

Trolejbusy Škoda 9 Tr v norském Bergenu – II. díl

09.06 2025 19:09, Libor Hinčica, Ostatní

Druhý (a závěrečný) díl nás povídání o trolejbusech Škoda 9 Tr v Bergenu zavede čtenáře i do Helsinek a Hradce Králové. První díl naleznete pod tímto odkazem.

Provoz trolejbusů Škoda 9 Tr v Bergenu

Ještě před odběrem dvacítky objednaných vozidel bylo smluveno, že se jeden vůz Škoda 9 Tr v Norsku otestuje. Škoda Ostrov proto odeslala do Skandinávie vůz 9 Tr 16 výrobního čísla 4166, jenž byl určen pro Ázerbájdžánskou sovětskou socialistickou republiku, konkrétně pro místní třetí největší město Kirovabad (od roku 1989 se vrátilo zpět k původnímu jménu Ganja; některé zdroje nepřesně uvádějí, že mělo jít o vůz pro Baku). Trolejbus prokazatelně absolvoval zkušební jízdu dne 30. 8. 1971 na trase do Landåsu, o dalších zkouškách ani délce pobytu vozidla v Norsku se nám záznamy obstarat nepodařilo. Na základě testů byly ze strany zákazníka a místního schvalovacího orgánu požadovány na vozech pro Bergen vybrané konstrukční úpravy. Některé skandinávské zdroje uvádějí, že dodaná vozidla neprošla schválením a musely být na nich provedeny úpravy, jež mj. zahrnovaly změnu zasklení obou čel. Ve skutečnosti se připomínky ze strany příslušného silničního úřadu nevztahovaly k sériovým vozům, nýbrž k onomu testovacímu trolejbusu a veškeré požadavky a úpravy byly zaneseny na trolejbusy již do výroby.



První vůz Škoda 9 Tr v Bergenu byl testovací. Šlo o vůz 9 Tr 16 výr. č. 4166, který byl určen pro Ázerbájdžánskou sovětskou socialistickou republiku. (sbírka: Jimmy Schmincke)

Nezvyklé zasklení obou čel je při prvním pohledu na fotografie bergenských „devítek“ bezpochyby nejvýraznější úpravou. V české literatuře se v dané souvislosti objevuje tvrzení, že potřeba použití rovných oken byla dána nutností zajistit účinnější ohřev čelního okna od topnic. Zdá se však, že daná úprava neměla s vytápěním nic společného a šlo o vyhovění požadavku na dostatečný počet a velikost nouzových východů v souladu s platnou legislativou. Okno na straně u dveří (na obou čelech) tak bylo vrstvené a v horní části bylo opatřeno držadlem, při jehož zatažení by došlo k odstranění gumy držící okno v profilu, a tím k jednoduchému vyjmutí okna. Na některých továrních snímcích se sice zdá, že toto držadlo na předním okně absentuje, pozdější provozní snímky ale ukazují, že zde bylo.

Nešlo však o jedinou zvláštnost bergenských vozů. S ohledem na lokální podmínky s řadou dešťových dnů a vysokou vlhkostí byly trolejbusy vyhotoveny se zvýšenou izolací proti vnikání vody. Zajímavostí bylo užití hydraulického posilovače řízení od západoněmecké společnosti ZF. Škoda používala standardně u trolejbusů 9 Tr posilovač pneumatický, ten hydraulický se do sériové výroby dostal až po roce 1977 (vozy jím vybavené byly označeny jako 9 TrH, resp. 9 TrHT, pakliže byla použita i tyristorová regulace pohonu), takže bergenské vozy o pár let vlastní vývoj Škodovky předběhly. Dalším požadavkem zákazníka bylo použití sběracích botek od francouzské společnosti *Delachaux*, zbytek konstrukce sběračů včetně navijáků ale zůstal škodovácký.



Pohled na současný stav interiéru trolejbusu Škoda 9 Tr ev. č. 302, jenž nakonec zůstal zachován jako historický. (foto: Libor Hinčica)



Detail provedení nouzového východu na zadním čele. Identické provedení bylo použito i na čele předním (na pravé straně), byť na tovární fotografii nejde zřetelně vidět. (sbírka: Robert Kindl)

Všech dvacet vozů 9 Tr pocházejících z 18. výrobní série (v. č. 4918 až 4937) bylo do Bergenu převezeno na konci roku 1972. Trolejbusy obdržely ev. č. 301 až 320, přičemž prvních osm vozů bylo registrováno (zařazeno) k 3. 1. 1973, zbylý tucet k 10. 1. 1973. Za největší nevýhodu nových vozidel měla být považována relativně nízká obsaditelnost (max. 69 osob). Problémy se měly na počátku objevovat především s častým vypadáváním sběračů i výpadky napájení, což však bylo do značné míry dáno nutností se s trolejbusy sžít, navíc bylo v dané době přijato hned 40 nových řidičů

trolejbusů, kteří předtím zkušenosti s chováním vozidla pod trolejí neměli.

