

Trolejbusy Škoda 14 Tr pro Prahu

28.04 2023 18:27, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 22. 4. 2023 si v Jihlavě v rámci akce pořádané pro pražský Kroužek přátel městské dopravy odbyl svou premiéru trolejbus Škoda 14 Tr, jenž byl opatřen nezvyklým barevným provedením s doplňky odkazujícími na možnou podobu obdobného typu vozidel v případě, že by se tento typ trolejbusu dostal v minulosti do Prahy. Přestože jde o reprezentanta alternativní historie, jenž si má pohrávat s fantazií fanoušků hromadné dopravy, není jistě od věci si připomenout, že v minulosti se legendární „čtrnáctky“ v Praze objevit měly. Právě na připomínku této části historie se v našem článku zaměříme, závěr pak budeme věnovat samotnému vozu „14 TrM“ s „pražským“ ev. č. 9342.

Vyvracení mýtu

Autor tohoto článku v rámci své badatelské činnosti hovořil v minulosti s pamětníky, kteří měli z doslechu slyšet, že se v pražské trolejbusové síti měl stihnout projet první prototyp trolejbusu Škoda 14 Tr z roku 1972, přičemž toto vystoupení mělo být údajně jakousi poslední snahou, jak ukázat novou výrobní řadu trolejbusů zástupcům pražského DP a odvrátit hrozbu zrušení poslední pražské trolejbusové linky mezi Strahovem a Vršovicemi (potažmo Vinohrady). S ohledem na to, jak velké množství zájemců o dopravu se na podzim roku 1972, kdy se osud pražských trolejbusů chýlil ke svému smutnému konci, pohybovalo po Praze, bylo by nanejvýš zajímavé, kdyby podobná událost (byť prý organizována v přísně utajeném režimu) ušla jejich pozornosti.



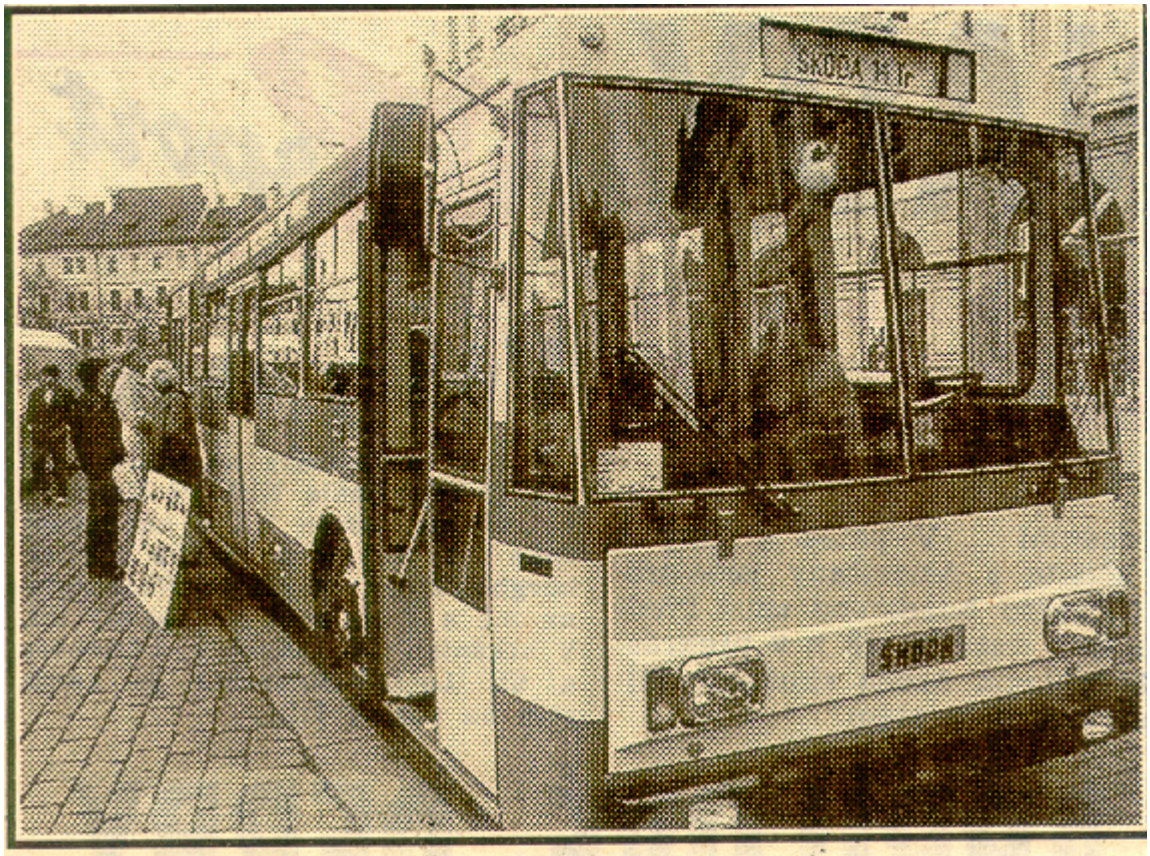
Prototyp trolejbusu 14 Tr se pražskými ulicemi navzdory některým povídačkám nikdy neprojel. Na snímku z Jáchymova vidíme až ten druhý vyrobený, jenž byl dokončen v roce 1974, dva roky po zrušení původního provozu pražských trolejbusů. (sbírka: Libor Hinčica)

