

Ostrava nenápadně představila opravenou historickou tramvaj K2

10.09 2024 18:02, Libor Hinčica, Tramvaje

Uplynulá sobota (7. 9. 2024) se nesla v Ostravě ve znamení oslav 130. výročí městské hromadné dopravy. Dopravního svátku se v rámci slavnostního konvoje vozidel zúčastnil i nový přírůstek do sbírky historických vozidel v podobě tramvaje typu Tatra K2, resp. přesněji K2R.P.

Dvoučlánkové tramvaje jsou s Ostravou a jejím poválečným rozvojem úzce provázány, třebaže zde nakonec nebyly příliš zastoupeny. Na počátku 60. let se nicméně zdálo, že právě nově vyvíjený koncept tramvají řady „K“ bude páteří obnovy vozového parku, zatímco mnohem známější „té trojky“ měly tvořit pouhý doplněk flotily. Již v roce 1965 byly v Ostravě testovány dva prototypy s typovým označením K1 (pod ev. č. 800 a 801), jež měly na svou dobu pokrokovou koncepci elektropneumatické výzbroje řízenou stykači (nebyl tedy použit tzv. zrychlovač typický pro produkci řady T), vývoj vozů K1 byl ale záhy zastaven bez toho, že by byla dána šance odladění konstrukčních nedostatků. Upřednostněn byl vývoj nástupnického typu K2, jehož elektrická výzbroj s klasickým zrychlovačem odvozená z dosavadní produkce byla v porovnání s tou užitou na inovativních „ká jedničkách“ fakticky krokem zpět. Prototypy vozů K2 byly postaveny v roce 1966, sériová výroba byla zahájena o rok později a trvala s přestávkami až do roku 1983. Celkem vzniklo 569 vozů K2 a 200 odvozených obousměrných vozů K5 (pro egyptskou Káhiru).



Takto vypadal vůz ev. č. 802 v roce 1994, kdy jej fotograf zachytil u ostravského výstaviště. Na tramvaji se již objevilo nové logo ostravského DP, jež mělo symbolizovat neustálý pohyb veřejné dopravy. (foto: Ing. Robert Janků)

V ČSSR, pomineme-li krátký provoz jednoho z prototypů v Mostě a Litvínově, byly tramvaje K2 dodávány jen do Bratislavy, Brna a Ostravy. Očekávání spojená s příchodem nového modelu ale nebyla na pomezí Moravy a Slezska naplněna, a tak se do Ostravy dostalo v letech 1967 a 1969 pouhých osm vozů (ev. č. 802–809), které až v roce 1983, kdy českoslovenští provozovatelé trpěli nedostatkem tramvají s ohledem na předchozí pětileté období (1977 až 1981), kdy byly zastaveny dodávky pro tuzemsko, doplnily ještě dva vozy (ev. č. 810 a 811), které byly oficiálně vykazovány jako dodávka z exportního souběhu pro Jugoslávii (vozy proto byly oficiálně značeny jako typ K2YU).

S výjimkou tří nejstarších vozů ev. č. 802–804 z roku 1967 byly všechny ostatní ostravské „ké dvojky“ v letech 1995 až 1998 modernizovány za využití elektrické výzbroje TV8, čímž došlo k přeznačení na typ K2G. Při té příležitosti ztratily tramvaje také typický vlnitý plech v podokenní části, v interiéru se rozsah modernizace u jednotlivých vozů lišil. Nejstarší trojice byla ponechána v původním provedení a o jejich modernizaci se původně neuvažovalo, v roce 2004 ale byly dvě tramvaje evidenčních čísel 802 a 803 přece jen poslány do modernizačního procesu. Namísto výzbroje ČKD TV8 byla už použita moderní tranzistorová výzbroj z produkce společnosti Cegelec (dnes Electric Components) typu TV Progress.



