

Jihlavský „historický“ vůz Škoda 14 Tr

01.10 2020 20:58, Libor Hinčica, Trolejbusy

V článku věnujícímu se oslavám 111. výročí MHD v Jihlavě jsme přislíbili, že se navrátíme v samostatném příspěvku k trolejbusu Škoda 14 Tr10/6 ev. č. 46, který byl na oslavách k vidění v barevném provedení odkazujícím na původní jihlavské vozy Škoda 14 Tr. Předmětný vůz ovšem sám o sobě není původně jihlavským vozem.

Než se zaměříme na samotný vůz ev. č. 46, pojďme si nejprve ve stručnosti povědět něco o jihlavských vozech Škoda 14 Tr obecně. První trolejbusy Škoda 14 Tr byly do Jihlavy dodány již v roce 1983. Z celkem pěti vozů první výrobní série byly dva zařazeny ještě v průběhu roku 1983, zbylé pak v roce 1984. Jako zajímavost můžeme uvést, že vůz ev. č. 22 měl být původně dodán do Jugoslávie, k této dodávce ale nedošlo, a tak skončil vůz v Jihlavě (v zásadě se odlišoval jen popisy na stanovišti řidiče v srbštině). Dodávky pak probíhaly kontinuálně až do roku 1991, s výjimkou let 1986 a 1988. Na konci roku 1991 bylo v Jihlavě celkem 24 trolejbusů 14 Tr pěti různých výrobních sérií. Z výroby byly trolejbusy dodávány ve standardním červeno-krémovo-vínovém nátěru, který byl od počátku 90. let často nahrazován reklamním lakem.



Původní provedení trolejbusu Škoda 14 TrM jihlavského DP na snímku z listopadu 2000. Barevné řešení navrhl stejně jako upravený design vozidel architekt Patrik Kotas. (foto: Anti)

Po letech bez obnovy vozového parku, což souviselo s obecným nedostatkem finančních prostředků po politicko-hospodářských změnách na počátku 90. let, byly další „čtrnáctky“ zakoupeny až v roce 1996. Šlo o dvojici trolejbusů v provedení Škoda 14 Tr17/6M (ev. č. 44 a 45), na které o rok později (1997) navázaly ještě vozy 14 Tr13/6, jež pocházely pravděpodobně z neuskutečněné dodávky pro ázerbajdžánské Baku. Také tyto vozy (v Jihlavě pod ev. č. 46 a 47) měly použity čela odpovídající modernizované verzi „M“ dle návrhu doc. Ing. arch. Patrika Kotase, ta byla ale na vozy dosazena patrně až před dodáním do Jihlavy. Dále měly trolejbusy z výroby zdvojená madla ve dveřích, používaly zadní nápravu Rába, vyznačovaly se užitím klasických sedadel s černou koženkou a odlišným uspořádáním interiéru atp.



Dne 26. 9. 1998 byl ve vozovně zachycen vůz ev. č. 47 pocházejí (pravděpodobně) z neodebrané zakázky pro Baku. Vozidlo se od provedení originálních vozů „M“ značně odlišovalo. (foto: Anti)

Ačkoli se poté jihlavský DP vydal již cestou nákupu nízkopodlažních vozů Škoda 21 Tr, kapitola obnovy vozového parku za pomoci vozů Škoda 14 Tr ještě uzavřena nebyla. Tempo nákupu nových nízkopodlažních trolejbusů totiž nemohlo postačovat pro potřebnou náhradu starších vozidel. První vůz Škoda 14 Tr (ev. č. 23^{III}) byl vyřazen v prosinci 1998 a od roku 2000 nabralo vyřazování „čtrnáctek“ rychlejší tempo. Jelikož nebylo v silách Jihlavy koupit nové trolejbusy, vydalo se město cestou nákupu ojetých trolejbusů ze Zlína. V letech 2003 a 2004 byly pořízeny celkem 4 trolejbusy (v Jihlavě pod ev. č. 56, 57, 59 a 60) vyrobené v letech 1989 a 1990, které před dodáním do Jihlavy prošly v Dopravní společnosti Zlín–Otrokovice generální opravou. Tato forma se jevila jako ekonomičtější v porovnání s realizací generálních oprav starších jihlavských vozů 14 Tr. Celkem Jihlava v letech 1983 až 2004 zakoupila 32 trolejbusů Škoda 14 Tr a 14 TrM, které se však všechny v provozu vzájemně nepotkaly.



