


# Trolejbusy Škoda 9 Tr v norském Bergenu – I. díl

08.06 2025 18:21, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ačkoli slavný trolejbus Škoda 9 Tr vznikl ve více než sedmi tisících exemplářích, skončila drtivá většina z nich v zemích bývalého Sovětského svazu, především na území dnešní Ukrajiny, jejíž provozy odebraly přes tři tisíce kusů. Za Škodu odpovědný podnik zahraničního obchodu, což byl nejprve Strojexport a od konce roku 1965 Škodaexport (reálně od roku 1966), se však snažil nabízet trolejbusy i v dalších teritoriích, ať již z pohledu našince exotických, anebo ležící na druhé straně železné opony. Tak se v roce 1962 dostaly „devítky“ do indické Bombaje či v roce 1977 do afgánského Kábulu, na testování se vozy uvedeného typu mihly v jugoslávské (dnes chorvatské) Rijece (1968) a v egyptské Káhiře (1969). Do západní Evropy se s trolejbusem 9 Tr prorazit nepodařilo, až na jedinou výjimku – v roce 1972 se dvacet vozů objevilo v norském Bergenu. Právě za jejich provozem se ve dvoudílném povídání ohlédneme, neboť dosud nebylo toto téma blíže zpracováno, případně se v literatuře objevují značně nepřesné či dokonce zcela mylné informace.

**Cesta k trolejbusům z Československa**

Nejstarší známé úvahy o zavedení trolejbusů v Bergenu jsou datovány rokem 1928, reálně se ale začalo s přípravami až po roce 1937, kdy byly vyslány i mise pracovníků místního tramvajového provozu do zahraničí s cílem se se slibnou technologií lépe obeznámit. Rozhodnutí o vybudování dvojice trolejbusových linek bylo přijato městskou radou dne 7. 7. 1940, v době, kdy již bylo Norsko téměř měsíc pod okupační správou Německé říše. Podřízení ekonomiky zájmům Německa ovlivňovalo i rychlost, s jakou mohla být příprava trolejbusových tratí realizována. V případě vozidel bylo rozhodnuto, že namísto nákupu nových dojde k přestavbě starších benzinových autobusů na elektrický pohon. Práce měly být zahájeny na větším počtu vozidel, jenomže v květnu 1944 Němci zrekvírovali jeden z vozů, jenž měl být v přestavbě nejdál, a převezli jej do Lipska, kde se počítalo s jeho dokončením a zprovozněním. Podle německých zdrojů přímo z období druhé světové války

neměly být práce v tak pokročilém stádiu, jak zpravidla uvádějí skandinávské prameny. Německé prameny sice potvrzují, že autobusová skříň byla skutečně převezena, vůz nicméně neměl disponovat elektrickou výzbrojí, a tak šlo o trolejbuse hovořit jen obtížně. Každopádně v Norsku se přestavba dalších autobusů po zrekvírování „prototypu“ zastavila, a teprve po skončení války se práce znovu pomalu rozeběhly, přičemž dříve zabavený vůz válku přežil a byl do Bergenu zase vrácen (byť až v dubnu 1948).




19. 8. 1958 zachytil fotograf jeden z 26 vyrobených trolejbusů přezdívaných dle výrobce podvozkové části Sunbeam. Právě tato vozidla byla nahrazena československými vozy Škoda 9 Tr. (foto: S.E. Harrison)

První zkušební trať byla do provozu uvedena již v roce 1947, k otevření první linky č. 5 (nahrazující dosavadní tramvajovou linku číslo 3) ovšem došlo až dne 24. 2. 1950. Po šestici vozů přestavěných z autobusů následovaly v roce 1951 ještě další dva kusy a v témže roce již i první tři nové trolejbusy, na které s ohledem na zahušťování intervalu a růst sítě (1. 12. 1957 byla uvedena do provozu druhá linka, která se záhy dočkala prodloužení) navázalo v letech 1957 až 1960 hned 26 nových trolejbusů s karoserií lokálního producenta (Sverre Munck), avšak postavené na dovezených britských podvozcích Sunbeam. Trolejbusy se velice rychle staly oblíbené mezi cestujícími a v roce 1959 mělo jejich služeb (na oněch pouhých dvou linkách) využít přes 10 miliónů pasažérů.

Nutno říci, že je nezbytné vnímat uvedené číslo a popularitu veřejné dopravy v Norsku v kontextu tehdejší doby. Dnes patří Norsko mezi nejvyspělejší a nejbohatší státy světa, historicky šlo ale o zemi chudou s málo rozvinutým průmyslem, kde většina obživy obyvatelstva spočívala v rybolovu. Království se muselo také potýkat s velkou mírou odchodu především mladých lidí do exilu (zejména do USA). Německý útok za druhé světové války byl motivován primárně zajištěním nerostných zdrojů pro válečnou výrobu, a to ani ne tolik z Norska, jako ze sousedního Švédska, které pak posílalo vytěžené rudy přes norské výsostné vody (kontrolované již německou *Kriegsmarine*). Válka už tak slabé hospodářství dále zdecimovala, a tak dlouhá léta po jejím skončení panovala v Norsku

