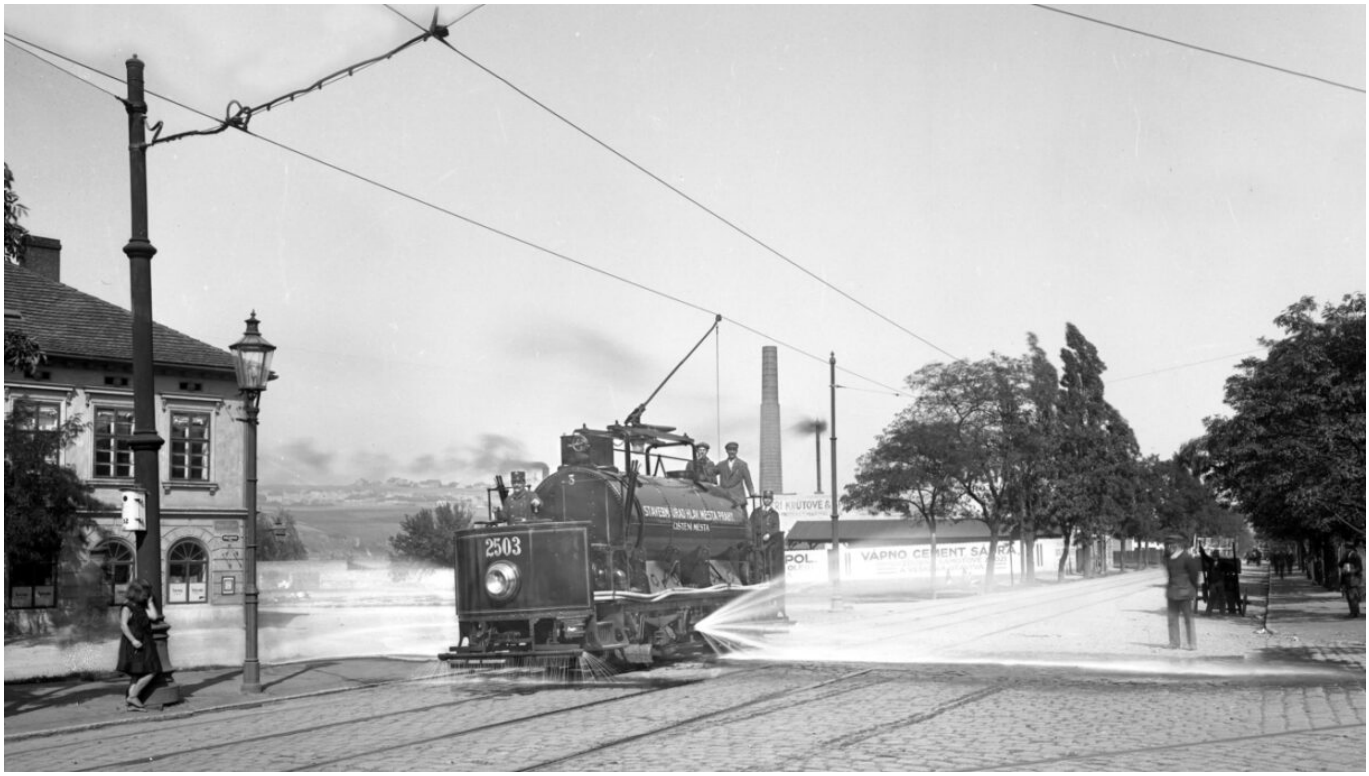


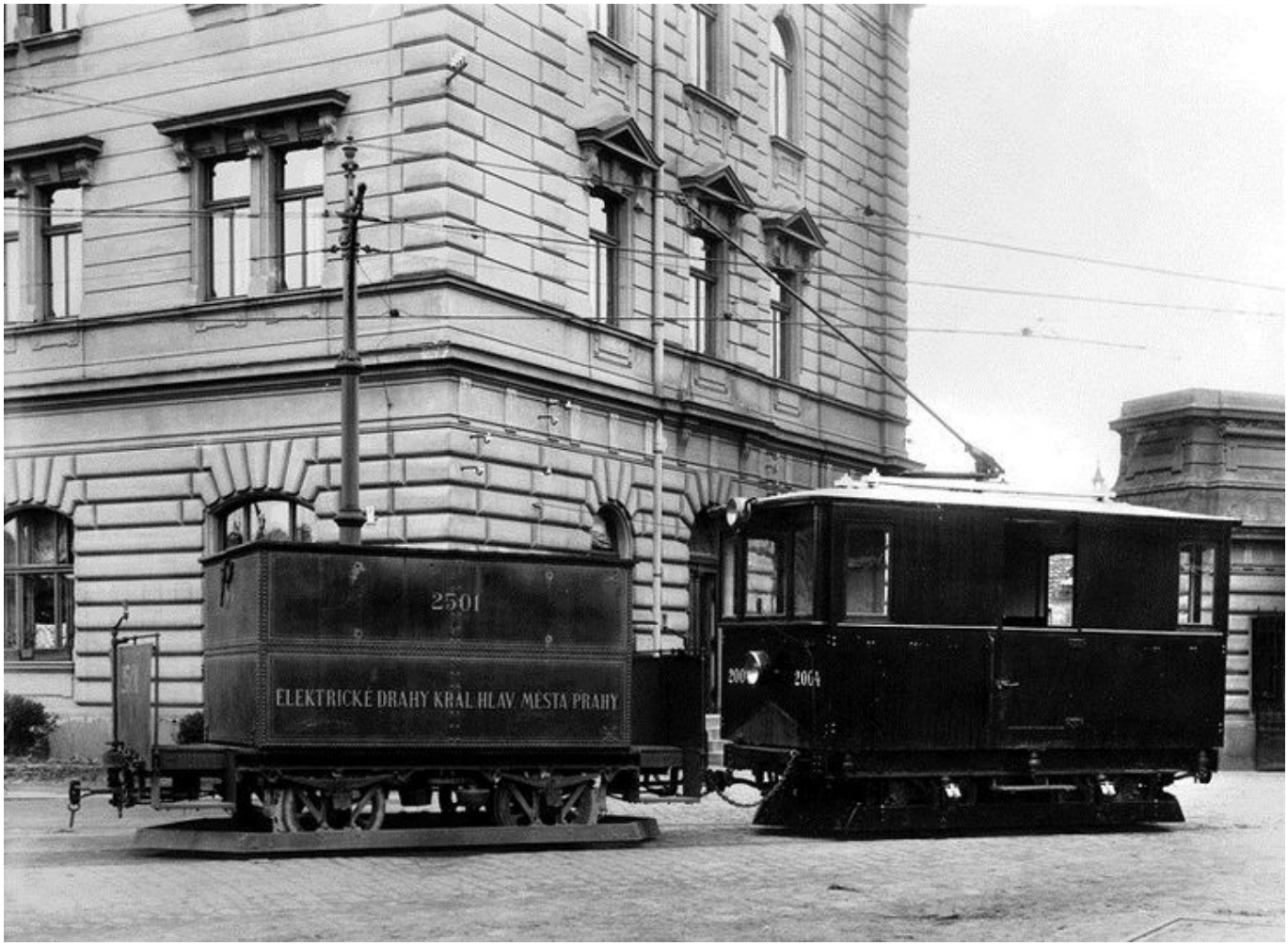
Praha vypsala soutěž na zhotovení repliky kropicí tramvaje

25.03 2025 19:35, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) vypsal výběrové řízení na zhotovitele repliky pojezdové části tzv. kropicí tramvaje ev. č. 2505, na kterou by měla být dosazena nádrž na vodu, jež je dnes vystavena ve střešovickém muzeu pražské MHD.