Zvláštní kapitolu, o níž se v článku nezmiňujeme, představoval v rámci lakování vozidel vůz ev. č. 41. Jeho lak vycházel fakticky ze zbylých barev, které byly k dispozici v lakovně po aplikování reklamních nátěrů. Rozložení barevných ploch ale bylo inspirováno tzv. městským lakem používaným od roku 2001. (foto: Libor Hinčica)

Možnost získání dotačních prostředků na nákup nových vozidel z Evropské unie se podařila Jihlavě přetavit v několik úspěchů při podávání žádostí o dotace na nové trolejbusy. Od roku 2005 byl vozový park postupně obnovován trolejbusy Škoda 24 Tr, což umožnilo začít starší „čtrnáctky“ hromadněji vyřazovat. Přesto v roce 2007 prošly dva vozy ev. č. 37 a 38 z roku 1990 ještě generální opravou v DSZO. Ani to ale k delší životnosti ve službách DPMJ nevedlo. Po získání dalších peněz z bruselského penězovodu bylo možné v průběhu let 2009 až 2011 všechny jihlavské „čtrnáctky“ z provozu vyřadit. 6 vozů našlo ještě další uplatnění u dalších dopravců. Dva skončily ve službách bratislavského DP, zbylé čtyři v ukrajinském Rovně. Jeden vůz, ev. č. 59 (tedy jeden z ex-zlínských vozů), převzalo do svých sbírek Občanské sdružení Za záchranu historických trolejbusů a autobusů. Poslední vůz Škoda 14 Tr, vůz ev. č. 38 (jeden ze dvou vozů generálkovaných v roce 2007) vyjel v Jihlavě do provozu s cestujícími dne 21. 9. 2011 na linku BI.



Není 46 jako 46. Na snímku vidíme původní jihlavský vůz tohoto čísla u domu kultury v létě roku 2009… (foto: Libor Hinčica)



…zatímco na tomto snímku pořízeném o 11 let později na témže místě vidíme vůz ev. č. 46, jenž vznikl úpravou ex-pardubického trolejbusu ev. č. 346. (foto: Libor Hinčica)

Zmíněné občanské sdružení stojí také za pořízením trolejbusu Škoda 14 Tr10/6 ev. č. 46, kterému se chceme věnovat v tomto příspěvku. Trolejbus byl dodán původně do Dopravního podniku města Pardubic (DPMP), a to v roce 1991. Od výroby nesl ev. č. 346. V roce 2005 byl trolejbus rozsáhle modernizován u Plzeňských městských dopravních podniků, přičemž cílem rekonstrukce bylo výrazně prodloužit životnost vozidel, čehož bylo docílenou použitím zcela nové vozové skříně vyrobené v závodě v Ostrově. Vzhled takto modernizovaného vozidla fakticky odpovídal novějšímu provedení Škoda 14 TrM, což se projevilo jak užitím nových čel, tak úpravami provedení interiéru (nová sedadla VogelSitze, protiskluzová podlahová krytina atp.). Vůz byl odstaven z provozu v červnu 2018, k jeho formálnímu vyřazení ale došlo v únoru letošního roku. Občanské sdružení Za záchranu historických trolejbusů a autobusů následně trolejbus odkoupilo, přičemž s DP města Jihlavy bylo domluveno jeho využití při nadcházejících oslavách 111. výročí MHD. V rámci těchto oslav měl být trolejbus upraven tak, aby svým vzhledem připomínal jihlavské provedení.

