

Trolejbusy s americkou karoserií „Fishbowl“ – 1. část

02.07 2023 18:51, Dominik Konečný, Trolejbusy

Zřejmě nejznámější americký autobus, GM New Look přezdívaný „fishbowl“, se v jednom případě dočkal i své trolejbusové verze. Tento notoricky známý designový počin se jako trolejbusová karoserie objevil až na sklonku své produkce pro kanadské město Edmonton. Autobus, kterého se vyrobilo přes 44 tisíc kusů, tak měl i rovnou stovku svých elektrických příbuzných. Nakonec se však původně edmontonské trolejbusy dostaly i do dalších měst, přičemž část putovala dokonce i na evropský kontinent.

Autobus GM New Look se zrodil v 50. letech minulého století a za jeho nezvyklým designem s obřím členitým čelním oknem a charakteristickými šikmými okny stojí pánové Roland E. Gegoux a William P. Strong. Sériová výroba byla zahájena v roce 1959, nejprve pouze v americké divizi General Motors, od roku 1962 i v Kanadě. Vyráběn byl v standardní městské variantě a v příměstské (linkové) verzi, která však hrála v produkci spíše minoritní roli. Světlo světa spatřilo několik délkových variant, nejkratší, 8,8 metrů dlouhé, bylo vyrobeno „jen“ 510 kusů, následovala 10,7 metrů dlouhá verze s 9 355 kusy a standardní délky 40 stop (12,2 m) bylo vyrobeno 31 348 autobusů. Uvedená čísla zahrnují součet produkcí v USA i v Kanadě, pouze nejkratší provedení se nikdy v zemi javorového listu nevyrábělo. Kromě toho opustilo linku i 3 271 meziměstských vozů, z toho pouze 206 v Kanadě, a taktéž vznikla i kloubová verze s novějším čelem „Classic“ v počtu 53 kusů vyráběná tamtéž. Ve Spojených státech produkce skončila už v roce 1977, na sever od Velkých jezer ale běžela až do roku 1986 a za 25 let produkce a čtyři generace se počet vyrobených kusů zastavil na čísle 44 484.



Po stranách trolejbusu se nacházely i držáky na umístění reklam. Fotografie pochází ze závěru provozu v roce 2008. (foto: Steve Morgan, wikipedia.org)

Vznik trolejbusů a jejich cesta do hlavního města provincie Alberta

Jak zaznělo v úvodu, na trolejbusy se dostalo až na sklonku produkce, tedy v době, kdy už slavné „fishbowly“ opouštěly jen závod v Kanadě. Severní Amerika, na rozdíl od poměrů, které známe z Československa a dalších východo- a jihovýchodoevropských zemí, nezažila v 80. letech trolejbusový „boom“ a již tak skromný počet trolejbusových provozů se naopak nadále zmenšoval díky místní silné dieselové lobby. Poslední nový provoz byl v této části světa otevřen již v roce 1951 v Johnstownu v Pensylvánii, nicméně dnes přežívají trolejbusy v pouze pěti městech v USA (Boston, Dayton, San Francisco, Philadelphia a Seattle) a v jednom kanadském provozu (Vancouver), přičemž rozhodně nelze říci, že by měly svou budoucnost zajištěny (silné dieselové lobby pozvolna vytlačuje lobby „baterkářů“).

Takto malý trh postupem času nelákal příliš mnoho výrobců. Nejvýraznějším producentem byl v té době Flyer (nyní New Flyer), jehož trolejbusy E700 (s podobným designem jako měly vozy General Motors), E800 a E900 tvořily od 70. let většinu vozových parků trolejbusů v Severní Americe. Ne všude ale trolejbusy Flyer dominovaly, na začátku 80. let dodal General Motors do kanadského Edmontonu 100 trolejbusů s karoserií „fishbowl“ s výzbrojí Brown Boveri (BBC). Jak se později ukázalo, šlo o nakonec o jediný počin tohoto výrobce na poli trolejbusů.