Historie pražských kropicích tramvají

Téma stavby repliky využijeme k delšímu pojednání, kterým připomeneme historii pažských kropicích tramvají. Tu první si Elektrické dráhy královského hlavního města Prahy postavily samy již v roce 1905 v holešovických dílnách (dnes již zaniklá vozovna Centrála). Šlo o konstrukčně jednoduchý vlečný vůz, kdy se na nýtovaný rám postavila obdélníková skříň, která zvládla pojmout až 9 m^3 vody. Samotné rozstřikovací zařízení bylo velmi jednoduché a fungovalo na principu konve. Pod vozem se nacházely čtyři děrované nádoby, jež byly vzájemně propojeny trubkami ústícími do dna nádrže. Pracovník Elektrických drah pomocí pákového mechanismu ovládal výpustní ventil a voda protékala samospádem. K tažení vozu se používal některý ze sněhových pluhů z vagónky Ringhoffer (v letech 1899 až 1908 jich bylo dodáno celkem osm). Jelikož se vlečný kropicí – dobovou terminologií *reservoirový* – vůz osvědčil, hodlaly Elektrické podniky pořídil dalších pět v zásadě identických vozů, jež už si chtěly nechat vyrobit dodavatelsky. Z 13 obeslaných společností měla zájem na výrobě pouze vagónka Ringhoffer, která navíc nabídla velmi příznivou cenu. Ke stavbě vlečných kropiček ovšem z neznámého důvodu nedošlo. Jediný existující vlek ev. č. 2501 byl v roce 1926 přečíslován na 4501 a v roce 1930 byl vyřazen a zlikvidován.



Nejstarší kropicí vůz v Praze byl vlečný a nesl ev. č. 2501 (později 4501). Zhotoven byl v roce 1905. (zdroj: archiv DPP)

Dochovaná archivní korespondence prozrazuje, že po záměru nákupu vlečných kropicích vozů se začaly Elektrické dráhy nejpozději od roku 1914 zabývat možností pořízení motorových vozů, jež by tomuto účelu sloužily. Příchod první světové války ale podobným projektům nepřál. Po jejím skončení se začal v dané věci více angažovat nově zřízený Stavební úřad hl. m. Prahy, do jehož gesce spadalo i čištění ulic. Právě on poukázal na to, že Elektrické podniky disponují několika vyřazenými vozy, které se sice již nehodí pro službu v osobní dopravě, stále by z nich ale šlo použít rám, elektromotory a kontroléry (elektrickou výzbroj) pro stavbu vozů služebních, v tomto případě kropicích. Vytipovány nakonec byly odstavené vozy ev. č. 13–15, které pocházely z roku 1897, a představovaly tak jedny z vůbec nejstarších elektrických tramvají v Praze. K přestavbě měl nejprve posloužit jen jeden vůz, ty další by byly přistaveny na rekonstrukci až podle toho, jak by první motorová kropicí tramvaj obstála.

Přípravné práce na prvním vozidle byly zahájeny v říjnu 1920, ovšem nové pojetí kropicí tramvaje nemělo jen „cákat“ vodou pod sebe, ale umožňovat účinné čištění ulic v celé šíři. K tomu bylo zapotřebí přijít se sofistikovanějším řešením, než byl pouhý gravitační princip používaný na vleku ev. č. 2501, jenomže československé společnosti s takovým druhem zařízení neměly zkušenosti. Elektrickým podnikům pomohl švýcarský Zürich, který provozoval dvě kropicí tramvaje od roku 1919 a na který se Elektrické podniky obrátily s žádostí o poskytnutí dokumentace, čemuž kolegové ze země helvétského kříže ochotně vyhověli. Elektrické podniky poté dokumentaci daly k dispozici potenciálním výrobcům v tuzemsku, přičemž nejvěrnější kopii původního švýcarského provedení sestavenou z tuzemské součástkové základny nabídla firma R. A. Smekal ze Smíchova.



Tramvaje ev. č. 2502 až 2504 vznikly za využití pojezdů starších vozů z roku 1897. Další dva vozy pak byly postaveny jako zcela nové dle dochované dokumentace. (zdroj: archiv DPP)

Vzhledem k tomu, že tímto aktem byl vyřešen nejpalčivější problém, mohlo se přistoupit k formální objednávce prvního vozu (budoucího ev. č. 2502) ze strany Stavebního úřadu (25. 1. 1921), načež Elektrické podniky dokončily přestavbu formálně k 3. 5. 1921. Jedinou vadou na kráse nově postavené kropicí tramvaje bylo, že nekropila. Samotné kropicí zařízení slíbené výše jmenovanou smíchovskou firmou totiž nebylo dodáno včas, a tak ke schválení typu došlo až 29. 10. 1921, a i to jen podmínečně s tím, že společnost R. A. Smekal musela prodloužit záruční dobu a odstranit závady, které se opakovaně během zkoušky na kropicím zařízení projevily.

