

Bratislava slavila trolejbusové výročí

23.09 2019 09:36, Redakce, Nezařazené

Dne 21. září 2019 si Bratislava připomněla jedno významné výročí. Před 110 lety, přesně 19. července, v jejích ulicích vyjely první trolejbusy. Pravda, vydržely sice jen do první světové války (1915), ale za té druhé se v ní zase rozjely (1941) a jezdí v ní dodnes, a tak je hlavní město Slovenska druhým nejstarším nepřetržitým trolejbusovým provozem na území bývalého Československa, který předstihla jen o pár měsíců Plzeň. Dopravný podnik Bratislava (DPB) si 110leté výročí připomenul menší vzpomínkovou akcí již v červenci t. r., avšak větší prostor mínil trolejbusům nachystat během letošního dne otevřených dveří (DOD), takže slavit se mělo hlavně až po prázdninách, a to právě třetí zářijovou sobotu.

(Nejen) trolejbusy, kam se podíváš

Do rozsáhlého areálu spolu sousedících vozoven Trnávka a Jurajov Dvor ležícího v severovýchodní části města začaly od půl desáté ráno navážet návštěvníky zvláštní bezplatné linky tramvají (10 Námestia Ľ. Štúra – Vozovňa Jurajov Dvor) i trolejbusů (110 Hlavná stanica – Vozovňa Trnávka) jedoucí v 15minutových intervalech a nadto byla kapacitně posilněna trolejbusová linka 204. DPB otevřel nedávno zmodernizovanou trolejbusovou vozovnu Trnávka a část tramvajové vozovny Jurajov Dvor od 10 do 16 hodin a tuto dobu mínil kromě prezentace vozidel všeho druhu zaplnit zábavně-poučným programem, jenž měl být završen konvojem trolejbusů jedoucím směrem do centra.

Prvních několik desítek minut byl areál poměrně liduprázdný, nicméně před 11. hodinou už bylo vidět, že se do něj přece jen lidé dostávají v uspokojivých počtech, a tak se postupně zaplňoval. Po skončení hudebního vystoupení swingové kapely Funny Fellows, která se prezentovala na hlavní scéně v podobě menšího pódia jako první (od 10:20), byly na pořadu krátké proslovy 1. náměstkyně primátora, Tatiany Kratochvílové, a předsedy představenstva DPB Martina Rybanského.

U této etudy se je nutné zastavit, neboť Tatiana Kratochvílová se sice ve svém krátkém projevu omezila jen na dva body, přesto byly výmluvné více než dost:

“Chcem povedať, že spolupráca medzi mestom a dopravným podnikom je zásadne na inej úrovni, ako to bolo doposiaľ. A druhá vec je odbornosť. Skutočne pracujeme na odbornej úrovni s dátami a vlastne všetky zmeny, ktoré sa teraz dejú, jsou akože prísne odborné. Takže to je vlastne to, čo je podľa mňa dôležité povedať, a vidíme to snáď všetci, postupne síce pomaly, ale niečo sa v tom mení.”

Po 1. náměstkyni si vzal slovo předseda představenstva DPB, který přivítal přítomné návštěvníky, ve

stručnosti jim představil zajímavosti dne otevřených dveří a na závěr jim poděkoval za to, že zavítali právě do areálu DPB.

Následně se slova ujal Martin Žarnovický z oddělení marketingu, který představil některé další důležité persóny podniku, přičemž poukázal na to, že ve vedení DPB došlo k citelné personální obměně, když se na důležitá místa dostávají osoby, které městskou dopravou žijí nejednou i poté, co opustí svou kancelář, a to třeba jako řidiči běžných spojů. Dále Žarnovický za své oddělení vyzdvihl snahu podstatně posílit roli facebookového profilu podniku, a to především za účelem získávání okamžité zpětné vazby od cestujících. Konkrétním nedávným příkladem, jak komunikace na Facebooku zafungovala, bylo nedávné posilnění tramvajové dopravy do městské části Rača. Je třeba podotknout, že v minulosti profil DPB spíše spal a nadto na něm panovala tuhá cenzura, aby si náhodou někdo z cestujících nestěžoval, natož aby se alespoň na něco mohl dopravce zeptat. Cenzurována přitom byla i tak esenciální slova jako tramvaj nebo trolejbus… Jen díky tomu, že kormidlem společnosti začali otáčet jiní lidé, bylo možné nastolit nový kurz na několika frontách, včetně té komunikační. Obrat o 180 stupňů v přístupu k cestující veřejnosti byl pochopitelně velkou sázkou na riziko, neboť napravovat dlouhodobě zanedbávaný vnější obraz společnosti je záležitostí velmi dlouhé doby a často jsou na takto nevděčný úkol povolávány profesionální agentury. Takováto změna ale hlavně vyžaduje souhlas a pochopení z nejvyšších pater podniku, které musí být přesvědčeno o tom, že se dají věci měnit k lepšímu, a je ochotné si za tímto přesvědčením trvale stát. Během pár měsíců stoupl počet fanoušků podnikové stránky na více než 11 tisíc osob, což je oproti minulosti nárůst o několik set procent, a tedy dokladem toho, že práce (nejen) marketingového oddělení nevychází naprázdno.

