


# Trolejbusy s americkou karoserií „Fishbowl“ - 2. část

03.07 2023 18:12, Dominik Konečný, Trolejbusy

Dokončení včerejšího vyprávění o stovce trolejbusů se slavnou karoserií „fishbowl“.

*Odkup do USA*

Po kanadském putování se o nadbytečné trolejbusy z Edmontonu začal zajímat americký Dayton. Ten v červnu roku 1995 odkoupil dva vozy původních čísel 109 a 110, které byly pořízeny jako uvažovaná náhrada starších trolejbusů Flyer ze 70. let, které v té době dosluhovaly. Nakonec zůstalo pouze u dvou kusů, jelikož se podařilo zajistit dodávky nových česko-amerických trolejbusů 14 TrE. Připomeňme, že v roce 1995 přišly první tři prototypy, které následovala dodávka 54 sériových trolejbusů v letech 1998 a 1999. Kvůli novým vozidlům se v provozu edmontonská dvojice „fishbowlů“ příliš dlouho neohřála a po zařazení v roce 1996 se trolejbus 109 v provozu udržel jen asi tři roky, zatímco vůz ev. č. 110 dojezdil během roku 2002.

Provozovány zde byly pod svými původními kanadskými čísly, došlo ale k přelakování do místního barevného schématu, sestávajícího ze zlatožluté a krémové barvy, doplněn byl i výtah pro vozíčkáře u prvních dveří a s tím související úprava interiéru. Po odstavení z pravidelného provozu se trolejbus čísla 110 podařilo převést mezi muzejní kusy, druhý vůz zůstává odstaven jako dárce náhradních

dílů. Od roku 2007 je trolejbus ev. č. 110 postupně opravován, až je po 8 letech od odstavení v roce 2010 konečně provozuschopný, kolem roku 2016 začíná být renovována také karoserie.




Další pohled na trolejbus GM, tentokráte zezadu. (foto: Martin Parsons, barp.ca)

*Zpátky „doma“*

Po návratu z Toronta se ze 40 zapůjčených trolejbusů jen 21 vrátilo do provozu, 19 z nich se do ulic už nepodívalo a byly vyřazeny, zůstávaly však odstavené, rozebírané na náhradní díly až do roku 2004, kdy začaly být pomalu odváženy do šrotu. Tou dobou se ale už i v Edmontonu nad trolejbusy smrákalo.

První náznaky blížícího se konce se objevily při hlasování městské rady o zachování či nezachování trolejbusového provozu ve městě a jeho dalšího rozvoje. V té době již přes 20 let staré trolejbusy začaly pociťovat svůj věk i kvůli nepříliš dobré údržbě, která preferovala autobusy, a tak se na trolejbusech začala objevovat koroze. Jejich zhoršený technický stav znamenal první větší vlnu odstavování a také otazníky o jejich dalším provozu.

Při hlasování o budoucnosti trolejbusové dopravy prozatím trolejbusy vyhrály v poměru osm hlasů ku pěti, finance pro provoz se ale podařilo najít jen na čtyři roky, poté se mělo o trolejbusech rozhodovat znovu. Proti trolejbusům byl starosta města Bill Smith, který se nechal slyšet, že při zachování trolejbusové dopravy budou muset být zároveň zvýšeny daně, jiná členka městské rady zase tvrdila, že trolejbus je luxus, co si město nemůže dovolit. V tomtéž roce si město nechalo zadat zpracování studie, která porovnávala ekonomiku provozu autobusů a trolejbusů, přičemž ta – jak bývá obvyklé – záměrně porovnávala data tak, aby výsledek vyšel v neprospěch trolejbusů.