Jelikož se dětské nemoci podařilo poměrně rychle vychytat, objednal si Stavební úřad již v lednu 1922 další dva vozy budoucích ev. č. 2503 a 2504, jež byly zařazeny k 29. 8. 1922. U všech tří tramvají se na nákladech na přestavbu starších motorových vozů podílel 2/3 Stavební úřad a 1/3 Elektrické podniky. Z řad zaměstnanců Elektrických podniků, potažmo Elektrických drah, poté pocházeli také řidiči a brzdaři (průvodčí), kropicí zařízení však ovládali pracovníci Stavebního úřadu. Elektrické podniky pak zajišťovaly také údržbu vozů.

MĚSTSKÁ RADA V MOR. OSTRAVĚ.

Čís. LXII - 6843/29 V Mor. Ostravě dne 28. ledna 1929.

Předmět: kropení ulic elektr. motorovými vozy.

Městské radě

v Praze.

Ku kropení ulic používá se v tamním městě elektr. kropících vozů místních drah.

Jelikož zdejší obec míní rovněž tento způsob kropení zavésti, žádá se o laskavé sdělení, zda-li stává mezi obcí a správou tamních elektrických drah smlouva ohledně používání proudu a kolejí, udržování vozů, používání řídiče a t.d.. V kladném případě se žádá o brzské laskavé zaslání opisu této smlouvy

HLAVNÍ PODATELNA MAGISTRÁTU A RADY HLAV. MĚSTA PRAHY
PODÁNO DNE 4 II. 1929
Čís.

Starostův II. náměstek -:

E.P. 4. II. 1929 * 9930

9-766 L. 9930/29 D 18

kor dopis. K přípisu čj. ze dne 28. ledna t. r. se sděluje, že elektrické podniky hlav. města Prahy mají 5 kropících vozů, které ale pro výjimku majetkem obce (hospodářského úřadu). Elektrické podniky provádějí veškeré opravy a udržování a provoz s kropicem. Obsluhu čerpacích a rozprašovacích zařízení obstarává personál obecní. Veškeré výlohy spojené s udržováním obsluhou, pojištění, povinné ručení hradí obec.

D 18 6/2 29

Vzhledem k tomu, že elektrické podniky používají 3 kropiců také částečně k vlastním potřebě, přepívají obci 1/3 na udržovací práci. Smlouva upravená na mezinárodní a 1/3 s dodatky, obsahuje pouze výše uvedené zásady. Hrg. 11/3 29

ODBRAVENO 4. III. 1929

O zkušenosti s provozem kropicích tramvají se zajímali také další československí provozovatelé, jak například ukazuje tento dopis z Moravské Ostravy, který se soustředí především na provozní stránku věci. (zdroj: archiv DPP)

Odlišná situace nastala u tramvají ev. č. 2505 a 2506, které si Stavební úřad objednal v listopadu 1923 a v listopadu 1924. Tyto tramvaje již plně hradil ze svých prostředků Stavební úřad hlavního města Prahy, neboť Elektrické podniky odmítly na výrobě těchto tramvají participovat s odůvodněním, že pro snižování prašnosti a čištění drážního tělesa, tj. pro plnění povinností, které Elektrické podniky vůči městu měly smluvně stanovené, plně postačují ony první tři motorové vozy (a tehdy ještě stále i vůz vlečný). S ohledem na to, že starší tramvaje, které by bylo možno pro přestavbu použít, už nebyly k dispozici, byly v dílnách v Rustonce postaveny podle původní dokumentace zcela nové vozy, což se projevilo na výrazně vyšší cenovce (jedna tramvaj vyšla nově na 143 000 Kč, zatímco přestavba byla o přibližně polovinu levnější). Vůz ev. č. 2505 byl dokončen v dubnu 1925, tramvaj ev. č. 2506 pak rovněž v dubnu, avšak až roku 1927. Kropicí zařízení tentokrát už nedodávala smíchovská firma R. A. Smekal, ale ČKD.

