


# Do ulic Ostravy vyjel 15 000. trolejbus Škoda. Anebo ne?

14.02 2023 20:52, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 14. 2. 2023 vyjely poprvé do ulic Ostravy nové parciální trolejbusy Škoda 36 Tr (Škoda T'City) z produkce Škody Electric. Z šesti dodaných trolejbusů, z nichž první byly na pomezí Moravy a Slezska dodány téměř před měsícem (16. 1. 2023), byly vypraveny na sv. Valentýna dva vozy ev. č. 3741 a 3742 (z hlediska číselné řady navazují vozidla na trolejbusy Škoda 26 Tr, potažmo Solaris Trollino 12 AC), a to na linku číslo 106 (vůz ev. č. 3741 na dělenou směnu kurzu 405, vůz 3742 na celodenní kurz 202). Trolejbus ev. č. 3741 byl v minulém týdnu (konkrétně v pátek dne 10. 2. 2023) prezentován jako 15 000. vyrobený trolejbus ze Škodovky, nicméně celá problematika je poněkud složitější.

Výroba trolejbusů Škoda začala v roce 1936 typem Škoda 656P, jenž byl později zpětně přejmenován na 1 Tr, pod kterým je dnes v odborné literatuře známější. Výroba trolejbusů probíhala až do roku 1960 v Plzni, poté do roku 2004 v Ostrově (nad Ohří) a od roku 2004 (nebudeme-li počítat prototyp 24 Tr z roku 2003) opět v Plzni. Až dosud Škodovka jubilejní trolejbusy prezentovala a oslavovala tak, jak šly podle vlastních výrobních čísel výrobce. Tím se dařilo mj. překlenout trolejbusy, které nenesly na čele logo Škoda, neboť v průběhu 50. let byl oficiální název plzeňského výrobce Závody Vladimíra Iljiče Lenina (ZVIL) a vozidla sjížděla z výrobní linky přechodně s logem s rudou hvězdou uprostřed ozubeného kola, namísto okřídleného šípu. Navíc 28 trolejbusů 7 Tr bylo vyrobeno s výzbrojí od ČKD Stalingrad, nikoli ze Škodovky, podobně byl výzbrojí od AEG vybaven první prototyp vozu 22 Tr a zapomínat nesmíme ani na skutečnost, že část trolejbusů byla pro Škodu Electric vyráběna v Ostravě (například některé vozy 28 Tr pro Pardubice, 31 Tr pro Brno a Prešov atp.). Řada výrobních čísel se v podobné změti zdá být vhodným určujícím prvkem, jenomže ani to neplatí 100%.




„Nevěřím žádné statistice, kterou jsem sám nezfalšoval," vložil kdysi Joseph Goebbels do úst Winstonovi Churchillovi. Trolejbus Škoda 27 Tr prezentovaný jako vůz výrobního čísla 14 000 nesl ve skutečnosti výrobní číslo 13 926. (foto: Libor Hinčica)

Původně Škoda značila trolejbusy výrobním číslem podle podvozku (v dobové terminologii „strojového spodku"), počínaje typem 7 Tr ale zavedla i nové číslo, jež bylo označeno jako tovární, přičemž se následně řadu let používala čísla obě vzájemně oddělená lomítkem. Poslední trolejbus Škoda 6 Tr, konkrétně jediný vůz tohoto typu dodaný do Plzně (ev. č. 135), nesl ještě výrobní číslo 56, zatímco první vyrobená „sedmička" již měla číslo 1/57. Se startem sériové výroby trolejbusů 9 Tr bylo přistoupeno opět na zjednodušení, avšak namísto toho, aby se pokračovalo v řadě „strojových spodků" (což by mělo být číslem 974), pokračovalo se dle systému zavedeného v roce 1952, takže první sériový vůz 9 Tr měl číslo 918. V tento okamžik se tak Škoda „okradla" do budoucna ve statistikách o 56 vyrobených trolejbusů.

Na druhé straně jsou doloženy případy, kdy některá výrobní čísla sice byla přidělena, ale zakázka se neuskutečnila, anebo z nějakého jiného důvodu vůz či vozy v řadě vypadly. Známý je příklad pardubických trolejbusů 14 TrM ev. č. 383 a 384, které nesly výrobní čísla 12 535 a 12 537, zatímco vůz 12 536 nikdy výrobní linku neopustil. Jiným případem je funkční vzorek trolejbusu 17 Tr, který pro změnu nesl výrobní čísla hned dvě. Nejprve mu bylo přiřknuto číslo 9 960, aby mu bylo následně administrativně propůjčeno číslo 11 310. Do řady trolejbusů poté byly započítány i karoserie dodané do firem OASA Čáslav a ČAS Znojmo pro výrobu autobusů. První projekt na platformě typu 14 Tr (výr. č. 11 970) se neuskutečnil, druhý na základě typu 21 Tr (výr. č. 13 087) ale v podobě elektrobusu vznikl. Škodovácká výrobní čísla dostávaly i všechny trolejbusy 14 TrE, 14 TrSF a 15 TrSF pro USA, přestože byly v České republice vyráběny jen částečně (pomineme-li prototypy), naopak trolejbusy s karoserií Neoplan určené pro Boston výrobní čísla Škodovky nedostaly, přestože byly jejich karoserie fyzicky v Ostrově i Plzni.