Díky archivním dokumentům dnes nicméně víme, že první prototyp trolejbusu 14 Tr byl výrobně dokončen teprve 18. 9. 1972 a program zkušebních jízd zahájil od následujícího dne v areálu Škody Ostrov a na zkušební trati do Jáchymova, přičemž poslední trolejbus projel ulicemi Prahy v noci z 15. na 16. 10. 1972. Žádná z dochovaných zpráv o zkouškách prototypu 14 Tr se nezmiňuje o tom, že by si v tomto ani ne měsíčním období stihl trolejbus odskočit na prohlídku Hradčan, takže je možné tento příběh z kategorie „známý známého říkal, že“ prohlásit s určitostí za mýtus.

„zadame o informaci pro planovaci ucely“

Prokazatelně můžeme o zmínce o trolejbusech 14 Tr ve vztahu k hlavnímu městu hovořit až v roce 1980. Dne 19. 9. 1980 byl do sekce DP Metroprojekt doručen telegram ze Škody Ostrov následujícího znění: *„zadame o informaci pro planovaci ucely zda uvazujete s dodavkou trolejbusu skoda 14 tr v 7.5lp pripadne kolik kusu v jednotlivých letech skoda ostrov ing blazkova“*. Pro mladší čtenáře nepohybující se ve vodách historie z telegramu „překládáme“, že spojením „7.5lp“ byla myšlena dodávka v rámci sedmého pětiletého plánu, který byl ohraničen léty 1981 až 1985.

DP Metroprojekt se necítil být k zodpovězení zprávy kompetentní, a tak ji po dohodě předal na technické oddělení generálního ředitelství pražského DP, které na ni odpovědělo 20. 10. 1980 negativně.



Mluvíme-li o ekologii, nesmíme zapomenout ani na městskou dopravu, a tak není divu, že včera se na Staroměstském náměstí objevil i trolejbus a dva autobusy (samozřejmě ekologické — autobus na stlačený zemní plyn a se zachyčovačem sazí). Plně tyristorovaný trolejbus Tr-14 ze Škody Ostrov nad Ohří (na snímku) připomněl Pražanům záměr Dopravního podniku — ještě letos zahájit provoz na první lince obnovené trolejbusové dopravy v našem hlavním městě. Jak už čtenáři VP vědí, měla by vést ze Smíchova do Jinonic.

