

Vědeckotechnický klub při DP-Metro pro vás ve spolupráci  
s Plzeňskými městskými dopravními podniky, a.s. připravil exkurzi

# Obojživelné trolejbusy

zaměřenou na zdejší trolejbusový provoz  
a „obojživelné“ trolejbusy vybavené dieselagregátem



*Klasický trolejbus TrM 14 (vlevo) a obojživelný Tr 24  
na smyčce Černice*

## Program akce:

- sraz v 6:45 na pražském hlavním nádraží;
- odjezd v 7:10 rychlíkem 818 do Plzně, příjezd na místo 8:50;
- pěší přesun do trolejbusové vozovny (cca 1,5 km);
- 9:45 – 10:45 exkurze ve vozovně Cukrovarská;
- 10:45 – 11:30 jízda objednaným trolejbusem na místo přechodu mezi závislou a nezávislou trakcí (zastávka Černice, náves), na místě případný výklad;
- 11:30 – 12:00 přesun do Pivovarského dvora Purkmistr;
- 12:00 – 12:45 prohlídka místního pivovaru spojená s ochutnávkou;
- 12:45 – 14:00 oběd v Pivovarském dvoře
  - *zájemce, kteří si zaplatili oběd, čeká špíz pana purkmistra s cibulovými kroužky a opečenými brambory, jako moučník pak jemné palačinky s marmeládou z tmavého ležáku, smetanou a skořicí,*
  - *Ti, kteří se nezúčastní oběda v pivovaře, mohou vyrazit předem k hradu Radyně a najíst se např. v nedalekém nákupním centru;*
- 14:00 – 15:30 pěší přesun k hradu Radyně (žlutá turistická značka z Černic, cca 5 km);
- 15:30 – 16:30 objednaná prohlídka hradu Radyně,  
**prosím ty, kteří vyrazí z Černic k hradu v předstihu, aby se vstupem počkali, až dorazí všichni účastníci;**
- 16:30 – 17:15 pěší přesun do Starého Plzně (naučná stezka, cca 3 km)
- 17:15 – 17:45 jízda objednaným autobusem k hlavnímu nádraží v Plzni;
- 18:10 odjezd rychlíkem 763 do Prahy, příjezd 19:54.

## Historie Plzeňských trolejbusů

Historii moderní veřejné dopravy v Plzni začala psát, jak jinak, železnice. První trať spojila Plzeň s Furth im Waldem v roce 1861. V dalších letech přibyla i pětice zbývajících tratí do Prahy (1862), Českých Budějovic a Vídně (1868), Chebu (1872), Žatce (1873) a do Železné Rudy (1878). V roce 1899 se Plzeň dočkala vlastní elektrické tramvaje, která nejen propojila nádraží s historickým centrem města, ale i s rychle rostoucími předměstími - Saským (dnes Lochotín), Pražským (Slovany) a Říšským Předměstím (Jižní Předměstí). Městské autobusy vyrazily do ulic Plzně v roce 1929. Nikdy neměly a ani dnes nemají v plzeňské MHD takový význam, jako tramvaje a trolejbusy, ale také nikdy, na rozdíl např. od Prahy, nesloužily příliš jako napajec elektrických dopravních prostředků, ale dodnes běžně zajíždění až do centra města.

Trolejbusová síť v Plzni vznikala za velmi těžké doby. První úvahy se objevily již v roce 1937, stavět se začalo roku 1939 a zprovoznění první trati mezi Městskými lázněmi a Doubravkou proběhlo 9. dubna 1941. Už 1. května téhož roku byla otevřena další trať k Ústřednímu hřbitovu. K dalšímu rozšíření došlo až po válce: na novou trať z Božkova přes nádraží do Skvrňan vyjely trolejbusy 28. října roku 1948, o rok později se jezdilo už i z Doudlevec do Bolevce (linka 13). V roce 1950 byla otevřena druhá trať na severu města na Košutku. Zde jezdila linka 14 v trase Košutka - Kopeckého sady (ve špičkách až do Doudlevec). V roce 1953 byla otevřena trať do Černic, obslužená prodlouženou linkou 13. Linka 13 se tedy větvila, některé spoje zajížděly do Černic, ostatní končily v Doudlevcích. Poslední vystavěnou trať se na dlouhá léta stala trať ze Skvrňan na Novou Hospodu otevřená 2. ledna 1955. Rozvoj trolejbusů snížil podíl tramvajů na celkové přepravě ve městě.

