

Trolejbusový tahač a osobní návěs ES6 – vrchol vývoje trolejbusů v NDR

09.09 2017 09:05, Redakce, Nezařazené

V Československu se tahače s návěsem začaly prosazovat až v poválečných letech, nicméně stejně jako v zahraničí vznikla i u nás idea, že by bylo možné využít tahače také pro tahání osobních návěsů. Hlavní výhodou mělo být především mnohem lepší využití hnacího vozidla, které mohlo posloužit v kombinaci s osobním návěsem pro návoz lidí do práce, načež mohlo dojít k výměně za návěs nákladní. Národní podnik Karosa se u nás zabýval vývojem takového vozidla v souvislosti s modelovou řadou autobusů Škoda 706 RTO. Osobní návěs označený jako typ NO80 byl dokončen závěrem roku 1960, nicméně zůstal jediným svého druhu.

V zahraničí ovšem osobní návěsy byly poměrně hojně rozšířené, a to již před druhou světovou válkou. První vozidla tohoto provedení vznikala již na počátku 20. století (někdy jsou do této kategorie z hlediska řešení pohonu řazeny také první trolejbusy systému Mércedes-Stoll), nicméně větší rozvoj a v podobě, kterou by šlo přirovnat i k pozdějšímu československému návěsu NO80, se začaly prosazovat až po druhé světové válce. Velmi populární se staly tahače s návěsy především v Nizozemí, v některých regionech Německa, nebo ve Velké Británii. Nejrozšířenější byly klasické jednopodlažní varianty, vznikala však také dvoupodlažní provedení (např. pro Drážďany už v roce 1938). Po druhé světové válce je v souvislosti s osobními návěsy nejčastěji zmiňováno Nizozemsko, v němž si v roce 1946 objednaly místní dráhy jednorázově 240 osobních návěsů, které byly dodány do konce roku 1947. Část těchto návěsů si již počátkem 50. let našla cestu do východního Německa. To se rovněž začalo vývojem těchto vozidel zabývat, nicméně vznikly jen malé série vozů. Zajímavostí byl mezi nimi také jeden trolejbus typového označení ES6.

Jeho návrh byl vytvořen již v roce 1953, nicméně výroba prototypu se podařila dokončit až v roce 1955. Postaven byl v rámci podniku LOWA, konkrétně vagónkou Werdau, které v té době zajišťovala produkci trolejbusů pro východoněmecké provozy. Elektrickou výzbroj dodal elektrotechnický závod v Hennigsdorfu. V provozu se netradiční trolejbus objevil nejprve od dubna 1955 ve Zwickau, avšak pouze v rámci testování. Následně byl předán do východního Berlína, pro který byl původně určen. Tam začal sloužit od října 1955. Tahač obdržel ev. č. 2001, osobní návěs ev. č. 201. V provozu se objevoval vůz výhradně na lince O40, přičemž jeho obsluha byla zajišťována speciálně proškoleným personálem. Celá souprava měla délku okolo 15 m. Návěs byl navíc řešen jako patrový, přičemž ve spodním patře se nacházelo 39 míst k stání a 20 k sezení, v horním pak 3 místy k stání a 42 k sezení. Celkem tak mohl návěs pojmout až 104 pasažérů. Samotný tahač vycházel z typu DoS6, což byl

tehdejší typ tahače určený i pro zmiňovanou malosériovou výrobu dieselových souprav tahačů s osobními návěsy. Trolejbusová obdoba byla označená jako typ ES6, nicméně kabina vozidla byla značně upravena, a to za použití částí používaných tehdy u konvenčních trolejbusů typu LOWA W602a. Na kabině tahače se nacházely také sběrače. K nim byl poněkud komplikovaný přístup, a tak byly vybaveny speciálním pneumatickým zařízením pro možnost stažení sběračů, nebo naopak k jejich umístění na trolej. Zajímavostí bylo rovněž vybavení vozidla náhradním zdrojem pohonu v podobě dieselového agregátu. Ten však měl poměrně omezený výkon (napětí na výstupu činilo jen 120 V), a tak mohl být používán jen pro velmi pomalou jízdu v případě nouze.

Z hlediska vnitřní výbavy můžeme zmínit například spojení řidiče a průvodčího pomocí mikrofonu, jehož prostřednictvím mohly být současně také vyhlašovány zastávky. Jednou z velkých výhod osobních návěsů byla možnost konstruovat je jako nízkopodlažní vozidla. Řada ještě předválečných vozidel by definici nízkopodlažního vozidla z hlediska výšky podlahy splňovala i dnes. V případě trolejbusového tahače a návěsu ES6 by dnešní definice pro městský provoz splněna nebyla, nicméně i tak je možné nástupní výšku 380 mm považovat za ve své době skvělý výsledek. Zajímavostí byl také systém účinného odvětrávání, kdy byl na tahači nasáván vzduch, který pak skrze speciální kanálky proudil do interiéru vozidla. V zimě bylo možné tento vzduch ohřívat, čímž bylo zajištěno vytápění.

Není divu, že trolejbusový tahač s návěsem ES6 je považován za vrchol výroby východoněmeckých trolejbusů. Brzy po dokončení prototypu se však ukázalo, že netradiční vozidlo další pokračovatele mít nebude. Výroba trolejbusů pro NDR totiž byla od roku 1957 v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) svěřena Československu, které pak ve velkém dodávalo typy Škoda 8 Tr a 9 Tr.

Trolejbusový tahač s návěsem sloužil v provozu v Berlíně do roku 1966. Zadní část – samotný návěs – byl následně zlikvidován, přední hnací část ale posloužila ještě pro přestavbu na služební vozidlo pro odtah vadných vozů z trati. Tomuto účelu sloužil tahač v letech 1966–71, následně byl sešrotován. O dva roky později se naposledy ulicemi Berlína rozjely i všechny zbylé trolejbusy.

Libor Hinčica

Url: Trolejbusový tahač a osobní návěs ES6 – vrchol vývoje trolejbusů v NDR