



Konec trolejbusů s přívěsy

13.06 2021 20:41, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ve švýcarském Lausanne dojezdily dne 4. 5. 2021 poslední trolejbusové soupravy tvořené trolejbusem a vlečným vozem. Náhradou se staly nové trolejbusy z produkce švýcarského HESSu ve tříčlánkovém provedení.

Historie trolejbusů s přívěsem je stará v podstatě stejně trolejbusy samotné. Pomineme-li testovací dráhy, byl v roce 1901 nedaleko dnešních českých hranic v saském Königsteinu zaveden v roce 1901 provoz první pravidelné německé a druhé evropské trolejbusové linky, na níž byl již o rok později zahájen i provoz s přívěsem, nikoli však osobním, ale nákladním (sloužícím pro přepravu zavazadel). Osobní přívěsy se za trolejbusy objevily poprvé patrně v roce 1904, a to rovněž v Německu, konkrétně na trolejbusové trati známé jako Veischetalbahn, jež až do roku 1916 spojovala městečka Grevenbrück a Kirchveischede ve Vestfálsku.



Nízkopodlažní trolejbusový přívěs HESS/Lanz+Marti v Lausanne. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Vitaly Volkov)

Trolejbusy s přívěsy byly odpovědí na nedostatečnou přepravní kapacitu především v dobách, kdy neexistovaly článkové trolejbusy. Většího rozmachu se dočkaly v kontinentální Evropě především v poválečné éře. Ne ve všech městech ale bylo jejich používání možné či vhodné. Trakční motory trolejbusů nebyly dimenzovány na provoz s vlečnými vozy, takže se motory neúměrně opotřebovávaly, což provoz prodražovalo. V Československu byly trolejbusy s vleky prokazatelně provozovány v Bratislavě, Pardubicích, Plzni, Ostravě a Zlíně (resp. v té době v Gottwaldově). Právě v posledním jmenovaném se udržely nejdéle, konkrétně do roku 1975.

Baštou trolejbusových vlaků se stalo Švýcarsko, kde byly s ohledem na přetrvávající zájem provozovatelů o tento druh vozidel již v závěru 80. let uvedeny do provozu první přívěsy v nízkopodlažním provedení. Při rozhodování o nákupu přívěsů přitom zdaleka nešlo o pouhé zachování kontinuity v duchu hesla „zvyk je železná košile“ – například Luzern se k provozu s trolejbusy s přívěsy vrátil po 48 letech až v roce 1998, a to jednoduše proto, že mu přišel nákup těchto vozů smysluplnější, než pořízení tehdejších tříčlánkových vozů. I Luzern však nakonec na vlnu nákupu tříčlánkových trolejbusů naskočil, takže se přívěsy v jeho vozovém parku udržely jen do roku 2017.



Ještě jeden pohled na soupravu trolejbusu NAW/HESS s přívěsem v ulicích Lausanne. (foto: Jürgen Lehmann)

Posledním městem na světě, které trolejbusové přívěsy využívalo, bylo Lausanne, které ještě v roce 2008 mělo ve svém vozovém parku dokonce 60 přívěsů určených pro provoz s trolejbusy. Náhradou za ně se staly postupně nejprve klasické článkové trolejbusy o délce 18 m a od roku 2020 i tříčlánkové vozy. V roce 2013 tak zůstávalo ve flotile jen 31 přívěsů (všechny nízkopodlažní) a na počátku letošního roku bylo vykazováno ve stavu ještě 12 vleků ev. č. 907 a 912 z roku 1990 a 921-930 z let 2006 a 2007. Vleky byly používány za vysokopodlažními vozy NAW/HESS z let 1987-89, které spolehlivě sloužily v Lausanne více než 30 let.

Kapitola trolejbusových přívěsů v Lausanne se uzavřela dne 4. 5. 2021, kdy byly na linku číslo 7 vypraveny poslední dvě soupravy, které udělaly v Lausanne tečku po 70 letech od doby, co byly ve městě v záprahu za trolejbusy poprvé použity. Trolejbusy NAW/HESS byly prodány do bulharského Ruse (to už pět vozů téhož typu odkoupilo v roce 2019), zatímco přívěsy odkoupila firma Wern z města Siegen, která je hodlá využívat v provozu za dieselovými autobusy. U stejného provozovatele ostatně skončily před pár lety i trolejbusové vleky z Luzernu.

Ačkoli se historie trolejbusů s vleky uzavřela, není jistě bez zajímavosti, že švýcarský výrobce HESS nadále přívěsy nabízí. Současní zákazníci však pocházejí výhradně z řad autobusových dopravců.

Url: [Konec trolejbusů s přívěsy](#)