V roce 1958 byla v souvislosti s výstavbou tramvajové trati na Světovar přeložen úsek z Koterovské do Lobežské ulice, po této změně následovala dlouhá přestávka ve stavbě trolejbusových tratí. Až v roce 1975 byla síť opět rozšířena, tentokrát tratí do Lobez a o rok později v Doubravce na dnešní stanici Zábělská. Rozsah sítě se ale zanedlouho zmenšil. Výstavba sídlišť na severu Plzně a zároveň i výstavba tramvajových tratí tam ukončila provoz trolejbusů – trať na Košutku byla uzavřena ještě v roce 1976 a na Bolevec přestaly jezdit trolejbusy v roce 1977. 30. ledna roku 1988 byl zahájen provoz na nové trati, vedoucí z Bor přes Jižní předměstí a Mrakodrap na Doubravku, Na Dlouhých. Tuto trať obslužila linka 16, ta nahradila legendární autobusovou linku 29. Od této doby se síť téměř nezměnila, vyjma zrušení málo využívané trati z Mikulášského na Jiráskovo náměstí a postavení spojovací trati U teplárny okolo Tyršova mostu do Doudlevec (1998). Zároveň byla zrušena točna v Doudlevcích, na které se od roku 1949 trolejbusy otáčely. Tímto se dočkala nové trasy linka 14, která jezdí v trase Bory, Heyrovského - Goethova.

V září 2002 byl otevřen nový jednosměrný blokový objezd kolem Centrálního autobusového nádraží (CAN), který nahradil již kapacitně nevyhovující točnu Husovo náměstí. V rámci 2. fáze optimalizace MHD, která byla spuštěna 28. srpna 2010, došlo ke zprovoznění nové trolejbusové trati vedoucí z křižovatky Němejceva – Borská u nádraží Jižní Předměstí Borskou ulicí do průmyslové zóny Borská Pole a Folmavskou ulicí dále na kruhový objezd u Nové Hospody, kde je trať napojena na již existující trasu. Z Folmavské ulice vede odbočka ulic U Nové hospody na jižní okraj průmyslové zóny do smyčky Borská Pole, Teslova. Náklady na vybudování nové trati o celkové délce 4,5 km činily 162 miliónů korun, z čehož 120 miliónů Kč šlo z evropského programu ROP. Po trati jezdí prodloužená linka č. 15, a ve špičkách nové linky č. 17 a č. 18. Nově byla v rámci optimalizace zavedena také linka č. 10.