Snímek: VP — Lufanský

Článek z Večerní Prahy z 22. 4. 1991 připomínající prezentaci trolejbusu 14 Tr na pražském Staroměstském náměstí. (sbírka: Jan Arazim)

Ačkoli by se mohlo zdát, že ze strany odbytového oddělení Škodovky byla otázka směřovaná do vltavské metropole nepatřičná, je nutné říci, že Praha v té době o návratu trolejbusů skutečně uvažovala. Rada Národního výboru hl. m. Prahy uložila pražskému DP již dne 6. 11. 1979 – tedy pouhých sedm (!) let po zrušení poslední z původních linek – zpracování *„komplexního rozboru možností a podmínek zavedení trolejbusové dopravy v Praze“*. Ambiciózním cílem bylo zavést tři až pět trolejbusových linek ještě do konce roku 1985, což ovšem vyhotovený dokument označil jako chiméru, na druhé straně však nastiňoval možnost zahájit realizaci první etapy výstavby od července 1986 s dokončením v roce 1990. V tomto duchu byla formulována i odpověď ostrovskému závodu Škodovky, v níž se mj. uvádělo: *„Do roku 1990 není možné z řady závažných důvodů, zejména*

v materiálně technické základně, vytvořit podmínky pro zavádění trolejbusové dopravy v Praze.“

Přesto se nejrůznější úvahy a studie na návrat trolejbusů do Prahy v průběhu 80. let nadále objevovaly. Věříme, že jejich podrobný rozbor by byl pro milovníky historie jistě zajímavý, uveřejníme-li však na tomto místě ve vztahu k vypracovaným studiím pouze tři čísla označující plánovaný počet vozidel pro jednotlivé etapy provozu, a sice 232 (Jižní Město), 360 (Jižní Město + Severní Město) a 425 (jeden z výhledových stavů), musí jistě čtenář uznat, že i stručná analýza všech zvažovaných tratí, vozoven atp. by znamenala doslova útěk od tématu tohoto článku. V uvedené trojici čísel jsou zahrnuty jak trolejbusy standardní délky, tak článkové. Z hlediska prováděných výpočtů byla používána referenční vozidla, konkrétně Škoda 14 Tr coby předobraz sólo vozu a Škoda-Sanos a později Škoda 15 Tr jako vztažná soustava pro kloubová provedení. Neznamená to však, že by se tyto trolejbusy měly v pražských ulicích nutně objevit. Předpokládalo se, že na konci 80. let bude k dispozici již nástupnická řada 17/18 Tr, z jejíž realizace však sešlo (pomineme-li pár funkčních vzorků a prototypů).



Odstavené trolejbusy Škoda 14 Tr původem z Brna v areálu společnosti Elektroline v červenci 2001. (foto: Jan Arazim)

„Čtrnáctky“ pro Smíchov a Jinonice

Zkostnatělé plánování druhé poloviny 80. let vystřídalo porevoluční nadšení, v němž se zdálo být obnovení trolejbusové dopravy v Praze otázkou měsíců. Již v lednu 1991 byl vybírán generální zhotovitel stavby první trolejbusové linky, jež měla propojit Smíchov s Jinonicemi (ve většině trasy by šlo o někdejší linku číslo 52, v Jinonicích se však oproti historické trase počítalo s ukončením u stanice metra). Plán byl stanoven natolik ambiciózně, že jeho součástí bylo i fixní datum zahájení provozu – 23. 12. 1991. Úkolem generálního zhotovitele, jímž se měl stát podnik „ČKD Praha dodavatelsko-inženýrský závod“, bylo i obstarání vozidel. První návrh z ledna 1991 zahrnoval

trolejbusy 14 Tr v počtu 18 kusů a 24 článkových vozů 15 Tr. Ještě v průběhu prvního měsíce roku 1991 byl ale plán pozměněn a přepočítán tak, že pro první linku mělo postačovat jen 23 trolejbusů standardní délky. ČKD Praha pak do přehledu možných vozidel zahrnula vedle škodováckých modelů i trolejbusy zahraniční provenience a nově navrhované typy z portfolia sesterského závodu ČKD Tatra, mezi nimiž byl nejzajímavější projekt trolejbusu Tatra 404 s karoserií autobusu Karosa řady 730.

