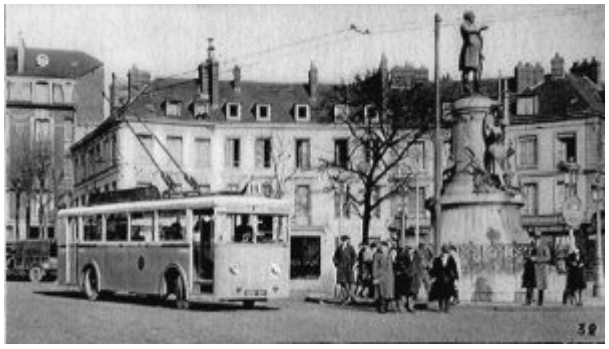


VETRA – První trolejbusy s caisse-poutre

25.12 2017 09:25, Redakce, Nezařazené

I tímto dílem se podíváme do 30. let, protože VETRA v době, kdy pracovala na vozech se sníženými podvozky a dojížděla výrobu svých primitivních trolejbusů, paralelně připravovala i pokročilejší konstrukci trolejbusových vozidel. Konkrétně už od roku 1932 začaly sjíždět z výrobní linky první trolejbusy s karosériemi *caisse-poutre*, které byly stavěny dle patentů Satrama, odtud také písmena CS v prvních typech trolejbusů (ovšem s výjimkou typu CS 48).

Prototypový trolejbus CS 60 (1932)

Tento trolejbus byl vyroben pouze v počtu jednoho kusu, a to roku 1932. Trolejbus má podobné rozměrové vlastnosti jako 2 prototypy CS 48 z roku 1932, jeho karosérie je ovšem ocelová a jeho výrobce, SCEMIA, jej nechal z důvodu její zvýšené pevnosti homologovat na kapacitu 60 cestujících.

Jednalo se o vůbec první vůz opatřený skříní *caisse-poutre*, na které byla uplatněna technika Satrama. Ta konkrétně spočívala ve vytvoření kovové kostry, na anebo pod kterou se namontovávaly mechanické části (pera, nápravy, brzdy, motor aj.) a kterou pak jenom stačilo osadit panely, jež mohly být v případě potřeby snadno vyměňovány. Kostra v případě vozů CS 60 sestávala ze dvou odlehčených podélníků z hluboce taženého plechu spojených k sobě několika příčníky; takto vytvořený rám nesl s pomocí vztyčených svislých sloupků dvě bočnice z profilovaného plechu o tloušťce 0,8 mm, stavěné dle principu zvaného „podélník-bočnice“ (*longeron-paroi*), při jejichž horní hraně jsou navařeny klenuté oblouky nesoucí střešní krytinu. Podlaha a strop byly z jedlového dřeva, obložení skříně ale bylo provedeno rovnými bodově našroubovanými ocelovými plechy.

Tento celek, zcela svařený, byl velmi pevný a podpírán byl přední běžnou a zadní hnací nápravou.

Dvoje pneumaticky ovládané dvojdílné skládací dveře byly umístěny před přední a za zadní nápravou. Ty zadní sloužily jako výstupní a byly s ohledem na provoz s jedním zaměstnancem vybaveny dvěma citlivými deskami účinkujícími pod váhou cestujících jako pedály, takže při zastavení se dveře automaticky znovu zavřely poté, co poslední procházející cestující uvolnil druhý pedál.

Elektrická výzbroj byla přímo ovládaná a identická s tou poháněj ící štrasburské CS 48, avšak počet palců rozjezdového kontroléru byl navýšen za účelem zlepšení odstupňování a jízdního komfortu. Trakční motor byl BTH 110, o výkonu 55 kW, a s rozpětím hospodárných rychlostí mezi 18 a 55

km/h.

Vznik vozidla byl podpořen především tím, že dne 28. listopadu 1931 správní rada tramvajové společnosti Compagnie des Tramways de Rouen (CTR) přijala nabídku Vetry na bezplatné odzkoušení nového trolejbusu po dobu tří měsíců. CTR se možností zavést v Rouenu trolejbusy zabývala již na svých zasedáních datovaných 27. březnem a 14. dubnem 1931, přičemž zamýšleným cílem byla náhrada tramvají na sklonově nejnáročnějších trasách. Zkoušky s trolejbusem měly probíhat na 2,2 km dlouhé tramvajové lince č. 14 Place du Vieux Marché – Cimetière de l'Ouest, kterou do té doby obsluhoval pouze jeden tramvajový vůz. Trasa linky byla nejen sklonově náročná, ale procházela i úzkými ulicemi.

Práce na zavedení trolejbusové infrastruktury byly zahájeny v lednu 1932, trolejbus však dorazil do vozovny Trianon až 14. prosince 1932. První zkušební jízda se odehrála předposledního dne roku 1932. Prezentace vozidla veřejnosti proběhla v sobotu 21. ledna 1933, dalšího dne byl už zahájen zkušební provoz s cestujícími. Ke konci tříměsíčního období bylo shledáno, že výsledky z provozu nového trolejbusu jsou uspokojivé, a tak CTR objednala u Vetry pět o něco užších vozů typu CS 35, přičemž první kus byl do provozu uveden až 25. června 1934. Do příchodu nových vozidel pronajímala VETRA vůz CS 60 CTR za cenu 0,5 franků za km, což v cenách roku 2016 představovalo asi 0,35 eur.