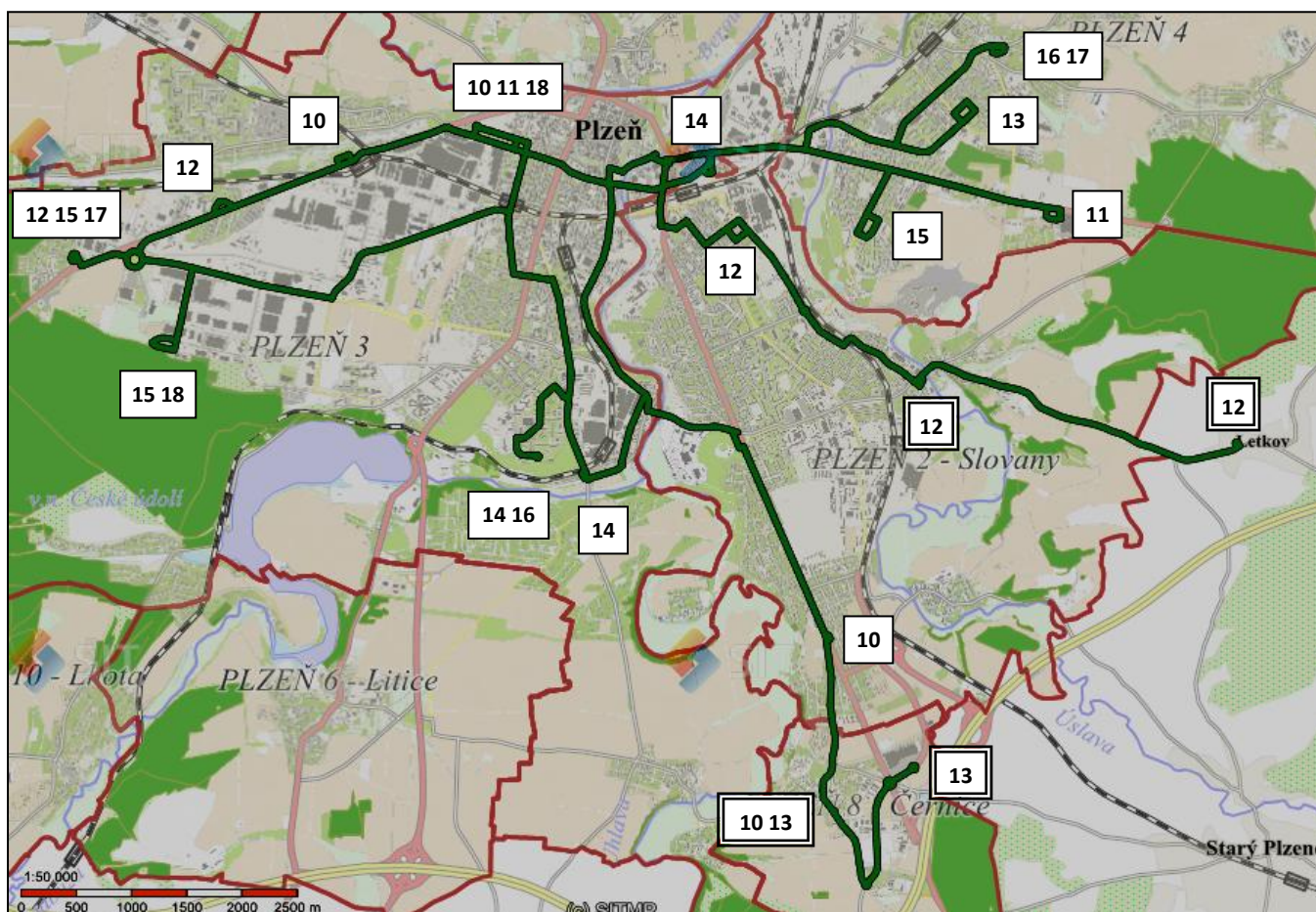


*Trolejbusové dopravě v Plzni  
dlouhá léta vládl typ 9Tr*



## Vozový park

Pro zahájení provozu bylo dodáno šest třinápravových trolejbusů Škoda 3Tr. Do roku 1948 jich bylo dodáno celkem 34 ve třech různých sériích. Vozy označené jako 3Tr1 a 3Tr2 byly dvoudveřové, 3Tr3 měly již z výroby troje dveře. Se třetí sérií byl také dodán jeden trolejbus Škoda 6Tr2, který se zachoval do dnešních dnů, neboť byl po vyřazení z provozu předán Technickému muzeu v Brně. V padesátých letech byly dodány vozy typů Škoda 7Tr a Škoda 8Tr. V roce 1953 byl vozový park zároveň doplněn pěti staršími trolejbusy Škoda 2Tr, které jezdily původně v Praze. Od roku 1960 byly do Plzně dodávány legendární trolejbusy Škoda 9Tr (celkem jich zde jezdilo přes 150). V polovině 60. let je následovalo i několik vozů Škoda T 11 z ověřovací série. Současné trolejbusy 14Tr jezdí v plzeňských ulicích od roku 1980, od roku 1987 je v provozu i jejich kloubová varianta 15Tr. Dvousilové nízkopodlažní trolejbusy Škoda 21TrACI byly dodávány od roku 2001. V průběhu prvního desetiletí 21. století byl vozový park obnovován nízkopodlažními vozy Škoda 24Tr Irisbus a kloubovými Škoda 25Tr Irisbus, v současnosti jsou nakupovány nízkopodlažní kloubové trolejbusy Škoda 27Tr Solaris.

