným jízdným tramvajovým. S ohledem na uspořádání hranic pásem na t-K se proto na této lince jednalo prakticky o téměř plnou tarifní jednotnost se sítí tramvajů; pouze při přestupu u Vozovny Střešovice a jízdě za zastávku U Bořislavky bylo nutno zaplatit odlišné jízdné. Za základní základní nebyl vyloučen ani přestup d-/t-/d- např. v relaci Vokovice - Břevnov. U t-W byla již tarifní odlišnost poněkud výraznější, za základní jízdné bylo možné cestovat pouze na Santošku, čili do oblasti, dříve přímo obsluhované tramvajemi (a mezi zrušením tramvajového provozu v tomto úseku a zavedením trolejbusů zvláštní autobusovou linkou a-26 s tramvajovým tarifem).

Z tarifního hlediska nebyl až do roku 1947 možný přestup mezi oběma trolejbusovými linkami. U teoreticky možných cest t-W/d-/t-K se při druhém použití trolejbusu muselo znovu platit zvláštní trolejbusové jízdné. Od 14.12.1947 při jakékoliv kombinaci použití obou dopravních prostředků platilo jednotné jízdné 3 Kčs; v síti tramvajů bylo tehdy jízdné 2,50 Kčs, na autobusy přestup možný nebyl. Úplné sjednocení tarifu v pražské síti nastalo k 31.12.1951 a vzájemná plná přestupnost mezi všemi dopravními prostředky platila v zásadě až do ukončení provozu trolejbusů. Výjimky byly uplatňovány postupně v autobusové dopravě u linky a-122, později u nočních a rekreačních a posléze i překryvných ("rychlíkových"). U trolejbusů lze za jedinou (a nevýznamnou) výjimku považovat jednoslužný provoz na t-62 (25.9.1961 - 31.8.1962).

VÍCENÁSOBNÉ A ČASOVÉ JÍZDNÉ

Zpáteční a týdenní jízdenky jsou zahrnuty do předcházejících tabulek. Jiné zvláštní vícenásobné jízdenky pro samostatné použití na trolejbusech vydávány nebyly. Platily zde však v období od 7.5.1942 do 28.2.1943 existující blokové jízdenky používané na tramvajích (7 lístků po 1,50 K se prodávalo za 10 K) a to pro přestup ve stejném rozsahu a za stejných podmínek jako jízdenky jednoduché.

Časové síťové jízdenky tramvajové sítě platily od počátku i na trolejbusech a to bezplatně do pásmové hranice shodné s hranicí jednoduchého jízdného, s příplatkem 0,40 Kč (později 0,50) na větší vzdálenost. U t-K je později udávána platnost na celou trať, neboť při jízdě od střešovické vozovny byla jízda za stanici Bořislavka chápána jako další (teoretický a možný) přestup z tramvaje. Od 1.1.1948 platily síťové jízdenky při jakémkoliv přestupu na trolejbus jen s příplatkem 0,50 Kčs. Je zajímavé, že obdobnou platnost jako síťové měly po celé období na t-K (t-51) i jízdenky jedno- a

Tabulka 5: Kombinované (sdružené) jízdné 1936-1951, jednotné jízdné 1951-1972

datum	tarif	přest	JÍZDNÉ															
			denní	věk	dětské	vojenské	zavazadla	čas	noční	zpáteční	týdenní	dopl.						
t-K																		
29. 8. 36	PÁSMOVÝ-2	t-K,d	1,20	1,60	4-10	0,50	0,90	1	1,40	1,50	1,90		1,20	1,60		0,40		
t-W																		
1.10.39	PÁSMOVÝ-1	t-W,d	1,20	1,70	4-10	0,50	1	1	1,50	1,50	2,50	22.30	2	3	1,20	1,70	0,50	
t--																		
15. 4. 41	PÁSMOVÝ-1	t1,d	1,50	2	4-10	0,50	1	1,20	1,70	1,50	2,50	22.30	2,50	3,50	1,50	2		0,50
3. 1. 43															x	9	12	
1. 1. 44					6-12	1	1	1										
1. 1. 46			2,50	3	6-10	1,50	2	1,50	2	2,50	3,50	23.00	5	6		15	18	
1. 7. 46										3,50								
14.12.47		t,d	3	3		1,50		1,50					6			18		
31.12.51	JEDNOTNÝ	t,d,a	3	3										x		30/15	x	
1. 6. 53			0,60	0,60		0,30		0,30	0,30	0,60						6/3		
1. 1. 70			1	1		0,50		0,50	0,50	1		23.00	3			x		
16.10.72	x	x	x	x		x		x	x				x					

dvoulinkové těch tramvajových linek, které se jí v Vozovny Střešovice či na Bořislavce dotýkaly.

Předplatní časové jízdenky pouze pro trolejbusy byly zavedeny na t-W (jako jednolinkové) od 1.10.1939 a to pro měsíční období jako plnocenné a zlevněné (školské). Jejich cena byla nižší, než cena jednolinkových jízdenek na elektrických drahách. K úpravě došlo po prodloužení této linky do centra města a to od 1.1.1948. Cena plnocenných jednolinkových jízdenek byla podstatně zvýšena tak, že byly (analogicky jednoduchému jízdnému na větší vzdálenost) dražší než jednolinkové tramvajové. Současně byly zavedeny i jízdenky dvoulinkové (zpočátku pouze pro kombinaci trolejbus + tramvaj, později i pro dvě linky trolejbusů) opět s cenou vyšší než u tramvajů. Zlevněné jízdenky byly nyní pouze dvoulinkové, vydávaly se pro žáky a invalidy a jejich cena byla stanovena dle stejných zásad jako u plnocenných.

Stejně jako u jednoduchého trolejbusového jízdného skončila platnost jeho ostatních druhů k 31.12.1951, kdy začaly platit shodné tarifní zásady v celé tehdejší síti MHD.

ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

U většiny trolejbusových linek existoval po celou dobu jejich provozu dvouslužný provoz s průvodčímí. Po zavedení pevných stanovišť pro průvodčí byly pro nástup cestujících určeny pouze zadní dveře v jejich blízkosti.

Jednoslužný provoz stejného typu jako na autobusových linkách základní sítě byl pouze na t-58 a to od 20.11.1961 až do jejího zrušení, resp. nahrazení autobusy. Na trase této linky byl navíc zaveden prodej jízdenek na některých zastávkách v Čakovicích a Letňanech, který sloužil k urychlenému odbavování zejména v odpolední přepravní špičce při kumulovaných koncích pracovní doby první směny v tamních podnicích.

Druhou výjimkou ve způsobu odbavování byl jednoslužný provoz na posilové lince t-62 (v celé trase v souběhu s t-60), která byla určena pouze pro přímé jízdy a držitele předplatních jízdenek. Jízdné se zde platilo do pokladniček a jízdenky nebyly vydávány, takže se jednalo o analogii odbavování na překryvných (rychlíkových) linkách autobusů.

JÍZDENKY

Jízdenky byly od počátku provozu trolejbusů povětšinou shodné s jízdenkami tramvajovými. Pokud musely být vydány pro trolejbusy samostatně jízdenky jiných hodnot, odlišovaly se jen barvou některých částí a cenovým údajem. K určitému záměrnému odlišení došlo při tarifní úpravě od 14.12.1947 u nepřestupných trolejbusových jízdenek (tj. pro nižší tarifní pásmo, cenově shodných s tramvajovými) - i zde se však jednalo o pouhé

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
11213	11214	41516	71819	101112	1314										11213
41516	1516	71819	102112	2223	242526	2728									41516
71819	2930	3132	3334	353637	3839	4041	42								71819
101112	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	101112
133445	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	133445
161718	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	161718
192021	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	192021
2223	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	2223
252627	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	252627
282930	1516	1718	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	282930
312333	2930	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42		312333
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ELECTRONIC DRAGNY. NAV. VĚSTA MĚSTY. HapFenozob. 420 h															

1936

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1516	1718	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
2930	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42			2930
3132	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	3132
3334	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	3334
3536	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	3536
3738	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	3738
3940	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	3940
4142	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	4142
4344	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	4344
4546	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	4546
4748	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	4748
4950	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	4950
5152	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	5152
5354	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	5354
5556	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	5556
5758	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	5758
5960	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	5960
6162	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	6162
6364	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	6364
6566	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	6566
6768	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	6768
6970	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	6970
7172	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	7172
7374	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	7374
7576	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	7576
7778	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	7778
7980	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	7980
8182	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	8182
8384	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	8384
8586	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	8586
8788	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	8788
8990	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	8990
9192	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	9192
9394	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	9394
9596	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	9596
9798	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	9798
99100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	99100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ELECTRONIC DRAGNY. NAV. VĚSTA MĚSTY. HapFenozob. 248.001															

1940

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
11213	11214	41516	71819	101112	1314										11213
41516	1516	71819	102021	2223	242526	2728									41516
71819	2930	3132	3334	353637	3839	4041	42								71819
101112	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	101112
133445	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	133445
161718	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	161718
192021	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	192021
2223	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	2223
252627	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	252627
282930	1516	1718	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	282930
312333	2930	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42		312333
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ELECTRONIC DRAGNY. NAV. VĚSTA MĚSTY. HapFenozob. 079020															

1941

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1516	1718	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
2930	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42			2930
3132	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	3132
3334	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	3334
3536	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	3536
3738	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	3738
3940	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	3940
4142	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	4142
4344	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	4344
4546	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	4546
4748	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	4748
4950	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	4950
5152	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	5152
5354	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	5354
5556	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	5556
5758	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	5758
5960	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	5960
6162	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	6162
6364	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	6364
6566	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	6566
6768	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	6768
6970	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	6970
7172	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	7172
7374	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	7374
7576	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	7576
7778	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	7778
7980	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	7980
8182	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	8182
8384	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	8384
8586	87	88	89	90											

označení šikmým barevným pruhem (u denních modrým, u nočních červeným) jinak graficky shodného vzoru.

Jízdenky přestupného tarifu trolejbus/tramvaj byly v období existence prvních dvou napájecích linek vydávány pouze na trolejbusech. Při přestupu z tramvají na trolejbusy při jízdě do vyššího pásma se na trolejbusech vydávaly zvláštní doplatkové jízdenky. Pouze v úplných počátcích trolejbusové dopravy (do 20.5.1938) prodávali tyto doplatkové jízdenky i průvodčí na linkách d-20,22 pro přestup na t-K u Vozovny Střešovice. Doplatkové jízdenky za 40 hal. byly v provedení jízdenek autobusových, neboť byly již předtím používány na lince a-T.

Přestupní jízdenky začaly být prodávány i na linkách tramvají od 14.12.1947. Doplnující barva u denních jízdenek byla oranžová (u nepřestupných tramvajových žádná), u nočních červená (zde shodná jako u nočních nepřestupných tramvajových); kromě barevného pole s cenou obsahovaly tyto druhy jízdenek i velké písmeno **D** nebo **T** podle dopravního prostředku, kde byly vydány a to ve stejné barvě.

Oranžová barva zůstala na jízdenkách pro trolejbusy v používání i po sjednocení tarifu v roce 1951 a to až do konce jejich provozu v roce 1972. V této době sloužilo ovšem barevné odlišení již pouze jako doplňující identifikace čísla linky, na níž byla jízdenka vydána (pro tramvaje modrá, pro autobusy zelená).

Trolejbusové jízdenky se označovaly zcela shodně jako tramvajové. V době před jejich očíslováním se používalo pro t-K číslo 27, pro t-W číslo 33 (později snad 31); po očíslování linek trolejbusů se používalo skutečné číslo zmenšené o 50.

VOZIDLA

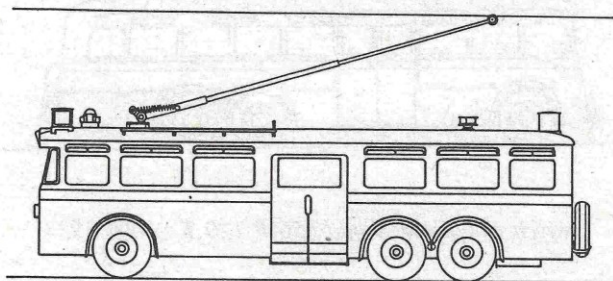
PRVNÍ ÚVAHY O VOZIDLECH

Už na přelomu 20. a 30. let se Elektrické podniky věnovaly problematice vozidel pro zamýšlený nový trolejbusový provoz a vyzvaly některé firmy k podání nabídek. V roce 1929 předložily své nabídky anglické firmy Ransomes, Sims & Jefferies a Garret & Sons.

V následujícím roce předložila firma AEG nabídku čtyř a šestikolového vozu pro 28 sedících a 15 stojících cestujících, s motorem o výkonu 43 kW. Do konce roku 1930 spadá i začátek vývoje vlastního českého trolejbusu. Jako první z pozdějších skutečných dodavatelů předložila 31.10.1930 svoji nabídku Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP, tj. Škoda). Navrhla "trolejový omnibus" či "trolejový autobus", jehož základem se měl stát autobus Škoda 506 NP, nabídnutý již dříve Elektrickým podnikům. Vůz

měl mít jeden trakční čtyřpólový motor o výkonu 48 kW. Ve voze mělo být místo pro 25 sedících a 20 stojících cestujících, karosérie měla mít dvoje dvoukřídlé dveře. Kladkové sběrače proudu měly mít, na rozdíl od později dodaného prototypu 1Tr, stahovací šňůry.

Dne 1.12.1930 nabídly "elektro-trolejbus" Závody Tatra, akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů. Šlo o vůz Tatra 24 se středním vstupem a elektrickou výzbrojí čs. závodů Brown Boveri. Motor měl mít výkon 64,5 kW.



Návrh trolejbusu Závodů Tatra z roku 1930

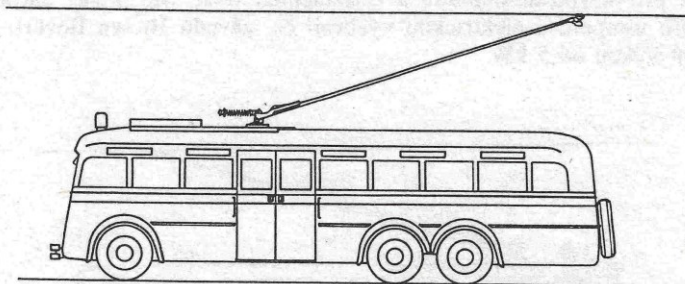
Těsně před koncem prosince 1930 offerovala také elektrotechnická továrna Českomoravská-Kolben-Daněk, a.s. Navrhla vůz pro 24 sedících a 24 stojících osob, se dvěma motory, každém o výkonu 35 HP (= 26 kW). Elektrotechnická výzbroj měla být vyrobena podle licence americké firmy Westinghouse El. & Mfg. Co.

Pro zajímavost uvádíme také cenové relace našich firem:

Tatra	308 000 Kč (při objednání 4 vozů 297 000 Kč),
Škoda	345 000 Kč,
ČKD	330 000 Kč.

Nabídkové řízení však zřejmě nebylo uzavřeno a vývoj vozidel pokračoval dál. V listopadu 1934 Škodovy závody v Plzni nabídly "Trolleybus Škoda. Model 656 P 120 T" s jedněmi dveřmi. Ten byl, soudě podle data na výkresu, vyvinut už v roce 1933. V prosinci téhož roku Správní rada Elektrických podniků schválila návrh na zakoupení jednoho vozu Škoda. Závazné jednání ovšem bylo zdrženo skutečností, že dosud nebyl schválen žádný projekt trolejbusové tratě. Nakonec byly v březnu 1935 vyzvány všechny tři české firmy, tedy ČKD, Škoda a Tatra, aby předložily definitiv-

ní technickou dokumentaci, která by mohla být předložena ke schválení ministerstvu železnic.



Návrh trolejbusu Škoda 656 P 120 T z roku 1933

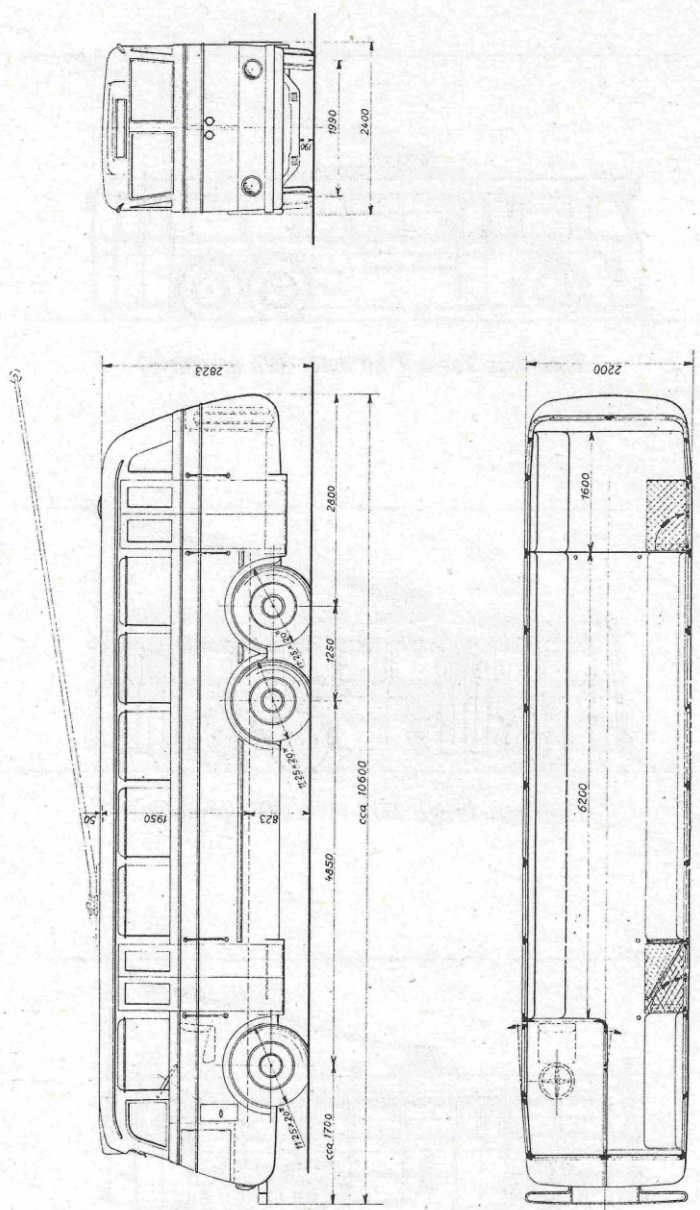
PRVNÍ GENERACE PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ

Prototypy

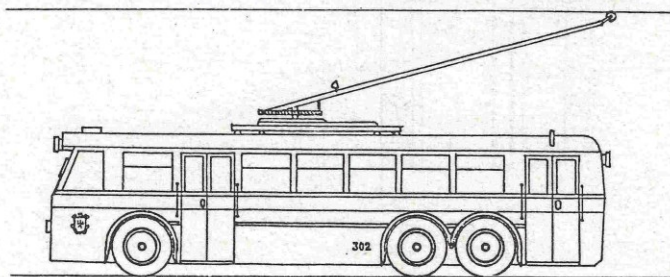
Trolejbusový provoz nakonec zahajovala v Praze v roce 1936 tři vozidla, první od firmy Škoda (1Tr, ev.č.301), druhý z podniku Tatra (Tatra T86, ev.č. 302) a konečně třetí pocházel z pražské Pragovky a ČKD (Praga TOT, ev.č. 303).

I když každý z těchto vozů byl vzhledově odlišný od zbývajících dvou a vykazoval jiné parametry, měly dohromady řadu společného. Pokaždé se jednalo o prototyp, pro jehož konstrukci použila příslušná automobilka třínápravový podvozek ze sériově vyráběného nákladního automobilu, trolejbusy měly jeden nečleněný oddíl pro cestující s podélnými polštářovanými sedadly a kapacitou zhruba pro 80 cestujících. Vyrobeny byly pochopitelně pro levostranný provoz. Ve srovnání s tehdy provozovanými vozy elektrických drah šlo o pohodlná vozidla, která poskytovala velmi slušný standard kultury cestování v pražské dopravě.

