

Připomínka jednotek EMU 89 v Tatrách

29.06 2019 19:30, Redakce, Nezařazené

Ačkoli jde oficiální o úzkorozchodnou železnici, nezřídka jsou tratě horského systému tratí ve Vysokých Tatrách řazeny pod tramvajové dráhy, a to někdy i v mezinárodní literatuře. Ostatně tatranským elektrickým železnicím se přezdívalo a dodnes přezdívá „tatranské električky“. Od roku 1908, kdy byl do provozu uveden první úsek mezi Popradem a Starým Smokovcem (zbylé úseky byly zprovozněny postupně do konce roku 1912), byla pro pohon použita elektřina, která v té době dominovala jen v městských sítích a na železnici se dostávala pozvolna. Ostatně také konstrukce vozidel prvních elektrických drah – a ty tatranské nebyly výjimkou – vycházela z konstrukce tramvají.

V 60. letech 20. století bylo rozhodnuto o modernizaci vozového patku „tatranských električek“, a to mj. v souvislosti s blížícím se mistrovstvím světa v klasickém lyžování, které hostily Vysoké Tatry v roce 1970. Československo se chystalo přivítat více než 500 sportovců z 25 zemí světa a samozřejmě nemalé zástupy fanoušků. Kromě vybudování nových areálů se dočkala investic také železnice. Pro tratě tatranských železnic to znamenalo také pořízení nových vozidel, které by nahradily nevyhovující poválečné vozy typu EMU 49 (ačkoli šlo o vozy poválečné, konstrukčně vycházely z prototypu vyrobeného již v roce 1931). Výroba nových vozů byla svěřena podniku ČKD Tatra. Ten při vývoji využil především zkušeností z konstrukce tramvajových vozů typů T2, T3 a prvních článkových tramvají K1. Ačkoli byla vozidla vyvíjena jako železniční vozy, svou příbuznost s tramvajemi tehdejší produkce ČKD Tatra nezapřely, a to i v oblasti designu, jenž byl inspirován úspěšnými křivkami tramvají T3. I proto se ostatně vozidla stala natolik populární i mezi fanoušky městské dopravy.

První prototyp tříčlánkové jednotky označený jako EMU 89 byl dokončen v roce 1965 (ačkoli literatura někdy uvádí i roky 1962 a 1963). Zkušební jízdy byly zahájeny v dubnu 1965 a trvaly až do září 1966, kdy byl prototyp poslán zpět do výrobního závodu. Zde bylo ověřeno opotřebení vozidla a došlo k požadovaným úpravám (například k instalaci výkonnějších kompresorů), jež byly přeneseny také na sériová vozidla, která byla ještě v roce 1966 objednána. Prototyp se vrátil pod vrcholky Vysokých Tater v květnu 1967. Sériové vozy následovaly až v roce 1969, kdy bylo postupně zařazeno do provozu 13 vozidel. Chybějící čtyři jednotky byly dodány až počátkem roku 1970. Poslední, 18. jednotka EMU 89, vykonala technicko-bezpečnostní zkoušku až 26. 2. 1970, tedy čtyři dny po skončení mistrovství v klasickém lyžování.

V roce 1988 došlo ke změně číslování jednotek z řady EMU 89 na řadu 420.95. Postupně od roku 2001 začaly být nejstarší vozy vyřazovány v souvislosti s dodávkami nových nízkopodlažních jednotek 425.95 vyrobených v kooperaci ŽOS Vrútky a švýcarského Stadleru. Poptáno bylo celkem 14 nových

jednotek, které už svými křivkami jednoznačně odkazují k železničním vozům, nikoli k tramvajím. Později byla zkompletována ještě 15. jednotka. Starší tatrovácké vozy EMU 89 (resp. v té době již 420.95) s postupným zařazováním nových jednotek vyklízely pozice a nakonec zůstaly ponechány pouze 4. Ty měly nadále sloužit jako záložní (ostatně nových vlaků od konsorcia ŽOS Vrútky/Stadler bylo objednáno méně, než byl početní stav jednotek EMU 89). Dvě ze čtyř ponechaných jednotek EMU 89 (420.95) dokonce obdržely v roce 2004 nový odbavovací a informační systém. Poslední výprava do provozu na trase Starý Smokovec – Tatranská Lomnica se uskutečnila v létě roku 2006. Jedna z jednotek se ještě používala přechodně na pracovní účely, posléze ale byla odstavena do popradského depa ke zbylým třem vozům.

Potřeba provozní zálohy za nové jednotky se ukázala jako bezpředmětná – nové vozy sloužily spolehlivě a nebylo je zapotřebí nahrazovat. Dvě ze čtyř přežívajících jednotek tak byly v roce 2012 zlikvidovány a nadále zůstaly v depu v Popradě už jenom další dvě. Jedna z nich – původního označení EMU 89.0009 (od roku 1988 poté 420.959-9) – se dočkala rekonstrukce, po níž byla představena na loňských oslavách 110. výročí od zahájení provozu na tatranských železnicích. „Trojička“ se stala největším lákadlem oslav a je o ni velký zájem z řad fanoušků dopravy. Druhá existující jednotka (420.953-2, ex-EMU 89.0003) na svou opravu ještě čeká.

Příležitost ke svezení s jednotkou, jejíž opravu zajistili členi Veterán klubu železnic Poprad, se nabízí například 24. 8. 2019, kdy je pořádána jízda s repasovanou jednotkou po všech tratích tatranských elektrických železnic. Informace k této akci nazvané „S legendou do Tater, jízda s EMU 89.0“, mohou zájemci nalézt pod tímto odkazem: https://www.facebook.com/events/298131204190927/. Součástí fotojízdy je také exkurze v depu v Popradě.

Libor Hinčica

Url: Připomínka jednotek EMU 89 v Tatrách