

Gejša ze Smíchova. Tramvaj Tatra T3 v Japonsku

04.04 2023 19:18, Libor Hinčica, Tramvaje

Ačkoli tramvají Tatra T3 bylo vyrobeno okolo 14 000 kusů, dodávány byly ve své době jen do pěti zemí, jejichž počet se rozšířil v tabulkových přehledech až zpětně s tím, jak se někdejší hlavní odběratelé rozdrolili na menší státy, což se týkalo vedle Sovětského svazu i Jugoslávie a Československa. Do některých teritorií se tramvaje T3 dostaly až jako ojeté, což platí například o Korejské lidově demokratické republice. Pozapomenutou kapitolou je odprodej jedné ex-pražské tramvaje T3 do Japonska, konkrétně do města Kóči (Kochi; □□□). Právě tomuto vozu se budeme na následujících řádcích věnovat.



Projekt provozu zahraničních tramvají byl zahájen v roce 1990 s vozem GT4 z německého Stuttgartu, který na snímku vidíme v sousedství historické nákladní tramvaje z roku 1952. V té době už stuttgartský vůz nebyl pojízdný. (foto: Jaromír Hinčica)

Město Kóči bychom nalezli v jižní části Japonského souostroví, konkrétně na ostrově Šikoku, přičemž v jeho katastrálních hranicích žije okolo 320 000 obyvatel. Přestože na místě dnešního města existovala již v minulosti pevnost hledící směrem k vodám Tichého oceánu, oficiálně někdejší rozrůstající se podhradí získalo statut města až v roce 1889, kdy došlo k reorganizaci místní samosprávy. Již od 2. 5. 1904 se rozjely ve městě tramvaje, přičemž jejich provoz nebyl nikdy zrušen, takže při popisu místního systému zpravidla nesmí chybět zmínka, že jde o nejdéle nepřetržitě sloužící provoz tramvají v zemi vycházejícího slunce, byť v posledním období nemá právě ustláno na růžích. Dnes jsou v Kóči v provozu tři tramvajové linky o délce 25,3 km (z toho jedna meziměstská), což stačí na to, aby se město mohlo hrdě označovat jako druhá největší tramvajová síť v Japonsku.



Jednou z evropských tramvají, která dosud ve městě příležitostně jezdí, je dvounápravový motorový vůz z roku 1949 získaný z rakouského Grazu. (foto: Jaromír Hinčica)

Současná nejasná situace okolo budoucnosti tramvají, o níž si povíme alespoň několik slov v závěru článku, je daná dlouhodobým podfinancováním místního provozu. To vyplývá z nezájmu města tento druh dopravy podporovat, protože počet cestující už od konce 60. let i přes opatření, která měla veřejnou dopravu zatraktivnit, kontinuálně klesá, a to navzdory tomu, že od roku 1970 až do roku 2000 počet obyvatel města vytrvale stoupal (ze 175 000 až na 349 000, tedy prakticky dvojnásobně), takže byl očekáván spíše opačný trend. Jedním z nápadů, jak do tramvají dostat více pasažérů, bylo navýšit jejich potenciál z pohledu turistického ruchu. Tak se zrodil na konci 80. let plán na nákup starších tramvají z různých měst (primárně evropských), jenž vstoupil do povědomí (ve volném českém překladu) jako projekt „Města, v němž jezdí tramvaje celého světa“. Jejich pořízení mělo mít vedle ryze turistického využití i sekundární benefit v podobě částečné obnovy vozového parku, patrně však nebyla zcela domyšlena rizika plynoucí z pestré skladby flotily v oblasti údržby a obstarávání náhradních dílů.