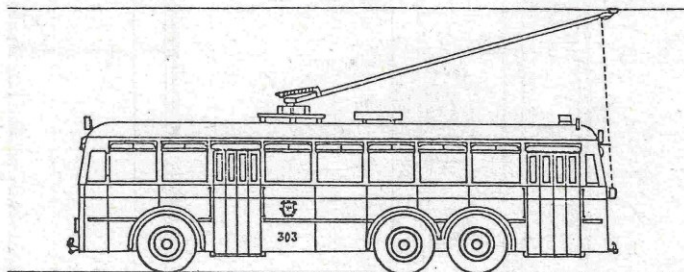
Základní data prvních trolejbusů jsou uvedena v následujících dvou tabulkách.



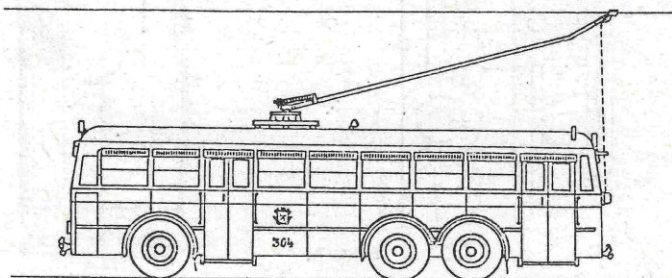
Trolejbus Škoda 1 Tr ev.č. 301 (výkres z května 1935)



Trolejbus Tatra T 86 ev.č. 302 (prototyp)



Trolejbus Praga TOT ev.č. 303 (prototyp)



Trolejbusy Praga TOT ev.č. 304-314

Tab.6: Základní technická data trolejbusů 301 - 303

ev.č.	délka skříně	výška se staž.sběr.	hmotnost	max. rychlost	počet motorů	výkon motorů
	[mm]	[mm]	[kg]	[km/hod]	[-]	[kW]
301	10 330	3 070	10 365	45	1	66,2
302	10 470	3 315	9 600	40	4	4x25
303	10 200	3 300	10 300	45	2	2x36,8

Tab.7: Výrobní a konstrukční údaje trolejbusů 301 - 303

evidenční číslo	301	302	303
výrobce karosérie	Škodovy závody Mladá Boleslav	Tatra Kopřivnice	Praga Praha Vysočany
konstrukce karosérie	dřevěná, oplechovaná	celokovová	dřevěná, oplechovaná
ovládání dveří	ruční	ruční	elektropneumatické
výrobce elektr. výzbroje	Škodovy závody Plzeň	Siemens, ČKD Praha	Sousedík Vsetín

První týdny a měsíce provozu trolejbusů v Praze se neobešly bez problémů. Trolejbusy vykazovaly řadu poruch a bývaly často odstavené z provozu, který pak obstarávaly autobusy. Věcí se zabývala dne 14.9.1936 i správní rada Elektrických podniků. Ředitelství EP následně 31.10.1936 konstatovalo, že některé závady jsou takového druhu, že "... je bude možno odstranit jen úplně novými přístroji". Vůči vozu ev.č. 302 byl dokonce později zaujat postoj, podle kterého je vůz "... velmi často defektní a závady jsou takového druhu, že opravami, které na něm provádíte v naší vozovně se nedají tyto závady odstranit" (z dopisu EP firmě Ringhoffer).

Pozdější záznamy již o závažnějších poruchách vozů ev.č. 301 a 303 nehovoří, zato trolejbus Tatra T86 ev.č. 302 byl na počátku roku 1938 již trvale mimo provoz.

Sériové trolejbusy

Na popsané tři prototypy navázaly od jejich výrobců sériové dodávky trolejbusů v tomto pořadí:

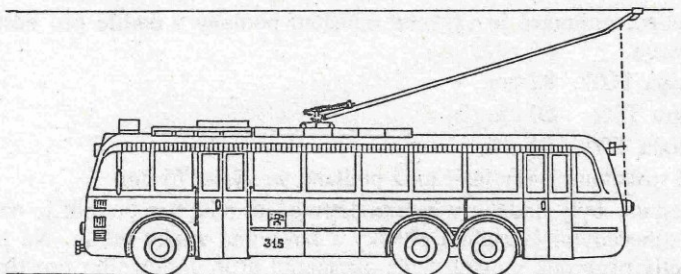
Tab.8: Postup dodávek vozů 304 - 324

rok	zařazený vozy		evid. stav
	typ	evid. čísla	
1937	Praga TOT	304	4
1938	Praga TOT	305 - 311	13
	Škoda 2Tr	315	
	Tatra T86	320	
1939	Praga TOT	312 - 314	24
	Škoda 2Tr	316 - 319	
	Tatra T86	321 - 324	

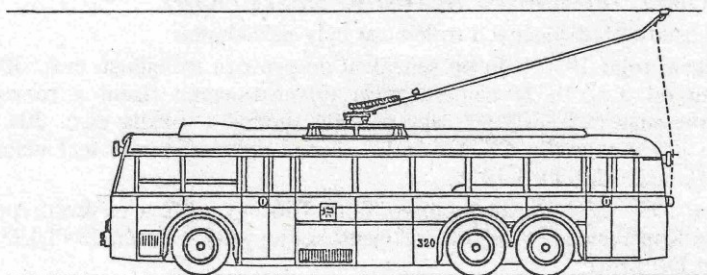
Další vozy Praga TOT se od prototypu lišily především konstrukcí vozové skříně. Ta zůstala sice na pohled téměř stejná (lišila se prakticky jen vynecháním větracích okének nad okny v bočnicích a dvoukřídlými dveřmi místo čtyřkřídlých), byla však již celokovová. Další četná technická vylepšení (například nové elektromotory, změněná konstrukce sběračů proudu) z nich udělala provozně velmi spolehlivé trolejbusy, což se projevilo i následně v poválečných letech jejich velmi dlouhým ponecháním v provozu.

Trolejbusy Tatra T86 dodal výrobce ve srovnání s prototypem s celkově modernější vozovou skříní, odstranil zejména archaicky vyhlížející prodloužení střechy přes přední čelo vozidla. Dílčími změnami v konstrukci byly pak odstraněny i některé technické nedostatky prototypu. K dalším patrným změnám patří i jiné rozdělení oken v přední části vozu a umístění větracího kanálu na střeše.

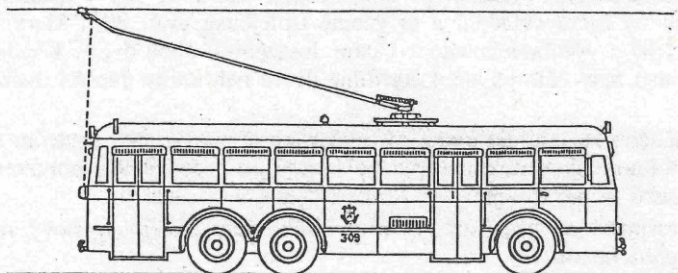
Firma Škoda dodala svou sérii trolejbusů zásadně odlišnou od prototypu 1Tr. Vyrobila totiž elegantní, moderně vypadající, deset a půl metru dlouhé třínápravové trolejbusy 2Tr, poháněné dvěma motory o výkonu 2x45 kW. Karosérie byla použita již celokovová, trolejbusy měly sběrače s automatickými stahovači a celkovým zajímavým technickým provedením je lze označit za výrobky ve své době vysoké technické úrovně.



Trolejbusy Škoda 2Tr ev.č. 315-319



Trolejbusy Tatra T 86 ev.č. 320-324



Trolejbus Praga TOT ev.č. 309 po rekonstrukci na pravostranný provoz

Nesporně zajímavé je výškové umístění podlahy v oddíle pro cestující vůči vozovce:

Praga TOT: 82 cm,
Tatra T86: 60 cm (!),
Škoda 2Tr: 64 cm;

současné trolejbusy 14Tr mají totiž podlahu ve výšce 75 cm.

Trolejbusy byly dodány v červenokrémovém nátěru a podnik je označil malými stínovanými číselnými obtisky a kovovými znaky města. Na podokenní světlý pruh pak umístil nápis označující druh dopravního prostředku. Nápis byl však nejednotný:

vůz 301: *TROLEJBUSY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*

vůz 302 - po výrobě: *ELEKTRICKÉ DRÁHY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*

- po zařazení do provozu: *TROLLEYBUSY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*

vůz 303: *TROLLEYBUSY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*

vůz 304 a další: *TROLEJBUSY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY.*

Další osudy předválečných trolejbusů byly následující:

Počátkem roku 1938 bylo po schválení do provozu trolejbusu ev.č. 304 (v provozu od 3.12.1937) nejprve zcela rekonstruováno řízení a rozvod proudu trolejbusu ev.č. 303 tak, aby se stalo shodné s vozidly ev.č. 304 - 311. Tyto práce provedla ČKD a trolejbus pak vykonal novou technicko-policejní zkoušku dne 11.3.1938.

V roce 1939 byl vyřazen prototyp Tatra T86 ev.č. 302 a odvezen zpět výrobci do Kopřivnice. Po celkové rekonstrukci jej ještě v letech 1948-1953 provozoval DP Most.

Ostatní trolejbusy pak po zahájení pravostranného provozu podnik představěl, resp. jejich přestavbu objednal. Trolejbusy ev.č. 301 a 315 - 319 tuto přestavbu prodělaly v Mladé Boleslavi, vozy T86 pak u firmy Ringhoffer - Tatra, a.s. na Smíchově. Hotové byly do června 1939. O přestavbách trolejbusů Praga TOT nejsou obdobné údaje známy. V rámci těchto úprav se nicméně podařilo provést dílčí modernizaci, spočívající v dosazení elektropneumatického ovládání předních dveří; zadní zůstaly i nadále u všech vozů na ruční ovládání a to včetně trolejbusu ev.č. 303, který měl jako jediný již z výroby takovéto ovládání dosazeno u obou dveří. Uvedenému trolejbusu byly dále původní čtyřdílné dveře nahrazeny dveřmi dvoudílnými.

Nezměněno zůstalo ale umístění řidičských stanovišť, tato skutečnost je doložena fotografickou dokumentací pořízenou po roce 1939 a potvrzena i studiem vraků těchto trolejbusů existujících ještě v 80. letech.

Při přestavbě na pravostranný provoz obdržely trolejbusy nový nátěr shodný s předchozím.

Z období let 1939-1945 existuje o pražských trolejbusech jen minimum zpráv. Zásadnější provozní obtíže měl provozovatel snad jen s trolejbusy

Tatra T86, které musely být ještě po zařazení do provozu výrobcem rekonstruovány a četné závady se pak opakovaly ještě i v letech 1940 a 1941. Z několika dobových fotografií lze dále vyčíst, že trolejbusy jezdily bez významnějších změn, pochopitelně s provedenými zatemňovacími opatřeními. V nejlépejším termínu byl z bočnic vozů odstraněn nápis *TROLEJBUSY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*, světlý podokenní pás zůstal však zachován. Vzhledem k vysokému evidenčnímu stavu a poměrně nízké vypravenosti lze dále předpokládat, že opotřebením válečným provozem nebylo nijak zásadní.

K událostem roku 1945 literatura uvádí, že při americkém náletu na Prahu 14. února bylo poškozeno 5 trolejbusů, neuvádí však, které vozy a v jakém rozsahu byly poškozeny. Po obnovení přerušeno provozu zůstává nicméně evidenční stav nezměněn a tvoří jej stále 23 trolejbusů.

V letech 1946 a 1947 musely být znovu rekonstruovány trolejbusy Tatra T86. Důvodem bylo praskání okenních sloupků (na tuto závadu upozornil provozovatel výrobní podnik již v lednu 1944) a další defekty vozové skříň.

Na konci léta 1948 objednal Dopravní podnik v n.p. Tatra, závod Smíchov čtyři nové svařované rámy pro trolejbusy Praga TOT. Z dochovaných písemností ovšem není zcela zřejmé, zda vůbec byly vyrobeny a pakliže ano, kdy a jaké vozy je obdržely.

V poválečných letech byly trolejbusy vybaveny pokladnami pro průvodčí, současně obdržely i na zadní dveře elektropneumatické ovládání. Nedůsledně došlo pak k přemístění čelních linkových orientací z excentrické polohy doprostřed střešní části čel vozů nad orientaci směrovou, přičemž zůstaly v původní podobě, tj. kulaté. Některé vozy obdržely podle všeho ještě nový nátěr.

Obnoveno již nebylo předválečné označení *TROLEJBUSY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*. Toto tvrzení rozhodně však neplatí bezvýjimečně, poválečná nedatovaná fotografie vozu 313 na lince t-53 zachycuje uvedený trolejbus ještě nebo opět s tímto nápisem.

Po roce 1948, tedy po zahájení dodávek trolejbusů Tatra T400 se "staré" trolejbusy soustředily na méně vytížených linkách t-51,53 a 59 a jejich další uplatnění, do té doby vždy téměř jednotné, se začalo již odlišovat.

Prototyp trolejbusu Škoda 1Tr sloužil i nadále a jeho vzhled se změnil již zmíněným přemístěním číselné orientace, zejména pak dosazením ochranné plechové plenty nad okny v bočnicích, která zakryla jejich horní zaoblenou část. Vyřazen z provozu byl v roce 1955. Naprázdno vyzněly snahy zachovat tento nesporně zajímavý vůz jako muzejní exponát v NTM a trolejbus byl později sešrotován.

Druhý, po válce ještě stále existující prototyp, vůz ev.č. 303, měl podnik ve stavu ještě skoro celá padesátá léta a vyřadil jej až po 23 letech provozu v roce 1959. Poté byl prodán a tím se zachoval až do současnosti. V roce 1990 rozhodla rada muzea Dopravního podniku hl.m.Prahy o jeho

zařazení do sbírek historických vozidel. Jeho nynější majitel však vozidlo odmítl postoupit a to i přes skutečnost, že se jedná již jen o rozpadající se vrak, jehož úplné devastaci není sám schopen zabránit.

Provoz trolejbusů 2Tr se v Praze uzavřel roku 1953, kdy byly všechny prodány Dopravnímu podniku v Plzni. Zde pak jezdily až do roku 1960, kdy vyřadili poslední z nich. Pro nadbytečnost byly prodány v roce 1956 i zbylé čtyři trolejbusy Tatra T86. Nový provozovatel, Dopravní podnik Pardubice, je využíval ještě zhruba tři roky. Pátý trolejbus tohoto typu, ev.č. 324, byl z provozu definitivně vyřazen ještě v Praze roku 1955. Jeho vozová skříň nebyla zlikvidována, nýbrž ji podnik prodal zájemci do osady Záběhlice u Hříměždic. Zde existoval až někdy do konce 60. let. Tehdejší majitel našťástí bývalý trolejbus ještě několikrát fotografoval, takže se alespoň dochovala dokumentace posledního vzhledu vozu před vyřazením. Z fotografií například vyplývá, že vůz obdržel tzv. kulaté obtiskové znaky města, což nebylo v této době u trolejbusů zvykem.

Nejdéle v Praze zůstaly sériové trolejbusy Praga TOT. Byly rušeny až po dvaceti letech provozu počínaje rokem 1958, podle všeho následovně:

Tab.9: Vyřazování vozů Praga

rok	evidenční čísla
1958	306,307
1959	305,308,309,310,312,314
1960	313
1961	304,311

Údaje o rušení pocházejí z dřívějších prací S.Linerta, jejich správnost potvrzují nepřímo i informace z jiných zdrojů. Vyřazení posledních dvou trolejbusů Praga TOT v roce 1961 již bylo pravděpodobně jen potvrzením jejich faktického zrušení v roce 1960 (poslední praktický význam mohly mít v době celostátní spartakiády 1960). Po vyřazení z provozu podnik většinu těchto vozů prodal různým zájemcům k nedopravním účelům (jako sklady, senky a podobně). Takto některé vydržely ještě téměř dalších třicet let, kdy z nich zbyly prakticky jen nerozpoznatelné vraky.

TROLEJBUSY TATRA T400

Vozy I.- III. série

Po skončení 2. světové války byla již situace ve výrobě trolejbusů poněkud jiná. Na předválečnou výrobu totiž nenavázal podnik Praga a věnoval se jiným výrobním programům. Ve Škodovce se po ukončení výroby vozů 3Tr pro Plzeň zaměřili jen na produkci menších dvounápravových trolejbusů, které by byly pro provoz v pražských podmínkách použitelné jen problematicky (to ostatně potvrdila i pozdější dodávka trolejbusů 8Tr v roce 1960).

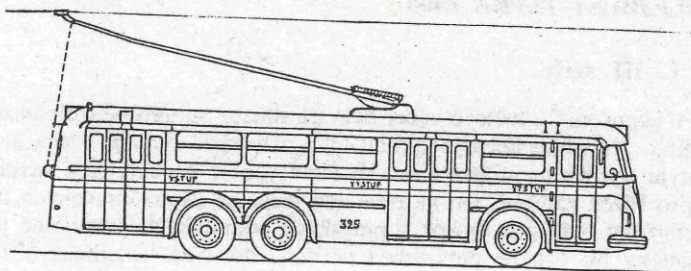
Na vznikající potřeby hlavního města byli tehdy schopni zareagovat jen tradiční výrobci vozidel pro pražskou dopravu - podniky Tatra Smíchov a ČKD Praha. A tak v krátkém čase vznikl velký, nápadně prostorný třínápravový trolejbus Tatra T400, který dostal k uvedenému typovému označení přídomek Junák. Toto pojmenování však přestalo být velmi brzy uváděno.

Za základ byl použit podvozek těžkého nákladního automobilu Tatra 111, vyráběný v Kopřivnici, na kterém na Smíchově vytvořili z ocelových profilů a plechu vozovou skříň. Výrobce přitom setrval u řady tradičních prvků - instaloval například podélná sedadla, u kterých byla nápadná zejména rozdílná výška jednotlivých sedaček nad podlahou, střechu vyplnil dřevěnými palubkami a pokryl plátnem, na podlahu dosadil dřevěné rošty a podobně.

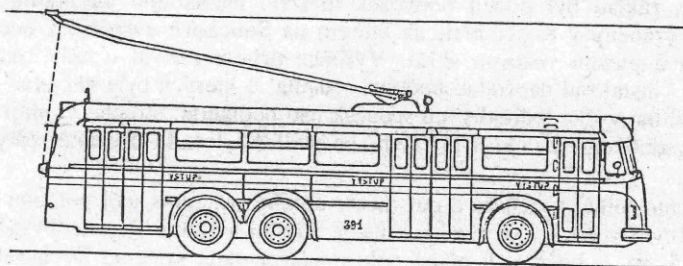
Tento téměř jedenáct a půl metru dlouhý trolejbus měl podlahu 73 cm nad úroveň vozovky, tři dveře, z nichž střední a zadní byly neobvykle široké (1,5 m), v bočnicích nízka polospuštěcí okna systému Beclawat a výraznou přední masku, které dominovaly oblé, bombírované plechy s reflektory, jimiž se uzavírala rozváděcí skříň se stykači a dvojitá, elektricky vyhřívaná okna. Právě tato čelní partie vozidla se stala charakteristickou pro pražské trolejbusy jako takové a symbolem trolejbusového provozu v Praze je konec konců dodnes; (zde je vhodné poznamenat, že vozidla měla původně vypadat poněkud jinak, ještě na výkresu z 18.8.1947 je nakresleno zcela odlišné přední a zadní čelo vozidla).

Při obsazení 5 os./m² vykazoval trolejbus kapacitu 80 cestujících, ve skutečnosti šlo vozy T400 obsazovat i více jak stovkou lidí. V technických podmínkách pro dodávku Dopravní podnik přímo požadoval dimenzování podvozku tak, aby bez problémů snesl zatížení 135 osobami. Trolejbusy byly poháněny kompaundním motorem o výkonu 120 kW, dosahovaly rychlosti 50 km/h a brzděny byly brzdou elektrickou, pneumatickou a ruční mechanickou.