Později se tramvaj K2 ev. č. 802 dočkala přelakování do podnikových barev. Dne 25. 5. 1996 projíždí tramvaj směrem k zastávce Elektra v centru města. (foto: Ing. Robert Janků)

Tramvaje ev. č. 802 a 803 se v rámci omlazovací kúry dočkaly vedle obligátního „narovnání“ bočnic také úprav předního čela pro dosazení velkého čelního transparentu z produkce BUSE Blansko, protiskluzové podlahové krytiny, nových sedadel i bočního obložení podle vzoru dříve realizovaných modernizací tramvají T3. Novinkou oproti „Progressům“ T3 bylo nové řešení vytápění, kdy byla poprvé použita topná tělesa s ventilátory s automatickým ovládáním dle vnitřní a vnější teploty (pomocí čidel). S ohledem na financování oprav z dotačních prostředků města měly být dle původních úvah obě tramvaje K2 dokončeny v průběhu roku 2004, u vozu ev. č. 803 se to vzhledem k velkému vytížení martinovských dílen ukázalo jako nesplnitelné a v prosinci 2004 byl vůz teprve připraven k odeslání do lakovny. Dokončení prací bylo proto posunuto až na březen 2005. Hodí se doplnit, že po vzoru obou vozů s výzbrojí TV Progress byly později v rámci vyšších stupňů prohlídek upravovány i dříve modernizované vozy K2G (včetně velkých čelních transparentů), výzbroj TV8 u nich ale zůstala zachována.

Tramvaje ev. č. 802 a 803 byly po modernizaci označeny analogicky k vozům T3 s výzbrojí TV Progress jako typ K2R.P. V interních materiálech Dopravního podniku Ostrava, potažmo ústředních dílen, bylo možné narazit svého času krátkodobě i na označení K2P.O (O = Ostrava). Podobná lidová tvořivost není v dílenském prostředí ničím neobvyklým, a tak uvedenému pojmenování s „óčkem“ na konci není možné přikládat větší váhu, neboť klíčové bylo přece jen schválení typu ze strany Drážního úřadu. Přesto se v rámci oslav 130. výročí MHD v Ostravě nesprávné označení K2P.O objevilo v rámci vydaných letáků.



Původně měl roli historického vozidla plnit vůz ev. č. 803, který se v této úloze i prezentoval veřejnosti, a to v posledním stavu po vyřazení (včetně reklamy na Dinopark a rádio Impuls). Loni ale bylo nakonec rozhodnuto o jeho likvidaci. (foto: Ing. Petr Bystroň)

Jediným nemodernizovaným ostravským vozem Tatra K2 zůstal ten, jenž nesl evidenční číslo 804. I on byl ale původně pro modernizaci určen (s realizací v průběhu roku 2005), vedení DPO ovšem projekt stornovalo a vůz byl v roce 2005 odstaven s tím, že bude ponechán jako historické vozidlo. Ostravský DP ale nedokázal zajistit pro tramvaj potřebné zázemí, takže vůz byl vystaven dlouhodobě povětrnostním vlivům, což zhoršilo jeho už tak bídný technický stav do té míry, že nakonec padlo v roce 2010 v tichosti rozhodnutí o likvidaci vozu. Tím Ostrava o svou historickou „ká dvojku“ přišla.

Pomineme-li vůz K2G ev. č. 810, jenž byl vyřazen po tragické dopravní nehodě na jednokolejné trati do Zátiší, k níž došlo v dubnu 2008, byly další tramvaje K2G odstaveny z provozu až v roce 2013 (ev. č. 808 a 809), zbylé vozy následovaly v průběhu let 2017 a 2018. Od října 2018 byly v provozu už jen vozy K2R.P ev. č. 802 a 803, které naposledy svezly cestující na důstojně provedené rozlučkové jízdě dne 3. 11. 2018. Oba vozy však zůstaly nadále zachovány s tím, že tramvaj ev. č. 802 měla být upravena pro komerční provoz (konkrétně se zvažovala přestavba na pojízdnou kavárnu/bar; z tohoto důvodu byla i interně přeznačena na služební ev. č. 8210), zatímco vůz ev. č. 803 se měl stát náhradou za zrušenou historickou tramvaj ev. č. 804.