V Jihlavě bychom nalezli v minulosti dva trolejbusy Škoda 14 Tr výrobní série 10/6. Šlo o dvojici vozů ev. č. 59 a 60 převzatých ze Zlína, avšak ani jeden z těchto vozů vzhledově – i přes provedenou generální opravu – neodpovídal verzi s čely „14 TrM“. Takové trolejbusy byly v Jihlavě, jak jsme si již prozradili v tomto příspěvku, pouze čtyři – šlo o skutečná „eMka“ z roku 1996 (ev. č. 44 a 45) a dvojici (zřejmě) „ázerbajdžánských“ trolejbusů (ev. č. 46 a 47). První dva vozy byly dodány v barevném schématu, které pro trolejbusy tohoto typu navrhl přímo designér těchto vozů (červeno-krémové provedení s šedou okenní částí). Vozy původem pro Baku byly standardně červeno-krémové (s červeným pruhem i pod spodní okrasnou lištou). Pro trolejbus ev. č. 346 z Pardubic ale bylo vybráno jiné barevné řešení.



Dne 10. 11. 2000 byl na Masarykově náměstí zachycen vůz ev. č. 27 v první verzi městského laku,

která byla použita v identické podobě na vozech ev. č. 25, 27 a 30. (foto: Anti)

Na přelomu tisíciletí se Jihlava pokusila o aplikaci vlastního městského laku, který měl být aplikován na trolejbusy při vyšších stupních oprav. Tento lak měl pracovat s bílou, červenou a šedou barvou. Na rozdíl od Brna, které se vydalo cestou převzetí nátěru trolejbusů Škoda 14 TrM, si Jihlava sice vypůjčila podobné odstíny, ale jejich barevné uspořádání bylo rozvrženo jinak. Nejprve byly v závěru 90. let přelakovány vozy ev. č. 25, 27 a 30, u nichž se podařilo docílit jednotného barevného provedení. Pod spodní okrasnou lištou byly tyto vozy lakovány červeně, stejně jako na čele v oblasti reflektorů. Červeně byl vyhotoven i proužek na střeše. Okenní část byla tmavě šedá (včetně úzkého proužku pod čelním a zadním oknem), podokenní část, prostor transparentů u obou čel a zbytek střechy byly v bílé barvě. Poté doznal návrh podnikového laku zásadních úprav a v letech 2001 až 2003 bylo do nových barev přelakováno šest původně jihlavských trolejbusů Škoda 14 Tr ev. č. 31, 33, 34, 36, 39, 43 a dva ex-zlínské vozy ev. č. 56 a 59 obdržely tento lak v rámci generální opravy provedené DSZO.



Novější verze městského laku byla aplikována u několika vozidel, identického provedení rozložení barevných ploch se však podařilo dosáhnout prakticky jen u dvou vozů, a sice ev. č. 36 a 39. Snímek z 28. 12. 2001 zachycuje trolejbus ev. č. 36 z autobusového nádraží. (foto: Anti)

Přestože existoval návrh, podle něhož se mělo v lakovně postupovat, reálně byl manuál dodržován asi jako závazky třetí pětiletky. Barevně identické byly v podstatě jen vozy ev. č. 36 a 39. Vůz ev. č. 43 měl boční červené pruhy pod okny užší a pod čelním oknem měl žlutý proužek, podobně vypadal vůz ev. č. 31, který měl sice proužek pod čelním oknem šedý, ale za to měl červený nárazník. Stejně vypadal při pohledu zepředu i vůz ev. č. 33, ten měl ale zase naopak červené pruhy v podokenní části výrazně širší (podobně jako vozy ev. č. 36 a 39).

Zcela se pak vymykal vůz ev. č. 34, který měl v podokenní části inverzní lakování (pod spodní

okrasnou lištou červené, nad ní šedé). Zajímavostí je, že se identické barevné schéma nepodařilo dodržet ani u dvou trolejbusů 14 Tr odkoupených ze Zlína jihlavských ev. č. 56 a 59, kdy vůz ev. č. 59 měl červený pruh v podokenní části širší (lakování přitom probíhalo ve Zlíně, nicméně trolejbusy nebyly dodány současně, takže jeden nemohl sloužit tomu druhému jako předloha).



