



Obrazem: Poslední vrak pražského trolejbusu

27.04 2025 20:01, Libor Hinčica, Trolejbusy

S postupnou likvidací pražské trolejbusové sítě, která se naplno rozeběhla v polovině 60. let, byly odstavovány z provozu ve větším množství také nepotřebné trolejbusy. Pouze jeden z nich – vůz typu Škoda 8 Tr ev. č. 9495 (ex-495) – našel ještě nového provozovatele v podobě Dopravního podniku města Jihlavy. Část vozů byla sešrotována, avšak nemalé množství trolejbusů našlo další uplatnění v podobě seníků, stavebních buněk, skladů, včelích úlů atp.

Z těchto postupně chátrajících vozů se později podařilo některé kusy získat do podnikových sbírek – ex-pražskému vozu Tatra 400 ev. č. (9)441 vrátila lesk Ostrava (dnes pod ev. č. 26) a vůz téhož typu ev. č. (9)368 čeká na opravu v Bratislavě. Z mladších zástupců typu 8 Tr se podařilo převézt jeden vůz do Pardubic (ex-ev. č. 9493), kde byl krásně zrenovován (dnes pod ev. č. 136) a další do Lipska (ex-ev. č. 9502; na opravu stále čeká). Zapomínat pak nesmíme také na jeden vůbec z prvních pražských trolejbusů typu Praga TOT ev. č. 303 z roku 1936, jenž získal zpět pražský DP, který jej opravil do předválečného stavu, byť vůz zůstává prozatím nepojízdný. Dva vraky trolejbusů Tatra 400 jsou uschovány v soukromé sbírce, zbytek pamětníků původního pražského trolejbusového provozu už ale odvál čas. Vrak v pravém slova smyslu, tj. takový, jenž se nachází někde na poli či v lese a jeho majitel nikdy neměl zájem jej opravit, existuje už jen jediný.



Konstrukce sedaček v interiéru. (foto: Libor Hinčica)

Jde konkrétně o trolejbus Tatra 400 ev. č. 328 (resp. po přečíslování 9328), který se nachází na poli na Kokořínsku. Zde byla v minulosti zmapována přítomnost hned čtyř „Tatrovek“, vedle vozu ev. č. 328 šlo ještě o trolejbusy ev. č. 331, 357 a 367, všechny – až na uvedenou výjimku – byly už ale zlikvidovány.

Vůz ev. č. (9)328 patří mezi vůbec nejstarší vyrobené trolejbusy uvedeného typu. Po druhé světové válce bylo pražským DP v dubnu 1947 objednáno (a v červnu 1947 ze strany ČKD potvrzeno) vyrobení prvních 35 trolejbusů Tatra 400, z nichž však bylo v roce 1948 dodáno nakonec jen 20 kusů (ev. č. 325–344). S počtem vozidel a jejich přidělením jednotlivým dopravcům se totiž na konci 40. a počátkem 50. let běžně žonglovalo, a tak docházelo k nejrůznějším úpravám výrobních plánů a k posunům v dodávkách.

Nakonec Praha odebrala ve čtyřech sériích (které se ale i mezi sebou ještě vzájemně drobně odlišovaly, takže celková pestrost byla větší) 136 vozů Tatra ev. č. 325–460, k nimž pak v roce 1959 přibýlo ještě 8 ojetých trolejbusů z Mostu a Litvínova (ev. č. 462–469). Praha přitom stála o další dodávky uvedeného modelu a v roce 1956 si objednala 25 ks (s termínem dodání v roce 1958) s tím, že předem avizovala zájem o dalších 50 vozů v letech 1959 a 1960. ČKD nicméně tuto objednávku s odkazem na nedostatek výrobních kapacit už odmítla akceptovat. Dopravní podnik měl být následně telefonicky informován o tom, že byla další výroba třinápravových trolejbusů ze strany nadřízených orgánů zakázána, šlo ovšem zjevně jen o vyjádření aktuálního stanoviska ve vztahu k uvedené objednávce, nikoli plošný zákaz „na věky věků“, neboť nadále pokračoval vývoj nového modelu Tatra 401, a současně zůstávala stále nevyjasněná pozice Závodů Vladimíra Iljiče Lenina

v Plzni (Škodovky) ve věci budoucnosti výroby trolejbusů z Plzně, přičemž v dané době nikdo nepředpokládal (navzdory těžkostem v dodávkách energetické infrastruktury), že by měla být výroba trolejbusů v ČSR zcela ukončena.



Kousek dochované hliníkové lišty okapu. (foto: Libor Hinčica)

Trolejbus ev. č. 328 byl z provozu odstaven již 1. 10. 1963 a k jeho účetnímu vyřazení došlo k 31. 7. 1964. Novým vlastníkem se stala Strojní a traktorová stanice (STS) v obci Vysoká Střednice na Mělnicku. Z ní se později dostal do rukou soukromé osoby, která jej využívala patrně jako sklad na poli na Kokořínsku, kde se torzo trolejbusu nachází dodnes. Jeho aktuální stav mapují fotografie u tohoto článku.



Trolejbus nemá přední čelo, nicméně jeho pozůstatky jsou patrné v hlíně i na voze samotném. Zde vidíme odtrženou část oblíny střechy s linkovou orientací. (foto: Libor Hinčica)



Ztrouchnivělé zbytky podlahy na zadní plošině. (foto: Libor Hinčica)



Pohled do interiéru směrem ke kabině řidiče prozrazuje, že trolejbusu chybí charakteristické čelo...
(foto: Libor Hinčica)



....nicméně to zadní je „kompletní“. (foto: Libor Hinčica)



Vrak neomylně prozrazuje svůj původní účel při pohledu zezadu. (foto: Libor Hinčica)

Url: [Obrazem: Poslední vrah pražského trolejbusu](#)