

„Ostravské metro“ 81-71 skončilo v pražském Království železnic

14.12 2022 18:07, Libor Hinčica, Ostatní

Ostrava dlouhá desetiletí toužila po tramvajové rychlodráze, přičemž prakticky od prvních návrhů se předpokládalo, že část úseků bude koncipována jako podzemní, přičemž ke slovu měla přijít nejen technologie cut & cover, tedy hloubená stavba z povrchu, ale i klasická ražba pomocí štítů, ostatně mezi variantami na vedení podzemních úseků se objevovaly i takové, které počítaly s tunely pod řekou Ostravicí. Tramvajová rychlodráha, jež se měla svým charakterem pohybovat mezi klasickou podzemní dráhou (metrem) a městskou tramvají (připodobnit by ji šlo například k německým Stadtbahnům), v Ostravě nakonec nevznikla (z dnešního pohledu je nutno říci, že naštěstí), přesto se v Ostravě metro objevilo, a dokonce vozilo cestující.



Oba vozy 81-71 po převozu do mělnického přístavu. (foto: Kryštof Šenkýř)

V roce 2011 se holding Vítkovice připojil k bizarnímu projektu tzv. Krkonošského metra, jenž je dosud spojován s Českým vysokým učením technickým, když do svého vlastnictví získal dvojici vozů pražského metra 81-71 ev. č. 2501 a 2395 (oba rok výroby 1990). Ty měly projít výhledově úpravou na pohon stlačeným zemním plynem a stát se jakýmsi funkčním vzorkem pro možné využití kombinovaného hybridního pohonu (elektřina a CNG) pro provoz na jakémsi cimrmanovském derivátu vlakotramvaje. K plánované přestavbě nikdy nedošlo, společnost Vítkovice Doprava však vozidla využila k prezentačním jízdám, které se konaly vždy v rámci dne otevřených dveří dne 1. 5., a to v letech 2011 až 2018.

Pro pohon dvouvozové soupravy, která jezdila po vlečkové síti někdejších Vítkovických železáren byly využívány lokomotivy ve vlastnictví Vítkovice Doprava. Krátká etapa provozu metra 81-71 skončila v roce 2018 (o rok později se ještě jeden z vozů ukázal na veletrhu Czech Raildays jako statický exponát coby stánek skupiny Vítkovice), načež byly oba vozy bez užitku odstaveny na kolejišti v uzavřeném areálu vlastníka vozidel. Na podzim 2021 se podařilo (údajně po čtyřletém vyjednávání) zajistit jejich prodej pražskému Království železnic, resp. přesněji Ústavu modelů ve vzdělávání z. ú., jenž v Praze na Smíchově provozuje obří modelová kolejiště.



Zadní část vozu 81-71 ev. č. 2501 posloužila pro úpravu na šatnu, která svým vzhledem připomíná vozy Ečs. (foto: Kryštof Šenkýř)

V listopadu 2021 se oba vozy s někdejší metropolí uhlí a ocele rozloučily a putovaly po železnici zase zpět směrem do metropole na Vltavě. Jejich cesta ale nevedla ještě do Prahy, ale na Mělník, kde byly vozy odstaveny v areálu místního přístavu. Dovezeny sem byly za asistence dvojice „brejlovců“ (čísel 750.096 a 750.202) nákladního dopravce KDS (Kladenská dopravní a strojní) přes Kolín a Všetaty. Jejich přechodným bydlištěm se stal areál společnosti Agapa Servis, s. r. o., na jejíž vlečku byly přepraveny a následně pomocí kontejnerových manipulátorů a „ještěrek“ přemístěny mimo kolej, kde pak vyčkávaly až do prvního čtvrtletí roku 2022.

Původním záměrem nového vlastníka bylo využití čel z obou vozů s kabinou a částmi interiérů a vytvořit z nich v Praze simulátor s projekcí linky metra a šatnu pro školní výpravy. Zbytek obou vozů měl být zlikvidován. Nakonec však došlo k přehodnocení této idey, díky níž se podařilo zajistit, že vůz ev. č. 2395 získal nový vlastník coby kompletní historický exponát, zatímco vůz ev. č. 2501 byl rozříznut napůl a budoucímu využití posloužily obě poloviny.



Skelet po rozříznutí a umístění na nově svařený podlahový rám. (foto: Kryštof Šenkýř)

Zadní část byla už v průběhu léta letošního roku přestavěna na šatnu pro školní výpravy, které Království železnic navštěvují. Zvětšení atraktivity exponátu se podařilo docílit tím, že čelo, jež bylo tvarově prakticky identické s původním provedením nejstarší generace vozů pražského metra, tedy souprav Ečs, bylo upraveno právě podle tohoto vzoru. Navíc tak přibyly reflektory a nezbytný emblém metra, autor přestavby poté věnoval pozornost i některým dalším dílčím detailům v interiéru, kde došlo například ke změně zářivkového osvětlení za žárovkové. Hotový „vůz“ byl pak označen fiktivním evidenčním číslem 1501 (což je číselná přesmyčka původního čísla vozu neodpovídající žádnému někdejšímu vozu Ečs).

