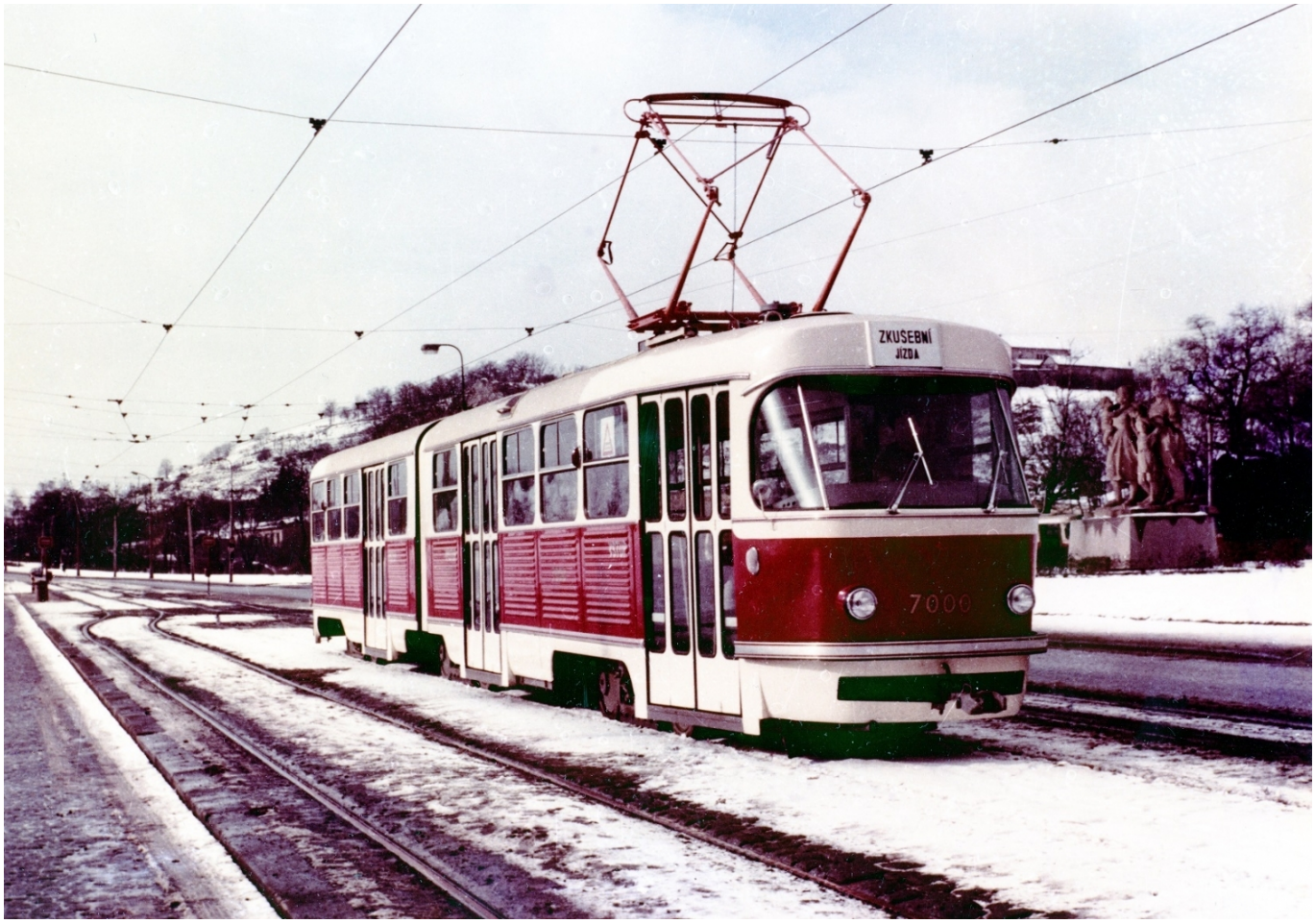
Praha a kloubové tramvaje řady „K“

21.06 2021 18:00, Libor Hinčica, odborná spolupráce: Robert Mara, Tramvaje

Pražský DP zaujal nedávno svou tiskovou zprávou, v níž prozradil svůj dlouho plánovaný záměr na pořízení historické tramvaje typu K2. Ta by měla rozšířit sbírku nostalgických vozidel určených pro retro jízdy. Zatímco u v roce 2019 do provozu zařazených vozů T2 šlo hledat alespoň určitou paralelu ve vztahu k historii pražské tramvajové dopravy (první dva prototypy „té dvojek“ v Praze skutečně jezdily), v případě vozů typu K2, resp. řady vozů rodiny „K“ je situace odlišná. Vůz, jenž má být pořízen z Bratislavy pro zpestření provozu nostalgických linek, bude v provozu s pražskými cestujícími přes svůj nostalgický vzhled vlastně novinkou.