Prototyp CS 60	
Celkem provozováno vozů	2

1 – Vedeny pod ev. č. T1 a T2. Vyřazeny okolo roku 1947.

Trolejbus CS 60 se zadní otevřenou plošinou pro Alžír TA (1938)

Na základě svých zkušenostní s trolejbusy domácí koncepce se zadní otevřenou plošinou nechal podnik Tramways Algériens u Franco-Belge zkonstruovat 10 trolejbusů s ocelovou skříní *caisse-poutre* zbavené dveří ve prospěch zadní otevřené plošiny, kterou se uskutečňoval nástup i výstup cestujících. Vnitřní úprava odpovídala úpravě vozů vyrobených roku 1937. Elektrické řízení trakčních obvodů bylo přímé.

Typ CS 60 FB	
Roky výroby	1938
Výrobce mechanické části	Renault-SCEMIA
Výrobce karoserie	Franco-Belge
Výrobce výzbroje	VETRA
Délka (m)	9,00
Šířka (m)	2,34
Výška (m)	?
Hmotnost (t)	7,50
Rozvor náprav (m)	4,65
Typ motoru	Alsthom TA 505 D
Hodinový výkon (kW)	55
Brzdy	rek., odp., sb.
Míst k sezení/celkem	26/60

Dveře přední	ne
Dveře prostřední	ne
Dveře zadní	ne
Provozy	Alžír TA 10 [1)]
Celkem provozováno vozů	10

1 – Zařazeny roku 1938 pod ev. č. 21–30, roku 1959 přečíslovány na 811–819 (chybí vůz původního ev. č. 28, který byl 5. května 1949 na mostě Hydra zničen v důsledku sebevraždy řidiče tohoto trolejbusu). Všechny vyřazeny v letech 1963–64, karoserie Franco-Belge. Původní motory byly TA 505 D, nicméně vozy ev. č. 26 a 29–30 získaly později (velmi pravděpodobně po roce 1949, uvádí se neověřený rok 1958) motor TA 505 C o výkonu 74 kW (100 CV) a vůz ev. č. 27 motor GE 1213 o výkonu 103 kW (140 CV). Vůz ev. č. 819 zachován v Alžíru u RSTA (nepřímým nástupcem RTSA je dnes podnik ETUSA).

Trolejbus pro Rouen na autobusovém podvozku Renault (1939)

Na konci 30. let vznikl typ, který nezapadal do započaté tendence Vetry vyrábět skříně *caisse-poutre*. Pro zajištění obsluhy linky č. 10, která byla otevřena 11. prosince 1939, se totiž rouenská společnost CTR rozhodla postavit ve svých dílnách 7 vozů se zadní otevřenou plošinou. Jako základ přitom posloužily podvozky z autobusů Renault TM6 A z roku 1932. VETRA dodala provozovateli trolejbusů elektrickou výzbroj, motory však byly použité typu TH 563 a pocházely z pařížských tramvají dopravce STCRP. Výkon motorů byl slabý, 35 kW, to však pro rovinatou linku stačilo. Během války byly trolejbusy zabaveny, odeslány do Hamburku, tam ale zřejmě vůbec nezasáhly do provozu a roku 1945 se, až na jedno vozidlo, vrátily zpět.

Typ VETRA / Renault TM6 A [1)]	
Roky výroby	1939
Výrobce mechanické části	Renault
Výrobce karoserie	Le Bastard
Výrobce výzbroje	VETRA
Délka (m)	9,12
Šířka (m)	2,40
Výška (m)	?
Hmotnost (t)	8,00
Rozvor náprav (m)	4,65
Typ motoru	Alsthom TH 563
Hodinový výkon (kW)	35
Brzdy	?
Míst k sezení/celkem	20/60
Dveře přední	čtyřdílné
Dveře prostřední	ne
Dveře zadní	ne
Provozy	Rouen 7 [1)]
Celkem provozováno vozů	7

1 – Neoficiální pojmenování.
2 – Vozy označeny ev. č. 86–92, po jejich zabavení a odeslání do Hamburgu se na konci války vrátilo jen šest vozů, jeden vůz, ev. č. 87, byl roku 1949 rekonstruován, roku 1955 přečíslován na ev. č. 187, roku 1960 překarosován Le Bastardem, načež získal ev. č. 170, a vydržel v provozu do roku 1970. Ostatní vozy byly vyřazeny do roku 1960 (ve zdrojích panují některé nejasnosti).

Konec 4. dílu.

Úvodní díl zde. Druhý díl zde. Třetí díl zde. Pátý díl zde. Šestý díl zde. Sedmý díl zde. Poslední díl zde.

Text: Georges Muller, Vít Hinčica, Roland le Corff

Url: VETRA – První trolejbusy s caisse-poutre