

(Nejen o) Testování trolejbusu Škoda 15 Tr v Eberswalde

28.01 2024 22:03, Libor Hinčica, Trolejbusy

V dnešním příspěvku se ohlédneme ve stručnosti za zkušebním provozem trolejbusu Škoda 15 Tr v německém Eberswalde, který se zde uskutečnil především na podzim roku 1989. K dodávkám československých článkových trolejbusů do Německé demokratické republiky (NDR), potažmo o rok později sjednoceného Německa, ale nikdy nedošlo.

Škoda Ostrov v otázce vývoje článkového trolejbusu na přelomu 70. a 80. let poněkud tápala. Nebylo totiž jednoznačně určeno, zda se má pokoušet vyvíjet pouze pohon, jenž bude zastavěn do karoserie odlišného výrobce, anebo zda upřednostní cestu vývoje vlastního článkového trolejbusu, jenž bude konstrukčně odvozený od typu 14 Tr, který se po pěti letech od nuceného zastavení vývoje začal narychlo připravovat do výroby. Nakonec padla volba na vývoj vlastního řešení, které zvítězilo nad variantou nákupu karoserií maďarského Ikarusu, který sám v téže době naskakoval na vlnu oživeného zájmu o trolejbusovou dopravu ve světě a během osmé dekády 20. století zkušebně aplikoval do karoserií Ikarusu 280 výzbroje hned několika producentů. Československá Škoda však mezi nimi nakonec chyběla.

Volba vývoje vlastního modelu článkového trolejbusu se sice jevila správnou, nicméně v podmínkách stupňující se eroze hospodářství šlo, jak se ukázalo, o nesmírně složitý úkol. Finanční prostředky na investice byly přiškrceny, a i když se později snažil stát tento nedostatek vynahradit uvolněním většího objemu peněz na rozvoj strojírenských oborů, k vyššímu tempu vývoje, produktivity práce či výstavbě moderních výrobních prostor tyto peníze neposloužily (většina se zkrátka rozkutálela ve

stávajícím systému bez hmatatelných výsledků). Reformovat plánované hospodářství se ukázalo jako nemožné.



Trolejbus Škoda 15 Tr v obklopení Ikarusů 280.93 ve vozovně v Eberswalde. (foto: Mattis Schindler)

O stavbě prototypu kloubového trolejbusu bylo rozhodnuto už v roce 1980. Původně se počítalo s výrobou dvojice vozidel najednou, avšak po zkušenostech se stavbou pěti prototypů „čtrnáctek“, kde větší počet vozů nepřinesl ve výsledku urychlení následného vývoje (a spíše jej zkomplikoval), bylo rozhodnuto postavit jen jeden vůz. Prakticky současně byla zvolena i dvoumotorová koncepce pohonu namísto původně zvažovaného provedení jednomotorového (pro toto řešení byl přitom již v Plzni dokončen i prototyp motoru). Jediný prototyp trolejbusu měl být dokončen do července 1983 a po zkouškách se již od roku 1985 počítalo se zahájením sériové výroby (s pěti až deseti „předskokany“ v podobě tzv. ověřovací série).

Nakonec ovšem prototypy „patnáctky“ vznikly přeci jen dva (každý s jiným určením rozsahu zkoušek), prezentace prvního vozu se odehrála v září 1983 na 25. Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. V té době však ještě nebyl vůz zcela výrobně dokončen a oživení zahájení testů následovaly až po brněnské výstavě. Ačkoli elektrická část se následně podařila sladit vcelku úspěšně, vozidla měla poddimenzovanou konstrukci, u níž nepomohlo ani její zpevnění po vzoru vozů Škoda 14 Tr. Trolejbusy tak nikdy nebyly schváleny pro provoz s cestujícími. Namísto sériové produkce tak v letech 1986 a 1987 opustily výrobní závod Škody Ostrov jen další tři prototypy (z toho jeden s elektrickou výzbrojí pro provoz na napěťové soustavě 750 V DC). Sériová výroba vozů 15 Tr byla zahájena až od roku 1988 – deset let od prvních úvah a osm let od definitivního upřednostnění projektu článkového vozu vlastní konstrukce.

