

Most zatoužil po historické tramvaji. Koupil vůz Tatra T2

01.04 2023 08:35, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova odkoupil za symbolickou jednu korunu z Ústí nad Labem tramvaj typu T2R, kterou původně získal místní DP s cílem renovovat ji do historického provedení coby připomínku ústeckého tramvajového provozu. Ústí je z měst, v nichž byla v Československu tramvajová doprava zrušena, jediné, které stihlo tramvaje T2 pořídit. Celkem jich v letech 1960 až 1962 zakoupilo osmnáct.

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova zakoupil pro provoz na své nové normálněrozchodné rychlodráze nejprve 34 tramvají typu Tatra T1 (resp. dobově přesněji T I), na něž navázalo v letech 1961 a 1962 celkem 36 zástupců nástupnického typu T2, jež obdržely ev. č. 235 až 270. S výjimkou prvních 10 vozů byly všechny další vybaveny nezvykle zástěnami kabiny řidiče dle exportních vozů pro Sovětský svaz, které však byly později upravovány (došlo k demontáži dveří kabiny řidiče a k jejich náhradě nízkými dvířky jako byly běžné u ostatních tramvají T2 v tuzemsku). Přesná data uvedení do provozu nám bohužel nejsou známa, 25. 3. 1961 se nicméně prokazatelně účastnily vozy T2 zprovoznění prodloužení tramvajové tratě na první části mosteckého městského úseku k tehdejší výstupní zastávce „Na křižovatce“, za níž následovala smyčka, která byla situována v místech dnešního nákupního centra Rozkvět.



Tramvaj T2 ev. č. 245 v zastávce Báňské stavby (dnes OD Prior) v Mostě. (sbírka: Libor Hinčica)

Tramvaje byly po svém dodání deponovány všechny ve vozovně v Litvínově a obsluhovaly linku číslo 4, jež byla tehdy jedinou normálněrozchodnou tramvajovou linkou v místní konurbaci. Do vozovny Most byla část tramvají T2 převedena formálně až od 1. ledna 1969, neboť teprve tehdy byla tato vozovna oficiálně uvedena do provozu (fakticky se zde ale fyzicky nacházely tramvaje již v roce 1968). Podle známých údajů byly tramvaje nasazovány do provozu převážně sólo, nicméně již od ledna 1963 měly být vypravovány i v soupravách (byť zjevně jen v dopravních špičkách pro návoz zaměstnanců) a od poloviny roku 1965 byl plán zajistit veškerou výpravu ve „dvojčatech“ ve dvouminutovém intervalu (dřívějšímu zahájení kapacitnějšího provozu měl bránit nedostatečný výkon měnírny). Fotografie ovšem dokazují, že tento záměr se nerealizoval a tramvaje se nadále objevovaly v provozu převážně sólo.

Tramvaje T2 se během svého mosteckého působení dočkaly generálních oprav, které probíhaly od roku 1972 nejprve tzv. výměnným způsobem, přičemž na počátku tohoto procesu bylo pořízení jedné skříně tramvaje T2 ze zrušeného provozu v Ústí nad Labem (konkrétně šlo o vůz ústeckého ev. č. 165), která byla opravena a v Mostě označena ev. č. 245, což bylo číslo prvního mosteckého vozu, jenž zamířil do generální opravy. Opravená skříň vozu ev. č. 245 poté získala číslo 241 (tj. dalšího vozu, který byl do generální opravy přistaven), a tak se proces dále opakoval. Celkem bylo do roku 1974 popsaným způsobem opraveno deset tramvají. Jelikož na počátku byla jedna (ona ústecká) skříň navíc, byl jeden z původních mosteckých vozů T2 na konci procesu oprav coby nadbytečný vyřazen (konkrétně mělo jít o vůz původního ev. č. 248) a patrně po vytěžení náhradních dílů zlikvidován. Nešlo přitom o první vyřazenou mosteckou „té dvojku“, protože už v roce 1968 byly zlikvidovány tramvaje ev. č. 239, 255 a 268, které byly vážně poškozeny při požáru litvínovské vozovny.



Tramvaje T1 ev. č. 222, T2 ev. č. 259 a T3 ev. č. 268 v mostecké vozovně. „Té trojka“ ev. č. 268 nese číslo jednoho z původních vozů T2, jenž shořel v roce 1968 ve vozovně v Litvínově. (sbírka: Libor Hinčica)