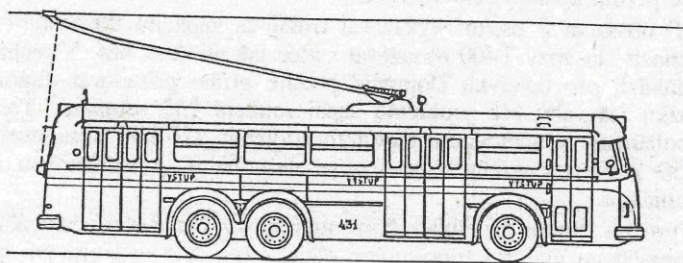
Výrobce opatřil trolejbusy červenokrémovým nátěrem, evidenční číslo bylo provedeno malými stínovanými obtisky (na čele pod pravým reflektorem, na bočnicích před druhou nápravou zhruba v úrovni podlahy interiéru,



*Trolejbusy Tatra T 400 série I.A a I.B ev.č. 325-326
(s výhradou vůz ev.č. 357)*



Trolejbusy Tatra T 400 série II.A a II.B ev.č. 358-393



Trolejbusy Tatra T400 série III.A a III.B, ev.č. 394-459, 462-469

na zadním čele v jeho levé dolní části), obtiskový ani jiný znak města použit nebyl. Vozy z první série měly dále 4 orientace pro číslo linky, mimo dvou čelních ještě třetí nad zadními dveřmi a čtvrtou na též místě na opačné straně střechy vozidla, druhá série pak již jen orientace dvě na obvyklých místech na čelech. Zepředu měl trolejbus karosérii chráněnou poměrně masivním nárazníkem, na bočnicích dřevěnými rámy.

První dodávky trolejbusů v roce 1948 ještě předcházely zkušební jízdě pouhého podvozku se zabudovanou elektrickou výzbrojí a sběrači proudu. Tyto jízdy proběhly podle všeho 3. a 4. dubna 1948 na trati na Malvazinky.

Dodávky trolejbusů Tatra T400 se pak uskutečnily ve třech sériích v letech 1948 - 1954. Posledních osm trolejbusů tohoto typu se do Prahy dostalo ještě v roce 1959 z DP Most.

Tab.10: Postup dodávek trolejbusů 325 - 459, 462 - 469

rok zařaz.	evidenční čísla	série	celkem T400 I.-III.série	pozn.
1948	325 - 344	I.A	20	1)
1949	345 - 357	I.B	33	2)
1950	358 - 364	II.A	40	
1951	365 - 393	II.B	69	
1953	394 - 430	III.A	106	
1954	431 - 459	III.B	135	
1959	462 - 468	III.A	142	3)
1960	469	III.A	143	3)

Poznámky:

(V tabulce není záměrně uveden trolejbus Tatra T400 prototyp IV. série, neboť je předmětem samostatného komentáře).

- Vozy ev.č. 325 a 326 byly již v provozu v době Všesokolského sletu v červnu 1948, vůz 327 a další byly do provozu nasazeny později, podle všeho až v souvislosti se zavedením linky t-53.
- Počínaje sérií II.A, t.j.od ev.č. 358, byla snížena celá balustráda oken na předním čele, úprava měla zajistit lepší výhled řidiči. Takto upraven byl ovšem i vůz ev.č. 357, protože však není známa jeho fotografie po výrobě, nelze určit, zda byl takto již vyroben nebo zda se jedná o pozdější úpravu.
- Trolejbusy ev.č. 462 - 469 pořízené od DP Most byla vyrobeny v roce 1953, důvodem pro jejich prodej Praze se stala likvidace trolejbusového provozu v Mostě a Litvínově.

Hned první zkušenosti s provozem nových trolejbusů nebyly rozhodně dobré. Velmi ztuhá jdoucí řízení vozů vyústilo počátkem roku 1949 v odmítání řidičů nastupovat do služby na tyto trolejbusy, čímž byla ohrožena vypravenost vozů do sítě. Veřejnost pak poměrně ostře kritizovala problémy s nastupováním do vozů po dvou vysokých schodech. V dalších letech tyto kritiky však v zásadě ustaly.

Trolejbusy III. série se od sérií předchozích ještě dále poněkud lišily. Výrobce je vybavil dvěma elektromotory o výkonu 2 x 65 kW a dosadil poloautomatickou elektrickou regulaci a mnohostupňovým řadičem (jako u tramvají T1). Trvale zůstalo změněno již dříve započaté umístování pokladny pro průvodčího těsně vedle zadních dveří (do ev.č. 350 včetně byla tato pokladna montována mezi středními a zadními dveřmi), do dveřních prostorů byl dosazen třetí schod pro plynulejší a pohodlnější nástup cestujících, čímž došlo i k nepatrnému zvýšení úrovně podlahy nad vozovkou. Trolejbusům byla pak i zvýšena maximální provozní rychlost na 55 km/h, přičemž dokázaly vyvinout rychlost až 70 km/h. Po měnové reformě činila pořizovací cena takového trolejbusu 384 000 Kčs (pro srovnání lze uvést, že ve stejné době přišel trolejbus 7Tr na 292 000 Kčs a autobus Škoda 706RO na částku 145 000 Kčs).

S vozy Tatra T400 se zahajoval provoz na většině nově zřízených trolejbusových linek a posléze, po necelých dvaceti letech, byl s nimi provoz na týchž linkách i zastaven.

I přes poměrně dlouhé využití v provozu (trolejbusy tohoto typu byly vyřazovány většinou po 13 - 19 letech služeb veřejnosti) prošly v podstatě jen nepatrnými úpravami a odhlédneme-li od detailů, je možné konstatovat, že dojezdily takřka v původním stavu. Trolejbusům z první série byly vcelku rychle odstraněny boční linkové orientace a zbylé čelní pak nahrazeny obdélníkovými místo původních čtvercových; tato úprava byla provedena na základě připomínek cestujících, kteří poukazovali na špatnou čitelnost označení linky. Záhy se sjednotilo i umístění pokladen ve vozidlech a to na obvyklém místě u zadních dveří. Některým trolejbusům pak ještě později provozovatel doplnil kryty dveřních mechanismů u středních a zadních dveří o tehdy běžně používané lampičky se zvukovým znamením "Nevystupujte". Tato skutečnost je dodnes patrná na vaku vozu ev.č. 428 a lze vyslovit domněnku, že předmětná úprava souvisela se zavedením jednoslužného provozu na linkách t-58 a 62.

Počínaje koncem léta 1962 byla měněna evidenční čísla předřazením číslice 9 před čísla stávající. Prvními takto upravenými trolejbusy byly snad vozy ev.č. 9411 a 9451 v srpnu uvedeného roku a přeznačování pak postupně pokračovalo v dalších letech převážně při rozsáhlejších opravách spojených s pořízením nového nátěru. Některé trolejbusy však jezdily s původním označením až do vyřazení - doložit tuto skutečnost se podařilo u vozů ev.č. 328, 331, 357, 367 a 376.

V téže době provozovatel přistoupil i ke změně umístování obtisků na vozové skříně trolejbusů. Na bočnicích se evidenční číslo objevilo ve světlem pruhu mezi přední nápravou a přenými dveřmi, resp. oknem u stanoviště řidiče, na uvolněné místo po těchto číslech pak umístili obtiskový znak města v hnědém kruhovém poli. Nedlouho po zavedení těchto změn do praxe přestaly být používány stínované číselné obtisky a nahradily je obtisky současné.

V 60. letech začaly být trolejbusy Tatra T400 opotřebovány náročným provozem v Praze a z dochovaných záznamů vyplývá i narůstání počtu různých závad. Jednalo se o poruchy řízení (ty se ostatně vyskytovaly po celou dobu existence těchto trolejbusů), různé defekty karosérie, nedostatečné vytápění, zatékání do vozidla a občas i probíjení do prostoru pro cestující. Časté přetěžování trolejbusů (vzpomínky zúčastněných hovoří až o obsazování vozů dvěma sty cestujícími) pak mělo za následek nižší životnost odpružení zejména přední nápravy. Současně se s rušením linek stávaly mnohé vozy již nadále pro podnik nadbytečné. Jejich rušení započalo v roce 1963 vozy evidenčních čísel 328-332, 336 a 338. Podnik vyřazené trolejbusy většinou nelikvidoval (sešrotováno po vyřazení bylo asi jen 20 vozů), nýbrž je prodával k nejrůznějším, někdy až bizarním účelům, podnikům, družstvům a soukromým osobám.

Tab.11: Vyřazování vozů v letech 1964-1969

rok	evidenční čísla vyřazených vozů
1964	333,357,367
1965	325,327,337,364,369,393,399,415
1966	326,334,335,339,341,342,344,345,347,351,353,354,355,356,358,363,366,372,375,378,381,386,387,391,392,398,401,421,430,465
1967	343,348,349,350,352,359,361,362,365,368,371,374,376,377,379,382,383,384,385,388,390,396,402,405,408,410,411,416,424,426,428,435,436,441,442,444,445,447,448,450,462,464,466,469
1968	340,346,360,370,373,380,389,394,397,400,403,404,407,409,413,414,417,419,422,423,425,427,432,434,437,438,439,440,446,451,452,453,454,457,459,468
1969	406,420,433,449,455,467
Poznámka: Vůz 395 vyřazen již v roce 1960 po nehodě z roku 1958 - viz Nehody.	

K 31. prosinci 1969 tak zůstalo v provozu již jen 6 trolejbusů Tatra T400 ze třetí série: 9412, 9429, 9431, 9443, 9456 a 9458. S výjimkou vozu 9431 byly všechny vyřazeny ještě v průběhu roku 1970. Vůz 9431 byl i po jejich vyřazení po určitou dobu nasazován na tehdy jedinou existující linku t-51, kde 13. prosince 1970 uzavřel kapitolu provozu těchto pozoruhodných vozidel s cestujícími v Praze. V roce 1971 a 1972 pak sloužil ve vozovně Na Valentince ke služebním a manipulačním účelům, například k přetahům provozu nezpůsobitelných trolejbusů do opravárenské základny v Košících.

Poslední den provozu trolejbusů v Praze, dne 15.10.1972, uspořádal v tomto voze Kroužek přátel městské dopravy malou výstavu, shrnující stručnou formou 36 let existence tohoto dopravního prostředku v Praze. Vůz 9431 byl pak také zcela posledním trolejbusem, který nedlouho po půlnoci následujícího dne opustil definitivně pražské ulice. Ještě téhož roku jej podnik vyřadil.

Prototyp IV. série

V roce 1954, po dodávkách třetí série trolejbusů Tatra T400, se blížila pražská trolejbusová doprava ke svému zenitu. Nové trolejbusové trati vedly do rozvojových částí města a tak podnik Tatra, který ještě nemohl ani v nejmenším tušit budoucí zásadní odklon od elektrické dopravy ve městech a naopak asi předpokládal další rozvoj již plně zavedeného trolejbusového systému, hledal cesty ke zlepšení své produkce.

Jednu z možných cest, byť třeba jen na přechodné období, výrobce naznačil v roce 1955 dokončením prototypu trolejbusu Tatra T400 IV. série, který byl ve výrobě ovšem již od konce léta 1953 a jeho vývoj je doložen již v dubnu 1953. V podstatě se pokusil v největší možné míře modernizovat stávající typ T400 při zachování totožné vozové skříně a základních technických parametrů. Cílem úprav bylo zvýšení kultury cestování a odstranění některých dalších negativ předchozích sérií.

Prototypový trolejbus byl pražskému Dopravnímu podniku dodán někdy na jaře roku 1955 a do provozu jej zařadili s evidenčním číslem 460 pravděpodobně před spartakiádou, která se toho roku konala. Z období spartakiády pocházejí také jeho první provozní záběry.

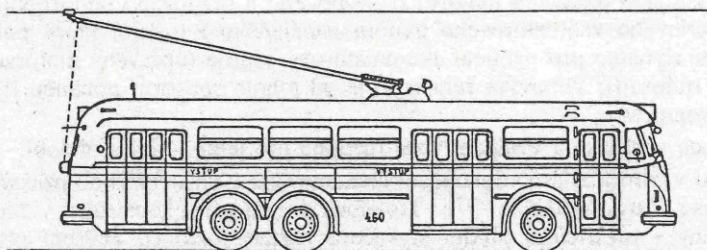
Vůz ev.č. 460 se od předchozích sériových trolejbusů Tatra T400 lišil v řadě položek. Při pohledu na skříň vozidla upoutalo především vynechání ochranného plechového pásu v nadokenní části karosérie, odlišné bylo vyvedení páru klaksonů na čelní masce vozidla (pod reflektory) a osazení dvou párů střešních pozičních světel protáhlého kapkovitého tvaru. Při pohledu na vozidlo odzadu bylo nápadné vyústění větracího kanálu mřížkou mezi zadní orientací (orientace byla umístěna níže) a držákem sběračů. Zásadní změnou bylo provedení plechové střechy. Již v červnu 1955 však začaly sváry mezi jednotlivými plechovými poli zásadním způsobem praskat. Plech proto asi

ještě v témže měsíci nahradili plátnem. Zdali bylo oplechování střechy ještě později obnoveno není známo.

Interiér byl uspořádán totožně jako u ostatních vozů typu T400, tzn. byl vybaven podélnými polštářovanými sedadly, nad koly vyvýšenými. Stejná byla i podlaha, tedy gumová s příšroubovanou dřevěnou rohoží. Již při běžném ohledu však interiér zaujal řadou odlišností. Na stanovišti řidiče byla zcela jinak upravena přístrojová deska s použitím mnoha nových prvků, volant byl shodný s těmi, jaké se běžně montovaly například do autobusů Š706 RTO, stanoviště průvodčího bylo od zadních dveří odděleno skleněnou stěnou a kovové části pokladny byly chromovány. Vnitřek vozu byl osvětlen dvěma řadami stropních světel používanými v tramvajích T1. Nepříliš zřetelná fotografie interiéru pocházející z doby po zařazení vozidla do provozu dále ukazuje, že uprostřed středních dveří byla nad schody umístěna svislá tyč s vyvedeným přidržovacím madlem do prostoru schodů.

Trolejbus byl dále vybaven řízeným větráním, tedy nasáváním venkovního vzduchu a jeho následným odsáváním, nově konstruováno bylo celé vypružení vozové skříně.

Protože na výrobu tohoto trolejbusu již nenavazovala sériová dodávka, zůstal vůz č. 460 určitou zvláštností vozového parku v Praze. Podle nemnoha známých fotografií lze usoudit, že vůz prošel minimálně jednou opravou většího rozsahu, která byla provedena někdy na počátku 60. let. Pravděpodobně při ní byl na skříně dosazen ochranný plechový pás nad okny, čímž se jeho vzhled při pohledu z boku v podstatě sjednotil s ostatními trolejbusy T400. Vůz byl také opatřen novým lakem a obdržel čtyřmístné evidenční číslo 9460 provedené již nestínovanými obtisky. I nadále jej však šlo dobře rozeznat podle klaksonů na předním čele vozidla.



Trolejbus Tatra T 400, prototyp IV.série, ev.č.460

Vyřazen byl 30.4.1968 a poté odprodán soukromé osobě, která v něm na pozemku Výzkumného ústavu v Chotouni-Pohoří zřídila včelín. V této podobě existuje trolejbus dodnes, jeho karosérie je však již napadena rozsáhlou korozi.

V roce 1956 objednal Dopravní podnik dalších 25 třínápravových trolejbusů s dodáním v roce 1958 a pro léta 1959 a 1960 předpokládal nákup dalších 50 vozů. Požadoval přitom dodání trolejbusů Tatra T400 III.série s dílčími modernizacemi. Tatra Smíchov však objednávku již odmítla pro nedostatek výrobní kapacity.

TROLEJBUS TATRA T401

Na poměrně úspěšnou sérii trolejbusů Tatra T400, výrobně předčasně ukončenou smíchovským závodem v roce 1955 pro nadbytek jiných zakázek, zamýšlel podnik Tatra Kopřivnice a další výrobci přece jen navázat výrobou zcela nové generace trolejbusů, která by se svou technickou úrovní a celkovým vzhledem stala přinejmenším srovnatelnou s tehdejší produkcí tramvajových vozidel.

Pro řešení nového trolejbusu byla nejprve vyvíjena v národním podniku ČKD Stalingrad elektrická výzbroj. Její vznik literatura datuje již rokem 1954 a vývoj této výzbroje byl veden podle tehdejších pramenů následujícími principy:

- individuální pohon kol sériovými trakčními motory, upravenými z tramvajových motorů TM22,
- elektrodynamická brzda je cize buzena trolejovým napětím; k tomu mají trakční motory zvláštní budící vinutí,
- poloautomatické řízení rozjezdu s předvolbou čtyř kombinací zrychlení a konečné rychlosti; trakční řadič s mechanickými stykači má pneumatický pohon,
- cizí ventilace trakčních motorů, rozjezdového a brzdového odporníku pomocí sériového ventilátorového motoru napájeného z troleje, který pohání současně dynamo pro nabíjení akumulátorové baterie (upravený motorgenerátor z tramvají); klínovým řemenem je od tohoto soustrojí poháněn trvale běžící kompresor,
- regulace ventilace a vytápění vozu rozdílná pro letní a zimní období.

Tato výzbroj byla po dokončení namontována v roce 1956 do pražského trolejbusu Tatra T400 ev.č. 376. Trolejbus doznal při rekonstrukci vzhledové změny - rozšířením přední stykačové skříňe došlo ke zvýšení přední čtveřice oken. Ani při této úpravě vozidla nebylo možné zabudovat do trolejbusu elektrickou výzbroj v plném rozsahu podle projektu. Zůstal mu například jen jeden trakční motor, ale upravený jako sériový a se zvláštním vinutím pro cize buzenou brzdou. Zkoušky tohoto trolejbusu probíhaly pak od uvedeného roku v Praze. Dochován zůstal například údaj o rychlostním

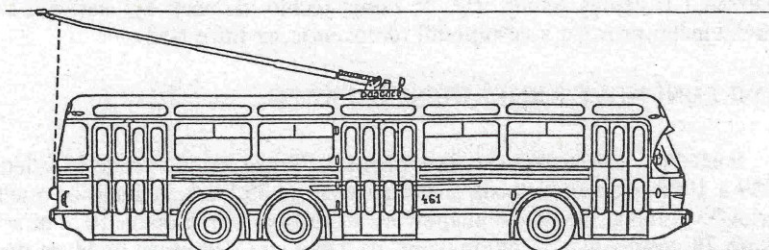
testování na chuchelské trati, kde dosáhl rychlosti 70 km/h již při napětí 540 V v síti.

K zajímavé zkoušce s tímto upraveným vozem Tatra T400 pak došlo v noci z 5. na 6. června 1957 v úseku z Knížecí do Jinonic a na trati do Velké Chuchle. Cílem zkoušky mělo být z řady hledisek srovnání budoucího trolejbusu T401 s rovněž připravovaným typem 9Tr (trolejbus 9Tr byl přitom simulován vozem 8Tr). Přestože zkoušky dopadly vzhledem ke kopcovitému charakteru trolejbusových tratí v Praze podle všeho dost jednoznačně ve prospěch typu T400, resp. typu T401, který byl vozem 376 představován, byly její výsledky opakovaně zpochybňovány až zpochybněny zcela.

Karosérie pro nový trolejbus byla pak vyvinuta zhruba v polovině 50. let a v roce 1956 byl trolejbus dokumentačně dokončen. Finálním výrobcem 1. prototypu se stal podnik Karosa Vysoké Mýto, který vozidlo na pojzdových částech z Tatry Kopřivnice po dokompletování i oživil.

Celokovové samonosné karosérii zepředu dominovala dvě nápadná čelní panoramatická okna, která byla proti oknům v bočnicích nezvykle protažena do spodní části vozidla. Nad těmito okny byl vůz vybaven velkou prosklenou orientací. Světla výrobce umístil až do nejnižší části na čele karosérie, mezi nárazníky, a schoval je za mříž. Bočnice vybavil okny s posuvnými větracími okénky, nad kterými byl stejný počet zahnutých střešních oken. Pravá bočnice měla trojí dveře umístěné na standardních místech (přední o šířce 1088 mm, střední a zadní 1435 mm). Vzadu byla karosérie vybavena opět panoramatickými okny (vysokými jako okna v bočnicích), malou prosklenou orientací, navějecími bubny a nárazníky.

