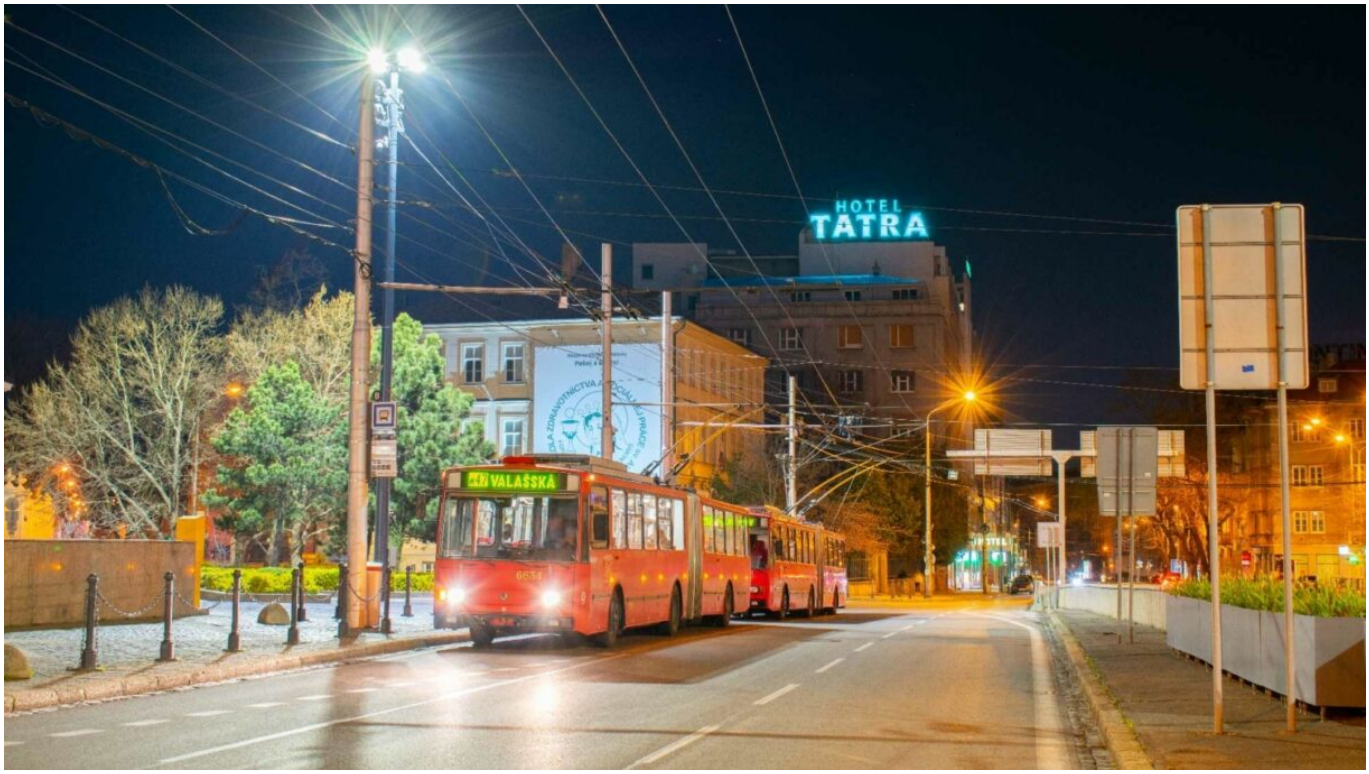



# V Bratislavě končí trolejbusy Škoda 15 Tr

27.10 2023 21:12, Libor Hinčica, Trolejbusy

Bratislavský DP uspořádá v neděli dne 5. 11. 2023 rozlučkovou akci s trolejbusy typové řady Škoda 15 Tr. Těch se ve městě prostřídalo celkem 44, většina z nich (27 ks) odpovídala modernizované verzi 15 TrM.