Pohled do interiéru daytonského trolejbusu č. 110. Aby jej bylo možné uvést do provozu, bylo nutné zajistit také nástup imobilních spoluobčanů, a tak vzniklo za stanovištěm řidiče místo pro vozíčkáře (v Edmontonu zde zástěna v pravé části snímku nebyla a nacházelo se zde podélně umístěné sedadlo). Původně měla přibýt i klimatizace, z toho ale sešlo kvůli nedostatečné dimenzaci střechy a vysokých nákladů na dodatečné vyztužení. (foto: Adrian Badaraco)

Trolejbusy byly vyrobeny ze svařovaných ocelových profilů s pro Evropu neobvyklými přinýtovanými hliníkovými plechy a byly 12,2 metru dlouhé, 2,6 m široké a 3,3 m vysoké při hmotnosti 9,7 tuny. Salon pro cestující nabízel prostor pro 100 cestujících, z toho 42 se mohlo posadit. Červené koženkové sedačky byly nejprve u předních dveří umístěny podélně, následně v uspořádání 2+1 a za druhými dveřmi 2+2. U zadního čela byla jedna dvojsedadla opět podélně s velkou lavicí vzadu. Podlahu pokrývala pryžová protiskluzová podlaha a interiér byl do laděn do krémové barvy s nerezovými madly a zádržnými tyčemi. Nad okny ve střešní oblině byly poté umístěny menší reklamní poutače. Vůz byl vybaven na předním čele, nad prvním oknem na pravé straně a na zádi převíjecími transparenty s bílým textem.

Výměnu cestujících zajišťovaly dvoje dveře, přičemž užší přední se skládaly ze 2 segmentů otevíraných ven, zadní ze čtyřech, kdy prostřední dva segmenty se otevíraly nezvykle doprostřed dveří. Trolejbus byl vybaven tyristorovou výzbrojí a statickým měničem, disponoval výkonem 137 kW s hnanou zadní nápravou a dosahoval maximální rychlosti 60 km/h. Měl elektrodynamickou, dvouokruhovou vzduchovou brzdu a mechanickou parkovací brzdu.

Patrně nejzajímavější designový počin se týkal okenních tabulí – přední okno bylo tvořeno šesti díly, a právě zde vznikla díky jeho specifickému tvaru přezdívka „fishbowl“, čili „akvárium“. Po bocích

karoserie se nacházela vždy čtveřice zkosených posuvných oken a nezkosené čtvercové okno naproti druhým dveřím, které poněkud narušovalo linii oken. Nad nimi se ještě nacházel úzký pás menších zatmavených okének (v USA v minulosti populární „standee windows“, jež můžeme znát i z pozdějších sérií tramvají PCC). Záď byla v úrovni zadního okna zkosená s dvoudílným oknem. Na každé straně zde byly 2 kruhové svítilny, dále se zde nacházely stahováky a naspod černý na evropské poměry masivní nárazník, stejně jako na předním čele.



Jeden z trolejbusů Flyer E700 v Torontu, jejichž částečnou náhradou se staly právě trolejbusy GM/BBC z Edmontonu. Pro vnější podobnost s vozidly GM New Look, od nichž okopírovaly i typické provedení čelního okna a zešikmených bočních oken, se vozidlům přezdívalo „Canadian fishbowl“, což asi nepotřebuje bližší překlad. (foto: Steve Morgan, wikipedia.org)

Edmonton, který provozoval trolejbusy od roku 1939, na začátku osmdesátých let disponoval 37 vozy Flyer E800 z poloviny 70. let, které následně doplnil 100 trolejbusy GM/Brown Boveri HR150G. Dodány byly v bílém nátěru s šedým pruhem a dvěma dalšími užšími v modré a žluté barvě. Nové trolejbusy, které zde obdržely evidenční čísla 100–199, byly pořízeny s vidinou plánů na další velké rozšiřování trolejové sítě, ty se nicméně ve skutečnost neproměnily, a tak zůstala délka sítě 127 km jejím maximem a 137 trolejbusů ve stavu také. Tuto skutečnost místní provozovatel řešil nejprve předáním jen něco přes deset let starých vozů Flyer E800 do hlavního města Mexika, kde sloužily dalších dvacet let, postupem času se ale i 100 vozů novější generace začalo jevit jako příliš velký počet, neboť na konci 80. let klesla provozní potřeba pouhých 50 trolejbusů, tj. polovina z původního počtu.

