

Konec tramvají Đuro Đaković v Záhřebu

15.06 2025 19:01, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 15. 6. 2025 se v chorvatské metropoli naposledy v pravidelném provozu s pasažéry objevila tramvajová souprava tvořená motorovým vozem TMK1-Z (též značeným jako typ TMK 201) a přívěsem TP1-Z z roku 1974. Uzavřela se tak více než 50letá kapitola provozu těchto ikonických vozidel, jež v minulosti kromě Záhřebu sloužila i v Bělehradě.

V poválečných letech bylo nutné řešit obnovu zastaralého vozového parku v Záhřebu, čehož se chopil jeden z předních odborníků tamějšího provozu, inženýr Mandl, a navrhl moderně pojatý motorový vůz, jenž byl později pojmenován jako typ TMK 101. První tramvaj byla dokončena dne 4. 4. 1951 v podnikových dílnách a obdržela ev. č. 101 (odtud je odvozeno následné pojmenování typu), načež byly zkonstruovány ještě další dva identické vozy, které v porovnání s dříve dodávanými vozidly přinášely řadu technických vylepšení, jako bylo elektrické otevírání dveří, sedadla pro průvodčího i řidiče, moderní brzdy, způsob zasklení atp. Elektrická výzbroj zůstala odporová s ovládáním pomocí kontroléru na stanovišti řidiče a vozy byly ještě stále pouze dvounápravové. Sériová výroba se rozeběhla až od roku 1957, neodehrávala se ale v režii dopravce ZET (*Zagrebački električni tramvaj*), ale v závodě podniku Đuro Đaković (pojmenovaném po komunistickém předválečném funkcionáři) z města Slavonski Brod. Záhřeb následně do konce roku 1965 obdržel 68 motorových (ev. č. 104–171) a 110 vlečných (ev. č. 591–700) těchto vozů, z nichž poslední dojezdily až v roce 2008.



Záhřebská tramvajová vozovna s vozy Đuro Đaković v říjnu 2004. (foto: Libor Hinčica)

Následně – v roce 1966 – byl vyroben první prototyp nového modelu šestinápravové článkové tramvaje, vůbec první svého druhu. Neobvyklé vozidlo, jež neslo nejprve ev. č. 201 a od dubna 1975 ev. č. 200, se dočkalo i testování v Bělehradě, nicméně k sériové výrobě nedošlo, ačkoli se všeobecně hovoří o tom, že tramvaj byla spolehlivá. Druhý prototyp téhož modelu (označovaného později jako typ TMK 200) měl být sice rozpracován, avšak nikdy nedošlo k jeho dokončení. Výrobce Đuro Đaković namísto toho upřednostnil výrobu tramvají čtyřnápravových na základě poptávky z Bělehradu. Ten již v roce 1960 zakoupil pět tramvají uváděných jako model „Breda 3“ od italské Bredy, přičemž tato vozidla se v provozu mimořádně osvědčila. Není jistě bez zajímavosti, že jedna z těchto tramvají se objevila už v roce 1961 i v Záhřebu s cílem ověření jejích vlastností.

Nákup většího počtu těchto tramvají přímo z Itálie ale nepřipadl kvůli vysoké cenovce v úvahu, v rámci obchodních jednání se nicméně podařilo uzavřít licenční smlouvu mezi společností Breda a podnikem Đuro Đaković, která zahrnovala použití čtyřnápravových podvozků s dvojitým vypružením, zatímco skříň vozidla zůstávala v režii jugoslávských (chorvatských) konstruktérů. Prototyp byl postaven již v letech 1964 až 1966. Tramvaje nejprve odebíral Bělehrad, odkud byla v roce 1971 zapůjčena i jedna souprava na testování do Záhřebu. Zde se ukázalo, že vzhledem k délce (vozy měly rovných 14 m) by nákup takových tramvají vyžadoval úpravy vybraných křižovatek, případně zákazy míjení protijedoucích vozidel. Jelikož vozový park nutně potřeboval další obnovu, padlo rozhodnutí nejkritičtější místa rekonstruovat (což se odehrálo v roce 1973) a objednáno bylo celkem 30 motorových a 30 vlečných vozů.