Bratislava patřila na počátku 80. let mezi ta československá města, která o nasazení kapacitnějších vozidel enormně stála. Ve své odpovědi závodu Škoda Ostrov sondujícímu zájem tuzemských provozovatelů o tzv. trolejbusové vlaky („scepky“) dokonce hlavní město Slovenské socialistické republiky uvedlo, že by si dovedlo obdobný typ vozidel ve své flotile představit, byť stanovilo podmínky, které nebylo fakticky možné splnit (o detailech technického řešení a úskalích projektu ale mohli mít v Bratislavě sotva nějaké povědomí). Namísto trolejbusových vlaků, jejichž táhnoucí se projekt beztak nakonec ztroskotal, se Bratislava dočkala praktičtějších kloubových trolejbusů, a to nejprve v podobě kooperačně vyráběných vozů Škoda Sanos, kterých obdržela celkem 20 (po Gottwaldově/Zlínu s 29 vozidly a Sarajevu s 21 šlo o třetího největšího provozovatele). V případě vozů 15 Tr, jejichž vývoj se táhl prakticky celými 80. léty, se druhá z dunajských metropolí dočkala svých vozů v roce 1990 (částečně šlo o vozidla dokončená v roce 1989).




„Originální“ vozy 15 Tr obdržely v rámci modernizací po roce 2003 nové elektronické transparenty z produkce BUSE Blansko. Na rozdíl od jiných měst však nedocházelo k výměně čel. (foto: Petr Nevyhoštěný)

První dodaný byl původně zařazen do číselné řady „Sanosů“, takže obdržel číslo 6521. Ještě před zařazením do provozu byla ale „patnáctkám“ přiřknuta nová číselná řada 66xx, takže první 11kusová dodávka nesla čísla 6601–6611 (vůz ev. č. 6521 pak nesl nové číslo 6607). Zajímavostí této dodávky byla skutečnost, že Škoda Ostrov vyrobila trolejbusy v provedení pro napětí 750 V. Zatímco u moderních trolejbusů je výše napětí nastavitelným softwarovým požadavkem, vývoj trolejbusů pro napětí 750 V si v 80. letech v ČSSR vynutil de facto vznik nové elektrické výzbroje jen s částečnou dědičností prvků. Škoda měla vozidla dodat některému z nových trolejbusových systémů, není však s jistotou známé, o který se mělo jednat. Namísto toho byly vozy přiřknuty Bratislavě, což si však vynutilo provedení úprav v elektrické části. Dalších pět vozů 15 Tr (ev. č. 6612–6616) dorazilo v roce 1992, přičemž zde se již jednalo o standardní vozy pro napětí 600 V.

V letech 1997, 1999, 2001 a 2002 si Bratislava pořídila modernizovanou verzi trolejbusů Škoda 15 TrM, která byla původně zastoupena 22 kusy (ev. č. 6617–6638). Kvůli nedostatku vozidel však Bratislava zakoupila v roce 2010 i dva ojeté trolejbusy (ev. č. 6639 a 6640) a čtyři si v roce 2013 (ev. č. 6641–6644) pronajala (byť tento pronájem nakonec trval pouhý rok), přičemž také v tomto případě se jednalo o trolejbusy Škoda 15 TrM, tedy s výjimkou vozu ev. č. 6640, jenž byl vyroben jako zástupce typu 15 Tr 11/7 (pro Chomutov) a před uvedením do provozu v Bratislavě musel být v elektrické části upraven (neboť v Chomutově se používá napětí 750 V).




Na téměř dokonalé fotografii z července 2007 vidíme tehdy desetiletý vůz Škoda 15 TrM ev. č. 6620 v původním barevném provedení. Tento vzor lakování se objevil na prvních vozech Škoda 15 Tr již v roce 1996, tedy ještě před dodáním prvních „eMek“. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Během dlouhé provozní éry prošly bratislavské „patnáctky“ nejrůznějšími úpravami, zajímavé bylo například používání maďarských sběračů OBUS Rekord v 90. letech na nejstarších sériích, které byly až později vyměněny za laminátové tyče ESKO, anebo vybavení flotily (od r. 2009) hasicím systémem části elektrické výzbroje. Opakovaně trolejbusy měnily také své barevné schéma, v interiérech se objevovaly moderní protiskluzové podlahové krytiny, u některých vozů dočasně i kamerový systém atp. Od roku 2003 se na trolejbusech 15 Tr z let 1990 a 1992 začaly používat elektronické transparenty, avšak na rozdíl od jiných měst se v Bratislavě nepřistupovalo k výměně čel a původní linkové orientace na čele se pouze zamalovaly barvou a později i zaslepily. Od roku 2004 až do roku 2013 probíhaly na trolejbusech 15 Tr a 15 TrM generální opravy spojené s kompletním odstrojením a opískováním skeletu, které si částečně realizoval bratislavský DP sám (u osmi vozů), většina trolejbusů ale byla opravena dodavatelsky v Banské Bystrici (u SAD BBDS) a ve Zlíně (u Zlineru). Banskobystrickými dílnami prošlo v letech 2004 až 2007 devět vozů, ve Zlineru v letech 2010 až 2013 bylo opraveno osmnáct trolejbusů.