„Ká dvojka“ ev. č. 802 dojezdila v reklamním nátěru, který propagoval „Bezpečnější Ostravu“. (foto: Ing. Petr Bystroň)

Vůz ev. č. 803 se po svém vyřazení již v roli historického vozidla objevoval příležitostně v ulicích města ve stavu po vyřazení (tj. s reklamním polepem na Dinopark na předním článku a na rádio Impuls na zadním článku), veřejnost se s ním mohla seznámit poprvé 20. 5. 2023 v rámci okružních jízd v areálu bývalých ústředních dílen během ostravské Muzejní noci, poté se vydal dne 24. 6. 2023 i na oblíbené jízdy historických tramvají v údolí říčky Porubky (v trase linky 5 do Zátiší). To ale bylo překvapivě v roli historického exponátu vše, co tramvaj zvládla. Dopravní podnik Ostrava přehodnotil své plány stran přestavby dlouhodobě odstaveného vozu ev. č. 802 (resp. v té době ev. č. 8210) pro komerční účely, současně se však ukázalo, že je tento vůz v lepším technickém stavu než tramvaj ev. č. 803. Padlo proto rozhodnutí, nechat historický vůz ev. č. 803 zlikvidovat a nahradit jej právě vozem s nižším evidenčním číslem. Vůz ev. č. 803 zvládl ještě posloužit dne 2. 9. 2023 v rámci dne otevřených dveří coby ukázka zásahu složek integrovaného záchranného systému, přičemž součástí této prezentace byla i dopravní nehoda s automobilem. To bylo naposledy, co se s ním Ostravané mohli vidět. Tramvaj poté byla kanibalizována jako zdroj náhradních dílů pro vůz ev. č. 802 (8210).

Přestože bylo ve vztahu k (v pořadí již třetímu) historickému vozu K2 zvažováno více možností rekonstrukce do některé z provozních etap, padla ve finále volba na navrácení vozidla do provedení po modernizaci v roce 2004. Jednalo se o volbu bezpochyby prozíravou, protože červeno-krémové tramvaje K2 v „předrevolučním“ stavu mají zachovány již Brno i Bratislava a de facto i Praha (byť v jejím pojetí jde částečně o kýč). Ostrava tak má svou „ká dvojku“ v rámci muzejních sbírek jedinečnou.



Historická tramvaj K2R.P ev. č. 802 si odbyla nenápadně premiéru v původním lakování v rámci oslav 130 let ostravské MHD. (foto: Patrik Bilko)

I vůz ev. č. 802 ovšem dojezdil v reklamním nátěru, konkrétně se snažil propagovat Bezpečnější Ostravu, takže návrat vzhledu vozidla do provedení, v němž opouštěl před dvěma desítkami let ústřední dílny, byl nutně spojen se stržením polepů (realizováno ještě na vozovně Moravská Ostrava v průběhu prvních jarních měsíců), a následně došlo (9. 5. 2024) k převozu tramvaje do areálu Škody Ekova, které byla napřímo svěřena částečná oprava karoserie, oprava dveřních křídel, vyčištění elektrické výzbroje a samotné lakování do původního ostravského schématu (modro-bílé se žlutými dveřmi). Podle registru smluv vyšlo lakování vozidla na 399 850,46 Kč bez DPH.

První jízda vozidla v novém laku proběhla v martinovském areálu dne 29. 8. 2024, dobové vnější polepy (s „kulatými“ šipkami) byly na vůz doplněny již v porubské vozovně dne 3. 9. 2024. V interiéru přibyly některé dobové detaily, jako původní označovače jízdenek, palubní počítač a dobový tarif. Navíc se objevily fotografie umístěné v reklamních rámečcích.

Premiéra opraveného vozu se konala, jak již zaznělo v úvodu textu, v rámci oslav 130. výročí ostravské městské hromadné dopravy dne 7. 9. 2024. Ačkoli tramvaj zvládla slavnostní konvoj odjet, přece jen se jí nevyhnuly drobné technické problémy, a tak se v současné době zvažuje možnost jejího návratu do opravárenského areálu s cílem zajistit ještě další úpravy.

Url: Ostrava nenápadně představila opravenou historickou tramvaj K2