Vykládka tramvaje Tatra T3 v Japonsku v únoru 1994. (přefoceno z originálu)

Úplně první tramvají, jež byla do Kóči z Evropy přivezena, byl vůz GT4 z německého Stuttgartu z roku 1965, který byl do provozu uveden od 8. 8. 1990. Do roku 1994 přibylo dalších osm tramvají (z toho jeden vlečný vůz), ne všechny se však podařilo uvést do provozu. Konkrétně byli do Japonska zavlečeni zástupci z portugalského Lisabonu (jeden vůz v roce 1991 a druhý v roce 1994), rakouského Grazu (1992) a Vídně (1994; zde i s vlečným vozem), norského Osla (1992), italského Milána (1994) a z Prahy (1994). Za neobvyklý program nákupu zahraničních tramvají obdrželo město v roce 1994 cenu Gloria, kterou od roku 1984 udělovalo Sdružení přátel železnic jako ocenění za opatření a technologie, které přispěly ke zatraktivnění kolejové dopravy.

Z Prahy zamířila do Japonska tramvaj T3 ev. č. 6319 z roku 1964 (výr. č. 153295), která spadala do málopočetné druhé výrobní série určené pro československou metropoli (zahrnovala pouze vozy ev. č. 6303–6327), která již (mimo jiné) neměla převíjecí transparenty na čele, ale menší transparent s kolejničkami, do nichž se zasouvala plechová cedule s číslem linky, současně ovšem ještě měla úzké okenní větračky a dvoudílné čelní sklo (tedy jako série první zahrnující vozy ev. č. 6103–6302). K předání tramvaje budoucího ev. č. 6319 pražskému DP z výrobního závodu smíchovské Tatrovky došlo dne 28. 1. 1964. Původním působištěm vozu byla vozovna Pankrác, z níž se v roce 1968 přesunul do vozovny Žižkov, kde setrvával se dvěma přestávkami až do roku 1987. Těmito přestávkami bylo krátké hostování ve vozovně Kobylisy (1968) a ve vozovně Střešovice (v letech 1972 až 1974 nebo 1975). V roce 1987 se pak vůz vrátil zpět do pankrácké vozovny.



Snímek vozu T3 ev. č. 6319 z Prahy dokumentující stav nepojízdné tramvaje v roce 2000. (zdroj: □□□ □□□□ □□□□)

V průběhu 80. let vůz neprošel celkovou opravou, a tak si uchoval značně původní stav, byť například provedení oken cestujících bylo sjednoceno s pozdějšími dodávkami vozů. Mimoto bylo odstraněno stanoviště průvodčího, upravena kabina řidiče a došlo například ke změně směrových světel.
S ohledem na periodicitu prohlídek, kdy tu poslední tzv. velkou stihl absolvovat v roce 1984, unikl v letech 1987 i 1989 vyřazení v souvislosti s dodávkami nových tramvají T3SUCS, a tak se ve službách pražského DP dožil až roku 1993. Konkrétně měl být naposledy vypraven na linku č. 11 (15. pořadí) dne 11. 5. 1993, nejspíše jako zadní v soupravě. V té době šlo o vůbec poslední vůz v provozu s cestujícími s původním dvoudílným tónovaným čelním sklem.

Po projevení zájmu japonskou stranou o pořízení jednoho z ikonických vozů Tatra T3 padla volba právě na vůz ev. č. 6319. V dokumentech pražského DP byl zákazník uváděn poněkud nepřesně jako „muzeum v Kochi“. Dne 22. 11. 1993 došlo k převozu na nádraží Praha-Smíchov, kde se nacházela spojovací kolej mezi sítí DP hl. m. Prahy, vlečkou ČKD Tatra a železniční sítí. Následně mělo dojít k nakládce na železniční vagón a k odeslání do některého z evropských přístavů, odkud už tramvaj putovala lodí. Ačkoli se Kóči nachází prakticky na pobřeží, k vykládce tramvaje nedošlo v nejbližším přístavu, ale ve významnějším tranzitním bodě – v Kóbe na ostrově Honšú, odkud se tramvaj měla dostat do cca 260 km vzdáleného Kóči už na silničním trajleru. Budeme-li věřit datu na fotografii z vykládky v tramvajové vozovně, ocitla se československá tramvaj ve svém novém působišti až dne 24. 2. 1994, tedy zhruba po čtvrt roce od doby, kdy se v Praze vydala na svou poslední cestu ulicemi ke smíchovskému nádraží.