Pohon trolejbusu obstarávaly čtyři motory, každý o výkonu 35 kW, tak, že každé hnací kolo mělo svůj motor s převodem. Na každé nápravě byly motory zapojeny v sérii a vůči druhé nápravě pak paralelně.



Trolejbus Tatra T401, prototyp ev.č.461

Interiér byl vybaven pravděpodobně 24 příčně montovanými sedačkami a výrobce vykazoval dále kapacitu pro 57 stojících osob. Trolejbus však šlo bez větších potíží obsadit zhruba až 120 cestujícími. Podlaha interiéru vozidla byla vůči úrovni vozovky ve výšce 880 mm.

Trolejbus výrobce opatřil dvoubarevným nátěrem odlišným od zavedeného pražského standardu. Označen byl již od počátku evidenčním číslem DP Praha 461, byť v této době podniku ještě zdaleka nepatřil.

Do Prahy byl trolejbus převezen dne 8. října 1958 a předán do zkušebního provozu v garážích Bohdalec. O necelé dva roky později se stal majetkem Dopravního podniku. O jeho provozu na pražských trolejbusových linkách je známo skutečně jen minimum údajů. Prokazatelně byl však v provozu ve dnech II. celostátní spartakiády 1960. V Praze pak zůstal prototypový trolejbus již jen jeden rok; v roce 1961 jej totiž podnik vyřadil a tím se předčasně naplnil jeho provoz v hlavním městě. Nezbyvá než uvést, že projevem původních směšných plánů a představ výrobců o budoucnosti jejich produkce trolejbusů byla nakonec jen tato nedlouhá epizoda provozu jediného prototypu. Výrobu druhého prototypu a sériových vozů měl uskutečnit národní podnik Avia, který další vývoj tohoto typu vozidla převzal ke dni 1.1.1959, jak je však již zřejmé z předcházejícího textu, k žádné další výrobě již nikdy nedošlo. Přitom zvolená koncepce elektrické výzbroje byla ve své době pokroková i ve světovém měřítku a v provozních vlastnostech ji až po dvaceti letech předčila teprve tyristorová regulace. Jedinou podstatnou nevýhodou bylo použití motorgenerátoru, což bylo podmínečně použitím trakčních motorů s cizí ventilací.

Rekonstruovaný trolejbus Tatra T400 ev.č. 376, o němž se hovoří v úvodu této kapitoly, zůstal v provozu až do roku 1967. Ještě v osmdesátých letech jej však šlo spatřit u Dobříšše, kde v lokalitě se jménem Sv. Anna stál na pokraji lesa a pestře nalakován sloužil chovu včel. Zlikvidován byl až v roce 1988.

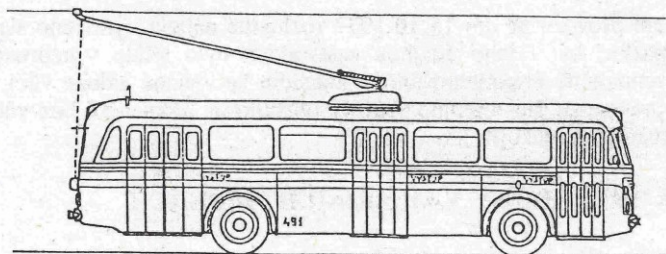
Na tomto místě je vhodné ještě poznamenat, že v roce 1968 byl v Praze testován i trolejbus Škoda 9Tr. V rámci těchto zkoušek byl nasazen i do pravidelného provozu s cestujícími (doložen je na lince t-52).

POSLEDNÍ NOVÉ TROLEJBUSY V PRAZE

Poslední nové trolejbusy pro provoz v Praze byly vyrobeny v letech 1959 a 1960 podnikem Škoda a dodány v počtu 35 kusů. Jednalo se o tehdy sériově vyráběné menší dvounápravové trolejbusy 8Tr o délce 10,7 m a kapacitě 78 cestujících. Je nutné uvést, že Dopravní podnik se dodávce dvounápravových trolejbusů intenzívně bránil a hledal cestu, jak přimět Tatru Šmíchov k další výrobě trolejbusů třínápravových. Iniciativy zaměřené vůči smíchovskému výrobcovi však již vyzněly naprázdno.

Nové trolejbusy měly celokovovou samonosnou karosérii, plechovou střechu, troje dveře ovládané elektropneumaticky (zadní široké 1,4 m, střední 1 m a přední jen 0,915 m) a v bočnicích okna spouštěcí kombinovaná s pevnými. Interiéry výrobce vybavil příčně uspořádanými polštářovanými sedačkami, podlaha umístěná 750 mm nad úroveň vozovky byla potažena gumou. Průvodčí měl své stanoviště u zadních dveří. Trolejbusy byly vybaveny třemi orientacemi, dvě obdélníkové a zasklené se nacházely uprostřed střešních částí čel vozů, třetí byla umístěna za oknem před zadními dveřmi, tj. v podstatě za zády průvodčího.

Pohon trolejbusu byl zajištěn jedním motorem o výkonu 110 kW.



Trolejbusy Škoda 8Tr ev.č. 470-504

Trolejbusy 8Tr dostaly v Praze ev.č. 470 - 504 a byly dodány v tradičním červenokrémovém nátěru. Rozdělení barevných polí lze považovat za prakticky totožné s vozy T400. Spolu s těmito staršími trolejbusy prošly i vozy 8Tr změnami označení předřazením číslice 9 a vzápětí pak i změnami v používaných obtiscích a jejich rozmístění na karosériích. Vzhledem k podstatně nižší faktické obsaditelnosti ve srovnání s vozy Tatra byly nasazovány většinou jen na méně vytížené linky. V prvních letech svého provozu tak obstarávaly dopravu zejména na linkách t-53,54,55 a 61, po redukcích trolejbusové sítě je pak převedli na linku t-51 a na t-52 a 60 alternovaly trolejbusům T400. Posléze, v letech 1971 a 1972, se staly jediným provozovaným typem trolejbusů v Praze a zajišťovaly provoz poslední existující linky t-51.

Vozy neprošly žádnými rekonstrukcemi. Výjimkou je vůz 9494, kterému byla vyměněna zadní náprava za novější typ, používaný na trolejbusích 9Tr. Nové nátěry se těmto trolejbusům pořizovaly až do jara 1971, posledním nově natřeným trolejbusem v Praze byl vůz ev.č. 9489.

První byl z evidenčního stavu odepsán v roce 1966 vůz ev.č. 9495 a předán do Jihlavy. Zde jezdil s ev.č. 23 dalších deset let. V roce 1971 byl vyřazen po nehodě trolejbus 9476. Ještě před zastavením trolejbusového provozu odstavili také z titulu poškození při nehodě vůz 9483 (v dubnu 1972 byl již trvale mimo provoz) a po požáru i trolejbus 9474.

Po zrušení trolejbusové dopravy v Praze byly trolejbusy ev.č. 9470, 9473, 9477, 9482, 9490, 9492, 9498, 9500 a 9502 prodány různým zájemcům k nedopravnímu využití, vůz 9494 předán podnikovému muzeu DP, zbylé pak podnik během několika měsíců sešrotoval ve svém zařízení.

Je vhodné na závěr kapitoly o trolejbusech 8Tr konstatovat, že v roce 1972 byly většinou ve slušném technickém stavu a jejich likvidaci lze hodnotit jako předčasnou. Ostatní trolejbusoví dopravci měli však v té době své provozy dostatečně saturovány jak týmiž vozidly, tak i novější produkcí podniku Škoda - trolejbusy 9Tr a ojetá vozidla z Prahy proto neprojevíli zájem.

Zastavení provozu ke dni 15.10.1972 rozhodně nebylo vynuceno stavem vozového parku, byť i jeho údajnou zastaralostí bylo tehdy v neprospěch trolejbusů tendenčně argumentováno. Vzhledem ke značné záloze vůči pravidelné vypravenosti šlo s těmito vozidly obsluhovat linku t-51 bez větších problémů jistě ještě několik let.

PRAŽSKÉ TROLEJBUSY V MUZEJNÍCH SBÍRKÁCH

Prvním trolejbusem zařazeným do sbírkového fondu muzea Dopravního podniku hl.m.Prahy se stal vůz Škoda 8Tr ev.č. 9494 pocházející z roku 1960. Ten zůstal po vyřazení z provozu v roce 1972 odstaven a následně v letech 1983-1988 prošel celkovou opravou, po níž vzhledově přibližně odpovídá době zařazení do provozu. Trolejbus je v provozním stavu, který byl ověřen zkušebními jízdami v Pardubicích a v Ústí nad Labem.

Druhým trolejbusem původně určeným pro muzejní expozici v Praze, byl vůz Tatra T400 III. série ev.č. 9412. Pro jeho značnou devastaci bylo v roce 1987 rozhodnuto o záměně za identický vůz ev.č. 9431. Trolejbus 9431, vyrobený roku 1954, byl po svém vyřazení 1972 v péči postupně tří členů Kroužku přátel městské dopravy. Protože mu byla poskytována alespoň elementární údržba a ochrana, podnik jej zpět obdržel ve zcela kompletním stavu ovšem s korozí poškozenou karosérií a s interiérem narušeným od zatékání střechou. Jeho celková rekonstrukce, zahájená roku 1988 je v době vydání této publikace již ve své druhé polovině. Cílem těchto rozsáhlých oprav je opět uvedení do původního provozního stavu.

Třetím muzeálně dochovaným vozidlem je dnes již velmi památný prototyp trolejbusu Tatra T401, který jezdil v Praze pod ev.č. 461. Je součástí líšeňské expozice vozidel městské hromadné dopravy Technického muzea v Brně.

PŘEHLED EXISTUJÍCÍCH PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ K 1.1.1994

Tab.12: Zachovaná vozidla a jejich části

ev.č.	typ	současné umístění	stav a využití
303	Praga TOT	Buštěhrad	vrak
306	Praga TOT	Praha - Točná	torzo vraku
313	Praga TOT	Lišná	kostra vozu po požáru
328	T400/I	Vidím	vrak karosérie
329	T400/I	Dobřichovice	přední část karosérie, sklad
329	T400/I	Mezouň	zadní část karosérie, sklad
331	T400/I	Jestřebice	vrak karosérie, dř.včelín
344	T400/I	Buštěhrad	vrak
345	T400/I	Dobré Pole	vrak
357	T400/I	Jestřebice	vrak karosérie
9366	T400/II	Buštěhrad	vrak
367	T400/II	Dobřeň	vrak karosérie
369	T400/II	Kostelec n. Č.l.	sklad
9386	T400/II	Chýnvice	vrak, dř.včelín
9390	T400/II	Jablonná nad Vltavou.	kostra vozu po požáru
9412	T400/III	Buštěhrad	vrak
9420	T400/III	Rudná u Prahy	polovrak, sklad
9424	T400/III	Počerady	torzo vraku
9431	T400/III	Praha - muzeum DP	muzejní exponát
9437	T400/III	Buštěhrad	vrak
9443	T400/III	Buštěhrad	torzo vraku
9460	T400/IV	Chotouň-Pohoří	polovrak, včelín
461	T401	Brno - Technické muzeum	muzejní exponát
9477	8Tr	Praha - Stodůlky	vrak bez předního čela, sklad
9493	8Tr	Šebestěnice	senfk
494	8Tr	Praha - muzeum DP	muzejní exponát

ÚVAHY O OBNOVENÍ TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY V PRAZE

Ať již byly důvody zrušení trolejbusové dopravy v Praze jakékoliv, poměrně brzy po zastavení provozu poslední linky se objevily první úvahy o jejich opětovném zavedení. Přispěly k tomu nepochybně první úvahy o nutnosti ochrany životního prostředí v souvislosti s jeho zhoršováním vlivem silniční dopravy. Příkladem byla renesance tohoto druhu dopravy v některých zemích, kde se dříve než u nás začalo toto negativní působení brát v úvahu a kde současně působily tržní vlivy zvyšujících se cen ropy a ropných produktů, zejména pak v době energetické krize v závěru 70. let.

Není účelem této historické publikace srovnávat a hodnotit jednotlivé materiály, které byly v Praze k znovuzavedení trolejbusové dopravy zpracovány. Je však namístě alespoň některé z nich připomenout, neboť i s relativně malým časovým odstupem již zajímavě dokumentují dobové názory.

Už v roce 1979 *Komplexní studie integrovaného systému hromadné dopravy v Praze*, vycházející ze směrného územního plánu, došla k závěru, že je v Praze nutné zavést trolejbusovou dopravu. V roce 1981, v souvislosti s výstavbou Nového Barrandova, vypracoval Pražský projektový ústav *Ideovou studii obsluhy sídliště Barrandov*, která předpokládala napojení nového sídliště na ostatní systém MHD prostřednictvím trolejbusového napáječe; sídliště původně bylo (a alespoň teoreticky dosud je) určeno k obsluze tramvajemi. Významnější a konkrétnější studie se objevily v první polovině 80. let. *Studie využití trolejbusové dopravy pro obsluhu vybraných částí Prahy* (DP-Metroprojekt, 1982) navrhovala výstavbu rozsáhlé sítě v oblasti Jižního Města a napojením zejména na trasu metra C, ale také A ve stanici Želivského. Ve druhé variantě trolejbusy obsluhovaly také sídliště Modřany, Libuš, Lhotka, Krč a Písnice s vazbou na trasu C metra. V témže roce vznikla *Studie účelnosti zavedení trolejbusové dopravy v Praze* jako podklad pro vypracování materiálu nazvaného *Optimalizace nekolejové MHD v Praze* (DP-Metroprojekt, 1983), navrhuující postupný vývoj rozsáhlé trolejbusové sítě zejména v okrajových částech města, ale i obnovu tradiční (částečně modifikované) trolejbusové diametrály Smíchov - Vinohrady. V téže době vypracoval VÚD Brno *Návrh sítě elektrické trakce v Praze*, uvažující do roku 1990 vznik trolejbusové sítě v Jižním Městě a hostivařsko-malešické oblasti, v další etapě (do roku 2000) s tratěmi do Strašnic, Vysočan, Severního Města, Čakovic, ale také Suchdola (s mostem Troja - Podbaba). Kromě toho vypracoval VÚDŽ v roce 1983 *Studii rozvoje elektrické trakce v Praze s cílem úspory tekutých paliv*. Rozsáhlou prací je *Studie zavedení trolejbusové dopravy v Praze* (DP-Metroprojekt, 1984), srovnávající několik variant trolejbusových sítí a jejich modifikací v různých částech Prahy, obsluhujících zejména velké sídlištní celky.

Vznikly také některé studie "lokálního charakteru", posuzující možnost trolejbusové obsluhy některých sídlišť, kam podle stávajících koncepcí byla navrhována tramvaj. Jde o *Srovnávací studii obsluhy sídliště Černý most tramvajovou a trolejbusovou dopravou* (PÚDIS, 1984) a *Srovnávací variantu obsluhy sídliště Barrandov trolejbusovou dopravou* (DP-GR, 1987). Nelze opomenout také *Studii optimálního dopravního spojení mezi Kladnem a Prahou osobní hromadnou dopravou* (PÚDIS, 1984), která zvažovala jako jednu z možností výstavbu 21,3 km dlouhé trolejbusové tratě z Kladna (rozcestí Hřebeč, kde navazovala na navrhovanou vnitrokladenskou trolejbusovou síť) po silnici II/551 kolem Lidic a dále po silnici I/7 do Prahy na náměstí Říjnové revoluce.

Na přelomu 80. a 90. let se začalo vážně uvažovat o trolejbusové obsluze Severního Města, zejména v souvislosti s návrhem tzv. krátké varianty IV. provozního úseku trasy C metra. Jmenujme alespoň *Studie trolejbusové dopravy v severním sektoru Prahy* (DP-Mp) a *Zavedení trolejbusové dopravy v severním sektoru města* (DP-IDS, 1990), předpokládající propojení prakticky všech sídlišť Severního Města (Bohnice, Čimice, Kobylisy, Dáblice, Prosek, Letňany) a průmyslových závodů ve vysočanské a čakovické oblasti se stanicemi tras metra C (Kobylisy) a B (Palmovka, Českomoravská). K této oblasti se váží i dosud poslední konkrétní projekty z dubna a května 1991.

Na samém počátku roku 1991 se zvažovala možnost trolejbusové obsluhy sídliště Horní Měcholupy a Petrovice místo a-271. Příslušná studie *Trolejbusy Skalka - Petrovice* (DP-IDS, leden 1991) stavbu 3,8 km dlouhé trati nedoporučila pro finanční náročnost rekonstrukce podjezdu železniční trati v Mokřanské ulici.

Krátkou dobu vypadal reálně poměrně náhle se zrodil projekt nazvaný stručně *Trolejbusy Anděl - Jinonice* (zadání únor 1991, DP-IDS). Výstavba první provozní tratě (Anděl - Malvazinky - Motorlet - metro Jinonice) pro dvě linky a jedné tratě manipulační (Motorlet - vozovna Košíře) se měla uskutečnit během jediného roku (!). V dalších letech měl v tradiční trase získat napojení Strahov a nově Košíře a Nové Butovice. Ani výstavba první trati se neuskutečnila, zejména pro nedostatek finančních prostředků. S odálováním stavby se postupně opět zvažoval její význam i po koncepční stránce a v závěru roku 1991 se Dopravní podnik přednostně soustředil opět na projekt trolejbusových tratí v severní oblasti města. V současné době je ovšem realizace jakýchkoliv podobných projektů vázána na celkové vyjasnění budoucnosti města včetně financování dalších veřejných investic pro jeho rozvoj. Je vhodné se ovšem zmínit také o novém pohledu na řešení MHD v severní části Prahy, který podle studie z roku 1994 předpokládá budoucí obsluhu sídlišť Bohnice a Čimice v návaznosti na výstavbu IV. provozního úseku trasy C metra místo trolejbusy tramvajovými tratěmi.

Počátkem roku 1993 byla v Praze přece jen zřízena jedna trolejbusová trať. Měří pouhých 70 m a nachází se v interiéru 1. loď střešovické vozovny a má sloužit případným manipulačním potřebám muzea MHD. Možná je tato nenápadná stavba symbolickou předeherou k obnovení tohoto, životní prostředí šetřícího, dopravního prostředku v systému pražské městské dopravy.

D O D A T K Y

1. PŘEHLED ZASTÁVEK V TROLEJBUSOVÉ SÍTI

V následujícím přehledu jsou uvedeny všechny známé zastávky, které za dobu existence trolejbusové dopravy v Praze existovaly. Přehled je uspořádán abecedně a obsahuje i odkazy na předcházející a následující název v - případě přejmenování zastávky (v posledním sloupci); jsou uvedeny všechny názvy a jejich změny, u linky t-W však bez původního, do začátku 40.let platného tvaru se slovem "ulice". Vzhledem k tomu, že se jedná o přehled názvů a nikoliv lokalit, jsou pod jednou položkou zahrnuty všechny zastávkové prostory (sloupky), kterých v některých uzlových zastávkách mohl být i větší počet. Z tohoto pojetí vyplývá, že nejsou sledovány změny situování zastávek, které v ojedinělých případech mohly být i lokálně významné. Přehled však obsahuje údaje o charakteru a případné jednosměrnosti, jakož i změny (vývoj) těchto údajů. Linky jsou uvedeny vždy všechny, které v příslušné zastávce zastavovaly a to i v části vyznačeného období. Záznam je obsažen v jednom řádku, další řádky bez opakování názvu jsou použity v případech změn charakteru nebo opakování zřízení zastávky.

