

Krátký život košických tramvají T1

15.06 2019 19:31, Redakce, Nezařazené

Po druhé světové válce Košice pracovaly intenzivně na postupném obnovené tramvajového provozu, který válečnými léty strádal. Zastaralý vozový park se rozhodl dopravce pro nedostatek financí řešit výrobou vlastních tramvají, které vznikaly v dílnách podniku v letech 1948–52. Celkem bylo postaveno 10 vozů, z nichž tři byly řešeny jako jednosměrné, zbylé obousměrné. Nešlo ale o zcela nové tramvaje. Ačkoli vizuálně působily soudobě, jejich pojezdová část a elektrická výzbroj pocházela ze starších vozů, jež se do Košic dostaly z Prahy, případně z původních košických vozů z roku 1914. Opravdu nových tramvají se tak Košice dočkaly až v roce 1956 – po dlouhých 42 letech.

Oněmi novými tramvajemi byly vozy typu T1 (resp. správně tehdy TI) vyrobené vagónkou Tatra v Praze na Smíchově. První dva vozy (ev. č. 201 a 202) byly dodány do Košic v červnu 1956 a technicko-bezpečnostní zkoušku absolvovaly dne 28. 6. 1956. Ačkoli v průběhu padesátých let Košice investovaly do posílení napájecí sítě, ukázalo se, že finance vynakládané do napájecí soustavy nebyly tak jako tak dostatečné, neboť nové tramvaje měly výrazně větší proudový odběr než staré dvounápravové vozy. Proto bylo ze strany výrobce elektrické výzbroje přikročeno na žádost košického DP k omezení proudových odběrů při rozjezdu, a to vyřazením 4. a 5. rozjezdového stupně. Obdobně byly následně upraveny také všechny další košické vozy T1, jejichž dodávky byly zahájeny od roku 1957. Nevýhodou bylo, že tramvaje nesměly být po popisované úpravě používané k odtahu či odtlačení jiných vozidel.

U vozů ev. č. 203 a 204 došlo k reklamaci dodaných sběračů. Použity totiž byly sběrače tzv. typu Brno, s nimiž byly vozy T1 pro Košice v Praze zkoušeny, nicméně Košice požadovaly dodávku sběračů Škoda, na což u těchto dvou vozů výrobce zřejmě opomněl, a tak došlo k výměně až v Košicích. Dodávky zbylých košických vozů T1 proběhly v období od března do listopadu 1957. Celkem bylo uvedeno do provozu 11 vozů, které ale neměly v Košicích právě ustláno na růžích.

Místní provoz totiž disponoval naprosto otřesným technickým zázemím, které neumožňovalo vozidla, jež byla technicky nesrovnatelně náročnější než přestárlé dvounápravové vozy, odpovídajícím způsobem udržovat. Díky pilnému zásobování dalšími novými tramvajemi přitom košický DP ani nebyl nijak zvlášť motivován k tomu, aby musel do vozidel investovat. Už v roce 1966 tak nechal všech 11 vozů T1 odstavit definitivně z provozu. Tramvaje, u nichž se počítalo s životností minimálně 20 let, se tak z ulic Košic odporoučely ještě dříve, než staré dvounápravové vozy (jejich provoz byl ukončen až v roce 1968).

Celkem 5 vozů bylo ještě dále odprodáno. Vůz ev. č. 211 si vzal zpět sám výrobce, který jej použil po

opravě a přestavbě ke zkouškám vlastností vlečných vozů typové řady B3/B4 pro Německou demokratickou republiku. Tramvaj nesla ev. č. 3000 a byla testována od roku 1967 nejprve v Praze, později (v roce 1968) také v německých Drážďanech. Poté tramvaj sloužila ještě jako sklad u hřiště Tatry-Smíchov, než se dočkala likvidace. Zbylé čtyři odprodané vozy zamířily do Ostravy, kde měly posloužit k vytěžení náhradních dílů, načež mělo dojít k jejich likvidaci. V té době ale došlo k požáru ostravské tramvaje typu T2 ev. č. 683, u níž bylo rozhodnuto následně o její likvidaci. Náhradou za tento vůz se stala právě jedna z košických tramvají T1 (konkrétně ev. č. 203), jež byla v dílnách na Hranečníku opravena a zařazena do provozu pod „té dvojkovým“ ev. č. 683.

V Ostravě tramvaj sloužila až do roku 1983, kdy byla odprodána na žádost košického DP zpět do svého někdejšího působiště a vystavena po dílčí opravě na pomník před vozovnou tramvají. Tento nápad sice zjevně zachránil vůz před vyřazením a likvidací v Ostravě, na druhé straně vystavit vůz povětrnostním podmínkám nebyla nejlepší idea. Po necelých 10 letech tramvaj na památníku dělala svým stavem spíše ostudu. Naštěstí se podařilo přesvědčit město a košický DP, aby vůz zůstal zachován a podrobil se rekonstrukci, po níž byla tramvaj opět uvedena do provozu pod ev. č. 203. Svým vzhledem sice nadále odpovídá spíše ostravskému provedení, což se projevuje především v interiéru, ale také v oblasti zasklení (kdy jsou na pravé bočnici použita nezvykle plná okna), zvnějšku je ale tramvaj upravena tak, aby odpovídala košickým vozům.

Tramvaj je dnes součástí sbírky historických vozidel košického DP a příležitostně vyjíždí do provozu. Ta nejbližší bude 22. 6. 2019, kdy bude nasazena do provozu v rámci Košického trolejbusového dne na zvláštní linku E1 v trase Havlíčkova – Trolejbusový cintorín.

Libor Hinčica

Url: Krátký život košických tramvají T1