Jeden z trolejbusů New Flyer E40LFR ve Vancouveru, který byl zamýšlen jako možná budoucnost trolejbusové dopravy v Edmontonu. Po městě se jich prohání 188 včetně 74 kusů kloubové verze E60LFR. Sólo verzi bychom našli ještě v americké Philadelphii. (foto: Jurij Anisimov)

Proti rušení trolejbusů se postavila řada zainteresovaných osob ve městě a odborníků, kteří odporovali starostovi města a poukazovali na nesrovnalosti ve studii, avšak s omezeným účinkem. S nadějemi na záchranu trolejbusového provozu se vzhlíželo k testovacímu provozu nového trolejbusu z Vancouveru. Ten do města dorazil 19. 6. 2007 a pronajat byl na dobu jednoho roku. Jednalo se o nízkopodlažní trolejbus New Flyer E40LFR s výzbrojí Vossloh Kiepe z roku 2006, který byl do zkušebního provozu uveden v září téhož roku pod číslem 6000. Zápůjčka trolejbusu měla prokázat výhody trolejbusu nad hybridními autobusy. Po ukončení zkušebního provozu se trolejbus vrátil do svého domovského Vancouveru, kde i nadále jezdí pod ev. č. 2242.

Rok 2008 byl ve znamení dalšího řešení budoucnosti trolejbusů ve městě, jelikož se očekávalo další hlasování městské rady o této otázce. V červnu se uskutečnilo zasedání, které tentokrát již o pouhý jeden hlas rozhodlo v neprospěch trolejbusů. Rozhodující hlas měla radní Linda Sloan, která jako jediná nevyjádřila svůj postoj v diskuzích s veřejností, a tak namísto nákupu nových trolejbusů dostal zelenou nákup 47 hybridních autobusů s plánovaným postupným koncem trolejbusové dopravy v letech 2009 a 2010. Její argumentací bylo upřednostnění místního rozvíjejícího se systému LRT (lehkého metra) a údajné nemožnosti financovat dva elektrické systémy současně. Ještě před uzavřením provozu bylo ale vypravování 47 ve stavu uváděných trolejbusů omezené. Z 38 potřebných na obsluhu všech trolejbusových linek jich denně vyjíždělo jen 32, a tak za ně musely stále častěji zaskakovat autobusy. Po dobu letních prázdnin roku 2008 nejezdily trolejbusy vůbec a

po návratu školáků do lavic se objevovaly pouze na linkách 3, 120 a 135.




Odstavené trolejbusy v přístavu Burgas, kde čekaly na rozuzlení problémů s placením cla. Nedočkaly se… (foto: Yury Maller)

Ani plánovaného konce provozu v roce 2010 se trolejbusy v Edmontonu nakonec nedočkaly, jelikož městské orgány viděly rychlé zrušení trolejbusového provozu jako další možnou položku k okamžitým úsporám, a tak trolejbusy ve městě vyjely naposledy již v sobotu 2. května 2009. Do ulic ten den naposledy vyrazilo 24 trolejbusů a s nimi i historický trolejbus Brill z roku 1954, který svým zátahem v 18 hodin ukončil 80leté působení trolejbusů ve městě. Jediným trolejbusovým provozem v Kanadě tak nyní zůstává Vancouver. Po skončení provozu byly trolejbusy postupně likvidovány, přičemž tři trolejbusy „fishbowl" evidenčních čísel 113, 137 a 151 stále zůstávají odstaveny v garážích Centennial, dva trolejbusy ev. č. 100 a 140 jsou poté ponechány jako muzejní.

*Přes Atlantik*

Nakonec ani uzavření domovského provozu neznamenalo úplný konec pro tyto v té době již téměř třicet let staré vozy, které byly díky své robustní konstrukci stále v relativně dobrém stavu.
O trolejbusy totiž projevilo zájem bulharské město Plovdiv, které se tímto snažilo zachránit svůj trolejbusový provoz. Za 28 vozů zaplatilo 2000 kanadských dolarů za kus (asi 31 tis. korun) a jejich expedice začala v říjnu 2009. Ve městě se počítalo se zprovozněním dvacítky vozů (zbylých osm mělo sloužit pouze jako donátoři náhradních dílů), které by doplnily v téže době odkoupené trolejbusy Van Hool z Gentu, Saurer/Hess ze Švýcarska a další již nedodané sólo trolejbusy, pravděpodobně ze Solingenu. Po připlutí na lodi Smojlan do přístavu Burgas se měly trolejbusy odebrat do 280 km vzdáleného Plovdivu, ke kterému ale kvůli nejasnostem v celním řízení nedošlo. Provozovatel dopravy, Gradski Transport (kde město vlastnilo pouze 33% akcií a 67% přebral v roce 2007 soukromý subjekt), se totiž nedohodl se společností, která zajišťovala přepravu trolejbusů na tom,

kdo celní poplatky zaplatí. Trolejbusy tak nadále stály bez užitku v přístavu, až bylo v červnu roku 2010 rozhodnuto o jejich znárodnění.