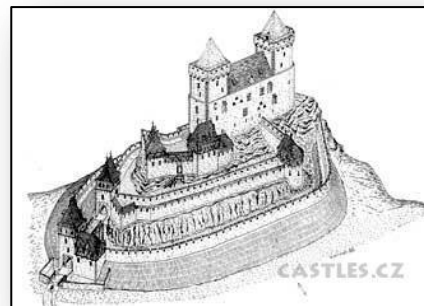


**Síť plzeňských trolejbusových linek – aktuální stav**  
*mezi konečnými na linkách 12 a 13 vyznačenými dvojitým rámečkem  
jezdí trolejbusy v nezávislé trakci*

## Hrad Radyně

Královský hrad Radyně byl postaven ve 14. stol. za vlády českého krále a císaře Římské říše Karla IV. Dnes již zřícenina hradu ve výši 569 m n. m. vévodí širému okolí. Je typickou dominantou celého Plzeňska. V českém prostředí se původní jméno Karlskrone neujalo, a tak po smrti Karla IV. byl hrad nazýván Radyní podle jména kopce a bulžnickové skály, na níž byl hrad vybudován.

Stavebně patří Radyně k rozvinuté pevnostní architektuře doby Karlovy. Dříve vedl vstup a vjezd do hradu přes suchý obranný příkop po zvedacím mostě. Dále bylo severní nádvoří hradu s hospodářskými budovami, chráněné hradbami a na konci byla čtyřhranná bašta. Přístup z jižní, západní a částečně i severní strany ke hradu chránil obranný příkop hluboký 5 metrů a široký 9-12 metrů. Ochranu dalších částí nádvoří tvořily čtyři brány s věžemi. Pod hrubou čtvercovou hradní věží byla vyhloubena hradní cisterna na dešťovou vodu, stékající ze střechy věže, která byla jediným zdrojem vody na hradě. Na místě dnešní betonové lávky do hradu na severní straně hrubé věže býval další zvedací most, který obsluhoval dveřník ze své místnosti v prvním poschodí věže. Z lávky se vcházelo po několika schodech vstupní branou do sklepa paláce a odtud po dřevěném schodišti do hrubé věže.



Jako správci hradu, purkrabí, byli dosazováni většinou příslušníci drobné šlechty z Plzeňska. Jejich povinností bylo sledovat a zajišťovat bezpečnost obchodní cesty z Norimberka přes Řezno do Prahy, vykonávat správu královského majetku v okolí, vykonávat soudní pravomoc nad přímými poddanými panovníka. Posledním byl asi hejtman Racek, za jehož vlády, asi v polovině 16. stol., hrad vyhořel. Kronikář Beckovský na začátku 18. stol. píše takto: „Na vrchu spatřuje se pustý hrad Radyně, do kterého žádný nejde, obává se, aby ho v něm nějaké neštěstí nepotkalo. Neboť od svých předkův toho správu mají, že v tom hradu všelící duchové se zdržují, od kterých, kdo do něho vejde, nějakou nesnáz trpěti musí.“ Všechny ty báje a pověsti mají původ u bájného zakladatele hradu Radouše.

Znalce heraldiky i další návštěvníky jistě potěší výstavka erbů a znaků všech majitelů hradu ve zbrojnici hrubé věže, od zakladatele hradu Karla IV. (1361 - 1536) a pozdějších držitelů hradu pánů ze Štemberka (1496 - 1561), Kokořovců (1561-1710), Černínů (1710 - 1816), Valdštejnů (1816 - 1920), až po nynějšího vlastníka a správce hradu město Starý Plzeň (1920 - ....). Z vrcholu věže je krásný pohled na široké okolí. Na západě je vidět Plzeň, hrad Přimda, za dobré viditelnosti Šumava, jihovýchodně zbytky hradu Vlčtejna, východně potom část střechy zámku Kozel. Na sever pak Starý Plzeň, nad nímž se na pravém břehu Úslavy rozprostírá kopec Hůrka s rotundou sv. Petra a Pavla.