Mladší skandinávské prameny nezřídka uvádějí, že trolejbusy byly sice robustní, ale jednoduché a technologicky odpovídaly spíše 50. létům. Tomuto tvrzení v zásadě nelze nic vyčíst, neboť „devítka“ se skutečně v závěru 50. let rodila (prototyp byl vyroben již v roce 1957). Jisté pochybnosti lze mít o údajné neoblibě vozidel ze strany cestujících, kteří prý nechávali nezřídka československý trolejbus ujet a počkali si na další, neboť starší trolejbusy měly být pohodlnější díky lepšímu systému vypružení. Rovněž mezi řidiči měly být vozy na anglických podvozcích Sunbeam populárnější. Je pravda, že trolejbusy v dané době díky krátkému intervalu (ve špičkách šlo o 3 minuty) jezdily často prakticky za sebou, takže bylo možné si vůz pro svezení vybrat, na druhé straně provozní éra starších trolejbusů se již chýlila ke konci. Bezprostředně po zařazení „devítek“ v lednu 1973 sice nedošlo k výraznému exodu starších vozů, naopak 17 vozů zůstávalo nadále ve stavu, po 2. 5. 1974 ale zůstaly provozní už jen čtyři starší trolejbusy, z nichž k odhlášení posledních dvou došlo v roce 1976.



Bergenská „devítka“ v trolejbusové vozovně. (foto: Per Lyng)

Lze se domnívat, že ponechání většiny starších trolejbusů ve stavu déle než rok po zařazení československých trolejbusů souviselo se snahou mít dostatečnou provozní rezervu v době, kdy se na nových trolejbusech mohly objevovat dětské nemoci. Nelze vyloučit ani možnost, že vozidla byla prozatím ponechávána jako záložní pro případ, že by se uskutečnil v krátké době některý ze záměrů na rozšíření trolejbusové sítě. Jak jsme si již výše prozradili, Bergen v březnu 1971 nejen rozhodl o nákupu nových vozů, ale hodlal prověřit i výstavbu nových tratí. Pomineme-li uskutečněné přeložky v centru města v důsledku zjednosměrnění ulic (při nichž byly do značné míry použity dříve existující závěsy a sloupy od zrušených tramvají) a přeložku tratě do nového tunelu pod nemocnicí, plánovala se též elektrifikace autobusové linky č. 4 a dále sloučení linek č. 1 a 9 do jedné delší trasy. Přestože

oba projekty vypadaly velmi nadějně, nakonec z nich sešlo, a tak nebyl zvýšený stav trolejbusů zapotřebí a neřešila se ani objednávka dalších nových vozidel.

Na trolejbusech 9 Tr neměly být během jejich provozní éry realizovány žádné zásadnější změny. V roce 1978 byly pro posílení provozu linky číslo 5 dodány čtyři nové trolejbusy již z produkce švýcarského HESSu (s elektrovýzbrojí BBC a podvozkem Volva), na které pak navazovaly již článkové vozy od rakouského producenta Gräf & Stift, jež byly postaveny na podvozcích MAN (trojice z roku 1980 a další trojice z roku 1985) a Mercedes-Benz (rovněž tři kusy z roku 1982). Vyřazování československých vozů probíhalo postupně po dodávkách nových vozidel, avšak až od roku 1982, byť podle jednoho z norských zdrojů měl být jeden z trolejbusů 9 Tr odstaven již od roku 1980 v důsledku požáru.



Trolejbusová smyčka linky č. 5. Fotografie zřetelně ukazuje, jaké převýšení trolejbusy musely zvládat (výchozí stanice byla na úrovni moře). (foto: Michael Russell)

Budeme-li vycházet z dat z norského registru a odhlášení vozidel, pak v roce 1982 mělo být vyřazeno šest vozů, o rok později jeden vůz (ev. č. 302), jenž byl ponechán jako historický, v letech 1984 se jednalo o deset vozů a v roce 1985 o jeden vůz. Nejdéle se v provozu udržely trolejbusy ev. č. 306 a 313, které byly ponechávány jako provozní rezerva a k jejich odhlášení došlo až 27. 5. 1988, přičemž vůz ev. č. 306 byl rovněž ponechán jako historický. Do uzávěrky článku se bohužel nepodařilo zjistit, jaké bylo skutečné využití posledních dvou „devítek“ v závěrečných letech provozu.

Pro obě historické „devítky“ (ev. č. 302 a 306) ovšem nebylo v Bergenu vhodné zastřešené místo, a tak došlo k dohodě, že trolejbusy budou přepraveny do tramvajového muzea v Oslu, kde měly najít dočasné útočiště, nicméně při odvodu trolejbusů jen málokdo věřil tomu, že se vozidla podaří ještě někdy dopravit zpět. Počátkem 90. let ale přece jen putovaly oba trolejbusy zase zpátky do Bergenu. Trolejbus ev. č. 302 byl v té době v horším stavu a nepočítalo se s jeho dalším provozem. Oproti tomu

v případě trolejbusu ev. č. 306 se podařilo vyjednat vydání převozních registračních značek a vůz byl zkušebně nasazen na obě tehdejší trolejbusové linky (5 a 3). Po této jízdě byly získány i prostředky na dílčí opravu vozidla a jeho přelakování, což vůz na první pohled omladilo, přesto se nakonec nepodařilo „tři sta šestku“ zachránit a v roce 2015 byla po vytěžení náhradních dílů zlikvidována.