První tramvaje Đuro Đaković byly dodávány od roku 1957 na základě dokumentace ZET, která ve svých podnikových dílnách vyhotovila již v roce 1951 první tři prototypy. Motorové vozy verze označované jako TMK 101 byly pouze dvounápravové a měly délku 12,6 m. Vlečné vozy k nim byly koncipovány již jako čtyřnápravové a později se objevovaly i za mladšími vozy TMK 201 (TMK1-Z) v rámci třívozových souprav. (foto: Libor Hinčica)

Motorové vozy byly vybaveny silnými motory, což zohledňovalo tahání stejně dlouhých vleků, pročež si tramvaje vysloužily přezdívku „bik“ (tedy býk; později se ale vžilo pouhé „Đuro“). V elektrické výzbroji se již používal statický měnič, systém ovládání pomocí kontroléru (s 18 rozjezdovými a 17 brzdovými stupni) ale zůstal zachován. Pro spojení s vlečnými vozy (označovanými jako typ TP1-Z) byly tramvaje vybaveny poloautomatickými spřáhly, novinkou byl polopantograf, ale také rychloměr na stanovišti řidiče, pneumatické ovládání dveří či podlahová krytina z gumového koberce.

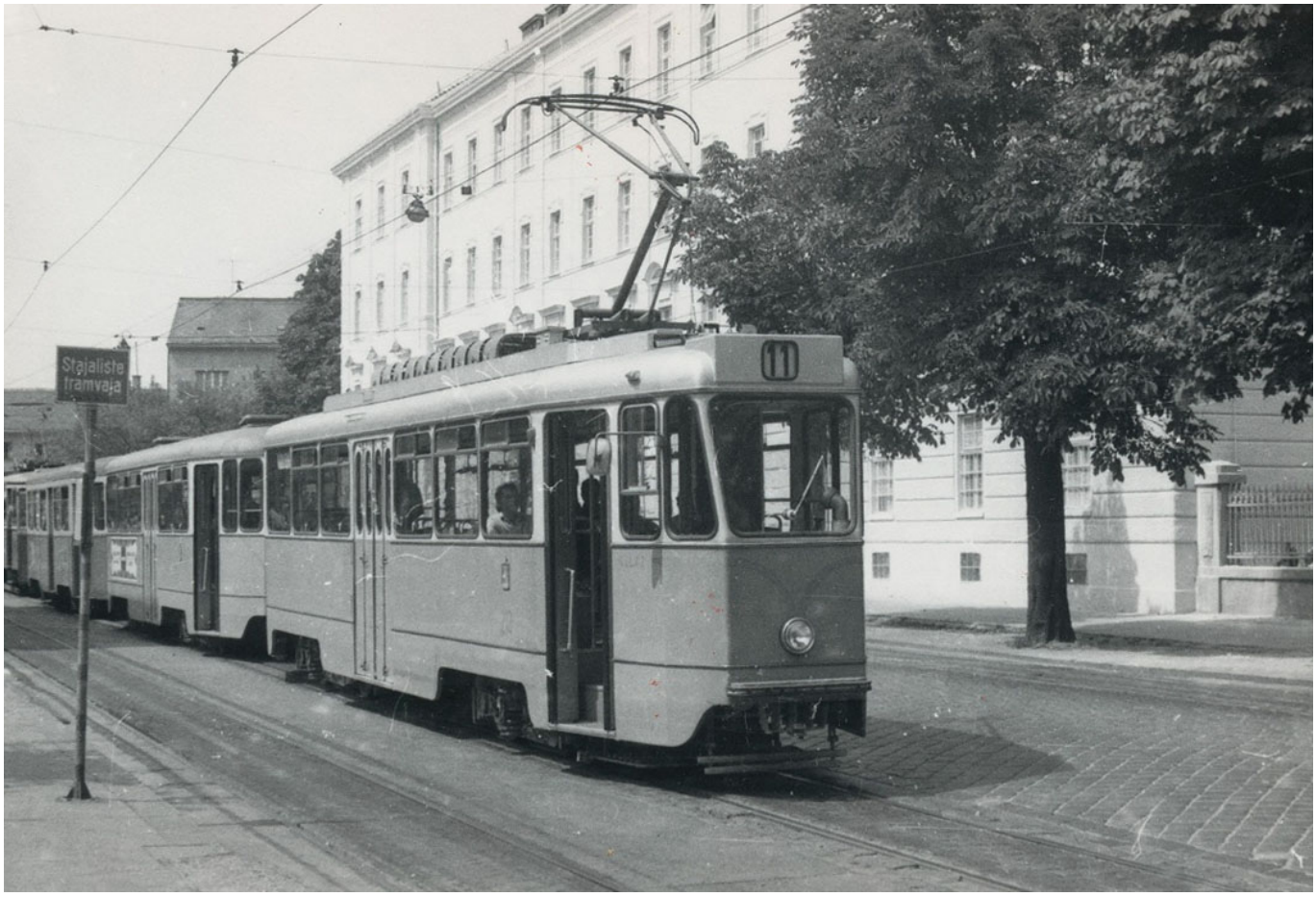
K dodání prvních tramvají mělo dojít dne 31. 12. 1973, slavnostní zahájení provozu se odehrálo dne 25. 1. 1974 (některé zdroje uvádějí 22. 1. 1974), a to konkrétně u prvních čtyř motorových (ev. č. 202 až 205) a vlečných (ev. č. 701 až 704) vozů. Číslování motorových vozů, jež nesly označení TMK1-Z (později se začalo používat i TMK 201), začínalo původně číslem 202, neboť číslo 201 bylo obsazeno prototypem článkového vozu. Poslední tramvaj TMK1-Z byla dodána až na počátku roku 1975 a zařazena byla dne 12. 2. 1975 pod ev. č. 231. Záhy, konkrétně od 28. 4. 1975, ale byla společně s kloubovým prototypem přečíslována. Zatímco prototyp z roku 1966 získal ev. č. 200, poslední Đuro Đaković TMK1-Z naplnil biblické sousloví „poslední budou první“ a obdržel ev. č. 201 ve druhém obsazení. Až s touto změnou dává logiku ono sekundárně používané typové značení TMK 200 pro kloubový vůz a TMK 201 pro tramvaje z let 1974–75.



