

Zůstanou trolejbusy v Mariánských Lázních?



Zejména děti se rády posadily za volant trolejbusu.



Podívat se na svět z ptačí perspektivy umožnila návštěvníkům věžka na údržbu trolejového vedení.



Největší zájem byl o výletní linku na zámek Kynžvart. Na ni jezdil historický autobus Karosa ŠL 11.

ZAJÍMAVOSTI Z DOPRAVY

- Mariánské Lázně jsou nejmenším trolejbusovým provozem u nás. Uvádí se, že délka trolejového vedení činí 18,2 km.
- V osmdesátých letech činil podíl trolejbusů na městské dopravě kolem devadesáti procent. Takového čísla nedosáhl žádný jiný dopravce u nás.
- V sedmdesátých a osmdesátých letech sloužily trolejbusy a autobusy dopravního podniku také k návozu rekreatantů. Speciálně označené vozy čekaly u nádraží, aby zavezly návštěvníky přímo k sanatoriím.
- Místní provoz sloužil v minulosti často jako zkušební polygon. Byly tu zkoušeny prototypy nových typů trolejbusů.
- Dopravní podnik Mariánské Lázně býval také nazýván druhými Slušovicemi. Kromě městské dopravy provozoval podnik autopůjčovnu a autoopravnu. Firma také vyráběla speciální nástavby na podvozku autobusů. Ty sloužily jako přepravníky koní či stěhovací vozy.



Nejmodernější nízkopodlažní trolejbus 24 Tr projíždí okolo kolonády. Nový výrobek zapůjčila na ukázkou plzeňská Škodovka. Foto Tomáš Mykl

Zachování trolejbusů v Mariánských Lázních. O to usiluje Společnost pro veřejnou dopravu. Proto také každoročně pořádá Dny mariánskolázeňských trolejbusů.

Mariánské Lázně - O osudu trolejbusové dopravy v Mariánských Lázních budou rozhodovat tamní zastupitelé. Společnost pro veřejnou dopravu usiluje, aby tato ekologická doprava zůstala v lázeňském městě zachována. Proto pořádají mnoho akcí, mezi ně patří i nedávné Dny mariánskolázeňských trolejbusů.

"V letošním roce se rozhodne, zda trolejbusová doprava dostane od radních města a

jeho obyvatel zelenou či bude nenávratně zrušena. My chceme ukázat, že trolejbusy jsou kvalitním a ekologickým řešením městské dopravy v Evropě," vysvětluje předseda Společnosti pro veřejnou dopravu Jiří Kohout. Jak dále dodal, trolejbusová doprava umí přilákat výrazně více cestujících než autobusy. "Kvalitní městská doprava založená na trolejbusích umožní vyklidit nadbytečnou automobilovou dopravu z centra. V zahraničí jsou navíc dobré zkušenosti s vedením trolejbusových linek po pěších zónách," poukazuje Kohout.

Obyvatelé i turisté se mohli už také seznámit s nejmoder-

nějším trolejbusem Škoda 24 Tr Irisbus. Nízkopodlažní vozidlo je vybaveno pomocným agregátem, který mu umožňuje jízdu i v úsecích bez trolejového vedení. Nový výrobek svezl při své prezentaci také zastupitele města. Ti budou o osudu trolejbusů rozhodovat na svém červencovém zasedání.

Při Dnech mariánskolázeňských trolejbusů lidé také mohli navštívit vozovnu a dostalo se jim tam i odborného výkladu. "Návštěvníci si mohli prohlédnout vozidla, která dopravní podnik provozuje, nebo se posadit za volant trolejbusu," doplňuje Kohout. Odvážnější si mohli vyzkoušet plo-

šinu na údržbu trolejového vedení. Zájemce do vozovny dopravovala z centra města mimořádná trolejbusová linka, která jezdila zdarma.

Velkému zájmu turistů se těšila výletní autobusová linka na zámek Kynžvart. "Na ni jezdil historický autobus Karosa ŠL 11 z roku 1973, který provozuje plzeňský Škoda Bus klub. Zájem o výletní linku byl obrovský. Těší nás, že linka přilákala i spoustu zahraničních turistů," konstatuje s potěšením Jiří Šplíchal ze Společnosti pro veřejnou dopravu.