DPB se přitom rozhodl využít příležitosti a na akci se rozhodl vyzvat přítomné návštěvníky, aby se pokusili stát 11 111. fanouškem, neboť k dosažení této magické hranice chyběl právě jeden člověk. Jelikož počet fanoušků stránky stále kolísá, bylo velmi obtížné zajistit, aby právě v daný okamžik bylo na Facebooku 11 110 lidí, nicméně touha nabídnout autentický zážitek byla silnější, a tak se věc podařila a jeden z přítomných pánů si odnesl výhru v podobě měsíční jízdenky zdarma. Martin Žarnovický ve svém projevu podobně jako 1. náměstkyně uvedl, že jsou si v DPB vědomi různých nedostatků a že změny budou nadále pokračovat, a to právě i s přispěním cestujících, kteří byli na dni otevřených dveří vyzváni k tomu, aby své podněty a názory přes Facebook posílali.

O tom, že DPB své brány podniku opravdu otevřel, svědčí i to, že nechal návštěvníky podívat se na desítky odstavených autobusů (dokonce k těmto ne zrovna výstavním místům vypravil i cabrio bus, který areálem obou vozoven projížděl), které, aniž by měly za sebou dlouhá léta provozu, stojí bez užitku mimo provoz kvůli různým závadám, protože dosavadní politika vozového parku primárně řešila nákupy, ale už se jaksi zapomínalo na možné potřebné opravy. Toto plýtvání zdroji je ostatně jakýmsi smutným odrazem dnešní doby v řadě měst světa. Dá se tedy čekat, že i zde se začnou v DPB brzy hýbat nějaké ledy. Kromě těchto obvykle předčasných pomníků na pneumatikách (případně bez nich) mohli vidět návštěvníci i trolejbus po nehodě a podívat se na něj zblízka. Celkově bylo velmi příjemné, že se dalo po vozovně Trnávka pohybovat bez velkých ohraničení – tam, kde by lidé bránili bezpečnému chodu podniku, byly jednoduše dveře zamčeny, nebo byla natažena červeno-bílá páska. Dojem skutečné svobody ještě umocňovala možnost využít bezplatného zapůjčení kola od Slovnaft BAjku, kterým se dalo po rozlehlých betonových plochách jezdit, jak nohy ráčily. Takovýto přístup se už dnes obvykle nevidí.

Poté, co proslovy skončily, se na scéně objevil kouzelník Peter. Ten se stal poměrně nečekaně hvězdou doprovodného programu, neboť dokázal i s minimálním kouzelnickým náčiním přitáhnout pozornost nejen desítek dětí, ale i dospělých, z nichž ne všichni byli jejich rodiče. V tu dobu se areál vozovny Trnávka zaplnil nejvíce a atmosféra byla na výborné úrovni.

Kdo nechtěl stát u pódia, mohl sbírat čtyři razítka do tomboly. Razítka bylo možné získat za projití civilním bunkrem, který je ve vozovně přítomen, návštěvu vzorně restaurovaného vozu Škoda-Sanos 200Tr ev. č. 6505, který se stal hlavní dopravní hvězdou dne, za projití prohlídkového kanálu v tramvajové hale a za projetí autobusem myčkou. Těžko říci, čím kartáče myčky tak přitahují, avšak tato atrakce spolehlivě účinkuje v různých městech a především vedla k tomu, že se v autobuse často nedalo hnout. A často se nedaleko hnout také v cabrio busu neboli Karose předělané na vyhlídkový vůz, která v areálu opisovala táhlou osmičku. A kdo nechtěl sbírat razítka, mohl se jen kochat mnoha různými exponáty, obdivovat práci techniků při výměně pneumatik, vylézt si na trolejovou věžku nebo si třeba poslechnout přednášku o trolejbusech či si vyzkoušet řízení autobusu.