U názvu je uvedeno směrové rozlišení v případě jednosměrných zastávek. Čísly jsou rozlišeny zastávky stejného názvu situované v zcela odlišných lokalitách. U dat v závorce se jedná o hypotézy či pouhé odhady. Jsou použity následující zkratky:

Ve sloupci "ch" (charakter):	Ve sloupcích zřízení a zrušení:
o ... občasná	N ... fyzické zřízení zastávky
s ... stálá	X ... fyzické zrušení zastávky
t ... tovární	ch ... změna charakteru
z ... na znamení	sm ... zřízení/zrušení v jednom směru
	Jn ... změna názvu

název	ch	zřízení	zrušení	linky	název předch. > > následující
Anděl /1	s	Jn (01.09.1942)	Jn(01.06.1945)	W	Plzeňská tř. >; > U Anděla
Anděl /2	s	N 31.05.1966	X 24.01.1967	52	
Arbesovo náměstí	z	N 01.10.1948	ch(28.02.1961)	53	
	s	ch (28.02.1961)	X 16.10.1972	53,60,51	
Autobus.nádraží Pankrác	z	N 29.05.1949	X 02.01.1961	55	
Bělocerkevská	s	N 01.11.1954	X 05.07.1972	54,51	
Bezovka	o	N 04.03.1951	ch 01.03.1953	56	
	z	ch 01.03.1953	ch(01.03.1961)	57,56	
	s	ch (01.03.1961)	X 28.03.1966	57,63	
Bořislavka	s	Jn 22.06.1940	X 01.07.1959	51	U Bořislavky >
Bořivojova	s	N 12.06.1961	X 28.03.1966	57,63	
Botanická zahrada	s	N 29.05.1949	X 09.01.1967	55,61	
Bratrství	z	N 04.03.1951	X 02.01.1961	56,57	
Budečská	s	N 02.10.1955	X 10.12.1956	54,60	
Cukrovarnická laboratoř	z	N 29.08.1936	X 16.04.1942	K	
Čajkovského	o	Jn (01.07.1952)	X 09.03.1953	53,56	Tomkova >
	z	N 08.06.1953	X 02.01.1961	56,57	
Čakovice	s	N 24.08.1952	X 09.07.1965	58	
Děkanka	s	N 01.10.1954	X 09.01.1967	61,55	
Demínka	z	N 27.02.1949	sm 02.01.1961	54,56,57,60	
Demínka - do centra	z	sm 02.01.1961	ch 26.02.1962	54,60,62	
	s	ch 26.02.1962	sm(20.06.1965)	54,60,62	
Demínka	s	sm (20.06.1965)	X 20.09.1965	54,60	
Divišova - do centra	s	N 01.10.1939	X 23.08.1942	W	
Doliny	z	N 29.05.1949	ch 01.09.1959	55,61	
	s	ch 01.09.1959	X 09.01.1967	55,61	
Domažlická	o	N 04.03.1951	ch 01.03.1953	56	
	z	ch 01.03.1953	X 20.02.1961	56,57	
Dyrinka	z	N 29.08.1936	X 01.07.1959	K	též Na Dyrince
Farkáš	z	N 01.10.1939	ch (01.06.1963)	52,56,60	též Na Farkáně
	s	ch (01.06.1963)	X 31.05.1969	52,60,153	
Grégrova	o	N 04.03.1951	X 09.03.1953	56	
	z	N 08.06.1953	ch(02.05.1961)	56,57	
	s	ch (02.05.1961)	Jn(20.06.1965)	57,63	
Hanspaulka	s	N 17.10.1937	ch(01.01.1938)	K	též Na Hanspaulce
	z	ch (01.01.1938)	X 24.11.1938	K	
	z	N 15.02.1943	X 01.07.1959	51	
Harfa	s	N 04.03.1951	X 28.03.1966	56,57,63	
Hlubočepy	s	N 18.04.1954	X 03.01.1960	59	
Holečkova	s	Jn 16.08.1967	X 16.10.1972	51	Janáčkova >

Hřebenka	s	N	01.10.1948	X	16.10.1972	53,60,51	
Hutmanka	z	N	17.10.1948	X	31.03.1969	52	
Janáčková	s	N	20.02.1961	X	31.05.1966	53,60,51	Holečkova >
Jawa	s	N	29.05.1949	Jn	(01.07.1962)	55	> Závody 9.května
Jinonice /1	s	Jn	01.11.1942	Jn	(17.10.1948)	52	Waltrovka >; > Waltrovka
Jinonice /2	s	N	17.10.1948	X	31.03.1969	52	
Jiráskovo náměstí	s	Jn	22.03.1948	X	16.10.1972	52,53,56,60,51	Jiráskův most >
Jiráskův most	s	N	14.12.1947	Jn	22.03.1948	52	> Jiráskovo náměstí
Jungmannovo náměstí	s	N	03.10.1949	X	05.09.1966	54	
Karlovo náměstí /1	s	N	14.12.1947	X	16.10.1972	52,53,57,56,60,62,54,51	
Karlovo náměstí /2 - dc	s	N	12.04.1961	Jn	(01.07.1963)	54	> Novoměstská radnice
Kelerka	z	N	24.08.1952	X	09.07.1965	58	
Kinského zahrada	s	N	01.10.1948	Jn	(01.02.1952)	53	> Petřínské sady
Klíčovská	z	N	24.08.1952	ch	(01.03.1961)	58	
	s	ch	(01.03.1961)	X	09.07.1965	58	
Klikovka	z	N	29.05.1949	ch	(01.09.1963)	55,61	
	s	ch	(01.09.1963)	X	09.01.1967	55,61	
Knížecí /1 - z centra	s	Jn	(01.09.1942)	X	23.08.1942	W	Vltavská >
Knížecí /2	s	N	14.12.1947	X	31.05.1969	52,56,60,153	
KNV							viz Krajský národní výbor
Kobrova	z	N	01.10.1948	X	20.02.1961	53	
Kolínská	s	N	27.02.1949	X	28.02.1961	57,56,54,60	
							pro t-56,57 do 1.3.53 na znamení
Kolonie	z	N	01.10.1939	X	06.03.1944	W	
Komenského náměstí	o	N	04.03.1951	ch	01.03.1953	56	
	z	ch	01.03.1953	X	02.01.1961	57,56	
Krajský národní výbor	s	Jn	(01.02.1952)	X	16.10.1972	52,53,56,60,51,153	
Krajský výbor	s	Jn	(01.07.1949)	Jn	(01.02.1952)	52,53	Krajský výbor > Zemský výbor >; > Krajský národní výbor
Krakovská /1 - z centra	s	N	14.12.1947	ch	01.03.1956	52,53,54,55,61	
	z	ch	01.03.1956	X	02.01.1961	52,53,55,61	
	s	N	20.09.1965	X	09.01.1967	52,53,54,55,61	
Krakovská /2- do centra	s	N	20.09.1965	X	16.10.1972	60,51	
Krejčíárek	z	N	04.03.1951	X	28.03.1966	56,57,63	
Kremelská	s	N	28.02.1961	X	04.09.1968	60,62	
Krocínka	z	N	24.08.1952	X	09.07.1965	58	
Kuthenka	z	Jn	22.06.1940	X	15.02.1943	K	Na Kuthence >
Lazarská	s	N	03.10.1949	sm	12.04.1961	54	
Lazarská - z centra	s	sm	12.04.1961	X	05.09.1966	54	

Letňanské strojírny	s	Jn	01.03.1956	X	09.07.1965	58	Letov >
Letňany	s	N	24.08.1952	ch	(01.06.1955)	58	
	z	ch	(01.06.1955)	X	09.07.1965	58	
Letov	z	N	24.08.1952	Jn	01.03.1956	58	> Letňanské strojírny
Liebknachtova	z	Jn	(13.12.1952)	X	02.01.1961	52,56,60	Mozartova >
Lihovar	s	N	18.04.1954	X	03.01.1960	59	
Malá Chuchle	s	N	18.04.1954	X	03.01.1960	59	
Malvazinky	s	N	01.10.1939	ch	(01.01.1942)	W	těž Malvazinka
	z	ch	(01.01.1942)	ch	(01.01.1953)	52	
	s	ch	(01.01.1953)	X	31.05.1969	52,56,60,153	
Městské divadlo	s	N	27.02.1949	ch	(01.07.1950)	54	
	z	ch	(01.07.1950)	Jn	(01.07.1951)	54	> Náměstí Míru
Mlékárenská	s	N	04.03.1951	X	02.01.1961	56,57	
Mlékárenská - do centra	z	N	13.06.1964	X	28.03.1966	56,57,63	
Motorlet	s	Jn	(01.07.1951)	X	31.05.1969	52,56,60,153	Walterova továrna >; též ZJŠ Motorlet
Mozartova	z	N	01.10.1939	Jn	(13.12.1952)	52	> Liebknachtova
Na Bořislavce	s	N	29.08.1936	Jn	01.01.1938	K	> U Bořislavky
Na Dyrince					viz Dyrinka		
Na Farkáně					viz Farkáň		
Na Hanspaulce					viz Hanspaulka		
Na hranici	z	N	24.08.1952	X	09.07.1965	58	
Na Kuthence	z	N	29.08.1936	X	17.10.1937	K	
	z	N	24.11.1938	Jn	22.06.1940	K	> Kuthenka
Na Ořechovce					viz Ořechovka		
Na pískách	z	N	29.08.1936	X	17.10.1937	K	
	z	N	03.04.1939	X	15.02.1943	K	
Na Šafrance					viz Šafránka		
Na Václavce					viz Václavka		
Nádraží Smíchov	z	N	10.06.1955	X	03.01.1960	59	
Náměstí Hrdinů	s	N	29.05.1949	X	09.01.1967	55	
Náměstí Míru /1	s	Jn	(01.07.1951)	sm	(20.06.1965)	54,56,57,60	Městské divadlo >
Nám. Míru /1- do centra	s	sm	(20.06.1965)	sm	01.06.1967	54,60,62,51	
Náměstí Míru /1	s	sm	01.06.1967	X	16.10.1972	51,60	
Náměstí Míru /2	s	N	01.03.1953	X	28.03.1966	57,63	
Nemocniční	s	Jn	20.09.1956	Jn	13.10.1956	56,57	Vysočany >; > Vysočany
Nesyпка	z	N	01.10.1948	X	02.01.1961	53	
	s	N	03.08.1961	X	15.01.1965	53	
Nitranská	z	N	27.02.1949	X	28.02.1961	54,56,57,60	
Noclehárna	z	N	04.03.1951	Jn	(07.12.1960)	56,57	Skloněná >; těž U noclehární

Novoměstská radnice - do centra	s	Jn (01.07.1963)	X	05.09.1966	54	Karlovo náměstí >
Nový Prosek	z	Jn 04.04.1961	X	09.07.1965	58	Prosecká kolonie >
Ohrada	s	N 04.03.1951	X	28.03.1966	56,57,63	
Orionka	s	N 27.02.1949	X	16.10.1972	54,60,62,51	
Ořechovka	z	N 29.08.1936	X	16.04.1942	K	těž Na Ořechovce
Ostromečská	s	N 20.02.1961	X	28.03.1966	57,63	
Ošetřovatelská škola	z	N 24.09.1950	Jn (21.12.1954)	54,60		> Zdravotní škola
Paliárka	z	N 01.10.1948	X	20.02.1961	53	
Perunova	s	N 02.10.1955	X	10.12.1956	54,60	
Petřínské sady	s	Jn (01.02.1952)	X	16.10.1972	53,60,51	Kinského zahrada >
Plzenka	z	N 18.04.1954	X	03.01.1960	59	
Plzeňská tř.	s	N 01.10.1939	Jn (01.09.1942)	W		> Anděl
Pod Vyhlídkou	z	N 29.08.1936	X	16.04.1942	K	
Podolí	s	N 29.05.1949	X	09.01.1967	55,61	
Podolská nemocnice	z	Jn 18.02.1950	ch	28.05.1951	55	Sanatorium >
	s	ch 28.05.1951	X	09.01.1967	55,61	
Prosecká kolonie	z	N 24.08.1952	X	02.01.1961	58	těž Prosek-kolonie
	z	N (01.02.1961)	Jn	04.04.1961	58	> Nový Prosek
Prosek	z	N 24.08.1952	X	09.07.1965	58	
Prosek-kolonie	viz Prosecká kolonie					
Průběžná	s	N 01.09.1950	X	04.09.1968	54,60,62	
Průjezdní	z	N 24.08.1952	X	(03.01.1961)	58	
	z	N 20.03.1961	X	09.07.1965	58	
Řípská	s	N 28.02.1961	X	16.10.1972	54,60,62,51	
Sanatorium	z	N 29.05.1949	Jn	18.02.1950	55	> Podolská nemocnice
Santoška	s	N 01.10.1939	X	23.08.1942	W	
	z	N 14.12.1947	ch	18.08.1966	52,56,60	
	s	ch 18.08.1966	X	31.05.1969	52,60,153	
Skloněná	z	Jn (07.12.1960)	ch	(01.05.1963)	56,57,63	Nocelehárna >
	s	ch (01.05.1963)	ch	(20.06.1965)	56,57,63	
	z	ch (20.06.1965)	X	28.03.1966	56,57,63	
Slavíkova	s	Jn (20.06.1965)	X	28.03.1966	57,63	
Spartakiádní	z	N 19.03.1963	X	16.10.1972	53,60,51	
Stadión Jih	s	N 01.10.1948	X	16.10.1972	53,60,51	těž Stadion
Starodejvická ul.	z	N 29.08.1936	X	16.04.1942	K	
Střešovická vozovna	s	N 29.08.1936	X	16.04.1942	K	těž Střešovice vozovna
Svatý Matěj	s	N 29.08.1936	Jn	15.06.1955	51	> U Matěje
Svatý Štěpán	s	N 14.12.1947	Jn	15.06.1955	52,53,54,55,57,56,60,61	> Štěpánská

Šafránka	z	N	29.08.1936	X (01.07.1950)	51	těž Na Šafránce
Špitálka	z	N	(01.07.1950)	X 01.07.1959	51	
Štěpánská	s	Jn	15.06.1955	sm 20.09.1965	52,53,54,55,57,60,61,62	Svatý Štěpán >
Štěpánská - od Karl.n.	s	sm	20.09.1965	X 16.10.1972	52,53,54,55,61,51	
Štursova	s	Jn	22.06.1940	Jn(01.07.1940)	52	Vinohradská >; > Ženský domov
Šumavská	z	N	27.02.1949	ch(01.02.1952)	54	
	s	ch	(01.02.1952)	X 16.10.1972	54,56,57,60,62,63,51	
Švandova	z	N	18.04.1954	X 03.01.1960	59	
Táboritká	o	N	04.03.1951	ch 01.03.1953	56	
	z	N	01.03.1953	X 12.06.1961	57,56,63	
Tomkova	o	N	04.03.1951	Jn(01.07.1952)	56	> Čajkovského
U Anděla	s	Jn	(01.06.1945)	X 14.12.1947	W	Anděl >
U Bořislavky	s	Jn	(01.01.1938)	Jn 22.06.1940	K	Na Bořislavce >; > Bořislavka
U kříže	s	N	24.08.1952	X 09.07.1965	58	
U Matěje	s	Jn	15.06.1955	X 01.07.1959	51	Svatý Matěj >
U noclehárny	viz Noclehárna					
Učňovské domovy	z	N	01.06.1951	X 02.01.1961	56,57	
Újezd	s	N	18.04.1954	X 03.01.1960	59	
Urbanova	z	N	18.08.1966	X 31.05.1969	52,60,153	
Václavka	z	N	01.10.1939	X 02.01.1961	52,56,60	těž Na Václavce
	z	N	10.01.1961	ch 26.02.1962	52,60	
	s	ch	26.02.1962	X 31.05.1969	52,60,153	
Václavské náměstí	s	N	14.12.1947	X 09.01.1967	52,53,54,55,61	
Velká Chuchle	s	N	18.04.1954	X 03.01.1960	59	
Větrov	z	N	29.05.1949	ch(01.03.1961)	55,61	
	s	ch	(01.03.1961)	X 09.01.1967	55,61	
Vidoule	z	N	17.10.1948	X 31.03.1969	52	
Vinohradská	s	N	01.10.1939	Jn 22.06.1940	W	> Štursova
Vinohradská vodárna	s	N	02.10.1955	X 10.12.1956	54,60	
Vlašimská	z	N	27.02.1949	X 02.01.1961	54,60	
	z	N	15.03.1961	ch(01.05.1963)	54,60,62	
	s	ch	(01.05.1963)	ch(20.06.1965)	54,60	
	z	ch	(20.06.1965)	ch 12.02.1968	54,60,51	
	s	ch	12.02.1968	sm(01.09.1970)	60,51	
Vlašimská - z centra	s	sm	(01.09.1970)	X 05.07.1972	51	
Vltavská /1 - z centra	s	N	01.10.1939	Jn(01.09.1942)	W	> Kněžecí
Vltavská /2	z	N	14.12.1947	ch(01.03.1956)	52,56,60	
	s	N	(01.03.1956)	X 02.01.1961	52,60	
Vltavská /3	s	N	18.04.1954	X 03.01.1960	59	
Volyňská	z	N	01.09.1950	X 28.02.1961	54,60	
Vysočanská radnice -	z	N	04.03.1951	X 20.09.1956	56,57	

- z centra	z N 13.10.1956 ch (01.03.1961)	56,57	
	s ch (01.03.1961) X	27.03.1966	56,57,63
Vysočanské náměstí	s N 04.03.1951 X	28.03.1966	56,57,63
Vysočany /1	s N 04.03.1951 Jn	20.09.1956	56,57 > Nemocniční
	s Jn 13.10.1956 X	28.03.1966	56,57,63 Nemocniční >
Vysočany /2 - z centra	s N 20.09.1956 X (13.10.1956)	56,57	
Výtoň	s N 29.05.1949 X	09.01.1967	55,61
Výzkumný ústav	t N 24.08.1952 ch	01.07.1953	58
	z ch 01.07.1953 X	09.07.1965	58
Walterova továrna	s N 01.10.1939 Jn	01.11.1942	W > Jinonice;
			těž Waltrovka
Waltrovka	s Jn (17.10.1948) Jn (01.07.1951)	52	Jinonice >;
			> Motorlet
Závod Jiřího Dimitrova	s N 24.08.1952 X	09.07.1965	58
Závody 9.května	s Jn (01.07.1962) X	09.01.1967	55 Jawa >
Zborovská	s N 14.12.1947 X	31.05.1969	52,56,59,60,153
Zdravotní škola	viz Zdravotnická škola		
Zdravotní ústav	s N 27.02.1949 X	05.07.1972	54,60,62,51
Zdravotnická škola	z Jn (21.12.1954) ch	01.08.1960	60 Ošetřovat. škola >;
			těž Zdravotní škola
	s ch 01.08.1960 X	28.02.1961	60
Zemský národní výbor	s N 14.12.1947 Jn (15.07.1948)	52	> Zemský výbor
Zemský výbor	s Jn (15.07.1948) Jn (01.07.1949)	52,53	Zemský národní výbor >; > Krajský výbor
ZJŠ Motorlet	viz Motorlet		
Ženské domovy	z Jn (01.02.1952) ch (01.10.1957)	52,56,60	Ženský domov >
	s ch (01.10.1957) X	31.05.1969	52,60,153
Ženský domov	s Jn (01.07.1940) X	01.03.1942	W Štursova >
	s N 14.12.1947 Jn (01.02.1952)	52	> Ženské domovy

2. VÝVOJ NĚKTERÝCH STATISTICKÝCH UKAZATELŮ

Počet přepravených osob a tržby na ujeté vozové kilometry (tab.13) - str. 107.

Porovnání cestovních a oběžných rychlost (tab.14) - str.108.

Náklady na ujeté vozové a nabízené místové kilometry, podíl tržeb a nákladů (tab.15) - str.109.