V šibeničních termínech se zdálo nicméně reálné obstarání jen jediného typu vozidel – trolejbusů Škoda 14 Tr, které byly v tuzemsku už vyráběny a u nichž Škoda byla schopná garantovat termíny dodávek. Škoda Ostrov se dne 4. 2. 1991 podle očekávání přihlásila do výběrového řízení na dodávku oněch 23 vozidel, přičemž oproti vozům 14 Tr vyráběným standardně měly mít vozy pro Prahu vylepšenou antikorozní ochranu (spojenou s vystříkáním dutin ocelových profilů). Velkou část požadavků pražského DP na provedení nových trolejbusů „čtrnáctky“ nesplňovaly, avšak nešlo očekávat, že mezi únorem a prosincem 1991 někdo stihne vyrobit Praze trolejbus na míru přesně dle jejích představ. Ačkoli některá obhájení zastaralosti provedení vozů 14 Tr ze strany výrobce mohou dnes působit poněkud úsměvně (například absence rekuperace měla dle Škody Ostrov představovat vlastně výhodu, neboť jinak by byly trolejbusy příliš složité, a tudíž neekonomické), obecně je nutno říci, že se v té době snažil producent z Ostrova pražskému DP podbízet a výhody trolejbusové dopravy všemožně propagovat. Velmi brzy ostatně zástupce DP hl. m. Prahy – patrně jako vůbec první lidi mimo areály s okřídleným šípem – seznámil s návrhem provedení nízkopodlažních trolejbusů 21/22/23 Tr (již v dubnu 1991).



Pohled do interiéru jednoho z ex-brněnských vozů 14 Tr, které nakonec skončily v Rostově na Donu. (foto: Jan Arazim)

Pražský DP se z hlediska rozvoje trolejbusové dopravy zabýval jak otázkou okamžitě dostupných vozidel, tak těch, jež by mohla přijít až výhledově. Do kategorie okamžitě dostupných vozů spadaly

jen výrobky Škody Ostrov, konkrétně typy 14 Tr a 15 Tr. Již v březnu 1991 měly být vypracovány technické podmínky zahrnující úpravy obou jmenovaných typů dle požadavků DP Praha, avšak v archivních materiálech jsme bohužel nedopátrali, o jaké úpravy se mělo konkrétně jednat (pomineme-li již zmíněnou zesílenou antikorozní ochranu). V dubnu 1991 se jeden ze sériových trolejbusů Škoda 14 Tr objevil na Staroměstském náměstí v rámci prezentace ekologických záměrů hlavního města a na téže typu se školili i první řidiči pražských trolejbusů v Pardubicích.

Již v průběhu léta 1991 se ale začalo ukazovat, že předvánoční termín spuštění provozu na první trolejbusové lince (jež měla obdržet číslo 71), je mimo veškeré možnosti a plán byl posunut až na září 1992. To současně otevíralo možnosti pro další úvahy o dodávkách vhodných vozidel a pozice Škodovky rázem nebyla tak neotřesitelná. Jejím jediným konkurentem ve vztahu ke smíchovsko-jinonické lince zůstával Mercedes-Benz, který nabízel trolejbusy typu O 405T. Ty sice vycházely výrazně dráž než „čtrnáctka“, na druhé straně s Mercedesem probíhala jednání o možnosti zástavby elektrické výzbroje z produkce ČKD Trakce (namísto užívané výzbroje od AEG), čímž se měl velký cenový rozdíl částečně smazat. Podle dochovaných archivních materiálů Mercedes skrze svého lokálního dealera (jímž byla tehdy společnosti HELBIG) usiloval o 23 vozů pro linku 71 ještě v závěru března 1992, kdy na ně předložil nabídku. Objednávky se nakonec nedočkal žádný subjekt, protože Praha začala v přípravách na výstavbu trolejbusové infrastruktury polevovat, až nakonec zastavila veškeré činnosti.



Partyzánská jízda na agregát v červenci 2001, při níž se trolejbus 14 Tr otočil v areálu vozovny Kobylisy. (foto: Jan Arazim)