Trolejbus č. 152 dvacet let poté, co byla pořízena úvodní fotografie. Tady již čeká na odvoz do Sofie, kterého se bohužel nedočkal. (foto: Сдружение „Градски транспорт и инфраструктура“, bgtransport.org)

Trolejbusy se tak do Plovdivu nikdy nedostaly, přičemž ve městě byl provoz v roce 2012 uzavřen díky neplnění závazků společnosti Gradski Transport vůči městu. Ta měla zajišťovat pouze 26 % nasmluvněných výkonů v už tak relativně benevolentní smlouvě, která jako minimum vyžadovala jen 75 %. Po zastavení provozu v říjnu roku 2012 bylo soukromníkem nabídnuto městu převzetí společnosti zpět plně do rukou města, aby bylo možné se ucházet o státní prostředky na nákup nových trolejbusů. Město nicméně na nabídku nepřistoupilo a místo toho se začalo s likvidací trolejového vedení, které pokrylo část dluhů společnosti.

Po propadnutí státu zůstávaly trolejbusy nadále odstaveny v přístavu v Burgasu, načež byly po šesti letech stání prodány do města Jambol, ležícího na jihu Bulharska. Zde byla trolejbusová doprava v minulosti plánována, ale s pádem komunistického zřízení a následným nedostatkem financí nikdy nedošlo k jejímu zprovoznění, byť stavebně byla síť téměř dokončená. Bez užitku zde setrvávalo zařízení pro trolejbusy až do roku 2013, kdy město rozhodlo o jeho likvidaci (většina trolejového vedení stihla být po 20 letech tak jako tak rozkradena). Trolejbusy GM New Look do Jambolu tedy nemířily s cílem, že by mohly pomoci místní trolejbusový provoz konečně uvést do provozu, neboť ten už v té době neexistoval – ve městě jim na sklonku roku 2015 posloužil jen místní kovošrot.

Z původních 28 trolejbusů převezených do Bulharska zůstával jediný, čísla 152, který byl prozatím ušetřen, jelikož o něj projevilo zájem sdružení „Městská doprava a infrastruktura“ ze Sofie, která se snaží o záchranu různých vozidel veřejné dopravy v Bulharsku. Trolejbus tak nadále zůstával

odstaven v areálu šrotovny v Jambolu s vizí přesunu do Sofie a budoucí renovace trolejbusu. K tomu však nedošlo, jelikož majitel nedodržel své slovo, a trolejbus v lednu 2018 k nelibosti sdružení sešrotoval. Tím se tak konečně po 37 letech uzavřela éra těchto zajímavých trolejbusů.




Jeden z několika zachovaných vozů skončil v Illinois Railway Museum. (foto: Kevin Zolkiewicz)

*Muzejní trolejbusy*

Z rovné stovky trolejbusů se jich relativně slušný počet podařilo zachovat jako muzejní. Kromě již zmíněných trolejbusů 110 v Daytonu, edmontonských 100 a 140 a smolného trolejbusu 152 (který se nakonec zachovat nepodařilo) se dostaly ještě do třech dalších muzeí. Nejprve byl v roce 2008 trolejbus č. 125 předán do Seashore Trolley Museum v státě Maine v USA, kde je však momentálně veden jako neprovozní, následně na podzim roku 2009 putoval vůz č. 181 do Illinois Railway Museum a v téže době ještě č. 189 do muzea trolejbusů v Sandtoftu ve Velké Británii. Zachován měl být i poslední dodaný trolejbus č. 199 v Reynolds-Alberta Museum ve městě Wetaskiwin, kam ale nakonec nedorazil a skončil spolu s ostatními vyřazovanými vozy ve šrotu.

---

*Autor článku tímto děkuje autorům fotografií za jejich poskytnutí.*

Url: Trolejbusy s americkou karoserií „Fishbowl“ - 2. část