Tab.13: Počet přepravených osob a tržby na ujeté vozové kilometry

rok	počet přepravených osob			tržba na 1 vozkm		
	t	d	a	t	d	a
1945	14,61	6,94	12,3	15,78	8,50	14,8
1946	14,31	5,60	10,3	21,21	10,62	15,4
1947	12,62	5,48	9,4	20,10	10,58	16,3
1948	11,43	5,65	9,4	19,84	11,44	19,5
1949	8,94	5,31	8,0	18,59	10,07	20,8
1950	9,51	5,21	7,0	20,48	10,42	21,3
1951	9,99	5,43	6,5	20,54	11,41	21,5
1952	12,1	5,7	8,9	17,4	12,3	18,1
1953	10,1	5,5	7,9	3,08	2,41	3,74
1954	10,1	5,3	7,2	2,98	2,43	3,27
1955	10,0	5,4	7,4	3,12	2,50	3,09
1956	10,0	5,6	7,0	3,15	2,57	2,82
1957	6,53	5,35	4,86	3,32	2,73	2,51
1958	6,42	5,32	4,87	3,27	2,69	2,72
1959	6,45	5,37	4,84	3,26	2,69	2,74
1960	6,38	5,40	4,46	3,23	2,70	2,47
1961						
1962						
1963	6,16	5,23	3,80	3,02	2,61	1,96
1964	5,67	5,32	3,62	2,91	2,62	1,85
1965	6,04	5,27	3,23	3,08	2,60	1,67
1966	6,03	5,59	3,28	2,99	2,75	1,68
1967	6,34	6,00	3,20	2,88	2,96	1,78
1968						
1969						
1970	4,79	6,13	2,97	3,75	4,84	2,98
1971	5,48	6,16	3,18	4,30	4,81	3,02
1972	5,39	6,31	3,21	4,21	4,92	3,32
1992	-	10,51	7,73	-	6,26	4,29

Tab.14: Porovnání cestovních a oběžných rychlostí

rok	cestovní rychlost [km/h]			oběžná rychlost [km/h]		
	t	d	a	t	d	a
1945	15,3		17,7			
1946	15,3	14,0	18,0			
1947	15,3	13,8	18,0			
1948	15,3	13,9	18,5			
1949	15,4	14,8	18,8			
1950	16,1	15,1	19,2			
1951	16,4	15,1	19,7			
1952	16,7	15,1	19,7	10,5	13,6	13,0
1953	16,8	14,9	19,0	12,9	13,4	10,1
1954	17,0	14,9	19,4	13,6	13,4	12,0
1955	16,9	14,8	19,3	13,4		
1956	16,9	14,7	19,0	13,5		
1957	17,0	14,8	19,0	12,8	13,5	
1958	17,0	15,0	19,1	15,1	15,6	
1959	17,3	15,0	18,7	14,0	13,5	14,5
1960	17,2	14,9	19,2	14,5	13,5	15,7
1961	18,1	15,4				
1962	18,1	15,7				
1963	18,1	15,7	20,0	14,1	14,1	15,1
1964	18,1	15,9	20,2	14,1	14,2	15,5
1965	18,1	15,9	20,2	13,7	14,2	15,8
1966	18,1	15,9	20,2	13,3	14,2	16,0
1967	18,1	16,2	20,2	13,9	14,1	16,6
1968	18,1	15,9	20,2	13,8	14,4	16,6
1969						
1970	18,1	15,6	20,2	13,6	14,1	17,2
1971	18,1	15,6	20,2	13,3	14,2	16,9
1972	18,1	15,6	20,2	13,4	14,3	16,7
1992	-	18,6	23,7	-	14,4	18,1

Tab.15: Náklady na ujeté vozové a nabízené místové kilometry, podíl tržeb a nákladů

rok	náklady na 1 vozkm [Kčs/km]			podíl tržeb a nákladů na vozkm			náklady na 1 místkm [Kčs/km]		
	t	d	a	t	d	a	t	d	a
1937	3,53	2,03	4,42		1,65	0,89		0,0451	
1938	5,69	4,13	5,03						
1960	6,54	2,33	4,12	0,49	1,15	0,60	0,0712	0,0390	0,0584
1963	4,54	2,49	3,75				0,0598	0,0384	0,0610
1964	4,74	2,79	3,53				0,0688	0,0405	0,0579
1965	5,54	3,11	3,67	0,55	0,83	0,45	0,0802	0,0419	0,0600
1966	5,82	3,27	3,71				0,0843	0,0421	0,0601
1967	8,32	5,70	5,09				0,1041	0,0677	0,0805
1968	7,68	7,04	5,49				0,0961	0,0781	0,0825
1970	10,86	8,56	6,74	0,34	0,56	0,44	0,1359	0,0918	0,0975
1971	8,78	8,70	6,88				0,1097	0,0924	0,1008
1972	8,55	8,51	7,22				0,1086	0,0866	0,1060
1992	-	26,68	17,72				-	0,2284	0,2136

3. PARAMETRY LINEK A JEJICH ZASTÁVKY

Tab.16: Délky linek a průměrné jízdní doby

	délka linky [m]					doba jízdy [min]				
	1950	1954	1959	1962	1967	1950	1954	1959	1962	1967
51	1871	1782	1782	-	8930	7	7	7	-	33
52	7162	7282	7266	7266		29	28	28	26	
53	4363	4377 5632	5634	4377 5634	-	17	21	21	16 19	-
54	5528	4497	4738	4738	-	19	19	18	16	-
55	5000	5054	5054	5054	-	18	18	19	18	-

	délka linky [m]					doba jízdy [min]				
	1950	1954	1959	1962	1967	1950	1954	1959	1962	1967
56	-	4286	4286	4288	-	-	14	14	13	-
57	-	9046	7730	7730	-	-	33	27	25	-
58	-	6619	6519	6519	-	-	21	18	18	-
59	-	-	8021	-	-	-	-	24	-	-
60	-	-	9773	9773	-	-	-	36	34	-
61	-	-	4236	4236	-	-	-	16	15	-
62	-	-	-	5045	-	-	-	-	17	-
63	-	-	-	7051 7730	-	-	-	-	21 25	-

Tab.17: Počty vozů a linkové intervaly

	počet vozů										interval [min]									
	1950		1954		1959		1962		1967		1950		1954		1959		1962		1967	
	š	s	š	š	š	š	s	š	s	š	š	s	š	s	š	s	š	s	š	s
51	4	3	4	4	-	22	15	5,0	5,0	15,0	5,0	13,5	-	-	3,3	4,8				
52	19	12	15	13	12	12	11		4,0	8,0	4,0	7,8	5,0	5,8	4,4	5,0				
53	5	5	5	5	6	-	-		9,0	10,0	8,0	11,5	7,2	11,0	-	-				
54	10		14	12	12	-	-		3,2	9,0	3,5	7,7	3,2	4,9	-	-				
55	7		12	10	12	-	-		2,9	10,0	4,7	4,8	3,7	4,1	-	-				
56	-	-	17	11	8	-	-	-	8,0	13,0	2,6	-	3,9	-	-	-				
57	-	-	12	22	15	-	-	-	8,0	13,0	2,8	5,9	3,6	5,0	-	-				
58	-	-	15	16	17	-	-	-	2,5	8,0	2,8	8,0	2,5	7,5	-	-				
59	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	13,0	25,0	-	-	-	-				
60	-	-	-	17	20	21	15	-	-	-	4,8	7,8	3,8	5,8	3,7	5,5				
61	-	-	-	9	10	-	-	-	-	-	4,7	-	3,6	-	-	-				
62	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	8,2	-	-	-				
63	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-				

Stav k 1.1.1950

t-51: Bořislavka, Hanspaulka z, Dyrinka z, Šafránka z, Svatý Matěj.

t-52: Václavské náměstí, Krakovská T, Svatý Štěpán, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský výbor, Zborovská, Vltavská z, Knížecí, Ženský domov, Santoška z, Václavka z, Malvazinky z, Mozartova z, Farkář z, Waltrovka, Hutmanka z, Vidoule z, Jinonice.

t-53: Václavské náměstí, Krakovská T, Svatý Štěpán, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský výbor, Arbesovo náměstí z, Kinského zahrada, Kobrova z, Paliárka z, Nesyčka z, Hřebenka; Stadión Jih.

t-54: Jungmannovo náměstí, Lazarská, Svatý Štěpán, Demínka z, Městské divadlo, Šumavská z, Nitranská z, Kolínská z, Orionka, Vlašimská z, Zdravotní ústav.

t-55: Václavské náměstí, Krakovská T, Svatý Štěpán, Větrov z, Botanická zahrada, Výtoň, Sanatorium z, Podolí, Doliny z, Klikovka z, Náměstí Hrdinů, Autobusové nádraží Pankrác z, Jawa.

Stav k 1.1.1954

t-51: Bořislavka, Hanspaulka z, Dyrinka z, Špitálka z, Svatý Matěj.

t-52: Václavské náměstí, Krakovská T, Svatý Štěpán, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Vltavská z, Knížecí, Ženské domovy z, Santoška z, Václavka z, Malvazinky, Liebknechtova z, Farkář z, Motorlet, Hutmanka z, Vidoule z, Jinonice.

t-53: Václavské náměstí, Krakovská T, Svatý Štěpán, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Arbesovo náměstí z, Petřínské sady, Kobrova z, Paliárka z, Nesyčka z, Hřebenka; Stadión Jih.

t-54: Jungmannovo náměstí, Lazarská, Svatý Štěpán, Demínka z, Náměstí Míru, Šumavská, Nitranská z, Kolínská z, Orionka, Vlašimská z, Zdravotní ústav, Volyňská z, Ošetřovatelská škola z, Průběžná.

t-55: Václavské náměstí, Krakovská T, Svatý Štěpán, Větrov z, Botanická zahrada, Výtoň, Podolská nemocnice, Podolí, Doliny z, Klikovka z, Náměstí Hrdinů, Autobusové nádraží Pankrác z, Jawa.

t-56: Vysočany, Vysočanská radnice Z z, Mlékárenská z, Harfa, Bratrství z, Vysočanské náměstí, Noclehárna z, Učňovské domovy z, Krejčárek z, Ohrada, Domažlická z, Komenského náměstí z, Bezovka z, Táborská z, Čajkovského z, Grégrova z, Šumavská, Náměstí Míru, Demínka z, Svatý Štěpán, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Vltavská z, Knížecí, Ženské domovy z, Santoška z, Václavka z, Malvazinky, Liebknechtova z, Farkář z, Motorlet.

t-57: Vysočany, Vysočanská radnice Z z, Mlékárenská z, Harfa, Bratrství z, Vysočanské náměstí, Noclehárna z, Učňovské domovy z, Krejčárek z, Ohrada, Domažlická z, Komenského náměstí z, Bezovka z, Táborská z, Kolínská, Nitranská z, Šumavská, Náměstí Míru, Demínka z, Svatý Štěpán, Karlovo náměstí.

t-58: U kříže, Kelerka z, Prosek z, Krocínka z, Klíčovská z, Prosecká kolonie z, Průjezdní z, Na hranici z, Výzkumný ústav z, Letov z, Letňany, Závod Jiřiho Dimitrova, Čakovice.

Stav k 1.6.1959

- t-51:** Bořislavka, Hanspaulka z, Dyrinka z, Špitálka z, U Matěje.
- t-52:** Václavské náměstí, Krakovská T z, Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Vltavská, Knížecí, Ženské domovy, Santoška z, Václavka z, Malvazinky, Liebknechtova z, Farkáň z, Motorlet, Hutmanka z, Vidoule z, Jinonice.
- t-53:** Václavské náměstí, Krakovská T z, Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Arbesovo náměstí z, Petřínské sady, Kobrova z, Paliárka z, Nesypka z, Hřebenka; Stadión Jih.
- t-54:** Jungmannovo náměstí, Lazarská, Štěpánská, Demínka z, Náměstí Míru, Šumavská, Nitranská z, Kolínská z, Orionka, Vlašimská z, Zdravotní ústav, Bělocerkevská.
- t-55:** Václavské náměstí, Krakovská T z, Štěpánská, Větrov z, Botanická zahrada, Výtoň, Podolská nemocnice, Podolí, Doliny z, Klikovka z, Náměstí Hrdinů, Autobusové nádraží Pankrác z, Jawa.
- t-56:** Vysočany, Vysočanská radnice Z z, Mlékárenská z, Harfa, Bratrství z, Vysočanské náměstí, Noclehárna z, Učňovské domovy z, Krejčárek z, Ohrada.
- t-57:** Vysočany, Vysočanská radnice Z z, Mlékárenská z, Harfa, Bratrství z, Vysočanské náměstí, Noclehárna z, Učňovské domovy z, Krejčárek z, Ohrada, Domažlická z, Komenského náměstí z, Bezovka z, Táborská z, Čajkovského z, Grégrova z, Šumavská, Náměstí Míru.
- t-58:** U kříže, Kelerka z, Prosek z, Krocínka z, Klíčovská z, Prosecká kolonie z, Průjezdní z, Na hranici z, Výzkumný ústav z, Letňanské strojírny, Letňany z, Závod Jiřího Dimitrova, Čakovice.
- t-59:** Újezd, Švandova z, Zborovská, Vltavská, Plzenka z, Nádraží Smíchov z; Lihovar, Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle.
- t-60:** Průběžná, Zdravotnická škola z, Volyňská z, Zdravotní ústav, Vlašimská z, Orionka, Kolínská z, Nitranská z, Šumavská, Náměstí Míru, Demínka z, Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Vltavská, Knížecí, Ženské domovy, Santoška z, Václavka z, Malvazinky, Liebknechtova z, Farkáň z, Motorlet.
- t-61:** Václavské náměstí, Krakovská T z, Štěpánská, Větrov z, Botanická zahrada, Výtoň, Podolská nemocnice, Podolí, Doliny z, Klikovka z, Děkanka.

Stav k 1.1.1962

- t-52:** Václavské náměstí, Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Knížecí, Ženské domovy, Santoška z, Václavka z, Malvazinky, Farkáň z, Motorlet, Hutmanka z, Vidoule z, Jinonice.
- t-53:** Václavské náměstí, Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Arbesovo náměstí, Petřínské sady, Janáčkova, Nesypka, Hřebenka; Stadión Jih.
- t-54:** Jungmannovo náměstí, Lazarská T, Karlovo náměstí Z, Štěpánská, Demínka Z z, Náměstí Míru, Šumavská, Řipská, Orionka, Vlašimská z, Zdravotní ústav, Bělocerkevská.
- t-55:** Václavské náměstí, Štěpánská, Větrov, Botanická zahrada, Výtoň, Podolská nemocnice, Podolí, Doliny, Klikovka z, Náměstí Hrdinů, Jawa.
- t-56:** Vysočany, Vysočanská radnice Z, Harfa, Vysočanské náměstí, Skloněná z, Krejčárek z, Ohrada.

t-57: Vysočany, Vysočanská radnice Z, Harfa, Vysočanské náměstí, Skloněná z, Krejčárek z, Ohrada, Ostromečská, Bezovka, Bořivojova, Grégrova, Šumavská, Náměstí Míru.

t-58: U kříže, Kelerka z, Prosek z, Krocínka z, Klíčovská, Nový Prosek z, Průjezdní z, Na hranici z, Výzkumný ústav z, Letňanské strojírny, Letňany z, Závod Jiřího Dimitrova, Čakovice.

t-60: Průběžná, Kremelská, Zdravotní ústav, Vlašimská z, Orionka, Řipská, Šumavská, Náměstí Míru, Demínka T z, Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Knížecí, Ženské domovy, Santoška z, Václavka z, Malvazinky, Farkáň z, Motorlet.

t-61: Václavské náměstí, Štěpánská, Větrov, Botanická zahrada, Výtoň, Podolská nemocnice, Podolí, Doliny, Klikovka z, Děkanka.

t-62: Průběžná, Kremelská, Zdravotní ústav, Vlašimská z, Orionka, Řipská, Šumavská, Náměstí Míru, Demínka T z, Štěpánská, Karlovo náměstí.

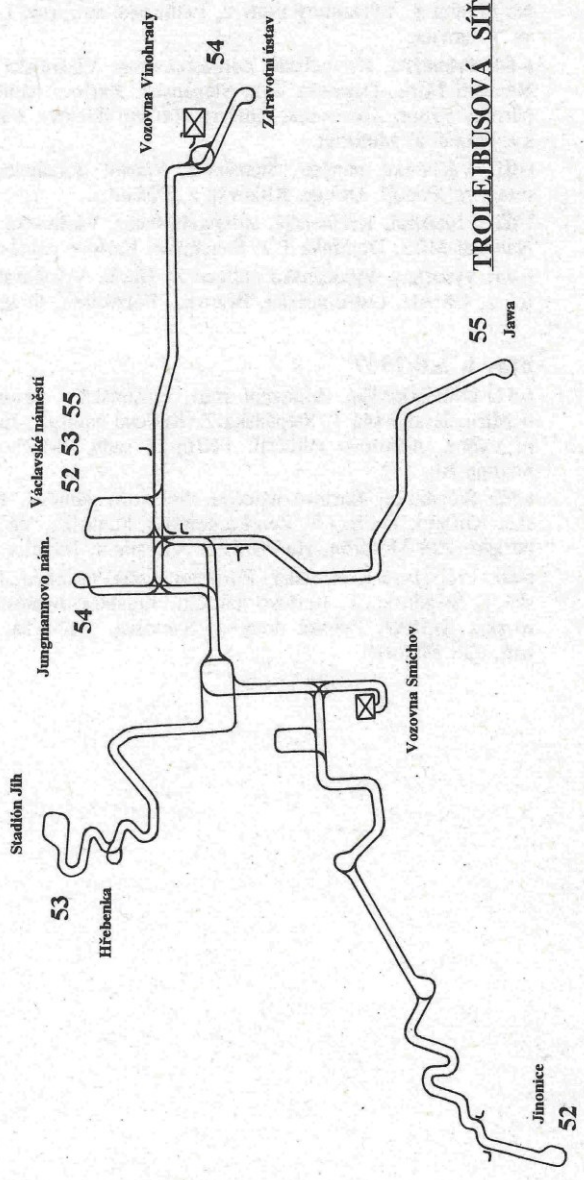
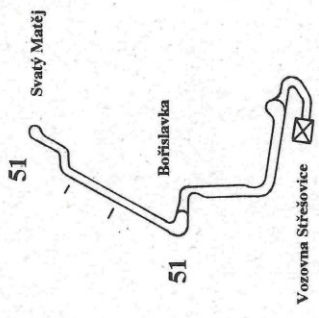
t-63: Vysočany, Vysočanská radnice Z, Harfa, Vysočanské náměstí, Skloněná z, Krejčárek z, Ohrada, Ostromečská, Bezovka, Bořivojova, Grégrova; Šumavská, Náměstí Míru.