S tím, jak přibývaly tramvajové tratě po Praze, bylo na počátku 30. let shledáno, že počet kropicích tramvají je již opět nedostatečný. Proto bylo rozhodnuto postavit další čtyři vozy, k jejichž stavbě posloužily znovu starší vyřazené vozy motorové (konkrétně ev. č. 163, 124, 140 a 150 z let 1899 až 1901), přičemž přestavba všech vozů proběhla v roce 1933. V době, kdy tehdejší ministerstvo železnic schvalovalo projekt vozů, byly tramvaje ve skutečnosti již dokončené v dílnách v Rustonce. Mezi schválením projektu a zkušební jízdou prvního z vozů v červnu 1933 tak uplynuly pouhé dva dny. Oproti dříve dodaným tramvajím byly vozy ev. č. 2507 až 2510 vybaveny nádrží obdélníkového průřezu, její objem (8 m^3) byl ale identický.



Vozy ev. č. 2507 až 2510 vznikly v roce 1933 prakticky najednou. Pro jejich stavbu posloužily zase starší podvozky z vyřazených vozů, nově měly již nádrž ve tvaru kvádru. (zdroj: archiv DPP)

Motorové kropicí vozy byly primárně plněny říční vodou, a to buďto přímo z Vltavy (pročež byly vybaveny sacím košem, jenž zabraňoval nasávání nečistot a ryb), anebo z hydrantů z říčních vodovodů, méně se (především kvůli stížnostem obyvatel) používaly hydranty s vodou pitnou. Pro plnění kropicích tramvají byly určeny či přímo zřízeny zvláštní koleje. První takovou kolej bychom nalezli na Smetanově nábřeží, přičemž šlo o pozůstatky někdejšího obratiště tramvají z roku 1912, mimoto se využívaly také manipulační koleje na náměstí Republiky, kusá kolej před vyšehradskou radnicí, odstavná kolej v Minské ulici ve Vršovicích atp. V roce 1929 bylo rozhodnuto o výstavbě odbočné koleje k hydrantu s vyústěním do dnešní Sinkulovy ulice v Podolí (coby náhrada za zrušenou kolej pod Vyšehradem) a až po válce – v roce 1954 – byly vybudovány odstavné koleje naproti Smíchovskému nádraží (zahrála si později ve slavné „Pohádce o staré tramvaji“, kdy byla také dočasně z naboso položených kolejnic prodloužena) a na Kosárkově nábřeží nedaleko zastávky Malostranská, jejíž pozůstatky je možné milovníky zrušených tratí obdivovat na místě dodnes. Další návrhy na zřízení odstavných kolejí (např. na Libeňském mostě, na mostě Barikádníků a ve Vrchlického sadech) nebyly uskutečněny.

Stejně jako u vlečného vozu ev. č. 2501 bylo možno těleso trati zkrápět vodou proudící samospádem, ovšem hlavní kouzlo nového řešení spočívalo v možnosti čištění tlakovou vodou, která dokázala tryskat na obě strany až do vzdálenosti 20 m. V zimním období se po roce 1930 tramvaje využívaly jako sněhové pluhy, kdy přišla vhod nádrž s vodou coby zátěž, přičemž jako ochrana proti zamrznutí do ní byla přidávána sůl. V průběhu druhé světové války byl s ohledem na snahu o úspory provoz kropicích tramvají omezován, až se v roce 1941 zastavil docela (nadále byly ale využívány jako pluhy). Znovu měly vozy vyrazit kropit ulice až po pětileté přestávce v dubnu 1946, byť existuje záhadná fotografie z 12. května 1945 vyobrazující vůz ev. č. 2510 na předpolí Palackého mostu (čtyři dny předtím, než byl v Praze po válce obnoven tramvajový provoz).



Jako replika by měl vzniknout vůz ev. č. 2505. (zdroj: archiv DPP)

