

Připomenutí tramvají T3YU v Sarajevu

26.01 2017 09:04, Redakce, Nezařazené

Vozový park sarajevského tramvajového provozu na normálním rozchodu 1 435 mm, který byl uveden do provozu 28. listopadu 1960, tvořily prvních sedm let výhradně ojeté tramvaje PCC odkoupené ze zrušeného tramvajového systému ve Washingtonu, D.C., metropoli Spojených států. Tyto tramvaje vyrobené přibližně počátkem 40. let 20. století již však měly svá nejlepší léta za sebou a časem začalo být nutné ohlížet se po jejich náhradě.

V průběhu roku 1967 byla mezi Jugoslávií a Československem uzavřena dohoda o nákupu 10 tramvají typu T3 z produkce firmy ČKD Tatra. Tato firma vyráběla zmíněný typ čtyřosé standardizované tramvaje od roku 1960 (budeme-li počítat i prototyp) ve velkých počtech pro československé tramvajové provozy a od roku 1966 dodávala exportní variantu T3SU do Sovětského svazu. První vozy byly do Sarajeva dodány v létě 1967 a dne 1. září 1967 v 17 hodin byly slavnostně uvedeny do provozu první dvě tramvaje exportní varianty označené jako typ T3YU. Tyto první dvě tramvaje obdržely evidenční čísla 120 a 121.

Velmi zajímavá skutečnost vyplývá ze studia dobových fotografií – právě tyto dvě tramvaje byly jediné, které měly na čele tehdy již klasický „československý“ čtvercový výřez pro číslo linky. Zbývajících 18 tramvají T3YU (a všechny do Sarajeva přímo dodané vozy K2YU) mělo přitom na čele vozu zasklený ležatý výřez, který byl jinak běžný u starších sérií „té trojek“, anebo u tramvají Tatra exportovaných do Německé demokratické republiky. Lze tušit, že firma ČKD Tatra, která byla enormně vytížena dodávkami tramvají pro Východní blok a SSSR obzvláště, v zájmu včasného dodání prvních dvou vozidel použila karoserie původně chystané pro jiného odběratele. Přání zákazníka ohledně řešení čelní linkové orientace pak bylo respektováno až u zbytku dodávky. Vzhledu těchto tramvají pak dominoval také pantografový sběrač montovaný důsledně nad zadní podvozek, což bylo rovněž specifické přání odběratele. Pantograf nad zadním podvozkem měly i všechny kloubové vozy K2YU ev. č. 201–290.

V průběhu roku 1968 bylo z Československa dodáno zbývajících 8 tramvají typu T3YU. Zajímavé je, že československý výrobce dokonce zajistil velmi výhodný úvěr na nákup těchto tramvají ve výši 900 000 USD. Podle uzavřené smlouvy byla úhrada realizována v 16 splátkách s úrokovou sazbou 3,5 %. Slavnostní představení těchto nových tramvají vyvolalo velkou pozornost veřejnosti a zúčastnilo se ho několik tisíc lidí.

Roku 1969 bylo objednáno dalších 10 tramvají typu T3YU. Evidenční čísla celkem 20 sarajevských „té trojek“ byla 120 až 139. S dodávkami nových tramvají Tatra se postupně vyřazovaly americké tramvaje PCC.