Pohled na provedení trolejbusů Škoda 9 Tr pro Bergen zezadu. (foto: Michael Russell)

Trolejbus ev. č. 302 je oproti tomu uchován do dnešních dnů v někdejší hasičské zbrojnici v Bergenu, která slouží místnímu spolku fanoušků dopravy jako depozit. Oprava trolejbusu by si vyžádala několik miliónů (českých) korun, přičemž tato investice není – bohužel pro českého fanouška dopravy – nikterak prioritní. Vůz tak není veřejně k vidění a není ani v pojízdném stavu.

Ačkoli trolejbusová doprava v Bergenu měla opakovaně v uplynulých desetiletích na kahánku, podařilo se její budoucnost nakonec vždy obhájit, byť jde i po posledním rozšíření sítě stále o provoz mrňavý, s jedinou linkou (nyní jako číslo 6). Od 1. 12. 2020, kdy došlo ke změně dopravce (z Tide na Keolis), je pro provoz určeno deset kloubových trolejbusů Solaris Trollino 18, jejichž dodavatelem je sice španělsko-polský producent, nicméně elektrickou výzbroj dodávala společnost Škoda Electric, která také zajistila zkoušky vozidel v síti Plzeňských městských dopravních podniků. I současná generace trolejbusů v Bergenu tak nese významnou českou stopu.



Jediný dochovaný trolejbus Škoda 9 Tr v Bergenu je uschován v depozitu a čeká na opravu, která však není prioritou. (foto: Libor Hinčica)

Královéhradecký „Bergen“

Kromě dvaceti trolejbusů určených přímo pro Bergen vznikl v prakticky identickém provedení ještě jeden vůz, jenž byl však vyroben odděleně od bergenské série (jednalo se konkrétně o poslední vůz 18. výrobní série, v. č. 5143, která mimo trolejbusů pro Bergen a československé provozy zahrnovala také vozy vyrobené pro systémy v zemích bývalého SSSR) až v roce 1973. Později – v roce 1975 – byl dodán do Hradce Králové a zde zařazen do provozu pod ev. č. 49. S ohledem na příbuznost s vozy pro Norsko se trolejbusu přezdívalo také „Bergen“, podle některých dobových záznamů byl však označován také jako provedení „9 Tr Fin“. Toto pojmenování vychází ze skutečné destinace, pro níž byl trolejbus původně určen a jíž byla finská metropole Helsinky.

Ta provozovala trolejbusy od roku 1949, nicméně na počátku 70. let se také v Helsinkách skloňovala budoucnost místního systému, přičemž bylo vypracováno několik studií, které klady a zápory trolejbusů hodnotily. Součástí rozhodování měly být také testy trolejbusů, které připadaly v úvahu jako náhrada dosluhujícího vozového parku. S ohledem na ceny byla pozornost zaměřena na vozidla z východní Evropy. Bohužel žádné bližší detaily se nám ani přes finské pamětníky nepodařilo dopátrat. Jisté je, že se československý trolejbus nakonec do Helsinek na zkoušky dostat neměl. Jediný známý testovací provoz – a to i v režimu s pasažéry – je doložen od 7. 5. 1973 do 7. 11. 1973 s trojicí pronajatých sovětských trolejbusů ZiU-9 (potažmo ZiU-682; v Helsinkách pod ev. č. 601–603). Ty však neměly ve zkouškách obstát, mj. pro nízkou technickou kvalitu. Vozy tak byly vráceny zpět do SSSR a provoz trolejbusů v Helsinkách přežil už jen pár měsíců, než byl 14. 6. 1974 zastaven.



Trolejbusu Škoda 9 Tr ev. č. 49 bylo v Hradci Králové přezdíváno „Fiňák“, později také „Bergen“. S norským městem ale neměl předmětný vůz nic společného a byl skutečně původně určen pro testování v Helsinkách. (foto: Michael Russell)

Není známo, k jakému účelu využívala Škoda Ostrov „helsinský“ trolejbus v letech 1973 až 1975, podle záznamů z expediční knihy Škody Ostrov byl *„odveden na sklad hotových výrobků“*, takže zřejmě nebyl používán jako zkušební. Bohužel ani nevíme, zda byly na trolejbuse před předáním na východ Čech případně realizovány nějaké úpravy. Královéhradecký DP jej nasazoval do provozu až do roku 1990, kdy došlo k jeho odstavení, přičemž původně se uvažovalo o možnosti zachování předmětného vozidla coby zajímavého historického exponátu. Tento záměr se ale nepodařilo naplnit a unikátní trolejbus byl nakonec sešrotován.

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 – II. díl