Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – IX. díl

09.07 2025 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

A jsme ve finále. Ohlédnutím za provozem ostravských autobusů 21 Ab v Maďarsku naše devítidílné povídání končíme. V dohledné době připravíme ke stažení celý příběh v ucelené podobě v podobě brožurky, kterou hodláme následně v malém nákladu vydat i v tištěné podobě.

Ostravské autobusy 21 Ab v Maďarsku

Jihomaďarské město Szeged pořídilo do svého vozového parku v roce 1998 jednoho zástupce trolejbusu Škoda 21 Tr, který zůstal na dlouho jediným nízkopodlažním trolejbusem ve městě. Přestože byla produkce řady 21/22 Tr v roce 2004 v souvislosti s uzavřením výrobního závodu v Ostrově ukončena, flotila segedínských „jednadvacítek“ v dalších letech nabobtnala na celkem 10 vozů, a navíc přibyl i jeden trolejbus Škoda 22 Tr. Šlo částečně o ojetá vozidla (dva vozy z Českých Budějovic), částečně o trolejbusy rozprodávané coby nadbytečné po pádu ostrovské produkce (prototyp 21 TrACG a článkový prototyp 22 TrAC), avšak nejzajímavější část reprezentovanou pětikusovou sérií představovaly vozy, jež nesou v Szegedu typové označení 21 Tr/TV.EU a jež vznikly přestavbou z autobusů 21 Ab.

Přestavba vyřazených autobusů se stala jedním ze způsobů, jak DP v Szegedu umožnit obnovu vozového parku trolejbusů nízkopodlažními vozy, aniž by bylo nutné vynakládat vysoké sumy za nákup zcela nových vozidel, na které dopravce neměl peníze. Počítalo se s nákupem nepotřebných vyřazených autobusů za zůstatkovou hodnotu v řádech desetitisíců korun, které se měly podrobit v Szegedu opravě karoserie, nezbytným úpravám a dosazení elektrické části. První pokusný trolejbus vznikl v roce 2004 na základě 12m autobusu Volvo řady 7000, přičemž autobus, z nějž byl přestavován, byl v té době jen pět let starý. V letech 2006 až 2010 poté vzniklo i šest trolejbusů postavených za využití autobusů Mercedes-Benz Citaro (z nichž jeden dokonce pocházel z pokusné

série s palivovými články), následně však SZKT (*Szegedi Közlekdési Társaság*; tj. Dopravní podnik Szeged) přešel na rekonstrukce autobusů Škoda 21 Ab, které získal z Plzně.

Dne 15. 4. 2022 byl v areálu vozovny v Szegedu zdokumentován vrak autobusu Škoda 21 Ab původně ostravského ev. č. 7502 (v Szegedu ev. č. 522) Dnes je již karoserie zlikvidována. (foto: Libor Hinčica)

Z Plzně zamířilo do Maďarska celkem 10 autobusů 21 Ab, z nichž však žádný nebyl nasazen do provozu s cestujícími. Zatímco pět karoserií bylo celkově opraveno, později pořízených pět autobusů bez provedené opravy bylo převezeno přímo do Szegedu a zde odstaveny na ploše vozovny (nebyly ani nikdy v majetku dopravce) a později byly zlikvidovány, tedy s jedinou výjimkou, která se měla podrobit zkušební rekonstrukci na trolejbus s využitím čel z autobusů Ikarus EAG řady E. Tato rekonstrukce ale nebyla nikdy dokončena. Kompletace pětice vozů, jež byla v Szegedu určena pro přestavbu na trolejbus, zabrala dlouhé období mezi léty 2012 až 2021. Pomalé tempo zařazování vozidel bylo dáno omezenými prostředky finančními i personálními, stejně jako i částečným uspokojením obnovy vozového parku zařazením nových článkových vozidel. U dvojice ostravských autobusů 21 Ab, které se na rozdíl od plzeňských vozů dočkaly v Ostravě i rozsáhlejší opravy karoserie, byla situace poněkud odlišná.