Natahující se vývoj škodováckého kloubového trolejbusu umožnil i v systému plánovaného hospodářství a existence Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), v němž by se mohlo jevit, že byly karty dodavatelů v důsledku uzavřených mezistátních smluv rozdány, zastoupit pozice Škodovky

na vybraných teritoriích jinými producenty. Poptávku po kloubových trolejbusech začal tišit například rumunský DAC (s výzbrojí Rocar), který měl ambice vyšoupnout Škodu dokonce z její tradiční bašty – ukrajinského Kyjeva. Mnohem větším soupeřem se stal ale maďarský Ikarus.



Pohled do interiéru předváděcího trolejbusu. (foto: Ivo Köhler)

Československo sice zásobovalo od konce 50. let na základě dohod východní Německo svými trolejbusy, jenomže stejně jako v řadě dalších států byla v NDR trolejbusová doprava v 70. letech v řadě měst zrušena a zbytek systémů pouze dožíval. I Eberswalde nacházející se severně od Berlína přijalo ještě v roce 1978 rozhodnutí o likvidaci svého systému. S příchodem ropných krizí a navýšením ceny nafty proudící do východních satelitů ze Sovětského svazu se ale začala elektrická doprava až nekriticky znovu propagovat a z úspory tekutých paliv se udělalo jedno z hlavních hesel 80. let. Rušení trolejbusů tak už ani v Eberswalde nebylo tématem, naopak se mělo přistoupit k rozvoji jejich sítě, a samozřejmě k nákupu nových vozidel. Podobně se omlazení flotily měla dočkat také další východoněmecká města, mimoto bylo několik nových trolejbusových systémů navrženo.

Škoda si ovšem z plánovaného objemu dodávek zvládla utrhnout jen velice malý díl. Mezi lety 1982 a 1983 dodala do trojice přežívajících východoněmeckých provozů jen 20 trolejbusů 14 Tr, z toho 12 do Výmaru (Weimar), 5 do Postupimi (Potsdam) a pouhé tři vozy odebralo v roce 1983 (a v lednu 1984 zařadilo) Eberswalde. Podstatně lépe se dařilo maďarské konkurenci. Ta totiž – na rozdíl od Škody Ostrov – dokázala již nabídnout preferované článkové trolejbusy, v Německu navíc důvěrně známé díky obřím dodávkám autobusů Ikarus 280.

Eberswalde jen v letech 1985–1987 zařadilo do provozu 17 trolejbusů Ikarus 280.93. K nim přibyly v roce 1990 další tři vozy získané jako ojeté z Postupimi, kam naopak zamířil trojlístek vozů 14 Tr. Na jaře 1990 bylo pořízeno ještě pět Ikarusů, takže celkem mělo Eberswalde na počátku 90. let pětadvacet maďarských kloubových trolejbusů.



Ještě jeden pohled na trolejbus odstavený v areálu vozovny v Eberswalde. (foto: Mattis Schindler)

Německá demokratická republika prostřednictvím podniku zahraničního obchodu objednala z Maďarské lidové republiky celkem 150 trolejbusů Ikarus 280.93, které měly sloužit nejen pro obnovu a rozvoj stávajících provozů, ale i pro pokrytí potřeby těch nově plánovaných, z nichž však byl v roce 1989 do provozu uveden jen ten ve městě Hoyerswerda (jenž byl navíc už v roce 1994 opět zrušen). Ze 150 kloubových vozů a 20 trolejbusů standardní délky (které měly jezdit v Postupimi), bylo nakonec pořízeno jen 55 článkových Ikarusů 280.93. Další vozy, jež Německo odřeklo a jež už byly vyrobeny, se podařilo výrobci udat do provozů v Maďarsku a v Bulharsku.

V roce 1989 ovšem ještě nic nenasvědčovalo tomu, že by se měl nastolený trend v oblasti rozvoje trolejbusové dopravy zastavit, a to nejen v NDR. Vždyť ve druhé polovině 80. let se zdálo, že na vlnu elektromobility za využití trolejbusů (byť v podobě tzv. duobusů s plnohodnotným dieselovým pohonem) hodlá naskočit i jeden z nejdůležitějších hráčů v oboru výroby vozidel pro hromadnou dopravu – (západo)německý Mercedes-Benz (potažmo Daimler). Škoda Ostrov přitom doufala, že s konečně dokončeným modelem 15 Tr a v nových podmínkách bude moci na německém trhu navzdory zdánlivě neotřesitelné pozici Ikarusu prorazit.