První nasazení trolejbusů 15 Tr v Bratislavě se datuje 18. června 1990 na linkách čísel 212 (tehdy v trase Vojenská nemocnica – Zimný štadión) a 220 (Rajská – Dolné hony). Později se s reorganizacemi linkového vedení a zvyšujícím se počtem nových článkových vozů působiště vozů 15 Tr(M) měnila (jejich doménami se staly dlouhodobě především linky čísel 201, 202, 212, 220, ale i 208 a v zimních měsících i 203 a 213). Po zařazení většího počtu nových nízkopodlažních trolejbusů Škoda 31 Tr a další změně linkového vedení se „patnáctky“ přesunuly od léta 2016 už jen do pozice záložních vozidel, vcelku pravidelně se ale objevovaly na nočních linkách a výjimečně i na denních spojích. Od poloviny roku 2020 bylo nasazování vozů 15 Tr na noční linky považováno jako

standardní s tím, že pro tento účel byly do provozu uschopněny i některé delší dobu odstavené vozy. Tento stav by měl přetrvat do počátku listopadu.




Upoutávka DPB na rozloučení s trolejbusy 15 Tr. (zdroj: DPB)

První trolejbus Škoda 15 Tr byl v Bratislavě vyřazen již v roce 2001 v důsledku požáru způsobeného závadou na elektroinstalaci. Systematické vyřazování ale bylo zahájeno až od roku 2013, kdy bylo vyřazeno hned pět vozů. Na konci následujícího roku bylo možné odstavit všechny vozy 15 Tr z let 1989, 1990 a 1992, poslední původní „patnáctkou“ zůstal ex-chomutovský vůz ev. č. 6640, jenž byl vyřazen v létě 2015. Poté už ve vozovém parku figurovaly jen novější vozy 15 TrM.

V současné době je v provozním stavu vedeno pět trolejbusů Škoda 15 TrM ev. č. 6634–6638. Jeden trolejbus slouží od roku 2016 jako výcvikové vozidlo autoškoly pod ev. č. 8146 (ex-ev. č. 6624), vůz ev. č. 6617 byl po svém vyřazení v lednu 2015 převeden do sbírky historických vozidel DPB, momentálně je ale neprovozní.

Na 5. 11. 2023 – po 33 letech – plánuje bratislavský DP finální rozlučku s vozidly. Od 10:00 do 16:00 by měly být zbylé trolejbusy 15 TrM v patnáctiminutových intervalech nasazeny na speciální linku č. 212 v historické trase Červený most – TIPOS aréna. Do 15. hodiny bude u konečné Červený most otevřený také stánek DPB s prodejem upomínkových předmětů. V limitované edici mají být pro fanoušky dopravy připraveny trička, plakáty, bezplatné brožury a pamětní cestovní jízdenky. Jízdní řády trolejbusů 15 TrM (nelze v tento okamžik vyloučit ani vypravení některého z příbuzných typů) z výchozích stanic naleznete pod tímto a tímto odkazem.

Doplňme, že po konci rozlučkové jízdy má DPB mít připraveno ještě večerní překvapení. To si však užijí zejména místní – jeho představení je totiž plánováno v neděli až ve 20:10 na Hodžově náměstí.

Trolejbusy Škoda 15 Tr(M) budou definitivně vyřazeny s ohledem na zařazení nových parciálních trolejbusů Škoda 27 Tr a Škoda-Solaris 24m (Škoda 38 Tr).

Url: V Bratislavě končí trolejbusy Škoda 15 Tr