

V Ostravě opět sveze cestující trolejbus Škoda 17 Tr

22.04 2017 06:34, Redakce, Nezařazené

Jeden z trojice unikátních trolejbusů typu Škoda 17 Tr vyjede v sobotu dne 22. 4. 2017 opět do provozu s cestujícími. Ostravský DP a fanoušci z Kroužku přátel MHD v Ostravě uvedli do provozu historický vůz ev. č. 3902, na kterém byly v uplynulých letech provedeny dílčí úpravy, při nichž vůz mj. obdržel červený lak, v němž se objevoval v provozu po svém zařazení.

Trolejbusy Škoda 17 Tr vznikaly v rámci tzv. unifikované řady vozidel MHD, kdy se počítalo s vývojem trolejbusů a autobusů se stejným typem karoserie, což mělo přinést úspory při výrobě i při samotném provozu. Zejména pro autobusy to znamenalo značné zdokonalení v porovnání s předešlou řadou vozů řady Karosa 700, neboť existovaly snahy například snížit podlahu v prostoru pro cestující (alespoň na úroveň trolejbusů Škoda 14 Tr), nebo prodloužit životnost karoserie (která byla u autobusů poměrně mizerná a pohybovala se původně jen kolem 8 let).

Autobusy měly vzniknout v několika variantách (sólo, článkové, městské, linkové), zatímco trolejbusy se plánovaly ve dvou provedeních – sólo označeném jako typ 17 Tr a článkovém označeném jako typ 18 Tr. Později se Škodovka zabývala ideově i návrhem tříčlánkového vozu (rezervována byla řada 19 Tr), který by byl koncipován pouze jako trolejbus, nicméně se ukázalo, že by možnost unifikovat prvky ve výrobě byla u takového vozidla značně omezená, takže projekt nebyl dále řešen.

Vývojem unifikované řady se národní podniky Karosa a Škoda zabývaly od roku 1982, ale ještě před pádem socialistického zřízení začaly být vznášeny pochybnosti o další smysluplnosti vývoje, a to zejména s ohledem na nedostatek výrobních kapacit Karosy (ta by de facto nedokázala dodávat karoserie pro trolejbusy Škodovce). Záhy po revoluci byl projekt úplně pohřben (od 1. 1. 1990 došlo k zastavení financování, avšak Karosa zastavila vývoj fakticky již v červnu 1989), byť v souvislosti se snahou o znovuzavedení trolejbusů do ulic Prahy se snažila ČKD Trakce přesvědčit později Karosu, aby vývoj karoserií obnovila.

Celkem byly vyrobeny tři karoserie autobusů a tři trolejbusů. Autobus (typ B 831) se dochoval do dnešního dne jediný a je exponátem Technického muzea v Brně, zbylé dva vozy byly sešrotovány (jeden, který patřil prvnímu nepojízdnému funkčnímu vzorku, ještě na konci 80. let, druhý později v Ostravě, kde sloužil jako zdroj náhradních dílů pro trolejbusy).

Trolejbus se Škodovce podařilo za cenu značných kompromisů dokončit pouze jediný. Šlo o funkční

vzorek dokončený v roce 1988, který později využíval výrobce k různým zkouškám. Jako nepotřebný byl pak prodán ostravskému DP, který jej v roce 2000 po náročné opravě zařadil do provozu s cestujícími pod ev. č. 3903.

V té době již v Ostravě jezdily další dva trolejbusy typu 17 Tr, které Ostrava odkoupila od Škody Ostrov a ČKD Trakce již dříve. Šlo o dva prototypy, které ale nebyly ve Škodovce nikdy dokončeny. Ostrava získala nejprve první prototyp, který za využití standardní elektrické výzbroje trolejbusu Škoda 14 Tr svépomocí dokončila. Do provozu byl tento vůz zařazen v roce 1996 pod ev. č. 3901. O dva roky později (1998) byl zařazen do provozu i druhý prototyp, který využívala pro své zkoušky ČKD Trakce. Když byl trolejbus pro další plány ČKD nepotřebný, využila firma možnosti prodat jej rovněž ostravskému DP, který jej (opět za využití výzbroje používané u typu 14 Tr) dokončil v roce 1998 pod ev. č. 3902.

Ostrava tak nakonec využila v průběhu let 1996–2000 všechny tři karoserie, jež byly původně vyrobeny pro trolejbusy (každý z trolejbusů byl přitom po svém zařazení a dále díky úpravám v provozu poněkud odlišný). V Ostravě se stala vozidla vítaným zpestřením místního vozového parku pro fanoušky veřejné dopravy. Služba typu 17 Tr ostravským cestujícím trvala nakonec 11 let. V roce 2006 došlo k vyřazení trolejbusů ev. č. 3901 a 3902 a v červnu 2007 dojezdil i poslední vůz ev. č. 3903.

Žádný z trolejbusů ovšem nebyl zlikvidován. Nejstarší vůz (původní funkční vzorek) ev. č. 3903 si převzalo v roce 2007 Technické muzeum v Brně, první prototyp ev. č. 3901 skončil ve sbírkách Škody Electric (dnes je k vidění v Muzeu dopravy ve Strašicích) a druhý prototyp ev. č. 3902 si ponechala Ostrava pro svou muzejní sbírku.

Nedávno byly v Ostravě na voze ev. č. 3902 provedeny dílčí opravy karoserie, v jejichž rámci byl vůz také přelakován, a to do barev, v nichž v roce 1998 vyjel do provozu. Tehdy šlo (v Ostravě už nezvykle) o červeno-šedý lak, který tak historický vůz obdržel nyní znovu, přičemž na bočnice byly doplněny i polepy, které původně trolejbus nesl a které poukazovaly na skutečnost, že trolejbusová doprava je ekologickým dopravním prostředkem.

Trolejbus po provedené opravě ale neodpovídá věrně stavu, v němž byl před téměř 20 lety zařazen do provozu, protože interiér vozu zůstal prakticky neměnný od stavu po vyřazení, což se na první pohled projevuje zejména „historicky špatným“ vzorem potahu sedadel. Podobnost s původním provedením je tak nutné hledat jen na venkovním provedení.

Po opravě čeká na trolejbus premiéra v provozu s cestujícími v rámci historických jízd pořádaných v Ostravě tradičně v připomínce Dne památek a sídel. Premiéra byla bohužel poněkud utajena a dopravce o opravě a opětovném zprovoznění unikátního vozidla vůbec předem neinformoval. Nicméně vůz by se měl v provozu s cestujícími objevit znovu dne 22. 4. 2017, kdy by měl být vypraven na spoj opouštějící ve 12:26 konečnou Hlavní nádraží. Trolejbus bude alternovat historickou soupravu vozů Škoda 8 Tr a vleku B40, která by měla jinak obsloužit zbylé spoje.

Připomeňme, že jízdy historických trolejbusů budou vedeny v trase Hlavní nádraží – Michálkovice s odjezdy z Hlavního nádraží v: 8:26, 10:26, 12:26, 14:26 a 16:26. Zpět z Michálkovic budou trolejbusy vyjíždět v 9:00, 11:00, 13:00, 15:00 a 17:00

Url: V Ostravě opět sveze cestující trolejbus Škoda 17 Tr