Pohled do interiéru trolejbusu Škoda 36 Tr pro DP Ostrava. (foto: DPO)

Určit, jaký trolejbus je ten jubilejní, tedy rozhodně není snadnou disciplínou. Porušení historické tradice, kdy se jako určující bralo ono fyzické číslo na výrobním štítku (bez ohledu na to, zda mezitím některé vozy chyběly, či že se o takřka šedesátku vozů na počátku 60. let Škoda do statistik sama ochudila), se odehrálo už v roce 2014, kdy byl s velkou pompou představen 14 000. vyrobený trolejbus, jímž měl být vůz pro zákazníka z Rigy (Škoda 27 Tr). Ve skutečnosti ale číslo 14 000 na štítku nesl vůz 27 Tr pro DP města Ústí nad Labem (ev. č. 611), nicméně potřeba uspořádání velké show pro zahraničního zákazníka zvítězila nad skutečností, že výrobní číslo s ceremonií vlastně nekoresponduje. Trolejbus byl v Plzni osobně převzít tehdejší ředitel rižského DP Igors Volkinšteins, který tehdy vyslovil přání, aby se do Rigy dostal i vůz výrobního čísla 15 000. Někdejšímu (a dnes již zesnulému) šéfovi rižského DP, který byl shodou okolností později zadržen a obviněn mj. v korupční aféře související právě s nákupem nových trolejbusů (i tramvají a autobusů), by se přes slávu, která se odehrála v Ostravě 10. 2. 2023, mohlo jeho přání v budoucnu ještě vyplnit.

Trolejbus 36 Tr ev. č. 3741, jenž byl prohlášen za onen 15 000. vyrobený kus, je totiž rovněž hlavně marketingovým produktem, přičemž hranice se oproti roku 2014, kdy onen 14 000. vyrobený vůz nesl výrobní číslo 13 926, poněkud posunula. Ostravský jubilant s karoserií Temsa nenese výrobní číslo 15 000, ani se jemu nepřibližuje, jak by se mohlo s ohledem na v minulosti nastavený trend zdát, ale „pouze“ 14 558. Výrobce si k dosažení potřebného čísla dopomohl započtením trolejbusů, které byly vyrobeny pro jiné zákazníky za využití elektrické výzbroje od Škodovky, zejména teda pro Solaris Bus & Coach. Jenomže v takovém případě se statistiky ještě více rozvolňují, protože Škoda Electric zde figuruje jenom jako subdodavatel. Není přitom zřejmé, co by mělo být oním určujícím

faktorem pro započtení vozidla do finální statistiky a co nikoli. Vzhledem k tomu, že řada trolejbusů byla výzbrojí Škoda osazována u finálních dodavatelů (například běloruského Belkommunmaše), aniž by kdy byla převezena do ČR a zde odzkoušena, není jasné, co je tedy jasným klíčem pro určení, který vůz je ten x-tisící, a tedy jubilejní. Do budoucna lze díky tomu vybírat jubilejní trolejbusy asi stejným způsobem, jako se losují čísla ve Sportce, což je při jinak impozantních číslech plzeňského výrobce poněkud škoda (tenkrát s malým š).




Oficiální prezentace trolejbusu ev. č. 3741, jenž byl prohlášen za 15 000. vyrobený vůz Škoda. Logo tradičního výrobce ale na čele vozu na přání dopravce chybí. (foto: DPO)

Onu ceremonii v Ostravě je proto nutno vnímat se značným odstupem a s vědomím, že marketingová manipulace je něčím, co v prostředí veřejné dopravy zvlášť v některých městech nesmírně bují, protože tváří tvář možnosti vložit nový příspěvek na sociální sítě a pochlubit se něčím výjimečným není zkrátka možné zabývat se něčím tak podružným, jako je pravda. Ostatně není patrně lepšího příkladu manipulace s veřejností než právě dnes už legendární ostravská „bezdieselová“ kampaň, kdy již před dvěma lety dopravce zvládl přesvědčit nemalou část lidí o tom, že dieselové autobusy jsou v Ostravě minulostí, zatímco ve skutečnosti – i přes dodávky nových vozidel v posledních dvou letech – tvoří dieselové autobusy i na počátku roku 2023 každodenně zhruba 10 % vypravenosti autobusů.




Nový trolejbus v ulicích Ostravy dne 16. 2. 2023. (foto: -vh-)

Nakládat do budoucna v odborné literatuře a komunikaci s ostravským trolejbusem 36 Tr ev. č. 3741 jako právě s tím, jenž je 15 000. vyrobeným trolejbusem Škoda, by se mělo velice opatrně a s patřičným vysvětlením okolností, za nichž byl daný vůz oním jubilantem prohlášen, čímž nemá autor jakoukoli intenci snižovat jinak bezpochyby velké úspěchy plzeňského výrobce na poli produkce trolejbusů. Zanedlouho bude nicméně nutné se tak jako tak vyrovnat s tím, jaký most vytvořit mezi historickou epochou a novou érou firmy, neboť Škoda může své historické logo a jméno používat už jen do roku 2029, protože v loňském roce vlastník plzeňské Škody, skupina PPF, prodala práva ke značce automobilce VW. Co bude následně pojivem pro vykazování historických statistik a úspěchů, zůstává prozatím neznámou, pakliže samozřejmě bude historická pravda někoho zajímat a veřejnost se nesmíří jen s nedělním slosováním Sportky.

Url: Do ulic Ostravy vyjel 15 000. trolejbus Škoda. Anebo ne?