Zatímco idioti z Prahy 6 strhávají pomník maršála-osvoboditele, v Moskvě postavili pomník české technice!

- CZ24 News | 8. dubna 2020

RUSKO: Zatímco v pražských Dejvicích odstranili sochu maršála Koněva, v Moskvě se objevil nový pomník, vlastně trolejbus. Československá Škoda 9Tr18 z roku 1973 byla místními fandy kompletně zrekonstruovaná a postavena na vyvýšený piedestal. Rusové tímto počinem uctili tradici českého technického umu.

V samotném centru ruské metropole, v Lesné ulici, se nachází Ščepetilnikovo trolejbusové depo, jedno z největších v městě, možná i na světě. Bylo založeno v roce 1874, původně s kolejovými vozy taženými koni, od roku 1909 byl provoz elektrifikovaný. Právě toto místo se stalo instalací zvláštního artefaktu – pomníku, který skládá hold československým trolejbusům. Škoda 9Tr18 z roku 1973 byla obnovena do původního stavu, včetně interiéru a linkového čísla. Informoval o tom ruský automobilový portál drive2.ru.
“V Moskvě přibyl jeden dopravní pomník, Škoda 9Tr18”, píše ruský web, “vzácný historický stoj byl naleštěn do původního stavu, není to důvod k radosti?” Autor ruského čtenáře upozorňuje, že za socialismu nebyla Škoda součástí globálního konglomerátu WV, ale tvořila vlastní koncern, který neprodukoval zdaleka jen osobní automobily. “V různých továrnách se v Československu vyráběly i nákladďáky, autobusy nebo kolejová technika, dieselové i elektrické lokomotivy, později tramvaje a vozy metra, zemědělská technika nebo energetické agregáty. Jeden ze závodů Škoda dokonce vyráběl jaderné reaktory podle ruského vzoru,” doplňuje drive2.ru. “Koncern Škoda se po pádu socialismu rozpadl na různé společnosti z nichž mnoho zaniklo.”
Modelová řada 9Tr vyvíjená a vyráběna ve společnosti Škoda Ostrov v Ostrově na Ohří na Karlovarsku byla co do počtu vyrobených kusů druhou na světě, hned po sovětském trolejbusu ЗИУ-682, který byl nejčetnější v historii. Československé trolejbusy řady 9 se exportovaly do patnácti zemí, hlavní část produkce šla do států RVHP, hlavně Sovětského svazu. Zajímavé je, že v rámci SSSR se tyto stroje distribuovaly hlavně do svazových republik mimo Ruskou Federaci – do Pobaltí, na Ukrajinu, do Moldavska, na Kavkaz. Nejvíce těchto trolejbusů jezdilo v Kyjevě – celkem 1220. Trolejbusy Škoda si však našly cestu také na americký trh, konkrétně v San Francisku, kde se také montovaly.
Trolejbusová fabrika v Ostrově, která se později přejmenovala na Strojírny Ostrov, v roce 2010 zanikla, v současnosti se tento areál má přebudovat pro skladové kapacity velkého internetového prodejce. Produkce českých trolejbusů však nezanikla, byla přesunuta do Plzně a dnes se realizuje ve společnosti Škoda Electric. Za celou dobu historie se vyrobilo přes 14 tisíc trolejbusů Škoda, přičemž 7372 byly řady 9. Ačkoli jsme si zvykli vnímat tyto vozidla jako relikvii ze starých filmů, je zřejmé, že jejich čas opět přijde. V současnosti se vyvíjejí hybridní modely schopné jezdit i mimo elektrifikované trati, což výrazně navyšuje jejich akční rádius a možnost manipulace. Aktuálním trendem při elektrifikaci větších vozidel je vodíkové dobíjení článků, inovace, která má také českou stopu.
Trolejbus 9Tr není jediným českým automobilem, kterému v Rusku vzdali hold, svůj pomník má u sibiřského Magadanu také Tatra 111, nákladní vozidlo, které pomohlo zdolat krajinu s klimaticky nejnáročnějšími podmínkami na světě. Možná, že kdyby se ruští historici ponořili dostatečně hluboko, zjistili by, že existují fotografie, kde legendární stavitel Tatry, Hans Ledwinka, srdečně předvádí své konstrukce Adolfu Hitlerovi, nebo, že škodovácká děla zabíjela ruské lidi ve velkém. Nikdo tam však podobné věci neakcentuje a hledí veskrze na to, co je dobré. A to je možná jeden z důvodů, proč jsou Rusové velcí a my malí.