Poválečná historie tramvají byla spojena s vývojem vozů moderní koncepce PCC, ne všechny podniky ji ale bezvýhradně přijímaly a zejména brněnský DP byl velkým zastáncem provozu s vlečnými vozy. Ostatně byla to právě iniciativa tehdejšího ředitele brněnského DP, která vedla k tomu, že se konstruktéři smíchovské Tatrovky v počátcích unifikace zaobírali i možností vzniku vlečného vozu odvozeného z vozu PCC. Nakonec však zvítězila plná unifikace a do výroby zamířila jen motorová verze (T II), až o řadu let později byl obdobný koncept použit při vývoji modelu B3 pro východoněmecké zákazníky. Jenomže koncepce vlaků se všemi nápravami hnacími se i přesto zdála být v tehdejších podmínkách provozu naddimenzovaná, nadto panovaly (oprávněné) obavy ve vztahu k napájecí infrastruktuře, neboť jednou z velkou nevýhod zrychlovačové výzbroje s odporovou regulací byla enormní spotřeba elektrické energie. Využití souprav „2x T“ – což je dnes „základní jednotka soustavy SI pro DP“ – bylo pro některé provozní podmínky vnímáno jako plýtvání zdroji. Vývoj v západní Evropě, především v Německé spolkové republice, ukazoval, že pozornost dopravců se ubírá k článkovým vozidlům, která nabízela kapacitu srovnatelnou s tehdy typickými třívozovými soupravy (motorový vůz + dva vlečné), a přitom se počítalo jen s jedním místem pro průvodčího. Také Československo se proto odhodlalo, že se pustí do vývoje tramvaje, která by uspokojila poptávku zákazníků právě po tomto druhu vozidla.



Prototyp tramvaje K1 nesl během zkoušek v Praze ev. č. 7000. Nákup až 250 vozů této délkové kategorie se nakonec neuskutečnil. (sbírka: Jindřich Sulek)

Technické zadání ze strany ministerstva dopravy na vývoj tramvaje pojmenované jako model K1 spatřilo světlo světa v roce 1961, což je tedy startovací čára vývoje nové dvoučlánkové tramvaje, která přejímala řadu prvků – především designové křivky – z tehdejší novinky v podobě vozu T3 (představeného jen o rok dříve). Ačkoli Praha nikdy tramvaje tohoto typu neprovozovala, hodí se říct, že ani ona nestála v rámci vývoje „ká jedniček“ stranou. Právě naopak. Řada připomínek pražského DP zásadně ovlivnila technické zadání vozidla, včetně největší změny v porovnání s dosavadním vývojem tramvají řady „T“ v podobě nové elektrické výzbroje, jež byla řešena jako elektropneumatická a stykačová (tedy bez zrychlovače). Promítání připomínek pražského DP do vývoje vozů K1 nebylo náhodné. Ačkoli dnes víme, že žádné „ká jedničky“ v Praze cestující nakonec nevozily, plánovači na počátku 60. let s tramvajemi K1 pro Prahu počítali, a to zejména pro navrhovaný systém podpovrchové tramvaje (jenž měl v centru města de facto nahradit klasickou městskou tramvaj).

Předpokládalo se, že vozy K1 budou jezdit jako samostatné jednotky na těch trasách, kde byla očekávána menší přepravní poptávka a navíc nízká přepravní nerovnoměrnost v průběhu dne (rozdíl špička/sedlo). Pro tyto linky bylo nasazení souprav 2xT3 nehospodárné a u sólo vozů docházelo k jejich přetěžování. Řádově se na počátku 60. let uvažovalo s parkem až 250 článkových vozů. Nevýhodou zvolené koncepce článkové tramvaje byly horší jízdní vlastnosti než u ostatních vozů řady T, a to v důsledku nižších hodnot rozjezdového zrychlení a brzdového zpomalení a též rozložení adhezní hmotnosti jen na dva krajní podvozky, zatímco střední podvozek byl řešený jen jako běžný (bezmotorový). Uvedené nectnosti byly nevýhodné nejen pro tratě s velkým podélným sklonem, ale byly shledávány i jako potenciální omezení propustnosti tunelových úseků podpovrchové tramvaje