Článková šestinápravová tramvaj (později značená jako typ TMK 200) vznikla pouze jediná v roce 1966. Ačkoli na svou dobu byla pokroková a měla s ní panovat spokojenost, k sériové výrobě nedošlo. Vůz se udržel v provozu až do roku 1993. (foto: ZET)

S ohledem na to, že realizované konstrukce křižovatek v roce 1973 se týkaly jen míst, které by provoz nových tramvají fakticky znemožňovaly, avšak lokality, kde by bylo problematické pouhé míjení vozů, zůstaly v první etapě beze změny, měly tramvaje v prvních letech provozu na čele výrazný žlutý klín, který protijedoucího řidiče upozorňoval na to, zda může či nemůže vjet do křižovatky.

V prvních letech provozu se na tramvajích projevovaly vybrané konstrukční nedostatky. Nejzávažnější bylo deformování vozové skříně, které vycházelo z poddimenzování konstrukce, ale i z přetěžování tramvají. Skříň proto musela být při opravách zesílena. Ze strany obslužného personálu byla kritizována velmi malá kabina řidiče se špatnou ergonomií (prostor byl alespoň částečně zvětšen zešikmením hlavního pultu), v níž bylo navíc v létě nesnesitelné horko a v zimě naopak vzhledem k nedostatečnému vytápění chlad. Výrazná vrstva izolace bočních stěn a malá okénka poté dělaly z tramvají skleník i v salónu pro cestující, v němž přibylo místo pro pasažéry po zrušení a demontování pokladen průvodčích. Problém s přehříváním motorů byl v Záhřebu vyřešen vlastním zlepšovákem zajišťujícím lepší proudění vzduchu. Koncem 90. let se odstraňovaly bezpečnostní koše pod vozem, který nahradila bezpečností hrazda (šikmá deska), po roce 2005 se poté začaly na zbylých vozech používat modernější dveře s větší mírou prosklení.