Motorové vozy ev. č. 2502 až 2506 byly pravděpodobně původně celé černé, načež došlo ke změně lakování na zelenou, po válce poté na světlejší odstín khaki, novější vozy ev. č. 2507 až 2510 byly zeleně lakované od výroby a po válce se rovněž oblékly do světlounké zelené. Tramvaje ev. č. 2507 a 2508 se dočkaly jako jediné (pravděpodobně v roce 1953) zasklení a uzavření plošin, což jim zajistilo také nejdelší životnost. V provozu se jako jediné udržely až do roku 1961, zatímco vyřazování ostatních vozů začalo již v roce 1952, kdy byl jako první odstaven vůz ev. č. 2502. Po něm následovaly v roce 1954 tramvaje ev. č. 2504 a 2506, které ale ještě dva roky sloužily v roli sněhových pluhů. K vyřazení vozů ev. č. 2503 a 2505 došlo v roce 1956 a vozy ev. č. 2509 a 2510 se rozloučily s Prahou v roce 1958. Tramvaj ev. č. 2503 byla po svém vyřazení v roce 1956 předána (o rok později) ještě do Olomouce, kde sloužila pod ev. č. 78 až do roku 1966, podobně dále v blíže nespecifikovaném období sloužil v Košicích po svém vyřazení někdejší vůz ev. č. 2504.

Později se kropicí tramvaj objevila v Praze až v roce 2016, kdy byla na služební vůz T3M ev. č. 5572 (slavnou „Mazačku“) dosazena nádrž na vodu o objemu 5 m^3 sloužící ovšem nikoli pro čištění tratí, ale k zavlažování travnatých úseků.



Motorový vůz ev. č. 2196 z roku 1929 je už pouhým vrakem, pojezdové ústrojí ale může ještě posloužit pro stavbu repliky kropicího vozu. (foto: DPP)

Stavba repliky

Jak už zaznělo v samotném úvodu článku, ve sbírkách střešovického muzea je možné dnes obdivovat nádrž kropicí tramvaje, jež byla dostrojena o vybrané provozní doplňky (včetně sběrače). Nádrž na sobě nese ev. č. 2504, jenomže tento vůz, jak si mohl pozorný čtenář všimnout, Prahu po svém vyřazení opustil a zamířil až do Košic. Ve skutečnosti tedy nejenže nejde o nádrž z kropicího vozu uvedeného evidenčního čísla, ale ani o nádrž, která by kdy byla na nějaké kropicí tramvaji použita, byť byla nejspíše vyrobena ve stejném období. Originálně byla tato nádrž o jedno pole delší a sloužila coby reservoár na vodu, naposledy ve vozovně Hloubětín, odkud se v roce 1993 dostala do střešovického muzea, kde byla zkrácena do „tramvajové“ podoby a zaslepena. Nové zaslepení již nebylo provedeno nýtováním, ale pohledově věrnou napodobeninou, která ale nemá potřebnou pevnost a těsnost. Z tohoto důvodu se v rámci stavby repliky kropicí tramvaje má do kruhové nádrže vložit nová nádrž, která bude před zraky uschovaná v oné historické skořápce. Tato nádrž bude mít menší objem, nicméně bude možné z ní vodu skutečně stříkat, neboť cílem je dosáhnout věrné a funkční repliky.