sdílených více linkami a projektovaných pro velmi krátké následné mezidobí projíždějících vlaků. Pro tyto úseky bylo vhodnější provozovat pouze vlaky kombinované z vozů T3 se shodnými dynamickými vlastnostmi. Od nákupu článkových tramvají K1 do Prahy se proto již v době dokončování prototypů K1 ustoupilo a neuvažovalo se s nimi ani v pozdějších letech, kdy byl projekt podpovrchové tramvaje nahrazen zcela autonomní podzemní dráhou – metrem.

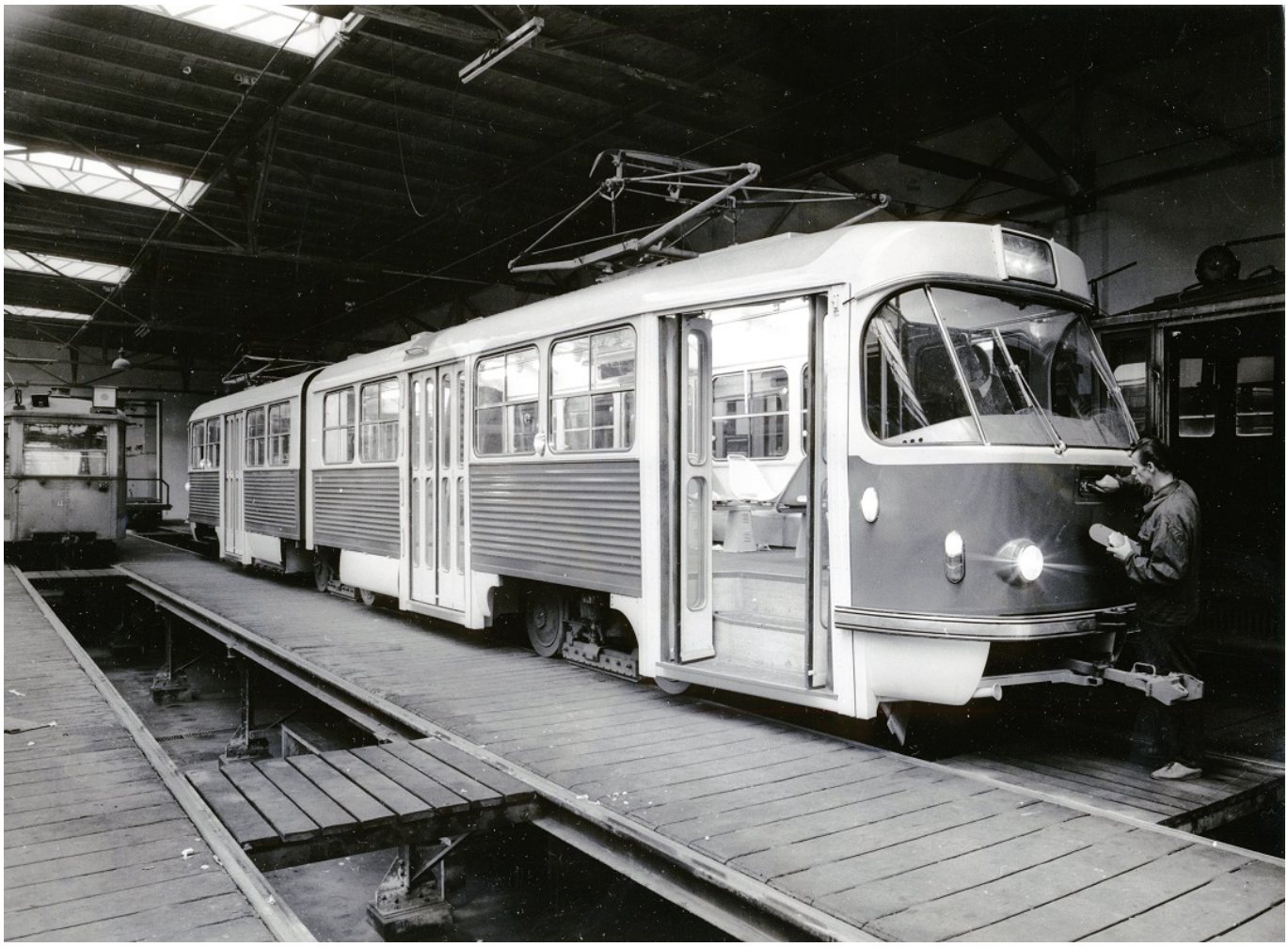
Na strojírenském veletrhu v Brně vystavený prototyp tramvaje K2, jež byla původně označována jako „exportní“. Vůz byl předtím zkoušen v Praze, po veletrhu zamířil do Mostu (a Litvínova) a nakonec zakotvil v Brně. (sbírka: Jindřich Sulek)