Kolem třetí hodiny, kdy už měla za sebou vystoupení další dvě umělecká tělesa, se překvapivě areál začal vylidňovat, a to zrovna ve chvíli, kdy měla koncertovat známá slovenská skupina Komajota, která do svých videoklipů umístila hned několik trolejbusů, a lze ji tedy považovat za nekorunovaného slovenského hudebního propagátora trolejbusové dopravy. Její představení bohužel sledovalo jen několik málo lidí, nicméně kapela koncert neodbyla a bylo příjemné si ji naživo poslechnout. Právě uprostřed koncertu navíc došlo k malému překvapení, když se dosud odpočívající Škoda-Sanos 200Tr rozhodla opustit brány jedné z hal a šla se předvést těm, kteří vydrželi do konce, v plné kráse. Po nesmělém krátkém kolečku kolem této haly ochotně pózovala nadšenému shluku návštěvníků. V tuto chvíli se mnozí neubránili emocím, neboť vůz je přímo ukázkově zrestaurovaný.



Interiér Škody-Sanos 200Tr zářil čistotou a novotou.


217
RUŽOVÁ DOLINA
VALAŠSKÁ
ŠKODA
SANOS



Škoda-Sanos 200Tr po výjezdu z haly zahnula doleva a na chvíli zmizela v této uličce…



…aby nakonec vyjela ven, zahnula doleva…



…a ještě jednou doleva a vydala se vstříc k natěšeným fotografům.


217
650


217
6505
ŠKODA
BADUS



Před čtvrtou hodinou, kdy už Komajota dohrála, se začaly dávat do šiku historické trolejbusy, aby se vypravily v konvoji napříč městem. Pochopitelně ne všechny vozy se mohly přehlídky zúčastnit, některé totiž byly statickými exponáty, nebo nebyly pro dlouhou jízdu zcela připraveny, což byl i případ "Sanosky", která jela v konvoji symbolicky jen v areálu vozovny. Srocování vozidel u vrátnice trvalo zhruba půl hodiny. Krátce po půl páté odpoledne se vlak necelých deseti trolejbusů vydal na cestu městem. Mělo se jednat o důstojné zakončení pěkného dne, nicméně zcela nepochopitelně se nepovedlo. Řidič prvního trolejbusu si postavil hlavu a s odkazem na drážní předpisy a bezpečnost s trolejbusem pádil přes město, jako by jej čerti hnali, a mínil zastavovat jen pro výstup a ještě tehdy, pokud o to lidé požádali sami. Další dva vozy první devítku sotva stíhaly a zbytek vlaku zůstával roztrhnutý. Naskýtá se pak otázka, nač byl konvoj vůbec organizován a vozy řazeny pracně dle svého stáří, když první vozidlo nečekalo na ostatní ani v místech, kde k tomu byly vhodné podmínky. Je nutné si uvědomit, že byla sobota, a tak by krátké zastavení trolejbusů u krajnice nikoho neobtěžovalo. A hlavně je pak důležité nezapomínat na to, že se akce s konvojem dělala pro lidi, aby si mohli vozidla v klidu na vybraných místech nafotit, pokochat se jejich krásou, případně mezi nimi přestoupit a plně si je vychutnat za jízdy. Tato *free ride* první "devítky" tedy pokazila zážitek nejen několika cestujícím, ale i těm zaměstnancům DPB, kteří si chtěli konvoj vyfotit v plné krásе na památku. Nicméně je zde i poučení do budoucna, a sice aby konvoj příště vedlo dispečerské vozidlo, které jej bude řídit a případné nepravidelnosti v provozu dirigovat na místě, protože ani výběr nadmíru zkušeného řidiče není zárukou, že vše půjde podle představ.

Samozřejmě je slavnostní akce vždy těžké hodnotit, nicméně pokud je tak možné na adresu Dňa

otvorených dverí s podtitulem “Máme spoločný deň” činit, pak bychom mohli ve zkratce uvést, že odpovídala proslovu 1. náměstkyně primátory v tom smyslu, že měl tento DOD zásadně jinou úroveň. Stejně tak lze říci, že některé změny jsou sice ještě pomalé, ale jdou vidět. Do budoucna bude nutné zlepšit informovanost o akci, protože většinu podrobností o dni otevřených dveří se člověk dozvídal až v posledních několika dnech či hodinách. To je pochopitelně pro “přespolní” problém, zejména v případě, kdy se v den konání akce pořádají na Slovensku i v ČR další velmi zajímavé akce, které lákají s velkým předstihem, nicméně ani někteří místní netušili, že slaví trolejbusy narozeniny, takže i zde ještě existuje potenciál pro zlepšení informovanosti. Ostatně jak jinak si vysvětlit, že u pódia Komajoty stála chvílemi jen desítka lidí? A zajištění koncertu jistě nebylo lehkou a levnou záležitostí…

