

# Československé trolejbusy

## Obnovená výroba

Po druhé světové válce, v roce 1948, byla obnovena výroba trolejbusů v Tatře na pražském Smíchově. O rok později byla výroba obnovena také v plzeňské Škodovce. Tam byl jako první připraven dvounápravový lehký trolejbus s typovým označením Škoda 6 Tr.



První brněnský trolejbus Škoda 6 Tr, který slavnostně zahájil dopravu od hlavního nádraží do Slatiny v roce 1949

Prototyp trolejbusu Škoda 7 Tr vznikl v roce 1950 a během čtyř let bylo vyrobeno 173 trolejbusů. O vozidla se podělila prakticky všechna československá města s trolejbusovým provozem, s výjimkou Prahy.

Oproti typu 6 Tr prošla mírnou změnou karoserie a elektrická výzbroj.



Trolejbus Škoda 7 Tr v roce 1950

Trolejbusy druhé série 7 Tr2 byly vybaveny podélnými lavicemi, přičemž 24 míst bylo určeno k sezení a 58 míst k stání. Od třetí série 7 Tr3 měly již trolejbusy příčná sedadla.

***Motory ČKD byly prakticky identické s motory určenými pro francouzské trolejbusy Vetra.***

Trolejbus podle druhu série mohl dosáhnout maximální rychlosti 45 až 56 km/h. Motory první série o nejvyšším

výkonu 96 kW dodala plzeňská Škoda, motory druhé série o stejném výkonu pak pražský závod ČKD-Stalingrad. Motory ČKD byly prakticky identické s motory určenými pro francouzské trolejbusy Vetra, které byly v provozu v Českých Budějovicích nebo v Hradci Králové.

***Výroba trolejbusů byla roku 1960 převedena z Plzně do nového závodu v Ostrově u Karlových Varů.***

V letech 1952-1959 nesla plzeňská Škodovka dobový název Závody V. I. Lenina, od šedesátého roku se znovu používal název Škoda. Výroba trolejbusů však byla během roku 1960 převedena z Plzně do nového závodu v Ostrově u Karlových Varů.

## Škoda 8 Tr

Prvními trolejbusy, které z ostrovského závodu vyjely, byla poslední série vozů Škoda 8 Tr, z nichž některé směřovaly také do Pobaltí a na Ukrajinu. Trolejbusů řady Škoda 8 Tr bylo v letech 1955 až 1961

# Československé trolejbusy

v Plzni a později v ostrovském závodě vyrobeno celkem 742, přičemž poslední byly vyřazeny z pravidelného provozu až v roce 1982.



Trolejbus Škoda 8 Tr

***Nejdelší trolejbusová trať na světě z Jalty do Simferopolu měří téměř sto kilometrů.***

Druhá série s označením Škoda 8 Ttr2 byla určena na export, některé trolejbusy existovaly ve dvoudveřovém provedení. Ty byly určeny pro bývalý Sovětský svaz. Tam byly mimo jiné v provozu na nejdelší trolejbusové trati na světě z Jalty do Simferopolu, která měří téměř sto kilometrů. Na tuto trať byla určena exportní, luxusní ver-

ze provedení trolejbusu Škoda 8 Tr. Tento typ dosahoval rychlosti 50 km/h a ve třídvéřové modifikaci byl určen pro 19 sedících a 59 stojících cestujících.

## Škoda 9 Tr

První prototyp trolejbusu Škoda 9 Tr se výrazně lišil od sériově vyráběných vozidel, která za celých 21 let nezměnila podobu.

***Speciálně tepelně upravené vozy byly dodány do norského Bergenu.***

Do provozu v Československu byly určeny vozy vyrobené roku 1962. V té době se vyrobilo také dvanáct trolejbusů s pravostranným řízením pro indickou Bombaj. Speciálně tepelně upravené vozy byly v první polovině sedmdesátých let dodány do norského Bergenu.

Trolejbusy 9 Tr měly oproti předešlým typům modernější zaoblenou karoserii s panoramatickými skly, lepší odpružení a také lépe uzpůsobené nástupní schůdky. V Československu se netypické dvoudveřové provedení těchto trolejbusů běžně nepoužívalo. Výjimkou bylo několik kusů

z exportního souběhu, které byly zařazeny do provozu v Brně a v Ostravě.