Přední část vozu ev. č. 2501 byla upravena na původně plánovaný simulátor, který byl slavnostně představen dne 14. 12. 2022. Obě poloviny vozu jsou umístěny ve svém přirozeném prostředí, tedy v podzemí, neboť hlavní část expozice Království železnic se nachází v suterénu, to ale znamenalo nezměrnou míru improvizace při stěhování obou polovin na místo určení.



Simulátor metra 81-71 se skládal na místě z částí velkých zhruba 2 x 1,5 m. (foto: Kryštof Šenkýř)

Ačkoli dnes vypadají obě půlky velmi autenticky, na své místo se dostaly rozložené na malé části. Zadní díl, jenž posloužil pro úpravu na typ Ečs, byl stěhován dveřmi o rozměrech pouze 2 x 1,5 m (a poté ještě po eskalátorech), přední díl, jenž si ponechal křivky typu 81-71, byl dopraven přes podzemní garáže a na místo svého umístění se musel prodrat ještě přes nepatrně menší dveře. To znamenalo, že z původního vozu byly odstraněny prakticky všechny nepotřebné prvky (v první řadě elektrická i pneumatická výzbroj), skříň byla sejmuta z podvozků a rozřezána na panely o max. velikosti 1,5 x 2 m, které pak byly usazeny na nově svařený podlahový rošt, znovu poskládány a opatřeny spojovacími prvky. Takto složené a pospojované půlky se dopředu obrousily, vytmelily a nalakovaly, načež došlo k opětovnému rozložení a k převozu do areálu Království železnic. Zde došlo k opětovné montáži, závěrečnému vytmelení a nalakování předělů karoserie. Následně už se mohlo pokračovat zasklením a montáží interiéru. Poslední slovo měli elektrikáři, kteří zprovoznili osvětlení a osadili dveře elektrickým pohonem. V části, jež je určena jako šatna („Ečs“), otevírá dveře pokladní (šatnář), původní přední část vozu 81-71 má zajištěno ovládání dveří ze stanoviště strojvedoucího.



Nalakovaný a částečně složený skelet již v areálu Království železnic. (foto: Kryštof Šenkýř)

Království železnic tak získalo dvojici zajímavých exponátů, které jistě potěší nejednoho fanouška veřejné dopravy. Vedle simulátoru metra je možné vyzkoušet si v Království železnic i simulátor tramvaje T3, autobusu Karosa B 732 a motorového vozu řady 810.

Připomeňme, že vývoj souprav 81-71 v SSSR byl v nemalé míře ovlivněn požadavkem Prahy na větší výkon vozů v porovnání s řadou E. Ostatně první sériové vozy zamířily na sklonku roku 1977 rovnou do československé metropole. V provozu s cestujícími se objevily poprvé na lince C od 1. 5. 1978. Dodávky poté podle potřeb rostoucí sítě pražské podzemky pokračovaly až do roku 1990. Pravidelný provoz původního provedení souprav byl ukončen dne 2. 7. 2009, od té doby je už v pražském metru možné narazit jen na modernizovanou verzi 81-71M, pomineme-li tedy historické jízdy.



Pohled do dokončeného interiéru simulátoru, v němž nechybí ani starý plán metra. (foto: Kryštof Šenkýř)

Co se týče zmíněného projektu tzv. Krkonošského metra, zde můžeme pro úplnost uvést, že projekt i po více než deseti letech vykazuje základní životní funkce, a dokonce i ČVUT s ním nadále přes určitou kontroverzi, která kolem něj panuje, spojuje své jméno. Místo funkčního vzorku na bázi metra nyní žije myšlenka možné přestavby některé z vyřazených tramvají T3, kterou si spolek zaštiťující aktivity projektu pro tento účel koupil. Momentálně dlouhodobě běží crowdfundingová kampaň, jejímž cílem je vybrat částku 2,5 mil. Kč, jež by měla údajně pokrýt náklady vývoje plánovaného hybridního pohonu. Za několik měsíců se k datu uzávěrky tohoto článku podařilo prozatím vybrat částku 6 808 Kč, tedy 0,27 % požadované sumy. Na podporu však stále zbývá ještě 18 dnů, takže případní zájemci o realokaci svých úspor mohou záměr podpořit pod tímto odkazem.

Url: „Ostravské metro“ 81-71 skončilo v pražském Království železnic