Stav k 1.6.1967

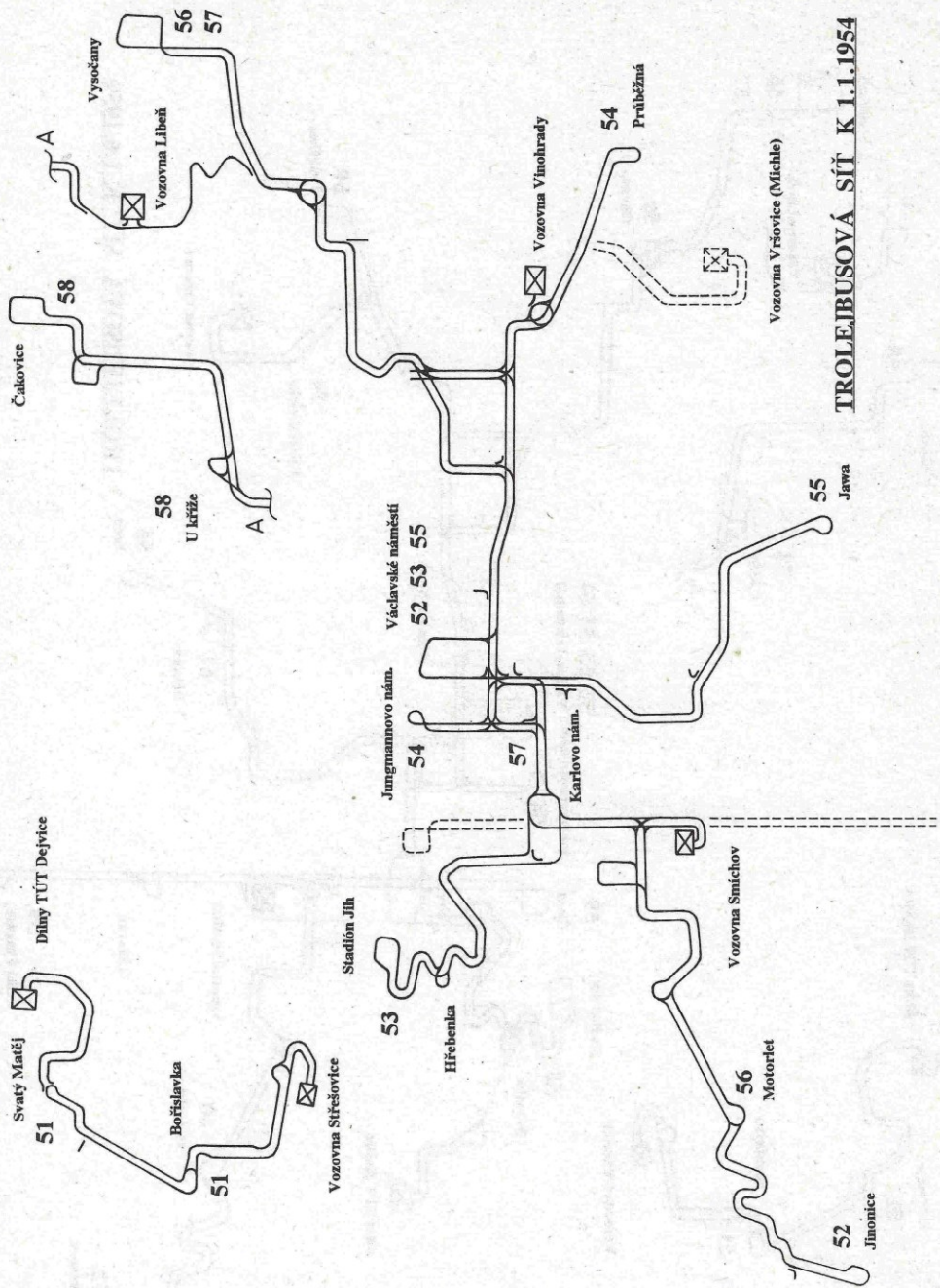
t-51: Bělocerkevská, Zdravotní ústav, Vlašimská z, Orionka, Řipská, Šumavská, Náměstí Míru, Krakovská T, Štěpánská Z, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Arbesovo náměstí, Petřínské sady, Janáčkova, Hřebenka, Spartakiádní z, Stadión Jih.

t-52: Štěpánská, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Knížecí, Knížecí T, Ženské domovy, Santoška, Václavka, Malvazinky, Urbanova z, Farkáň, ZJŠ Motorlet, Hutmanka z, Vidoule z, Jinonice.

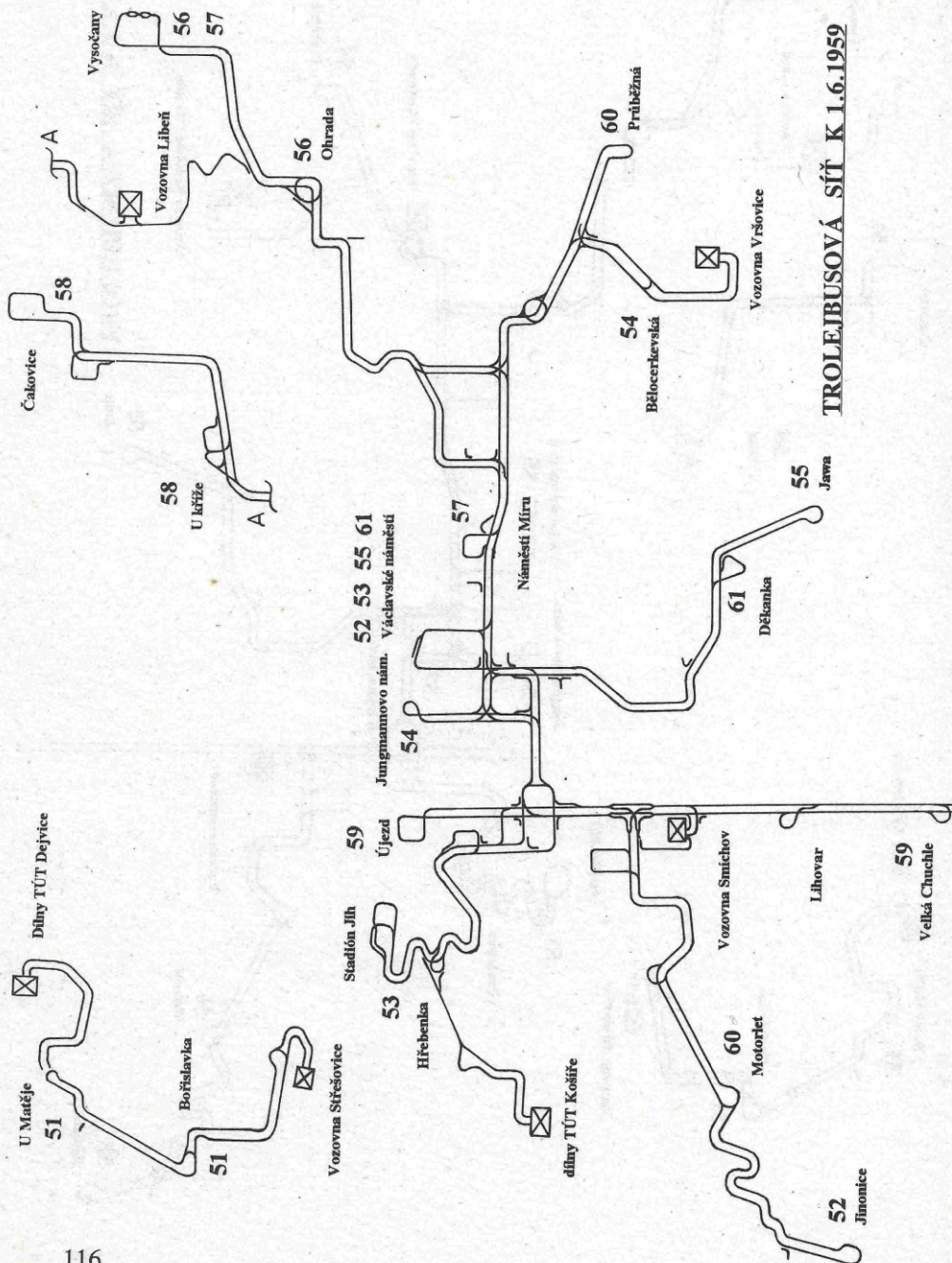
t-60: Průběžná, Kremelská, Zdravotní ústav, Orionka, Řipská, Náměstí Míru, Krakovská T, Štěpánská Z, Karlovo náměstí, Jiráskovo náměstí, Krajský národní výbor, Zborovská, Knížecí, Ženské domovy, Santoška, Václavka, Malvazinky, Urbanova z, Farkáň, ZJŠ Motorlet.



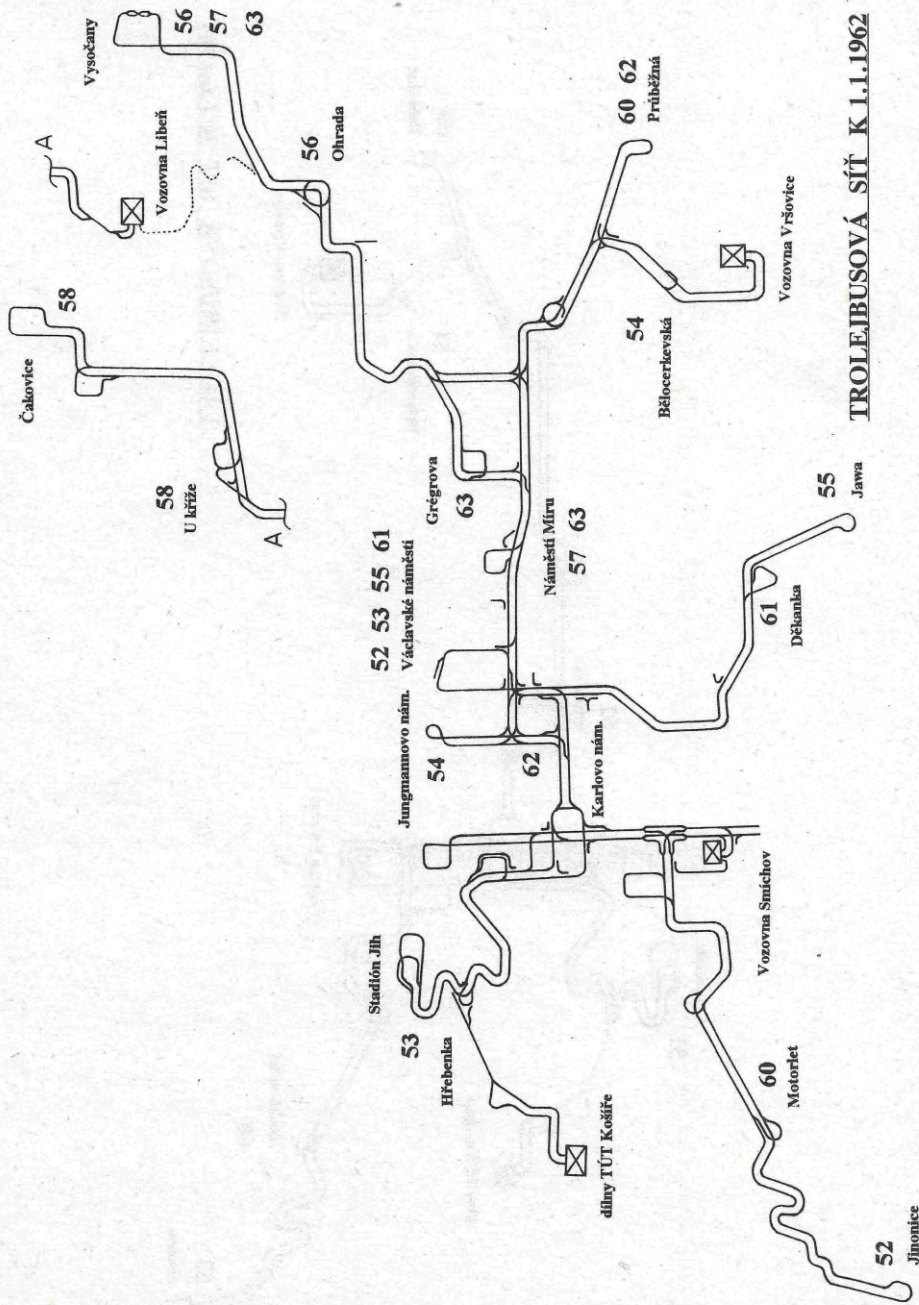
TROLEJBUSOVÁ SÍŤ K 1.1.1950



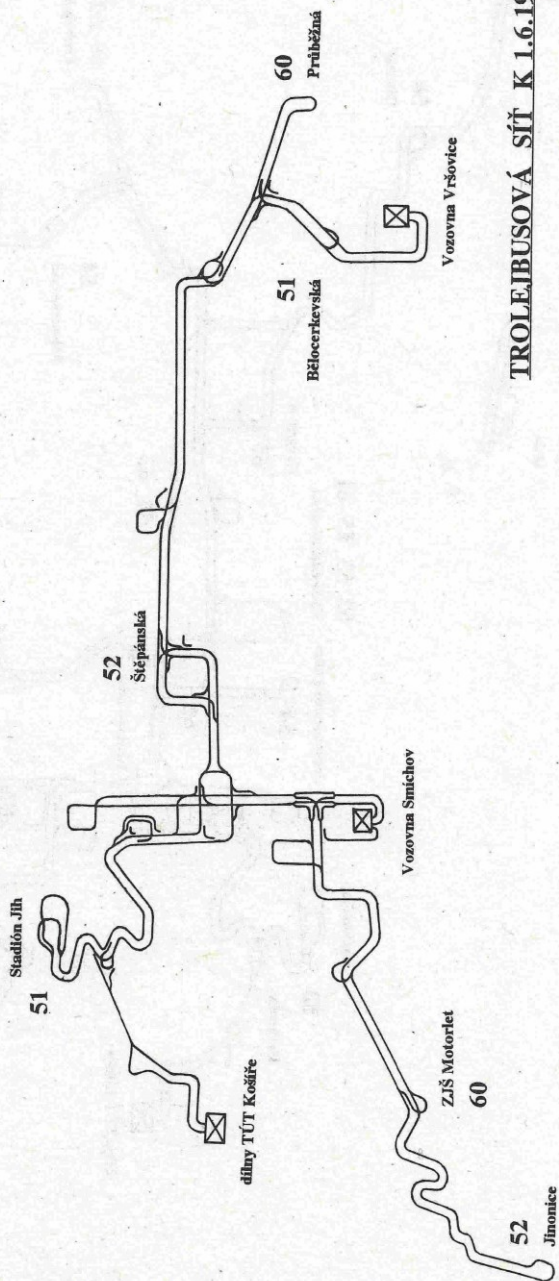
TROLEJBUSOVÁ SÍŤ K 1.1.1954



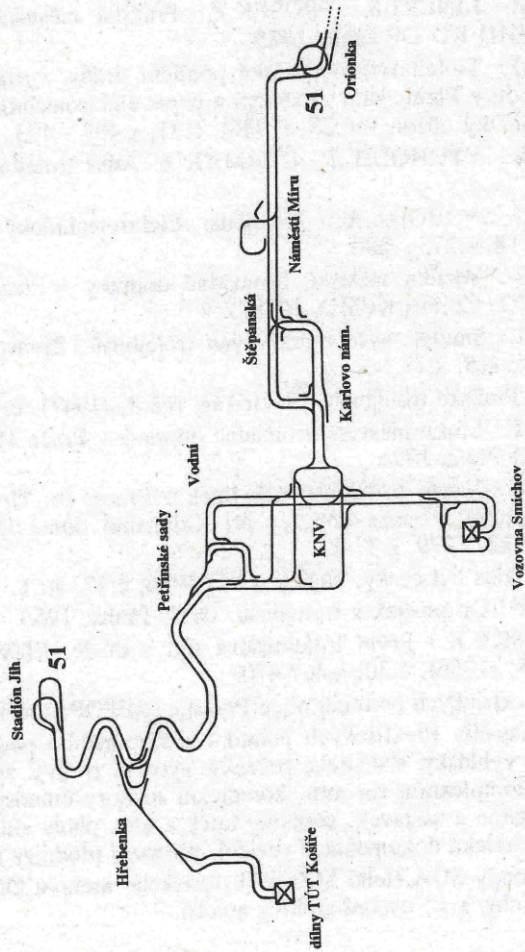
TROLEJBUSOVÁ SÍŤ K 1.6.1959



TROLEJBUSOVÁ SÍŤ K 1.1.1962



TROLEIBUSOVÁ SÍŤ K 1.6.1967



TROLEJBUSOVÁ SÍŤ K 15.10.1972

PRAMENY A LITERATURA

- ČERMÁK, J.: Zavedení, rozmach a zánik trolejbusů v Praze. In: 50 let trolejbusové dopravy v Československu. TMB Brno, 1986.
- FLOSMAN, A.: Vývin vrchního vedení el. drah a trolejbusů. Elektrikář, roč. 3, (1947), č. 17, s. 21.
- FOJTÍK, P.- LINERT, S.- PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1918 - 1945. KPMD KD DP Praha 1983-1984.
- FOJTÍK, P.- LINERT, S.- PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1945 - 1974. KPMD KD DP Praha 1985.
- HANYK, J.: Trolejbus pro pražské pouliční dráhy, vyrobený firmou Škodovy závody v Plzni, jeho vlastnosti a popis elektrotechnického zařízení. Elektrotechnický obzor, roč. 25, (1936), č. 31, s. 487 - 493.
- HOLUB, L.- VYCHODIL, P.- ČERMÁK, J.: Atlas trolejbusů. NADAS Praha, 1986.
- JANSA, F.- SVOBODA, A.: Trolejbus. Elektrotechnický obzor, roč. 25, (1936), č. 18, s. 275 - 280.
- LINERT, S.: Vozidla městské hromadné dopravy v Praze. Trolejbusy 1936 - 1972. Zpráva KPMD, 1978, č. 4
- MAHEL, I.: Smutné výročí pražských trolejbusů, Zpravodaj KPMD, roč. 10, (1982), č. 5, s. 77.
- OTTO, F.: Pražské trolejbusy. Elektrikář, roč. 3, (1947), č. 17, s. 23.
- PROŠEK, F.: Linky městské hromadné dopravy v Praze 1829 - 1990. 2. vydání, SMD Praha 1994.
- PROŠEK, F.: Vývoj trolejbusových linek v Praze. In: Deset roků činnosti Kroužku přátel městské dopravy při Kulturním domě DP hl. m. Prahy, KPMD Praha, 1979, s. 37-47.
- První trolejbus byl český. Neděle s LD 1986, č. 47, str. 1.
- ROUBÍK, F.: Od nosítek k trolejbusu. Orbis Praha, 1956
- SICHROVSKÝ, K.: První trolejbusová trať v Praze. Elektrotechnický Obzor, roč. 25, (1936), č. 30, s. 467-470.
- Zprávy Elektrických podniků obce Pražské (ZEPOP) roč. 11 (1936).
- Interní materiály Elektrických podniků a Dopravního podniku hl. m. Prahy (oběžníky, vyhlášky, statistické ročenky, výroční zprávy, zprávy o činnosti, zprávy o komplexním rozboru, komplexní rozborů činnosti a hospodaření, seznamy stanic a zastávek, seznamy linek a ulic, plány sítí, přehledy vzdáleností, technická dokumentace vozidel, provozní předpisy atd.)
- Archivní fondy SÚA (fond MŽ) a Historického archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., osobní archiv autorů.

POPIS FOTOGRAFIÍ OBRAZOVÉ PŘÍLOHY

1. Trolejbus Škoda 1Tr u výrobce v r.1936. (Tovární fotografie)
2. Stavba první trolejbusové trati v ulici Na Ořechovce ve Střešovicích. (Z filmu "Stavba a zahájení první trolejbusové trati v Praze", vyr. firma Favoritfilm Vlas a spol. v Praze 1936)
3. Předváděcí jízda vozu ev.č. 302 před zahájením provozu. (Ibid.)
4. Prototyp trolejbusu Praga TOT při zkušebních jízdách dne 22.6.1936 ve Střešovicích. (Foto fa A.Matyáš)
5. Slavnostní zahájení trolejbusového provozu v Praze v ulici Na Ořechovce pod střešovickou vozovnou dne 28. 8.1936. (Z filmu "Stavba a zahájení...")
6. Vůz Praga TOT ev.č.304 ve Střešovicích v r.1938. (Foto sbírka T.Dvořáka)
7. Vůz Škoda 1Tr ve Střešovicích v prvním období provozu. (Foto HADP)
8. Vůz Praga TOT na jinonické lince W v zimě 1941/1942. (Foto Muzeum hl.m.Prahy)
9. Vůz Tatra T400 ev.č.325 při jedné ze svých prvních jízd během XI.všesokolského sletu v r.1948 na lince S. (Foto sbírka P.Ctvrtníka)
10. Vůz T400 č.348 na náměstí Míru v první polovině padesátých let. (Foto sbírka P.Vychodila)
11. Vůz T400 ev.č. 351 v Ondříčkově ulici na Žižkově v první polovině padesátých let. (Foto Z.Žižala)
12. Trolejbus Tatra T400, prototyp IV.série ev.č. 460 v původním provedení na konečné linky č.57 ve Vysočanech. (Foto sbírka T.Dvořáka)
13. Prototyp vozu Tatra T401 ev.č. 461 při zkušebních jízdách v ulici Na Hřebenkách. (Foto HADP)
14. Srážka vozu ev.č. 432 s lokomotivou 414.205 v ulici E.Klímy ve Vysočanech. (Foto HADP)
15. Vůz T400 ev.č.465 převzatý ze zrušeného trolejbusového provozu v Mostě a Litvínově na křižovatce ulic Třebízské a Vinohradské. (Foto sbírka T.Dvořáka)
16. Autobus Škoda 706 RTO ev.č.146 na dočasné autobusové lince č.51 nahrazující trolejbusovou linku stejného čísla létě 1959. (Foto sbírka J.Patočky)
17. Autobus Škoda 706 RO ev.č.73 na náhradní autobusové lince č.59 kolem r.1960. (Foto sbírka J.Patočky)
18. Trolejbus Škoda 8Tr ev.č. 500 po zařazení do provozu na lince č.55 ve smyčce Pankrác, Jawa. (Foto Ing.V.Krátký)
19. Trolejbus Škoda 9Tr při ověřovacích jízdách v Praze v roce 1968 na lince č.52 u Motorletu. (Foto sbírka Ing.P.Vychodila)
20. Konečná stanice linky č.54 na Jungmannově náměstí. (Foto S.Tereba)
21. Vůz ev.č. 9501 2.7.1970 na smyčce Orionka. Původní tramvajová vozovna v pozadí sloužila trolejbusům v letech 1949 - 1955.(Foto T.Dvořák)
22. Vůz 9431 jako služební před dílnami těžké údržby trolejbusů v Košířích v létě 1972. (Foto T.Dvořák)
23. Trolejbusové garáže Smíchov v ulici Na Valentince 16.10.1972 s vozy 9452 (vrak), 9472 a 9477 a služebním autobusem Š 706 RTO ev.č.4259. (Foto Ing.I.Mahel)



SPOLEČNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY

Gončarenkova 3, 147 00 Praha 4

IČO: 41895593 BANKOVNÍ SPOJENÍ: KB Praha 7, číslo účtu 140 36-071/0100

Společnost městské dopravy je dobrovolné a nezávislé sdružení zájemců o hromadnou dopravu vzniklé v souladu se zákonem č. 83/1990 Sb. Posláním Společnosti je zejména prohlubovat a podporovat rozšiřování znalostí o hromadné dopravě ve všech fázích jejího vývoje, dokumentačně zpracovávat vývoj hromadné dopravy a vyvíjet a podporovat snahy o zachování památek hromadné dopravy.