Kobyliské vozy 14 Tr

V létě roku 2001 se objevilo hned pět vozů 14 Tr v areálu společnosti Elektroline v Praze-Kobylisích. Ta u sebe deponovala trolejbusy určené původně pro bulharského zákazníka, konkrétně pro město Plovdiv, v němž už bychom dnes po trolejbusech pátrali marně. Nešlo o nové trolejbusy, ale o ex-brněnské vozy původních evidenčních čísel 3169, 3171, 3175, 3183 (vykazovaný coby vůz ev. č. 3177) a 3187, které všechny představovaly jedny z nejstarších reprezentantů „čtrnáctek“. Všechny spadaly do první výrobní série, vůz ev. č. 3169 byl vyroben v roce 1982, zbylá čtveřice v roce 1983. Trolejbusy byly z provozu odstaveny v roce 1999 s tím, že o trolejbusy projevila zájem společnost Elektroline, která se v té době angažovala v dodávkách materiálu pro stavbu a údržbu trolejbusových tratí v Bulharsku, které se ale v devadesátých letech potýkalo s obrovským ekonomickým propadem. Například nový trolejbusový provoz ve městě Pazardžik musel být v roce 1993 otevřen s ojetými (byť opravenými) trolejbusy Škoda 9 TrHT a Škoda 14 Tr, protože na nákup skutečně nových trolejbusů nemělo město peníze.

Také v případě trolejbusů pro Plovdiv se počítalo s tím, že dojde k jejich kompletní opravě. Ta byla svěřena trojici subjektů dle disponibility opravárenských kapacit. Trolejbusy brněnských ev. č. 3169 a 3183 prošly omlazovací kúrou přímo v Brně, trolejbusy ev. č. 3187 a 3183 (potažmo 3177) byly odvezeny do Ostravy a vůz ev. č. 3171 byl opraven ve Zlíně. Z toho vyplývaly také rozdíly v provedení opravy i lakování vybraných vozidel. Po dokončení opravy ovšem zákazník z druhého největšího bulharského města z kontraktu vycouval. Trolejbusy byly převezeny do Prahy a odstaveny na venkovní ploše areálu Elektrolinu, který se pro ně snažil nalézt nového kupce. Příležitostně se s trolejbusy dalo popojíždět díky dieselovému agregátu umístěnému na samostatném vozíku. Dne 27. 7. 2001 se uskutečnila z pohledu zákona ne právě legální vyjížďka s jedním trolejbusem 14 Tr mimo areál Elektrolinu, kdy se trolejbus vypravil k vozovně Kobylisy, přes níž se otočil a zamířil zase zpět za plot soukromého pozemku Elektrolinu. Zákazník se nakonec podařil nalézt až v roce 2004, kdy všechny trolejbusy zamířily do Ruska, konkrétně do Rostova na Donu.



Historický trolejbus Škoda 14 Tr ev. č. 311 z Pardubic ve společnosti historického trolejbusu 9 TrHT

ev. č. 358 (taktéž z Pardubic) a dvojice autobusů SOR NB 12 ev. č. 3990 a 3991 v areálu garáží Klíčov. (foto: Libor Hinčica)

Trolejbus Škoda 14 Tr v pražském provedení

Nyní se už dostáváme k samotnému trolejbusu Škoda 14 Tr, který v sobotu 22. 4. 2023 udělal radost fanouškům pražského Kroužku přátel městské dopravy v rámci speciální fotojízdy (jíž se účastnily také další vozy 14 Tr) po jihlavské trolejbusové síti.

Jak zaznělo v úvodu článku, je trolejbus reprezentantem fiktivní historie, kdy má svým provedením pouze odkazovat na možnou podobu pražských trolejbusů předmětného typu. Originálně se jedná o vůz typu 14 Tr10/6, jenž byl vyroben v roce 1991 pro Dopravní podnik města Pardubic, v němž nesl ev. č. 342 a v jehož službách se v letech 2000 a 2006 podrobil dvěma modernizacím. V rámci té první, realizované přímo ve městě medových perníků, obdržel nová čela dle modernějšího typu 14 TrM, o šest let později se opravy zhostily Plzeňské městské dopravní podniky, přičemž v tomto případě šlo už prakticky o novostavbu za využití nové vozové skříně (i převážné většiny elektrické výzbroje) vyrobené ještě v areálu Škody Ostrov. Přestože původní vozová skříň byla zlikvidována, byl trolejbus nadále veden jen jako modernizovaný a nepřejal typové označení 14 TrM, jemuž fakticky odpovídal.