Fotografie z webu ycp.jp dokumentující stav vozidla v dubnu 2005. V následujícím roce byla tramvaj zlikvidována

Známé fotografie ukazují tramvaj odstavenou a postupně chátrající ve vozovně pořád na stejném místě. V Praze v roce 1993 kolovala před odesláním vozu informace, že bude po dodání do Japonska podélně zúžen a přestavěn na levostranný provoz. Druhá informace byla při návštěvě otce autora tohoto článku (jenž musí snášet úděl, že má syna, který mu do programu putování po Japonsku zanese Kóči jako nezbytně důležitý bod pro návštěvu a přiměje jej nafotit všechny místní tramvaje) skutečně potvrzena, o případném zúžení tramvaje však zmínka nepadla.

„Té trojka“ se údajně měla v Japonsku i projet, avšak pouze jednou či dvakrát při nějakém průjezdu městem. Následně mělo dojít k problému s trakčním motorem, který se nepodařilo vyřešit, a tak tramvaj zůstala bez využití. Obdobný osud potkal také vozy z Milána (legendární vůz koncepce Peter Witt z roku 1930) a vídeňské motorový vůz řady L (z r. 1960) s vlekem c1 (z roku 1957), které se patrně městem nikdy neprojely. Ještě v roce 2004 při oslavách stého výročí tramvajového provozu se sice město chlubilo provozní pěticí ex-evropských tramvají, na opravu výše zmíněných vozů (včetně pražského vozu T3) ale kvůli vysokým nákladům už rezignovalo a v roce 2006 nechalo značně zpustošené tramvaje sešrotovat, čímž se kapitola jediné tramvaje T3 v zemi samurajů neslavně uzavřela.

Ze zbylých evropských tramvají byly později vyřazeny jeden z ex-lisabonských vozů a tramvaj GT4 ze Stuttgartu, která, jak jsme již zmínili, stála v roce 1990 na počátku ambiciózního snu o „tramvajích z celého světa“. Další tři tramvaje – z Osla, Grazu a Lisabonu – by měly sloužit ve městě příležitostně doposud. Problém je, že jejich historickou hodnotu ocení v Kóči jen málokdo, protože archaický je bez nadsázky celý místní vozový park.



V roce 2007 zachytil fotograf v ulicích Kóči tramvaj ev. č. 607, která slouží v ulicích i v roce 2023. Vyrobena byla před 66 lety, tedy v roce 1957. (foto: Jaromír Hinčica)

Průměrné stáří vozidel dnes dosahuje okolo 60 let. Z 63 tramvají, které má dopravce k dispozici, jsou pouze tři nízkopodlažní (z let 2002, 2018 a 2021), navíc se nízkopodlažní tramvaje potýkají s technickými nedostatky a jsou nezřídka dlouhodobě odstaveny. Jak jsme nakousli výše, město do provozu investuje jen nevelké částky – ročně okolo 32 až 48 miliónů korun (200–300 mil. jenů). Dopravce by rád viděl rozpočet alespoň čtyřnásobný. Při současném tempu výměny kolejnic by podle něj trvalo obnovit svršek 292 let. O něco lépe je na tom výhled obnovy celé flotily 63 tramvají, kdy by současná výše investic umožnila reprodukci „už“ za 189 let. Momentálně se tak vedou diskuze o tom, jakým způsobem tramvaje ve městě zachovat, přičemž ve hře je i redukce stávajícího provozu na zhruba poloviční rozsah. Bez peněz to každopádně dále nepůjde.

Autor děkuje za pomoc při zpracování textu Ing. Filipovi Jiříkovi a svému mimořádnému tatínkovi Jaromíru Hinčicovi.

Url: Gejša ze Smíchova. Tramvaj Tatra T3 v Japonsku