V době běžícího vývoje tramvají K1 se začala rodit odvozená varianta K2, která byla naopak více unifikována s „té trojkami“ i v oblasti elektrické výzbroje (využívala upravený systém se zrychlovačem). Jednodušší provedení vozidla se původně vůbec nemělo dostat k československým zákazníkům a tramvaj byla zpočátku nazývána jako „exportní článková tramvaj K2“. Zjednodušené řešení elektrické části (v porovnání s K1) mělo uspokojit zákazníky především v Sovětském svazu. Jelikož mechanická část vozů K1 a K2 byla do značné míry podobná (byť rozhodně ne identická), bylo možné prototypy obou typových řad dokončit krátce po sobě.

Jako první spatřily světlo světa prototypy tramvají K1, a to již v roce 1965. První z nich byl označen evidenčním číslem výrobce 7000. Jeho zkušební provoz – ovšem pouze bez cestujících – probíhal v ulicích Prahy. Druhý prototyp byl označen už ostravským ev. č. 801 (nikdy nenesl ev. č. 7001, jak se někdy v literatuře mylně uvádí) a na pražských kolejích se objevil jen v rámci zprovoznění ve vozovně Motol. Také první prototyp byl později přeznačen na ostravské číslo 800 a tramvaje se následně sešly v „ocelovému srdci republiky“. Teprve zde – v prosinci 1965 – vyjely do provozu s cestujícími.

Na tomto místě se hodí uvést, že Ostrava – podobně jako Brno – hodlala svou budoucnost spojovat primárně s vozy řady „K“ (rovněž jako zamýšlená náhrada třívozových souprav dvounápravových vozů) a záměry nákupu nových vozidel z poloviny 60. let zcela upozaďovaly klasické vozy řady T. Plán obnovy ostravského vozového parku tramvají pro léta 1965–70 počítal konkrétně s dodáním celkem 100 tramvají K1 a pouze 20 vozů T3. Realita ale byla odlišná. Oba prototypy K1 sice měly velmi pokrokovou elektrickou výzbroj, avšak bohužel také poruchovou. To způsobovalo časté odstavování vozů, což vyvrcholilo až návratem obou tramvají zpět výrobci v červenci 1968.

Oba prototypy „ká jedniček“ se tak zase objevily v Praze. Vůz ev. č. 801 byl používán jako skladiště závodu ČKD Tatra v Radotíně a zlikvidován byl ve 2. polovině 70. let, vůz ev. č. 800 posloužil pro stavbu funkčního vzorku tramvaje KT4 (označován jako KT X), který se v letech 1969–71 objevoval na zkouškách v ulicích hlavního města. Naposledy byl pro zkoušky v Praze využit v roce 1974, kdy na něm byla testována výzbroj TV2, poté byla tramvaje odstavena a v roce 1977 zlikvidována ve vozovně Hloubětín (kde v mezičase sloužila jako sklad). Vzhledem ke zcela rozdílnému technickému řešení a jasné příslušnosti k projektu dvoučlánkové dvoupodvozkové tramvaje KT4 ovšem v období let 1969–74 již nelze ve vztahu k Praze hovořit o pokračování zkoušek řady „K“.