Na pomoc k jezeru Ontario

Budoucnost svého trolejbusového provozu v té době však začalo řešit i největší město Kanady, Toronto, kde v té době sloužily 20 let staré vozy Flyer E700, které byly navíc svého času stavěny za využití opravených komponentů elektrické výzbroje ze starších trolejbusů. Na konci 80. let město řešilo, jak naložit se svým chátrajícím vozovým parkem do dodávky nových trolejbusů, která by do

města mohla přijít nejdříve v roce 1993. Mnoho trolejbusů E700 by se tohoto roku už pravděpodobně nedožilo, což by nevyhnutelně způsobovalo výpadky provozu. Pomocnou ruku však nabídnul Edmonton, jemuž nadbytečné trolejbusy k ničemu nebyly, navíc byly stále relativně mladé, a i přes archaický (byť ikonický) design z hlediska elektrické části na vysoké technické úrovni.

První vlaštovkou bylo zapůjčení dvou edmontonských trolejbusů ev. č. 192 a 197, které byly do Toronta dodány 12. 12. 1989, načež již v lednu následujícího roku zasáhly do provozu pod čísly 9192 a 9197. Provoz v jejich novém působišti ale nebyl bezproblémový, zprvu potíže trolejbusům činil místní systém rekuperace tramvají a trolejbusů, po následných úpravách ale již motory BBC fungovaly bez závad. Vyhodnocení provozu dvojice zapůjčených trolejbusů se jevilo jako velmi příznivé, a tak se TTC rozhoupal k zapůjčení dalších 28 kusů, které do města dorazily po železnici od 20. června do 4. července roku 1990.



Všechny trolejbusy dostaly v Torontu před svoje původní edmontonské evidenční číslo předsunutou číslici 9. Sloužily zde trolejbusy evidenčních čísel 9149-9157, 9159, 9163-9172, 9174, 9176-9178, 9180-9192, 9196-9197 a 9199. (foto: Rob McMann, transittoronto.ca)

Edmonton si za zapůjčení trolejbusů nárokoval 1 500 dolarů měsíčně na jedno vozidlo, všech 30 trolejbusů tedy TTC vycházelo na 540 000 dolarů ročně (při dnešním kurzu asi 8,5 milionu korun; v dnešních cenách něco přes 17 milionů), přičemž pronájem byl smluven na dobu tří let do konce března roku 1993. I 30 vozů však Torontu na pokrytí provozu nestačilo, a tak k nim na začátku roku 1991 přibylo dalších 10.

Celá tato zápůjčka měla být pouze překlenovací období do dodávky nových trolejbusů, nicméně město se v té době potýkalo s nedostatkem finančních prostředků a narůstajícím dluhem, přičemž obětí následných škrtů se poté bohužel staly i trolejbusy. V lednu 1992 bylo rozhodnuto o likvidaci

trolejbusového provozu, což mělo městskému deficitu ulehčit o 2 miliony dolarů (z celkových 30 milionů tvořících schodek městského rozpočtu). Trolejbusy se tak na začátku roku 1992 odporoučely z ulic, v daný okamžik ovšem ještě ne definitivně. Problémy totiž nastaly se zapůjčenými trolejbusy, protože Edmonton nechtěl přistoupit na zkrácení doby pronájmu. Po jednáních, na kterých Edmonton neustoupil, přišlo logické rozhodnutí poslat trolejbusy zpět do ulic, než aby nečinně stály ve vozovně do doby vypršení smlouvy. Na začátku září 1992 tak byl znovu obnoven provoz na dvou linkách, tentokrát již jen se zapůjčenými trolejbusy, zatímco původní torontské vozy E700 už do provozu nezasáhly.

Zpět v provozu se ale dlouho neohřály, jakmile skončila roku 1993 zápůjční smlouva (v níž pravděpodobně došlo k časovému posunu z původního termínu v březnu) byl provoz znovu zastaven, nejprve v brzkých ranní hodinách dne 12. července na lince 4, na lince 6 jen o pět dní později. Tímto byla v kapitola trolejbusů v Torontu uzavřena. Ještě téhož roku začaly být trolejbusy převáženy zpět do domovského Edmontonu, kam se do konce roku vrátily všechny kromě vozu ev. č. 155 (Toronto 9155), který byl poslán do nedalekého Hamiltonu, dalšího umírajícího kanadského trolejbusového provozu. Zde se jednalo o možné záchraně místní sítě opět za pomoci zápůjčky či odkupu edmontonských trolejbusů, to se ale dohodnout nepodařilo, a tak se i poslední vůz v březnu roku 1994 navrátil zpět do Edmontonu, a i zdejší provoz byl definitivně uzavřen.

Autor článku tímto děkuje autorům fotografií za jejich poskytnutí.

Url: Trolejbusy s americkou karoserií „Fishbowl“ – 1. část