nejrůznější omezující opatření. Až do roku 1960 si například nebylo možné koupit v Norsku svobodně automobil, neboť na jejich dovoz byly zavedeny kvóty, a to jak na vozy ze západní Evropy, tak z té východní. U vozidel především sovětské provenience nakonec nebyla omezení tak striktní, nicméně zájemců o ně bylo minimum (pro jejich nízkou kvalitu). Většina žádostí o povolení na koupi automobilu byla odmítnuta a lidé se ke svým vlastním vozům dostávali zpravidla na základě profese, kterou vykonávali (snadný přístup k autům měli například lékaři). Ačkoli s časovým odstupem od konce války začaly být kvóty rozvolňovány, trvalo přece jen 15 let, než ona regulace padla docela (od 1. 10. 1960). Jakmile k tomu došlo, vzrostl prudce zájem o možnost koupě auta, takže během čtyř let (1960 až 1964) se počet automobilů na norských silnicích zdvojnásobil. To se pak projevilo na klesajících počtech přepravených pasažérů.



Trolejbus Škoda 9 Tr v Bergenu na fotografii ze dne 22. 5. 1976. Trolejbusová síť tehdy zahrnovala dvě tratě, z nichž však linka č. 5, z níž pochází i tento snímek, byla v roce 1995 zrušena. (foto: Michael Russell)

I přes pokles cestujících v průběhu 60. let však zůstaly obě trolejbusové linky u veřejnosti solidně vytížené. S koncem šesté dekády ale bylo nutné řešit obnovu vozového parku, neboť vozidla byla po cca 10 letech služby už značně opotřebená. Na lince číslo 2 byly dokonce od 3. 3. 1969 z důvodu nízkého počtu disponibilních vozidel nasazovány namísto trolejbusů částečně autobusy. Podobně jako v celé řadě dalších evropských měst se i v Bergenu přetřásala otázka, zda trolejbusy ve městě ponechat, anebo je nahradit dieselovými autobusy. Zajímavostí je, že již tehdy byl brán v potaz především ekologický dopad tohoto rozhodnutí a zátěž způsobená exhalacemi a hlukem pro obyvatele bydlící podél obou kopcovitých trolejbusových linek. Dne 15. 3. 1971 tak městská rada na svém zasedání rozhodla, že trolejbusy budou zachovány, přičemž vedení místního provozu dostalo dvojici úkolů. Jedním bylo prověřit možnosti dalšího rozvoje trolejbusových tratí, tím druhým obstarání nových vozidel, které nahradí dosluhující vozy „Sunbeam“.

Poptávka na dvacet nových trolejbusů měla být odeslána nejméně 12 výrobcům trolejbusů napříč (západní i východní) Evropou, z nichž zpětnou vazbu mělo poskytnout šest producentů, kteří nabídli jeden vůz v cenovém rozpětí od 360 000 NOK až do 1 000 000 NOK. Mezi uvedenými nabídkami měla zaujmout nejvíce ta, která na jih Norska dorazila z Československa. Bohužel informační zdroje k tématu bergenských trolejbusů, které se nám podařilo přes síť spolupracovníků ve skandinávských zemích získat, jsou velmi kusé a mnohdy pocházejí z pozdějšího období, přičemž nelze ověřit jejich hodnověrnost. Objevuje se tak například zmínka, že zástupci bergenského provozovatele trolejbusů měli zamířit na prohlídku výrobních prostor Závodu Urického v Sovětském svazu, a teprve poté do ČSSR, přičemž měla být upřednostněna československá nabídka před tou sovětskou. Pochopitelně nelze vyloučit, že také Sověti se o zakázku ucházeli, avšak pramen z roku 1974 (nejbližší, který se nám k období dodávek trolejbusů podařilo získat), o tomto nehovoří. Ať už byl či nebyl výrobce z ruského Engelsu v užším výběru zahrnut, zakázka na dvacet kusů nakonec putovala do Ostrova.



Propagační fotografie Škody Ostrov s trolejbusem Škoda 9 Tr pro Bergen. Ze snímku je dobře patrné odlišné provedení čelních oken. (foto: Škoda Ostrov, sbírka: Libor Hinčica)

Výhodou československé nabídky měla být nízká pořizovací cena, ale také skutečnost, že byl nabízen již provozně osvědčený model, který se vyráběl sériově jako celek jediným dodavatelem, tj. nejednalo se o v té době v západní Evropě obvyklý model kooperační montáže s rozdělením kompetencí a rizik mezi dodavatele mechanické a elektrické části. Škodovka navíc byla ochotná a schopná poskytnout v rámci dodávky i balíček náhradních dílů a údržbového materiálu na dva roky provozu a provést

veškeré zaškolení provozního personálu.

---

*Autor článku děkuje za možnost konzultace a cenné připomínky k textu panu Robertu Kindlovi a pracovníkům muzea městské dopravy v Bergenu.*

Url: Trolejbusy Škoda 9 Tr v norském Bergenu – I. díl