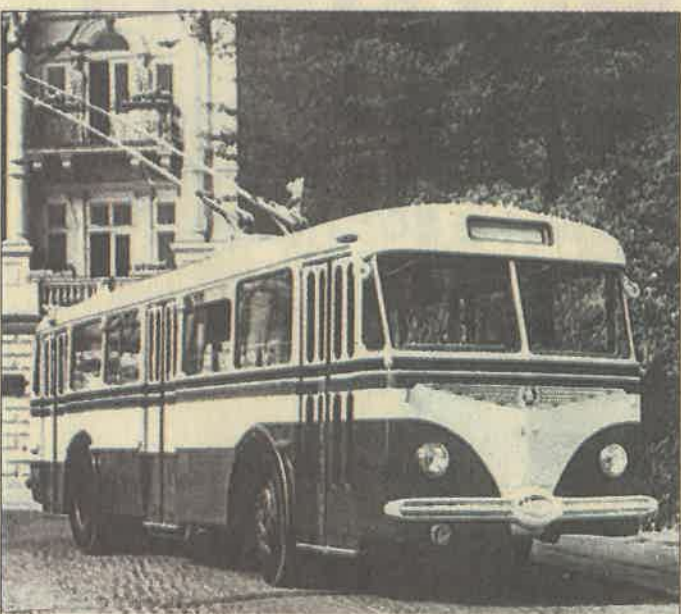
Dny pro mariánskolázeňské trolejbusy by organizátoři rádi uspořádali i v příštím roce.



K Lesnímu prameni se již trolejbusem nesvezeme. Provoz zde byl zastaven v roce 1996.



Panely o městské dopravě v České republice a v zahraničí našli zájemci i City servisu.



Historický snímek nás přivádí do padesátých let. Trolejbus Škoda 7

Hosty i místní vozí už přes padesát let

Mariánské Lázně - Historie městské dopravy v Mariánských Lázních se začala psát 12. května 1902. Tehdy vyjely do ulic tohoto lázeňského města první tramvaje. Trať postavená na rozchodu 1000 milimetrů měla v podstatě jediný úkol. Spojit centrum města se vzdáleným nádražím. Tramvaje vydržely v Mariánských Lázních přesně padesát let. V roce 1929 byla celá trať rekonstruována, o tři roky později byly zakoupeny nové vozy. Ani to však nezabránilo zániku mariánskolázeňských tramvají.

Na celém systému elektrické dráhy se podepsala zejména vá-

dostatečná údržba. Tehdejší úřady rozhodly nahradit zastaralou tramvaj v té době moderními trolejbusy.

Mariánskolázeňský trolejbusový provoz byl zahájen 22. dubna roku 1952. První a prozatím jediná trať kopírovala původní tramvajovou linku, v lázeňském centru pak trolejbusy objížděly Kolonádu přes Goethovo náměstí. Dopravu zajišťovalo pět trolejbusů 7 Tr, které dodala plzeňská Škodovka.

K výraznému rozmachu trolejbusů však došlo v šedesátých letech. V roce 1960 se rozjely první trolejbusy po nové trati do Úšovic. Tato trať byla v následujících letech postupně pro-

sídliště. V Úšovicích byla zároveň postavena nová vozovna, kterou trolejbusy využívají dosud.

Nové tratě přibývaly i v dalších letech. V roce 1980 se trolejbusů dočkali obyvatelé Panských polí. O čtyři roky později byla otevřena meziměstská trať do Velké Hleďsebe. Existovaly však i smělé plány v podobě zavedení trolejbusů na Kynžvart či do Tachova.

Devadesátá léta ale přinesla chladnou sprchu. Město nejevilo o trolejbusy zájem a celý systém tak začal zastarávat. Dopravní podnik byl nucen odprodávat trolejbusy. Začaly se ozývat hlasy o tom, že trolej-

Na linkách se stále častěji začaly objevovat autobusy. Zdálo se, že trolejbusům v Mariánských Lázních odzvonilo

V posledních letech však svítla mariánskolázeňským trolejbusům nová naděje. Občané města se v hlasování vyjádřili pro zachování trolejbusů, i z radnice se stále častěji začínají ozývat hlasy o nutnosti zachování tohoto druhu dopravy. Výrazně se zlepšila údržba vozidel a trolejového vedení. Nezbývá tedy než doufat, že unikátní trolejbusový systém bude zachován.

Text a foto:
Vlastimil LEŠKA