



První polská tramvaj T3

06.04 2024 20:36, Libor Hinčica, Tramvaje

Z někdejší produkce smíchovské Tatrovky a ČKD (a nástupnických podniků a společností) se podařilo pouze dvakrát v historii dodat napřímo nové tramvaje do země našeho severního souseda. Poprvé se tak stalo v roce 1955 v podobě pouhých dvou vozů typu Tatra T I (resp. později označovaných arabskou číslicí ve formě T1), podruhé v letech 1997 a 1998, kdy se v kooperaci s polským výrobcem Cegielski (HCP) realizovala dodávka desíti nízkopodlažních vozů RT6N1 pro Poznaň. Nad rámec těchto dodávek se v Polsku objevily už jen vozy ojeté. Pomineme-li další „er té šestky“ z Prahy a Brna, odkoupil početnou flotilu použitých vozů Tatra KT4DtM a T6A2M z Berlína v letech 2006 až 2014 Szczecin (celkem 117 vozů). Jiné tramvaje smíchovské (potažmo později zličínské) provenience bychom v Polsku nenalezli.

Důvodem byla skutečnost, že Polsko zvládalo spoléhat po celou dobu budování „socialistického ráje“ na kapacity vlastní výroby, přičemž vývojem moderní tramvaje se začala země zabývat již krátce po druhé světové válce. Po vyrobení prvních vozů typu Tatra T I v Československu se měl náš severní soused dle polských zdrojů zabývat možnostmi pořízení těchto nových tramvají přímo z ČSR, jenže tehdejší stav výroby (panující nedostatek prakticky všeho, skluz ve vývoji atp.) měl export oddálit, přičemž k jeho prosazení mělo být nakonec použito tlaku na nejvyšší politické úrovni.



Odvoz tramvaje T3SUCS ev. č. 999 z Ostravy v únoru 2024. (foto: Kultowe Stopiątki)

Neochota Českoslováku na prodej tramvají do spřátelené země měla své odůvodnění – Polsko se nijak netajilo tím, že by bylo rádo výrobně soběstačné a že se vývojem vlastních tramvají koncepce PCC zabývá. Zájem o dodání pouze dvou kusů nechával jen málokoho na pochybách, že skutečným smyslem nákupu je nikoli modernizace vozového parku varšavského dopravního podniku, ale okopírování československého know-how.

Když pak byly v lednu 1956 dvě tramvaje do Varšavy z Prahy skutečně dodány, ohřál se vůz ev. č. 502 v provozu jen pár měsíců, než zamířil do závodu Konstalu v Chorzowě u Katovic, a poté do Poznaně, kde se s ním konstruktéři mechanické i elektrické části bedlivě seznámili (a důsledně jej obkreslili). Polský zaostalý průmysl ovšem nebyl v kondici, kdy by mohl takto složitý vývoj zvládnout vlastními kapacitami, ostatně i ČKD se v oblasti elektrické výzbroje opírala o licenci ze Spojených států. Poláci se snažili problém vyřešit obdobným způsobem – zprostředkováním nákupu klíčových součástí z ČSR, jenomže ČKD takový postup měla odmítnout. Partnera pro jednání tak našla polská strana v belgické firmě ACEC, který vyráběla elektrické výzbroje pro belgické deriváty PCC rovněž na základě licence z USA (avšak od Westinghousu, zatímco ČKD využívalo řešení General Electric). Tím se otevřela cesta k modelu Konstal 13N, jehož první prototyp byl dokončen v červenci 1959.



Přeprava tramvaje T3SUCS do vozovny Popowice v noci z 1. 4. na 2. 4. 2024. Jako tažná byla použita souprava vozů Konstal 105Na ev. č. 2567+2566 (v majetku soukromé osoby), jako krycí posloužil vůz Konstal 105Na ev. č. 2347 od místního spolku fanoušků dopravy. (foto: Kultowe Stopytki)

V pozdějších letech, kdy panovaly tendence vpassovat závod ČKD Tatra do role výhradního dodavatele tramvají pro všechny státy sdružené v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), se měli Čechoslováci a Poláci opět k jednacímu stolu dostat. Přepouštění části vlastní výroby ve prospěch jiného z bratrských států ale pochopitelně naráželo na nacionalistické zájmy jednotlivých států, ostatně ani Československo nebylo nadšené z myšlenky, že by se například mělo vzdát zcela své výroby autobusů. Úvodní jednání mezi ČSSR a PLR ve věci možného vývoje nového typu tramvají pro zemi červeno-bílého praporu měla proběhnout, ale poměrně rychle vyšumět v neurčitých příslibech.