Jejich cesta do Szegedu vedla přes Budapešť, kde se vozidla měla podrobit v režii soukromé společnosti drobné opravě, avšak její rozsah nebyl tak náročný jako u plzeňských vozů, u nichž se bočnice stavěly prakticky nanovo (jejich karoserie jsou ostatně také o cca 20 cm delší). Do Szegedu došly již opatřeny podnikovým lakem, přičemž si zachovaly původní provedení autobusu. Dopravce totiž hodlal využít vozidla v rámci dlouhodobé výluky tramvajové linky č. 1, současně se v té době koketovalo s myšlenkou, že by mohl podnik SZKT převzít alespoň část výkonů městské autobusové dopravy, kterou ve městě zajišťoval státní VOLÁNBUSZ, což je v Maďarsku ve vztahu k městům s tramvajovou a trolejbusovou dopravou unikum. Autobusy obdržely ev. č. 521 (ex-Ostrava ev. č.

7501) a 522 (ex-Ostrava ev. č. 7502) a byly zařazeny do provozu před koncem roku 2009 (registrace v Maďarsku je datována 19. listopadem 2009).

Posledním provozním ostravským vozem řady 21 Tr/Ab zůstává trolejbus T-810 v Szegedu, jenž vznikl přestavbou z autobusu ev. č. 7501 (resp. v Szegedu 521). (foto: Jan Švaříček)

Vnější lakování se změnilo na zeleno-bílé (původní barvy SZKT), v interiéru však autobusy nezapřely svůj ostravský původ. Jako záložní v případě výluk byl používány po dobu tří let, k jejich poslednímu vypravení na linku došlo dne 6. 12. 2012. Oficiálně ovšem zůstávala obě vozidla nadále ve stavu, účetně byla zlikvidována až k 21. 9. 2020, a to přesto, že vůz ev. č. 521 byl v mezičase rovněž přestavěn na trolejbus. Autobus ev. č. 522 zůstal ponechán jen jako zdroj náhradních dílů a postupně jej pohlcovala příroda. K odvozu vraku došlo v roce 2023.

Autobus ev. č. 521 (ex-Ostrava 7501) bylo rozhodnuto použít coby náhradu trolejbusu ev. č. T-810. Originálně se jednalo o zajímavý prototyp vozu Škoda 21 TrACG z roku 1997, který byl využíván výrobcem ke zkouškám nového typu asynchronní elektrovýzbroje, nicméně s výjimkou krátkého zkušebního provozu v Chomutově v roce 1998 se do žádných dalších měst vůz nepodíval. V roce 2005 jej za výhodných podmínek z uzavřeného závodu v Ostrově odkoupil Szeged, ještě před zařazením do provozu u něj ale nechal vyměnit škodováckou výzbroj za zařízení od společnosti Cegelec (dnes Electric Components) řady TV Progress. Vůz se udržel v provozu až do roku 2019, poté měl teoreticky zamířit do vyššího stupně opravy, ovšem původní skříň byla již po letech provozu ve zbědovaném stavu. Namísto náročné rekonstrukce karoserie tak přistoupil SZKT k rekonstrukci vozu za využití vozové skříně původně ostravského autobusu Škoda 21 Ab ev. č. 521, jež byla stále k dispozici. Dne 2. 5. 2019 tak byl do provozu uveden vůz ev. č. T-810 fakticky ve druhém obsazení se základem z ostravského „ábíčka“, elektrická výzbroj a motor byly vytěženy z původního vozu téhož čísla. V září 2024 je trolejbus stále v provozu a jde tedy o poslední – byť poněkud atypickou –

ostravskou „jednadvacítku“, kterou je možné se pravidelně svézt.

Ještě jednou poděkování:

Závěrem textu si autor dovolí ještě jednou vzpomenout jména osob, bez nichž by tato série článků nemohla vzniknout. Konkrétně jde o tyto pány (v abecedním pořadí):

Tomáš Adámek (†)
Kamil Bárta
Petr Bystroň
Jaromír Hinčica (†)
Robert Kindl
Dušan Kuchař
Petr Mitáček
…a ten, který si nepřeje být jmenován.

Autor všem velice děkuje za jejich spolupráci a podporu.

Odkazy na starší díly:

Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – VIII. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – VII. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – VI. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – V. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – IV. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – III. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – II. díl
Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – I. díl

Url: Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – IX. díl