Ještě jeden pohled na egyptskou tramvaj K5 ve společnosti vlečného vozu krasin v Praze. (sbírka: Jindřich Sulek)

V roce 1966 byl dokončen prototyp „exportní kloubové tramvaje“ K2, který byl označen ev. č. 7001. Ten absolvoval krátké zkoušky v Praze a poté byl odeslán na veletrh v Brně, kde byl prezentován již s číslem 7000. K dokončení zkušebního programu poté vůz zamířil do Mostu a Litvínova a později po ukončení zkoušek byl prodán do Brna. Také prototyp „ká dvojky“ jezdil v roce 1966 v ulicích Prahy,

opět však jen bez cestujících. Na rozdíl od vozů K1 se s typem K2 v Praze nikdy nepočítalo. Výrobce s ohledem na problémy obou prototypů K1 a ztrátu hlavního předpokládaného odbytu v Praze rezignoval na odstranění závad elektropneumatické výzbroje a v zájmu unifikace nabídl tramvaj K2 jako náhradní řešení i tuzemským zákazníkům. Vzhledem k informacím uvedeným v úvodu článku asi nepřekvapí, že největším zájemcem mezi československými DP byl DP města Brna (120 ks), následovaný bratislavským DP (89 ks). Několik vozů pořídila také Ostrava (10 ks), která však záhy od tramvají této koncepce ustoupila. Výroba tramvají K2 probíhala v letech 1966 až 1983 a navzdory původním předpokladům nedosáhla masivní produkce, neboť celkem bylo vyrobeno jen 569 ks. Do SSSR zamířilo pouze 245 vozů, dalším exportním úspěchem byla už jen Jugoslávie, v níž Sarajevo odebralo 90 tramvají. Vůz K2 ovšem posloužil jako výchozí model ještě pro provedení K5, které bylo speciálně vyvinuto pro potřeby egyptské Káhiry a lišilo se kromě jiného obousměrným a oboustranným provedením.

Pro Egypt bylo vyhotoveno v letech 1970 až 1973 celkem 200 vozů K5, z nichž dva až tři vozy byly v letech 1970 a 1971 zkoušeny i v ulicích Prahy. Na rozdíl od tehdejší běžné praxe nepředcházel vývoji tramvají K5 prototyp a kvůli urychlení vývoje se realizovala ihned série.

Celkem tak v letech 1964 až 1971 bylo možné v ulicích hlavního města potkat maximálně 5 vozů řady „K“, z toho jeden vůz K1, jeden typu K2 a dva až tři typu K5. Žádný z těchto vozů nikdy nevozil cestující. Všechny vozy však v Praze byly navrženy, zkonstruovány a vyrobeny.

Přesto pražský DP usiloval dlouhodobě o možnost reprezentanta této typové řady získat pro účely nasazení na nostalgické lince, neboť se jedná o významného představitele legendární typové řady odvozené z tramvaje T3 i vzhledově atraktivní vozidlo nesoucí nezaměnitelný rukopis výtvarníka Františka Kardause. Nakonec se v letošním roce za symbolikou částku 1 000 € (cca 25 500 Kč) podařilo pořídit tramvaj K2 ev. č. 8133 z bratislavského DP. Ten vůz odstavil již v roce 2009, avšak nenechal jej zlikvidovat. Tramvaj stála dlouhou dobu odstavena v areálu vozovny Krasňany a byla mj. nabízena právě dalším dopravním podnikům, které by mohly mít zájem podobný typ vozidla zachovat. Samotná Bratislava o vůz nestála, protože má vlastní historického reprezentanta, na druhé straně svým přístupem slovenské hlavní město významně přispělo k tomu, že tramvaj nebyla zlikvidována. Celých 12 let tak nepotřebný vůz úspěšně unikal hořákům autogenu. Nyní je již jasné, že novým provozovatelem bude pražský DP. Ten hodlá vypsat výběrové řízení na opravu vozidla u externího partnera, přičemž počítá, že oprava vozu do rádoby historického provedení vyjde na zhruba 9 mil. Kč. Oprava by měla být dokončena do konce roku 2022, primárně by měl výt vůz využíván na retrolince číslo 23.

Pro předmětný vůz K2 půjde o premiéru v provozu s cestujícími nejen ve vztahu k Praze, ale i obecně. Vůz vyrobený v roce 1977 byl totiž po dodání do Bratislavy (zde původně pod ev. č. 394) ihned převeden do stavu služebních vozidel a sloužil k zácviku řidičů. I to ostatně dopomohlo tomu, že se vůz zachoval ve vzácně původním provedení. Po 46 letech od vyrobení by tak měl mít možnost v roce 2023 svézt své první pasažéry.

Url: Praha a kloubové tramvaje řady „K“