Historický snímek vozu TMK1-Z, resp. TMK 201. Ačkoli dnes jsou tramvaje spojovány především se Záhřebem, původně je odebíral Bělehrad. (foto: ZET)

Vyřazování tramvají TMK1-Z a vleků TP1-Z začalo od roku 1996. Od té doby ale trvalo takřka celých 30 let, než bylo možné odstavit z provozu i poslední z dříve dodaných 30 souprav. Těmi úplně posledními se staly soupravy vozů 224+714 a 227+725. Dopravce ZET ohlásil jejich konec na dny 13. 6. 2025 až 15. 6. 2025, když předem informoval o nasazení vozidel na linky. V pátek 13. 6. 2025 se objevily v ulicích ještě obě soupravy (na linkách č. 2 a 12), v sobotu 14. 6. 2025 už byl v provozu jen jeden vlak na lince č. 11 a derniéra se odehrála – taktéž už jen s jednou soupravou – dne 15. 6. 2025 na lince č. 9. Jedna ze souprav by měla zůstat nadále jako historická.

Závěrem ještě doplňme, že záhy po nákupu tramvají TMK1-Z a vleků TP1-Z bylo připraveno v režii ZET další výběrové řízení na obnovu vozového parku tramvají. Ačkoli existovaly názory, že by se mělo pokračovat dál s nákupem vozů domácí provenience od Đuro Đakoviće, a tedy navázat na 30+30 kusů novou objednávku, upřednostnil ZET cestu otevřeného výběrového řízení, v němž nejlepší cenové podmínky včetně financování poskytla ČKD Tatra (resp. příslušný podnik zahraničního obchodu). Ačkoli socialistická Jugoslávie po celou dobu své existence značně protěžovala lokalizaci výroby (což si zajišťovala mj. i nákupem licencí, jak ukazuje i příklad tramvají TMK1-Z), pořízení nových tramvají bylo plně pod patronátem dopravce, který si nákup obhájil jednoznačnou výhodností nabídnutých podmínek z ČSSR. Tím se Đuro Đaković na dlouhou dobu z oblasti výroby tramvají odporoučel a o nepříliš úspěšný restart se pokusil až v letech devadesátých. Dnes je firma známá především jako výrobce nákladních železničních vozů, v portfoliu má ale i zbrojní složku a další činnosti (například produkci dvoukolí a převodovek). Od roku 2022 vlastní většinu ve společnosti (81,90 %) česká firma DD ACQUISITION a.s. patřící do portfolia zbrojaře Jaroslava Strnada (CZECHOSLOVAK GROUP).



Bělehrad měl odebrat v letech 1970 až 1974 celkem 40 těchto vozů (značených jako TMK1-B), které dojezdily ve městě už v roce 1991. Na snímku z roku 1976 vidíme vůz ev. č. 71, jenž je prototypem, který byl vyráběn již v letech 1964 až 1966 a který je tedy 41. bělehradskou tramvají TMK1. (zdroj: transphoto.org)



Typický žlutý klín na čele tramvaje TMK1-Z (TMK 201), který upozorňoval protijedoucího řidiče na typ, s nímž bylo na řadě míst sítě zakázáno míjení. (foto: R. Stevens, zdroj: ZET)



Pohled do interiéru vozu TMK1-Z (TMK 201). (foto: Libor Hinčica)



Éra tramvají TMK1-Z (TMK 201) a přívěsů TP1-Z trvala v Záhřebu 51 let. Celkem bylo dodáno v letech 1974 a 1975 třicet dvouzových souprav. (foto: Jan Švaříček)

Url: Konec tramvají Đuro Đaković v Záhřebu