V její prospěch hrála trojice faktorů. První dodané vozy Ikarus 280.93 vykazovaly poměrně nízkou kvalitu, což například v Eberswalde vedlo k neplánovanému prodloužení životnosti starších vozů Škoda 9 Tr, které musely za Ikarusy neustále zaskakovat. Brzy se začaly projevovat také nedostatky v oblasti antikorozní ochrany, která měla odpovídat tehdejším měřítkům pro životnost autobusů, nikoli trolejbusů, u nichž se přeci jen počítalo s delším provozním nasazením (takřka dvojnásobným). Ačkoli ani u škodovácких trolejbusů nebyla antikorozní ochrana právě zázračná (a v 80. letech šla už extrémně dolů kvalita výroby prakticky všech produktů), zvládala konstrukce „patnáctky“ přece jen nabídnout lepší parametry, než tomu bylo u maďarských vozů. V neposlední řadě hrála ve prospěch Škody i tehdejší cenová politika. Model 15 Tr sice byl kvůli natahování vývoje na konci 80. let v podstatě zastaralý, přece jen šlo ale o pokročilejší konstrukci, než tomu bylo u Ikarusu 280, a

Škoda nabízela svůj trolejbus v porovnání s Ikarusem levněji. Škoda Ostrov tedy věřila, že dokáže na německém trhu se svým vozidlem přece jen zaujmout a v případě budoucích objednávek si pro sebe utrhnout alespoň část trhu. S tímto se dohodla v roce 1989 na testování jednoho trolejbusu Škoda 15 Tr ze série určené pro Ústí nad Labem v Eberswalde.



Stanoviště řidiče předváděcího trolejbusu 15 Tr, který dodnes slouží na Ukrajině. (foto: Mattis Schindler)

Konkrétně zamířil do spolkové země Braniborsko vůz výrobního čísla 10872. Do vozovny dorazil dne 24. 7. 1989 a ve východním Německu obdržel pro zkušební provoz značku EFT 3-03. Do provozu vyrazil poprvé již dne 27. 7. 1989, avšak dlouho se v něm neudržel. Na vozidle mělo záhy dojít k poruše v elektrické části, kterou technici Škodovky nebyli schopni promptně vyřešit. Vůz tak stál minimálně po celý srpen neprovozuschopný v areálu vozovny. Cestující měl začít znovu vozit až v průběhu září.

Vůz byl primárně nasazován na linku směrem do části Nordend (později linka č. 861), neboť druhá větev směrem na Ostend (linka č. 862) vykazovala v části trasy velmi nízkou kvalitu povrchu silnice. Vůz 15 Tr se při jízdě po této silnici výrazně rozhoupal, což vedlo opakovaně k výpadkům sběračů. Oficiálně nebyl výsledek zkušebního provozu nijak komentován. Naposledy měl být nasazen do provozu dne 5. 11. 1989, k odvozu zpět do Československa došlo dne 7. 11. 1989. Oproti původnímu harmonogramu tak patrně nedošlo navzdory měsíční odstávce vozu k prodloužení doby testování, neboť v dobových médiích se hovořilo o třech zkušebních měsících (srpen, září, říjen) s tím, že vůz se vrátí zpět do Československa v říjnu (odvoz počátkem listopadu tedy do tohoto harmonogramu zapadá). Žádné objednávky s ohledem na odklon od trolejbusové dopravy ve znovusjednoceném Německu v oblasti nákupu trolejbusů Škoda uskutečněny nebyly a pozice zastoupili západoněmečtí producenti, jejichž vstup do někdejší NDR byl mohutně dotován vládou.

Do Ústí nad Labem byl předváděcí trolejbus předán počátkem roku 1990 a do provozu byl zařazen od 19. 2. 1990 pod ev. č. 532. Dosud se nepodařilo dopátrat, zda na něj místní DP obdržel nějakou slevu. V provozu se vůz udržel celých 25 let – vyřazen byl až 29. 9. 2015. Následně se podařilo zprostředkoval prodej trolejbusu do ukrajinského Ternopilu, kde byl uveden do provozu v listopadu 2016 pod ev. č. 175. V lednu 2024 by měl být trolejbus nadále v provozu.

Autor článku velice děkuji za spolupráci panu Mattisu Schindlerovi.

Url: (Nejen o) Testování trolejbusu Škoda 15 Tr v Eberswalde