Trolejbus ev. č. 43 dojezdil v torzu městského laku. Červené pruhy na bočnicích byly přelakovány na bílo a sloužily jako podklad pro reklamu. Netypicky měl vůz žlutě lakovaný pruh pod čelním oknem. (foto: Libor Hinčica)

Jednotnosti z hlediska schématu se nepodařilo docílit ani v oblasti umístění a velikosti evidenčních čísel, znaků dopravce a dalších polepů. V průběhu let se poté lakování některých vozů měnilo, nejčastěji v souvislosti s umístěním reklam. Městský lak již poté nebyl obnovován a Jihlava z něj nakonec zcela ustoupila. Nové barevné řešení nebylo dokonce poptáváno ani u nových trolejbusů Škoda 21 Tr.

Celkem tak mezi léty 1999 až 2004 obdrželo různé verze městského schématu 11 trolejbusů 14 Tr, přičemž první tři byly odlišné od následně užívané verze. Snaha o typický městský lak tak zkrachovala. Na druhé straně se netradiční barevné řešení stalo snadno zapamatovatelné a pro Jihlavu i přes nejednotnost bezpochyby typické. Právě to vedlo k rozhodnutí, aby bylo toto schéma použito i na odkoupeném voze Škoda 14 Tr10/6 z Pardubic.



Úplně poslední jihlavskou „čtrnáctkou“ v pravidelném provozu byl vůz ev. č. 38. Dojezdil dne 21. 9. 2011. (foto: Libor Hinčica)

Jako vzor posloužily trolejbusy ev. č. 36 a 39, u nichž se svého času podařilo dosáhnout alespoň nějaké jednotnosti. Po převezení do Jihlavy prošel ex-pardubický trolejbus v režii občanského sdružení dílčí opravou spojenou se změnou laku. Nové ev. č. 46 má odkazovat na jihlavský vůz téhož čísla, byť historické vozidlo má svým řešením jinak blíže původním jihlavským vozům ev. č. 44 a 45, což byla originální „eMka“ dodaná do Jihlavy ze Škodovky. Na druhé straně vůz má nápravy Rába, kterými byl vybaven i původní jihlavský vůz ev. č. 46 z neodebrané exportní zakázky. Užití městského laku na voze je pak historicky rovněž nesprávné, nicméně cílem bylo mít trolejbus v takovém provedení, které nikde jinde v republice není dochované a které je s Jihlavou jednoznačně identifikovatelné. To bezpochyby vůz v současném barevném řešení splňuje, byť lze namítat, že jde o jistou formu alternativní historie. Fanouškům ovšem jistá nereálnost provedení během zářijových oslav 111. výročí MHD nijak nepřekážela a trolejbus se stal jedním z nejvyhledávanějších objektů zájmu fotografů. Celkově lze nápad a pojetí hodnotit na výbornou.



Pohled zezadu na trolejbus ev. č. 46 na smyčce u areálu DP. Nápad i realizace byly provedeny na výbornou. „Čtrnáctka“ výročí skvěle ozvláštnila a připomněla typické jihlavské provedení aplikované na jihlavských vozech 14 Tr na přelomu tisíciletí. (foto: Libor Hinčica)

Není vyloučeno, že trolejbus, byť v soukromých sbírkách, bude po dohodě s DPMJ používán při vybraných příležitostech také v budoucnu. Ostatně je to už dlouhých 9 let, co se „čtrnáctky“ z ulic Jihlavy vyklidily, takže pro dnešní malé děti jde už o veterána. Fanoušci trolejbusů si tak v Jihlavě snad ještě přijdou na své.

Url: Jihlavský „historický“ vůz Škoda 14 Tr