Z řady indicií ovšem plyne, že tento typ tramvajového vozidla byl pro Sarajevo již v době dodání jen podmíněně vhodný s ohledem na svou omezenou kapacitu. Právě kvůli zoufale nutnému navyšování kapacity vozidel si dopravní podnik již od roku 1964 vyrobil postupně celkem 9 kloubových vozidel na bázi původních washingtonských tramvají PCC. Od roku 1973 pak byly pořizovány výhradně kloubové tramvaje Tatra K2YU. Ačkoli bylo všech 20 sarajevských vozidel T3YU vybaveno mnohočlenným řízením, do provozu v soupravách nikdy nevyjely a nejsou dosud žádné informace o tom, že by se zkoušela jízda ve vícevozových soupravách aspoň ve zkušebním režimu. Z toho důvodu byly tramvaje T3YU již od samého počátku nasazovány na „méně frekventované“ linky, např. v roce 1969 bylo 8 „té trojek“ přiřazeno na linku č. 2 Baščaršija – Čengić Vila. Poslední dochovaná tramvaj ev. č. 128 má mimochodem dosud na čelní orientaci puchřící nápis „1 Baščaršija – Željeznička stanica“, naposledy tedy zjevně jezdila na nejkratší sarajevské tramvajové lince. Právě omezená kapacita vozidel T3YU ve srovnání s kloubovými vozy a nezájem o jejich provozování v soupravách nejspíš stály za jejich mimořádně brzkým stažením z provozu. V linkové dopravě dojezdily na přelomu let 1983/1984, po pouhých cca 16 letech!!! Většina vozů T3YU byla zřejmě sešrotována, nejsou informace o tom, že by byly např. odprodány do chorvatského Osijeku, nejbližšího města provozujícího tento typ vozidel. Z dnešního pohledu se jednalo o nehorázné plýtvání, které bije do očí tím více, čím déle hledíme na dnešní zubožený sarajevský tramvajový provoz, jemuž nyní kralují „nejnovější“ tramvaje Düwag GT8 ze třetí ruky, které jsou zhruba 50 let staré.

V osmdesátých letech zůstaly zachovány minimálně dvě tramvaje T3YU (ev. č. 125 a 128), přičemž posledně jmenovaná sloužila jako pracovní vůz. „Té trojka“ ev. č. 125 nejspíš jen tak stála, rezavěla a prý se s ní po klasicky balkánsky užvaněném způsobu „počítalo jako s historickým vozidlem“. Obě vozidla přežila i válku v letech 1992–1995, vůz ev. č. 125 byl ovšem kvůli naprosté absenci údržby někdy kolem roku 2004 odepsán a sešrotován. Do posledních okamžiků setrvával v klasickém červeno-krémovém laku, jeho zbídačenou trosku lze vidět např. na portálu www.transphoto.ru. „Stodvadetosmička“ se naproti tomu po poslední válce dočkala nového korporátního nátěru ve žluto-modré kombinaci, jenže poté byla ponechána napospas povětrnosti a vandalům. V dnešní době je tak poslední existující sarajevská tramvaj T3YU ve zcela dezolátním stavu, s děravou střechou a vytlučenými okny hledí vstříc zcela nejistému osudu. U této tramvaje se navíc zjistila nesrovnalost ohledně výrobního čísla: V přehledech tramvají T3 kolujících mezi příznivci tramvají se prakticky všude objevuje u sarajevské T3YU ev. č. 128 výrobní číslo 156042. Autor článku ale viděl výrobní štítek z této tramvaje, který byl před několika lety za apatického odkývání sarajevských dopraváků odmontován jedním milovníkem tramvají. Totožnost majitele štítku je autorovi článku známa. Majitel je štítek ochoten vrátit, pokud bude tramvaj zachráněna a zrenovována jako historické vozidlo.
Na tomto pracně očištěném štítku se skví výrobní číslo 158242. Je tedy docela dobře možné, že ev. č. 128 bylo obsazeno nejméně dvakrát a že jde o vozidlo, které bylo původně v Sarajevu zařazeno do provozu pod jiným evidenčním číslem. S ohledem na děsivou situaci dopravního podniku se tam však dosud nepodařilo nalézt ani stopu po výrobních číslech tramvají T3YU a ani velké části tramvají K2YU.

Text: Jan Čihák

Čtenářům si na závěr tohoto příspěvku dovolíme opět připomenout, že o historii veřejné dopravy

v Sarajevu si mohou přečíst více v nedávno vydané knize „Sarajevo – Tramvaji i trolejbusi / Tramvaje a trolejbusy“, kterou vydal autor Jan Čihák vlastním nákladem a kterou můžeme vřele doporučit. Na 256 stranách plnobarevného tisku na křídovém papíře najdou čtenáři nejen dvojjazyčný text v bosenštině a češtině o detailní historii sarajevské elektrické MHD, ale i stovky fotografií, dále schémata, tabulky vozového parku a provozních statistik.

Cena knihy je 600 Kč plus poštovné, objednávat je možné na e-mailové adrese sarajevobook@gmail.com.

Url: Připomenutí tramvají T3YU v Sarajevu