Škoda Tr 9 ve dvoudveřovém provedení

## Škoda T 11

V rámci unifikace autobusů a trolejbusů se ostrovská Škoda připojila k projektu nazvanému T 11. Trolejbus nabízel 29 míst k sezení a 46 míst k stání. V roce 1964 byl postaven funkční vzorek, který až do svého vyřazení v sedmdesátých letech dvacátého století sloužil jako zkušební vůz Škody Ostrov. O rok později vznikl první prototyp, který byl po předváděcích jízdách v Mariánských Lázních předán do Plzně. Od ověřovací série se lišil drobnými úpra-

# Československé trolejbusy

vami karoserie, hlavně provedením přední masky.



Trolejbus Škoda T 11

Trolejbusy T 11 z ověřovací série byly vybaveny čtyřpólovým motorem o maximálním výkonu 120 kW.



Výrobní linka ostrovské Škody

## Škoda 14 Tr a Škoda 15 Tr

Ve druhé polovině roku 1972 vznikl první funkční vzorek trolejbusu Škoda 14 Tr, který se výrazně odlišoval od tehdy již zastaralého typu 9 Tr. Designérsky zdařilé vozidlo bylo vyrobeno podle mezinárodních norem a bylo v něm využito předností z posledních sérií Škoda 9 Tr. Dvounápravový trolejbus 14 Tr byl vybaven buď třídvéřovou, nebo případně dvoudvéřovou samonosnou karoserií.



V roce 1972 vznikl funkční vzorek Škoda 14 Tr

První dva prototypy třínápravového článkového trolejbusu o délce 17 360 mm označeného jako Škoda 15 Tr byly vyrobeny v roce 1983.

Sériová výroba se rozeběhla až v roce 1988 a první vozy směřovaly například do Ústí nad Labem nebo Bratislavy.

## *Trolejbus pro 45 sedících a 100 stojících cestujících.*

„Patnáctka“ vznikla sestavením shodných či upravených dílů 14 Tr, což bylo výhodné hlavně z hlediska údržby a náhradních dílů.

Trolejbus 15 Tr mohl dosáhnout maximální rychlosti 65 km/h. Vešlo se do něj 45 sedících a 100 stojících cestujících.



Článkový trolejbus Škoda 15 Tr



# Československé trolejbusy

Od roku 1995 dodávala na trh Škoda Ostrov modernizovanou verzi trolejbusů 15 Tr označenou jako 15 TrM, která se mimo jiné v upravené modifikaci uplatnila i na severoamerickém trhu. Poslední vozidla typu 15 Tr byla vyrobena v roce 2004.

## Škoda Sanos 200Tr

V československo-jugoslávské kooperaci firem FAS 11. Oktomvri ze Skopje a Škody Ostrov byl v letech 1982 až 1987 vyráběn článkový třinápravový trolejbus s označením Škoda Sanos 200Tr o tehdy nebyvalé délce osmnácti metrů.

*Karoserie trolejbusu byla dvoudílná, spojená kloubovou částí, přechod byl zakryt měchem.*

Celkem bylo vyrobeno 77 článkových trolejbusů Škoda Sanos 200Tr, které směřovaly do bosenského Sarajeva, ale také do Bratislavy, Zlína, Ostravy a Prešova. Trolejbus byl vybaven čtyřmi čtyřdílnými dveřmi, které ovládal elektropneumaticky řidič. Karoserie trolejbusu byla dvoudílná, spojená kloubovou částí, přechod byl zakryt měchem.



Škoda-Sanos před závodem v Ostrově

## Tatra

Automobilka Tatra se zabývala mimo jiné i výrobou trolejbusové techniky. Již v roce 1936 se spojila s pražskou společností Ringhoffer a vystupovala pod společným názvem Závody Ringhoffer-Tatra a.s. Ve stejném roce představila prototyp trolejbusu Tatra T86 a od srpna ho provozovala na první trolejbusové trati v Praze, která vedla z Bořislavky ke Svatému Matěji na Hanspaulce. V letech 1948-1954 bylo v pražském závodě na Smíchově vyrobeno 195 třinápravových trolejbusů typu Tatra 400, z nichž 135 směřovalo do Prahy, zbývající pak do Bratislavy, Ostravy, ale také do Mostu a Litvínova. Nadčasovým proto-

typem Tatra 401 z roku 1958 však éra tatrovákých trolejbusů skončila.



Typické stanoviště řidiče u trolejbusu Tatra T 400

Zdroj:

HARÁK, Martin. *Autobusy a trolejbusy východního bloku: [1945-1990]*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4738-5.