Předmětem zmíněných konzultací ovšem neměl být typ považovaný v rámci produkce ČKD Tatra za ten nejvíce ikonický, tedy „té trojky“. Jednání, o nichž se zmiňujeme, měla probíhat až v 70. letech a týkat se nové unifikované řady tramvají. Přesto se jedna tramvaj typu T3 v Polsku objevila. Konkrétně jde o původně ostravskou tramvaj typu T3SUCS z roku 1987, kterou ostravský DP v prosinci 2022 vyřadil a společně s dalšími odstavenými tramvajemi nabídl v srpnu 2023 k odprodeji. Všechna patnáct nabídnutých vozů odkoupila společnost Slezská dopravní a strojní s. r. o. s cílem vytěžení vybraných náhradních dílů a následné likvidace vozidel. Po seznámení se se stavem vozu ev. č. 999, jenž byl plně pojízdný, vlastník společnosti nejprve oslovil vybrané subjekty (včetně například redakce našeho časopisu), zda by o vcelku zachovalé vozidlo neměly zájem s cílem uchovat jej coby historický vůz. Této nabídce nakonec využila dvojice soukromých osob z Polska, konkrétně z Wrocławu, která již dříve do svých sbírek získala například vozy Konstal 105Na z Częstochowy či jeden - rovněž původně ex-ostravský - autobus Solaris Urbino 15 (ex-DPO ev. č. 7626). Přeprava do Wrocławu proběhla na silničním trajleru, k vykládce došlo dne 2. 2. 2024 na nádvoří někdejší vozovny Dąbie, jež dnes slouží jako *Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych CZASOPRZESTRZEŃ*. Náklady na nákup i transport vozidla byly financovány výhradně z privátních zdrojů. V Polsku poté došlo ke změně zapojení polarity elektrické výzbroje.



S dodávkami tramvají T3 do Polska se podle dosud známých archivních pramenů nikdy nepočítalo. Ostravský vůz je tak unikátem. (foto: Kultowe Stopy)

V noci z 1. 4. na 2. 4. 2024 se tramvaj přesunula v záprehu za tramvajemi Konstal 105Na ev. č. 2567+2566 (v majetku soukromé osoby) do areálu vozovny Popowice, kde by se měla podrobit vybraným opravám v režii místního spolku přátel veřejné dopravy, kteří zde mají pronajaté prostory. Konkrétně by se mělo jednat o náhradu jednoho z poškozených trakčních motorů a opravu informačního systému pro cestující. Vlastníci předpokládají, že ještě do konce dubna 2024 by mohl být vůz uschopen pro provoz. S ohledem na to, že s tramvají se počítá pouze pro účely nostalgických/retro jízd, může v Polsku podstoupit jen výrazně zjednodušenou schvalovací proceduru. Pro možnost vypravení do ulic je pak nutné mít i souhlas vlastníka infrastruktury, tedy dopravce MPK Wrocław. Ten ovšem podobným aktivitám vychází vstříc, ostatně sám disponuje jenom dvojicí historických tramvají (4N a 105Na), takže na aktivity fanoušků nepohlíží jako na konkurenční.

Přestože tramvaje Tatra T3, jak jsme si oklikou nastínili v úvodu, nemají k Polské republice a historii místních tramvají žádný vztah, jsou považovány novými vlastníky za natolik legendární, že výhodnou nabídku na odkoupení ex-ostravského vozu nemohli odmítnout. Věří, že v lokálních podmínkách neobvyklá tramvaj si najde své fanoušky v rámci pronajatých jízd či dnů otevřených dveří, resp. jiných událostí propagujících veřejnou dopravu. O ty z České republiky jistě nouze nebude.

Url: [První polská tramvaj T3](#)