V rámci své odborné činnosti vydává Společnost vlastním nákladem odborné publikace a provádí jejich distribuci.

Dosud jsou k dispozici tyto publikace:

FOJTÍK, P.-PROŠEK, F.: Vinohradská elektrická dráha. Praha 1991. 40 s. textu, 4 s. obr.; A5, maloofset., váz. **50 Kč**

FOJTÍK, P.-PROŠEK, F.: Václavské náměstí. Historie dopravy. Praha 1991. 64 s., 52 obr., 8 náč., 2 sch.; A5, maloofset., brož. **35 Kč**

FOJTÍK, P.: Tramvajová vozovna v Královské oboře. Praha 1993. 16 s. textu, 8 s. obr.; A5, xerox., brož. **20 Kč**

ČECH, J.-FOJTÍK, P.-PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1993. Praha 1994. 36 s. textu, 2 s. obr.; A4, cyklostyl. **30 Kč**

SMD rovněž zajišťuje prodej následujících publikací:

ELSNER, J.-PROKEŠ, J.-VYCHODIL, P.: Vyšebrodská elektrická místní dráha. Praha 1992. 32 s., obr., sch; A5, maloofset. **25 Kč**

ČECH, J.-FOJTÍK, P.-PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1986-1990. Praha 1992. 99 s., náč., sch.; A5, xerox (dotisk). **60 Kč**

KYSELA, L.: Malý atlas tramvají. Těšín, Jihlava, Opava. Praha 1991. 45 s., obr., náč.; A4, cyklostyl, ofset. **30 Kč**

LONDIN, V.-BLATNÝ, P.: Olomoucké tramvaje 1899-1989. 1. a 2. část. Olomouc, b.r. Nestr., obr., pl., sch.; A5, ofset. 30 Kč

PROŠEK, F.: Linky městské hromadné dopravy v Praze 1829-1990. Praha 1994, opr.dotisk 1.vyd, 219 str., sch.; A5, xerox, 75 Kč

K vydání se postupně připravují:

FOJTÍK, P.: Vozovna Strašnice. Přibližně 24 s. textu, sch., obr.; A5, xerox + tisk. 1.pololetí 1995

ČECH, J.-FOJTÍK, P.-PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1994. Přibližně 50 s. textu, obr. sch.; A4, cyklostyl. 2.pololetí 1995.

VYCHODIL, P.: Trolejbus Škoda T11. Přibližně 32 s. textu, náč., sch.; A5, maloofset. 2.pololetí 1995.

HOFMANN, P.: Horské autobusy Karosa T500HB. Přibližně 12 s. textu, obr., náč., sch.; A4. 2.pololetí 1995.

Prodej všech uvedených publikací na písemnou objednávku na adrese

**Společnost městské dopravy
Gončarenkova 3
147 00 P r a h a 4**

Vybrané tituly nabídky prodávají též

**Muzeum MHD Praha (vozovna Střešovice), Patočkova 4, Praha 6
Antikvariát Prošek, Podolská 42, Praha 4
Nakladatelství dopravy a turistiky NADATUR, Hybernská 5, Praha 1
Technické muzeum Brno, Orlí 20, B r n o**

O B S A H

TROLEJBUSY V PRAZE	3
TRATĚ	14
Popis jednotlivých tratí	17
Chronologický přehled vývoje trolejbusových tratí	39
Přehled výluk komunikací s vlivem na trolejbusový provoz	41
Zastávky	42
Vozovny a dílny trolejbusů	43
LINKY	44
Popis jednotlivých linek	44
Chronologický přehled změn ve vedení a provozu linek	55
PROVOZ	61
TARIF A ODBAVOVÁNÍ	67
Jednoduché jízdné	68
Vícenásobné a časové jízdné	70
Odbavování cestujících	72
Jízdenky	72
VOZIDLA	74
První úvahy o vozidlech	74
První generace pražských trolejbusů	76
Trolejbusy Tatra T400	85
Trolejbus Tatra T401	92
Poslední nové trolejbusy v Praze	94
Pražské trolejbusy v muzejních sbírkách	96
Přehled existujících pražských trolejbusů k 1.9.1994	97
ÚVAHY O OBNOVENÍ TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY V PRAZE	98
DODATKY	100
1. Přehled zastávek v trolejbusové síti	100
2. Vývoj některých statistických ukazatelů	106
3. Parametry linek a jejich zastávky	109
PRAMENY A LITERATURA	120
POPIS FOTOGRAFIÍ OBRAZOVÉ PŘÍLOHY	121

JUDr. Jan Čech, Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek:

TROLEJBUSY V PRAZE 1936 - 1972

Grafická úprava: Ing. František Prošek

Obrázky a schémata kreslil: Ing. Ivo Mahel

Vydala Společnost městské dopravy jako svoji 12. publikaci.

Vydání první. Praha 1994.

Náklad 490 výtisků, 124 stran textu, 12 stran obrazové přílohy.

ISBN 80-901067-6-5

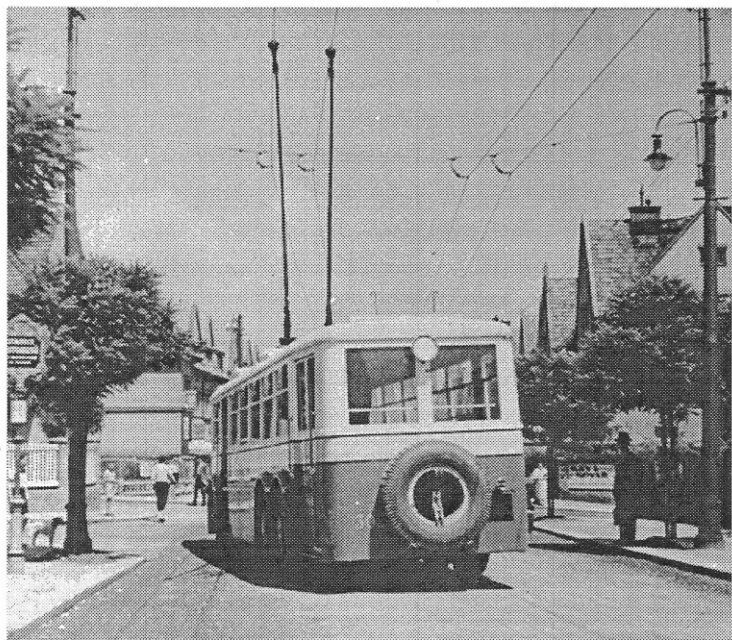
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA



▲1

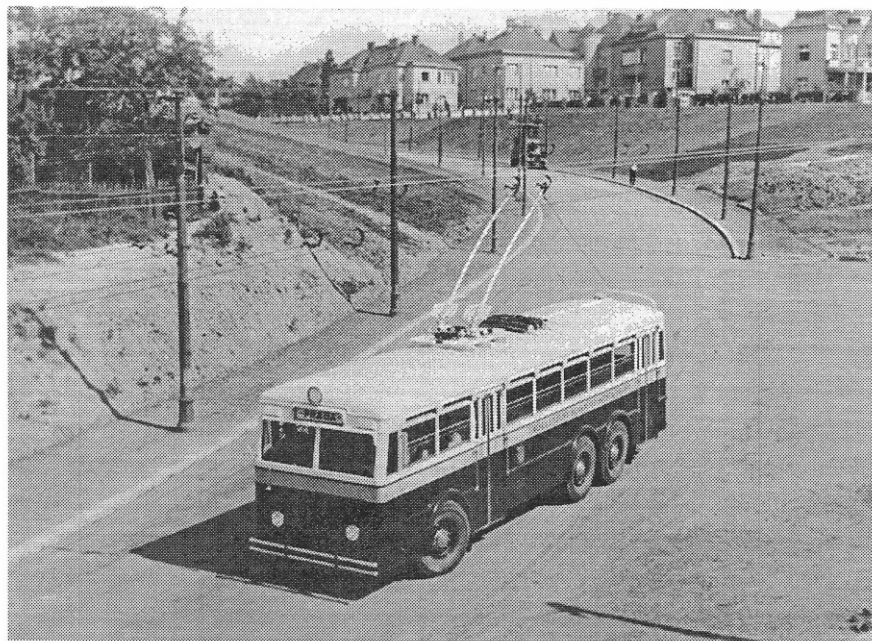
▼2





▲3

▼4

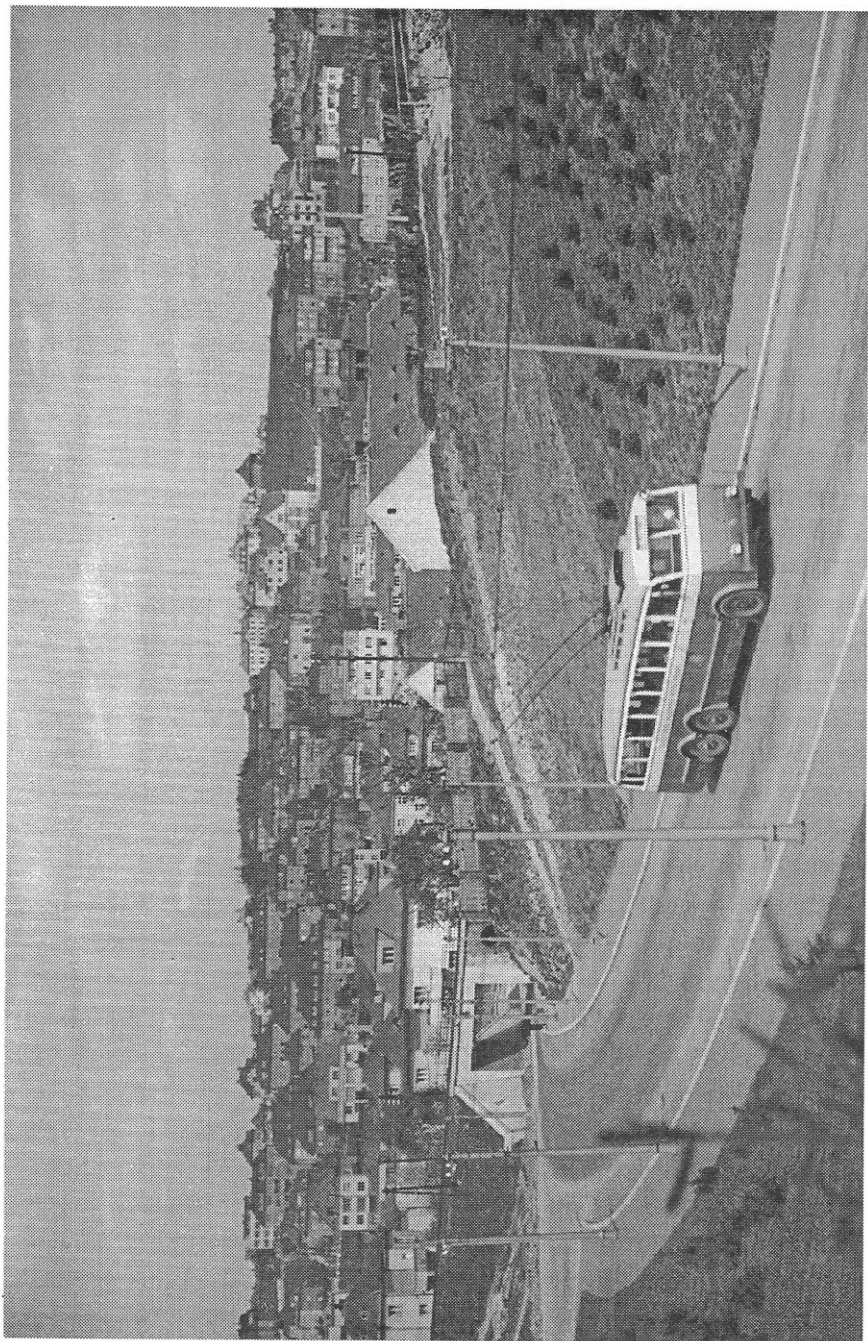




▲5

▼6







8▲

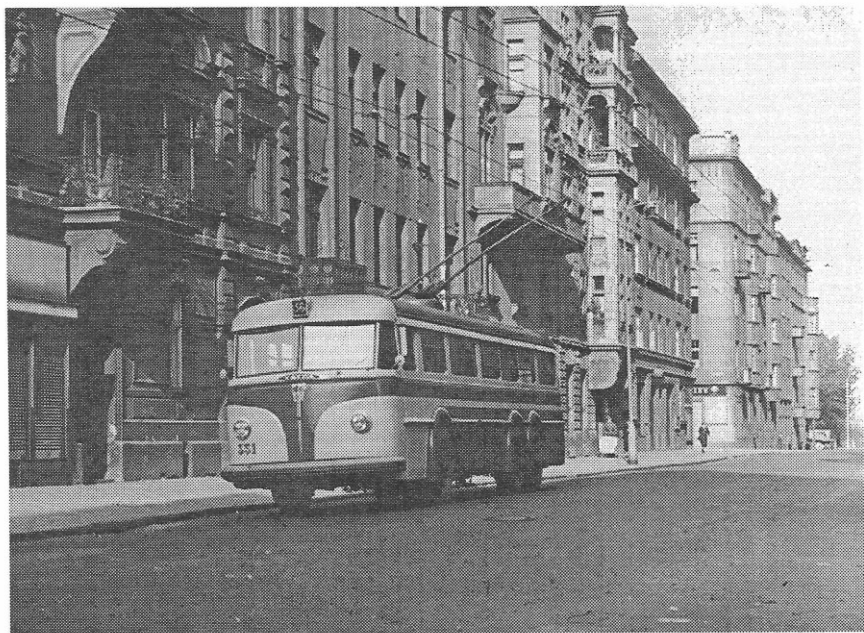
▼9





▲10

▼11





▲12

▼13





▲14

▼15

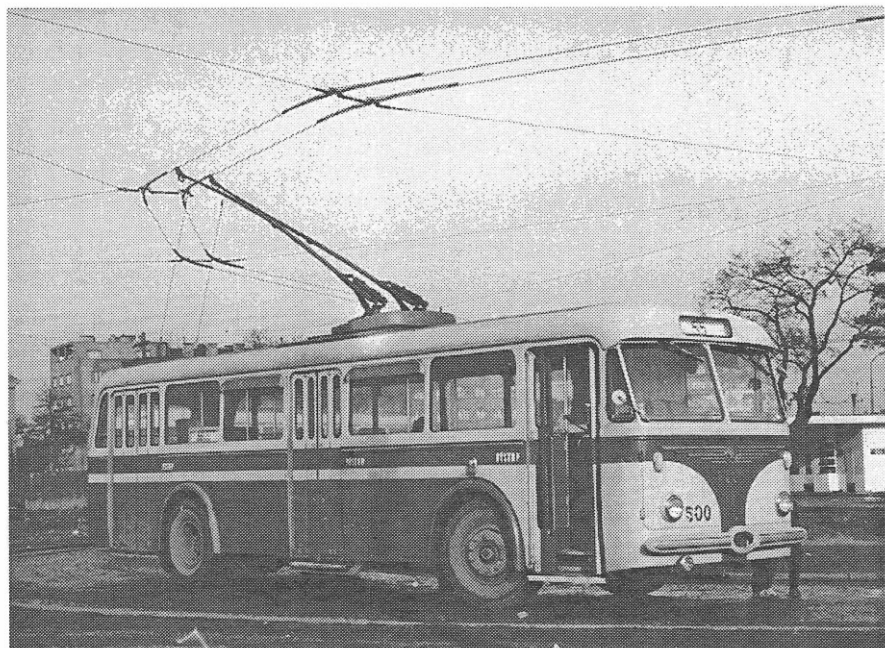




▲16

▼17





▲18

▼19





▲ 20

▼ 21





▲ 22

▼ 23



52

53

54

STANICE
TROLEJBUSŮ

HRANICE
PÁSMÁ

STANICE TROLEJBUSŮ

52	53	54
1. Stanice	1. Stanice	1. Stanice
2. Stanice	2. Stanice	2. Stanice
3. Stanice	3. Stanice	3. Stanice
4. Stanice	4. Stanice	4. Stanice
5. Stanice	5. Stanice	5. Stanice
6. Stanice	6. Stanice	6. Stanice
7. Stanice	7. Stanice	7. Stanice
8. Stanice	8. Stanice	8. Stanice
9. Stanice	9. Stanice	9. Stanice
10. Stanice	10. Stanice	10. Stanice
11. Stanice	11. Stanice	11. Stanice
12. Stanice	12. Stanice	12. Stanice
13. Stanice	13. Stanice	13. Stanice
14. Stanice	14. Stanice	14. Stanice
15. Stanice	15. Stanice	15. Stanice
16. Stanice	16. Stanice	16. Stanice
17. Stanice	17. Stanice	17. Stanice
18. Stanice	18. Stanice	18. Stanice
19. Stanice	19. Stanice	19. Stanice
20. Stanice	20. Stanice	20. Stanice
21. Stanice	21. Stanice	21. Stanice
22. Stanice	22. Stanice	22. Stanice
23. Stanice	23. Stanice	23. Stanice
24. Stanice	24. Stanice	24. Stanice
25. Stanice	25. Stanice	25. Stanice
26. Stanice	26. Stanice	26. Stanice
27. Stanice	27. Stanice	27. Stanice
28. Stanice	28. Stanice	28. Stanice
29. Stanice	29. Stanice	29. Stanice
30. Stanice	30. Stanice	30. Stanice
31. Stanice	31. Stanice	31. Stanice
32. Stanice	32. Stanice	32. Stanice
33. Stanice	33. Stanice	33. Stanice
34. Stanice	34. Stanice	34. Stanice
35. Stanice	35. Stanice	35. Stanice
36. Stanice	36. Stanice	36. Stanice
37. Stanice	37. Stanice	37. Stanice
38. Stanice	38. Stanice	38. Stanice
39. Stanice	39. Stanice	39. Stanice
40. Stanice	40. Stanice	40. Stanice
41. Stanice	41. Stanice	41. Stanice
42. Stanice	42. Stanice	42. Stanice
43. Stanice	43. Stanice	43. Stanice
44. Stanice	44. Stanice	44. Stanice
45. Stanice	45. Stanice	45. Stanice
46. Stanice	46. Stanice	46. Stanice
47. Stanice	47. Stanice	47. Stanice
48. Stanice	48. Stanice	48. Stanice
49. Stanice	49. Stanice	49. Stanice
50. Stanice	50. Stanice	50. Stanice
51. Stanice	51. Stanice	51. Stanice
52. Stanice	52. Stanice	52. Stanice
53. Stanice	53. Stanice	53. Stanice
54. Stanice	54. Stanice	54. Stanice