Trolejbus Škoda 14 Tr ev. č. 311 (DPmP) míjí nápis Praha Letňany dne 16. 10. 2022. (foto: Libor Hinčica)

Po vyřazení v roce 2019 odkoupila trolejbus soukromá osoba, potažmo Občanské sdružení Za záchranu historických trolejbusů a autobusů (ZHTA), které trolejbus převezlo na Vysočinu.
V souvislosti s blížícím se termínem dokončení první pražské trolejbusové trati loni na podzim a

připomenutí 50. výročí zrušení původní sítě pražských trolejbusů vznikla idea, že by mohl být tento vůz upraven do podoby, která by připomínala možný vzhled trolejbusů 14 Tr v případě, že by byly do Prahy dodávány tak, jak bylo v devadesátých letech plánováno. Záměr se ale nepodařilo dokončit, a tak se v Praze v říjnu 2022 sice pardubická „čtrnáctka“ objevila, nešlo ale o vůz někdejšího ev. č. 342, ale o historický trolejbus pardubického DP nesoucí ev. č. 311 (ex-DPMHK ev. č. 29).

Vůz ex-pardubického ev. č. 342 ovšem byl do „pražského“ kabátu v té době již oděn. Nestihnutí říjnového termínu zabránila délka vybraných oprav na vozidle (nezbytných po dlouhém odstavení) a schnutí nového nátěru. Znovu se úvahy o možné prezentaci trolejbusu v Praze objevily na jaře letošního roku v souvislosti s přípravami tzv. Dne PID, jenž je pořádán organizátorem ROPID. Z prezentace vozu 14 Tr ale nakonec pro naplnění programu jinými vozidly a omezené finanční prostředky sešlo. Poprvé se tak „pražská čtrnáctka“ rozjela pro členy pražského Kroužku přátel městské dopravy dne 22. 4. 2023 ulicemi Jihlavy.

Trolejbus byl opatřen červeno-krémovým lakováním, polepy s erby hlavního města i evidenčními čísly vyvedenými zlatými číslicemi. Jeho „pražské“ evidenční číslo 9342 vzniklo jednoduše předřazením číslice „9“ před původní pardubické číslo. Přísně historicky vzato bylo číslo 9342 v minulosti v Praze již obsazeno, a to trolejbusem Tatra 400 první výrobní série z roku 1948 (jenž byl jako první z pražských „tatrovek“ vybaven osvětlením na 600 V, u ostatních vozů bylo osvětlení ještě nízkonapěťové). Vůz nesl původně třímístné číslo 342, které se na 9342 proměnilo až se zavedením nového číslování vozidel pražského DP v roce 1962. K vyřazení původního nositele čísla 9342 došlo v roce 1966.



Pohled zezadu na upravený vůz 14 Tr do „pražského“ provedení. (foto: Marek Juránek)

Zvolené provedení laku i vybraných detailů (městského znaku, evidenčních čísel) vozu 14 Tr odpovídá barevnému řešení, jež bylo v Praze používáno na autobusech Karosa řady 700, u nichž však

došlo k náhradě krémové barvy za bílou už počínaje dodávkami vozů z roku 1986 (byť se krémový lak v roce 1994 dostal i na některé vozy s původně bílým lakováním v rámci středních oprav v hostivařských dílnách). V případě evidenčních čísel se zlaté číslice používaly ve formě obtisků na autobusech do roku 1993, od roku 1994 se začaly postupně prosazovat bílá evidenční čísla, která zcela vytlačila původní řešení od roku 2000, kdy vstoupilo v platnost nové interní nařízení DPP, jimž byl vzhled vozidel sjednocen. Z autobusů v té době zmizely definitivně i městské znaky a přibyl „preclík" – tehdy nové logo pražského DP.

Z hlediska barevného provedení i polepů tedy vůz 14 Tr ev. č. 9342 neodpovídá s ohledem na modernizované provedení verze „M" stavu, v němž by se mohly opravdové vozy 14 TrM, pakliže by je Praha pořizovala, objevit. Přesto se jedná o počin velmi zajímavý a vzbuzující neuronové provazce fantazie i zájem o historické souvislosti. Nezbývá než věřit, že se trolejbus po Praze skutečně i projede. Bezpochyby pak bude pro šotouše hlavní atrakcí.

Url: Trolejbusy Škoda 14 Tr pro Prahu