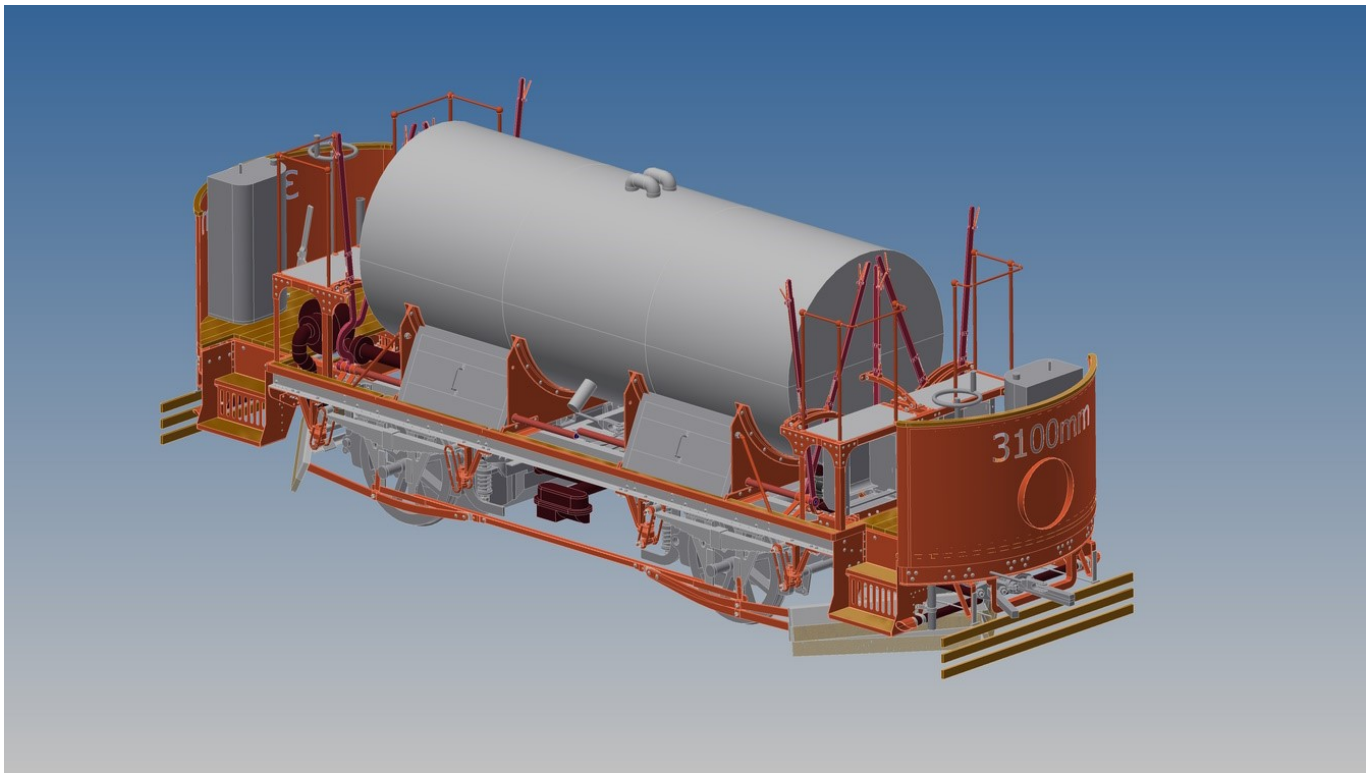


Nádrž kropicího vozu ev. č. 2504 v muzeu ve Střešovicích nejenže nepochází z vozu uvedeného evidenčního čísla (ten dosloužil v Košicích), ale není ani původem z žádného z pražských kropicích vozů. (foto: Libor Hinčica)

Ta ponese ev. č. 2505, přičemž jako základ pojezdu má posloužit spodek motorového vozu z roku 1929 ev. č. 2196 (od roku 1974 služební ev. č. 4206), jehož skříň je již v natolik zchátralém stavu, že se pro opravu pro osobní provoz nehodí, navíc by bylo vozidlo této typové řady ve sbírkách zastoupeno opakovaně. Proto bylo rozhodnuto, vzhledem k určité podobnosti s pojezdovou částí vozů ev. č. 2505 a 2506, využít tento podvozek pro stavbu repliky kropicí tramvaje s tím, že bude nutné