Proces generálních oprav tramvají T2 měl být podle knihy Tramvaje Tatra T2 z pera Roberta Mary a kolektivu (vydavatelství Malkus, 2006) po roce 1974 zastaven s tím, že se počítalo s náhradou původních vozových skříní za nové typu T3. Takový proces „opravy“ si Most vyzkoušel již v roce 1968 po zmíněném požáru litvínovské vozovny (všechny tři shořelé vozy byly nahrazeny novými nástupnického typu zařazenými pod stejnými evidenčními čísly). Dodávka nových vozových skříní ve druhé polovině 70. let se ale uskutečnila jen částečně – v roce 1976 se jich podařilo dodat pro rekonstrukci tramvají T2 sedm (mimoto ovšem byly obdobným způsobem modernizovány i mostecké tramvaje T1, takže počet dodaných skříní byl vyšší), které nahradily vozy T2 ev. č. 256, 258, 262, 263, 265, 267 a 270. Poté byly dodávky tramvají T3 pro Československo zastaveny s tím, že se přejde už na nový typ tramvají s tyristorovou výzbrojí, čímž by měl utrum i Most se svým procesem generálních oprav, byť podle některých zdrojů nepřevládala mezi provozním personálem u vozů s novou skříní spokojenost s „novými“ vozy, a tak je možné, že by DP tak jako tak neměl zájem v obdobných rekonstrukcích pokračovat. Je každopádně zajímavé, že v roce 1976 nechal mostecko-litvínovský DP projít klasickou „generálkou“ vůz ev. č. 270 (zatímco skříně zbylých vozů T2 rekonstruovaných na typ T3 byly zlikvidovány), po níž obdržel nové číslo 271. Později měly probíhat generální opravy vozů T2 již standardním způsobem, a to bez změny evidenčních čísel.

Tramvaje, které prošly generální opravou, se v zásadě neodlišovaly od původního provedení. Doložené úpravy na tramvajích T2 v Mostě mají zejména marginální charakter (změna lakování střechy, doplnění zadních sdružených svítilen, testování různých sběračových lišt, doplnění systému na přehazování výhybek, instalace nových madel v interiéru, výměna sedadel řidiče dle typu užívaného na vozech T3 atp.). Z větších změn můžeme zmínit demontování stanovišť průvodčích po

roce 1977 a jejich náhradu laminátovými sedadly z tramvají T3, v 70. letech byly na některé vozy instalovány dva světlomety místo jednoho a na čele přibyly i charakteristické prosvětlené „krabičky“ s číslem linky, načež původní transparenty přestaly být využívány a na některých vozech došlo dokonce k jejich zalakování.

Vyřazení dalších mosteckých tramvají T2 se odehrálo až v letech 1982 až 1983. Poslední vozy byly vyřazeny v roce 1986. Šlo konkrétně o jedenáct vozů ev. č. 235 (ex-240), 237 (ex-242), 242 (ex-235), 248 (ex-249), 251, 253, 254, 257, 260, 269, 271 (ex-270) a jeden služební ev. č. 281, který vznikl v roce 1976 přestavbou původního vozu ev. č. 276 na kolejový brus.



V Liberci dojezdil vůz ev. č. 21 dne 1. 6. 2005, po dvou letech jej pořídil ústecký DP s cílem jej zachránit. Snímek pochází z vykládky v předlických garážích. (foto: Petr Šašek)

Znovu se tramvaj T2 objevila v ulicích Mostu až v září 2001 v rámci oslav stého výročí MHD v Mostě, kdy byl do města převezen vůz T2R ev. č. 21 z Liberce. Šlo shodou okolností o stejný vůz, jaký se nyní do Mostu dostává z Ústí nad Labem.

Tato tramvaj měla vskutku zajímavou životní pouť. Dodána byla do Ústí nad Labem v roce 1962 a obdržela ev. č. 152. Po zrušení ústeckého provozu byly všechny „té dvojky“ rozprodány, přičemž část z nich odkoupil ostravský DP, mezi nimi i někdejší „sto dvaapadesátku“. V Ostravě tramvaj označili ev. č. 594 a zařadili ji po opravě do provozu od září 1971. Ve službách ocelového srdce republiky pak vůz sloužil až do prosince 1994, načež byl prodán do Liberce, kde nesl ev. č. 21 (ve třetím obsazení). V Liberci byl vůz vyřazen v roce 2005 a o dva roky později jej odkoupil ústecký DP s tím, že měl šlechetný cíl tramvaj rekonstruovat coby připomínku historie ústecké tramvajové dopravy. Přes řadu

plánů města, ústeckého DP i jednotlivých aktivistů a fanoušků dopravy se však nepodařilo nalézt pro ambiciózní projekt dostatek finančních prostředků, a tak tramvaj stála a pozvolna chátrala v předlických garážích (někdejší tramvajové vozovně). Po takřka přesně 16 letech (vůz byl do města pod Mariánskou skálou dopraven z Liberce dne 8. 3. 2007) došlo dne 31. 3. 2023 k nakládce tramvaje na silniční trajler a k jejímu odvozu do Mostu. Ten tak nyní přebírá po ústeckém DP štafetu ve snaze tramvaj opravit do historického provedení s tím, že jeho ambicí by mělo být vůz příležitostně provozovat. Oprava by měla zabrat několik let.

Připomeňme, že v současné době má mostecký DP pouze jednu historickou tramvaj, za to dost unikátní, konkrétně jde o jeden ze dvou prototypů typu T5B6 z roku 1976.

Url: Most zatoužil po historické tramvaji. Koupil vůz Tatra T2