Podceněna byla zčásti i občerstvovací stránka. K dispozici byly jen dva stánky s teplým občerstvením a s identickou nabídkou, plus dva stánky s pečivem a jeden s kávou. Vzhledem k počtu návštěvníků, kterých bylo za celý den max. pět tisíc, sice tato nabídka objemově akorát vystačila a za predikci poptávky si může DPB udělit známku jedna, nicméně příliš si z nabídky vybrat nešlo, a kdo tedy nemá rád smažené nebo mu nedělá dobře, neměl si co teplého k obědu dát. Mohlo se jednat o jeden z motivů, proč se někteří lidé zdrželi v areálu jen pár desítek minut a pak “šli za lepším”. Dále by bylo možné u akcí takto velkého formátu zauvažovat do budoucna nad posilněním míst k sezení nebo vytvoření menší odpočinkové zóny, protože na akci dorazili hlavně rodiče i prarodiče s dětmi a, jak šlo vidět, dospělí, zejména ti starší, po lítání s dětmi koukají, kde by si mohli alespoň na chvíli odpočinout, přičemž lavice na sezení byly omezené.

Byla zde ale řada detailů, nad kterými normální člověk neuvažuje, ale které přesto potěšily a některé z nich daly jistě mnoho práce. Například vytváření nápisů na elektronických informačních panelech (např. ten o 11 111 lajcích se připravoval ještě v pátek do noci), stejně tak byla netradiční již zmíněná sdílená kola a rovněž i trojité losování tomboly (akorát chybělo na kartičce napsat, kdy přesně se bude losovat) v průběhu celého dne, přičemž se nehrálo o bezcenné cetky, ale například o mobilní telefon či kvalitní hodinky.

Samozřejmě, že by se dala hledat další pozitiva a možná i nedostatky, to ale není cílem tohoto textu. Celkově šlo každopádně vidět, že na DPB přikládali akci velký význam a nechtěli z ní udělat podřadný provinční tyjátr druhé kategorie. Ostatně nejvyšší členové vedení DPB na vše dohlíželi od počátku až do konce a dokonce se i dotazovali, co je možné vylepšit. Tímto článkem jim tedy dáváme jistou inspiraci a věříme, že se za rok dočkáme alespoň stejně tak dobrého dne, jako tomu bylo v sobotu jedenadvacátého.

Post scriptum

Málokdo ví, co se dělo poté, kdy trolejbusy končily svou pouť v konvoji. Leccos již naznačil příspěvek na facebookovém profilu DPB, který ukazoval repliku trolejbusu Mércédes-Électrique-Stoll, jež byla na DOD přivezena přes Rakousko z dalekých Českých Velenic, u zastávky Patrónka.

Někdo ve vedení DPB přišel s tím, že oslavy 110letého výročí od vyjetí prvního trolejbusu by bylo nedůstojné zakončit bez toho, že by se nepřipomněla historie přímo v místě, kde mají bratislavské trolejbusy své počátky. A tak bylo dohodnuto, že se kamion společnosti Universal Transport s naloženou replikou nevypraví do Českých Velenic hned, ale převeze se ještě na Pražskou ulici. Zde byl trolejbus vyložen s tím, že se do Vydrické doliny vypraví tak, jako tomu bylo před 110 lety. Pochopitelně trolejbusová trolej po pár set metrech jízdy končí, nicméně replika je jenom replika a je řešena celá jako elektrobus, a tak se mohlo pár členů vedení a s ním i několik málo duší (včetně

autora tohoto textu jakožto jediného zástupce sdělovacích prostředků, za což je nutné poděkovat) vypravit vstříc minulosti. “Obstarožní kočár” pochopitelně přitahoval nevěřícné pohledy Bratislavčanů, kteří se vraceli z odpoledních či celodenních výletů v protisměru domů, nicméně zázraky se občas dějí a trolejbus si to i bez trolejí štrádoval do kopce, přičemž kolemjdoucí mu mávali a osazenstvo trolejbusu zase ochotně mávalo jim. Nicméně teplota pohonného ústrojí stoupala strmě vysoko, a tak necelý kilometr před cílem musela drtivá většina osazenstva z vozu na pokyn věčně vysmátého řidiče ven a zajistit si k cíli cestu po svých, případně náhradním vozidlem.
Na konečné v Železné studničke se trolejbus chladil, pózoval na vybraných místech pro účely historického zvěčnění a po zhruba 20 minutách zamířil zpět k výchozímu bodu. Na Patrónce se nalodil do kamiónu, který s ním k sedmé večerní odjel k rakouským hranicím. Tato naprosto *punková* jízda byla pomyslnou třešinkou na dortu a potvrdila, jak uvedl Martin Žarnovický při svém projevu ve vozovně, že lidé z vedení DPB nejsou jenom “lidé od stolu” a mnozí z nich mají k místní dopravě opravdu blízký vztah. Pro úplnost je nutné dodat, že už dne 19. července 2019 se v Železné studničke objevily dva trolejbusy, aby se zúčastnily již výše vzpomínané vzpomínkové akce.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: Bratislava slavila trolejbusové výročí