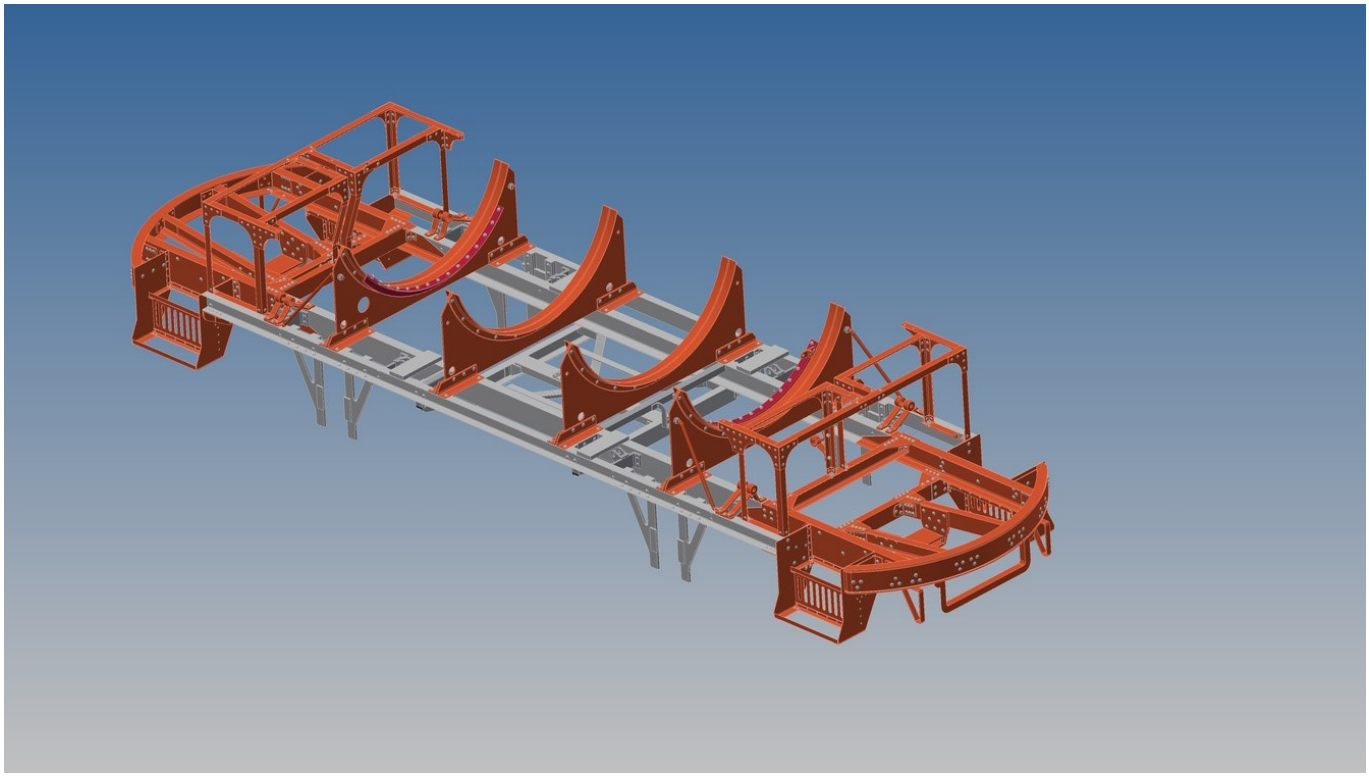
tak jako tak provést výrazné úpravy zejména střední části rámu, neboť podvozek tzv. „dvoutisícováků“ byl rozměrově větší a odpovídal modernější konstrukci.

Projekt úprav podvozku včetně usazení nýtované nádrže zpracovala společnost VKV Praha a je k dispozici ve formě 3D modelu, s nímž mohou pracovat zájemci o účast v zadávacím řízení. Jistou zajímavostí je, že s ohledem na absenci výkresové dokumentace bylo nutno řadu rozměrů stanovovat pomocí fotografií, k čemuž bylo nutno sehnat rozměrově fixní prvek, jenž by posloužil jako vztažná soustava (měřítko). Na jednom ze snímků s vozem ev. č. 2505 byl zřetelně vidět malý přenosný hydrant, přičemž jde o téže hydrant, který se nachází ve sbírkách střešovického muzea. To, že je na něm vyraženo ev. č. 2505, bylo vypátráno až nedávno právě v souvislosti s přípravou modelu pro stavbu repliky. Jde tedy o patrně jediný dochovaný skutečný artefakt z kropicí tramvaje, který je v muzeu k vidění.



3D model kropicí tramvaje, jež má sloužit pro stavbu repliky vozu. (zdroj: DPP)

Výběrové řízení je vedeno v režimu mimo zákon o zadávání veřejných zakázek formou výzvy k podání nabídek (jde o tzv. sektorovou zakázku). Zájemci mohou nabídky předkládat do 17. 4. 2025, na zhotovení poté mají 18 měsíců. Pražský DP dodá celou řadu komponentů (nápravy, trakční motory, sběrač, kontroléry, vypínače), montáž těchto prvků společně s ostatními součásti elektrické výzbroje bude na zhotoviteli repliky, který musí otryskat, repasovat, zkrátit a adaptovat rám vozu ev. č. 2196, vyrobit nová čela a plošiny, dosadit repasovaný či nový brzdový systém, upravit nádrž na vozu (zajistit je nutno již zmíněné vložení nové nádrže) a celý vůz nalakovat.



3D model vyobrazuje (oranžově) prvky, jež je nutno nově postavit. (zdroj: DPP)

Url: Praha vypsala soutěž na zhotovení repliky kropicí tramvaje