

Tak trochu hrdina. Článková tramvaj pro Prahu

03.02 2023 19:04, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 2. 2. 2023 ve 2 hodiny odpoledne a 2 minuty se rozevřela vrata na osmé koleji střešovické vozovny a novinářům a pozvaným hostům se slavnostně ukázala tramvaj typu K2 ev. č. 7000, která se stala novým přírůstkem do sbírky retro vozidel pražského DP. Původně byla tramvaj určena primárně pro provoz na lince číslo 23, nicméně minimálně v počáteční fázi svého pražského působení se má prozatím usídlit takřka výhradně na lince č. 42. Na ní je možné se svézt – na rozdíl od linky č. 23 – za zvláštní jízdné.

Předmětné tramvaji byla věnována zvláštní pozornost v médiích už od chvíle, kdy Praha oznámila, že získala dané vozidlo z Bratislavy (tj. v létě 2021). Jelikož záplava novinářů na nádvoří střešovické vozovně budila příslib, že oficiální komuniké pražského DP se rozlétne do světa elektronických i tištěných médií v mnoha variacích, rozhodli jsme se, že slavnostní představení „ká dvojky“ pojmeme jako záminku pro stručné připomenutí historické úlohy článkových tramvají odvozených z koncepce PCC pro pražskou veřejnou dopravu. K samotnému novopečenému exponátu se proto vyjádříme jen v několika větách, abychom dostáli latinskému *Repetitio est mater studiorum*, tedy že opakování je matkou moudrosti.

Tramvaj typu K2 si pražský DP pořídil v roce 2021 s tím, že vozidlo doplní jeho sbírku tramvají s křivkami od legendy československého designérství Františka Kardause (1908–1986) a zpestří nabídku na lince číslo 23, která má za cíl stát se jednou z doplňkových atrakcí Prahy. Vůz byl vyroben v roce 1977 a dodán byl do metropole Slovenské socialistické republiky, kde jej ihned přeřadili do stavu služebních vozidel (pod ev. č. 394, od r. 1983 pod ev. č. 8133), konkrétně s provozním určením pro zácvik řidičů. Ačkoli došlo už v roce 2009 k jeho odstavení, pracovníci DP Bratislava si dobře uvědomovali jeho historickou hodnotu, která byla do značné míry determinována jeho zachováním v takřka původním stavu, a tak vůz nechali v tichosti odstavit v areálu vozovny

Krasňany a nepřistoupili k jeho likvidaci.



2. 2. 2023, 2 hodiny odpoledne a 2 minuty. Tramvaj K2 se poprvé oficiálně ukazuje novinářům a pozvaným hostům na nádvoří vozovny Střešovice. (foto: Libor Hinčica)

Nakonec o tramvaj projevil zájem pražský DP, který ji koupil za symbolických 1 000 € a zadal si její kompletní repasi za už méně symbolických 10 mil. Kč u Dopravního podniku města Brna. Ten se tohoto úkolu zhostil se stejnou pečlivostí, s jakou v uplynulých letech obohacuje svou vlastní sbírku historických vozidel, takže před koncem roku 2022 bylo možné ukázkově zrekonstruovaný vůz odeslat do Prahy, kam vzácný náklad dorazil dne 9. 12. 2022. Poté následovaly zkušební jízdy v síti DPP, při nichž byla tramvaj překryta černou krycí fólií, aby bylo možné na počátku února uskutečnit show za účasti médií, politiků a zástupců DP Prahy i Brna a odhalit vůz v celé jeho kráse, než začne jeho očekávané nasazování do provozu s pasažéry, které je avizováno na neděli 5. 2. 2023.

Vůz nese ev. č. 7000, které je odkazem na prototyp první československé tramvaje typu K1, jež byla v Praze pouze zkoušena. Typ K2 byl v Praze sice rovněž testován, a to pod ev. č. 7001, jenomže toto číslo dnes nese tramvaj T3SU, která je využívána v provozu na lince č. 23, a tak už nebylo možné numerickou reminiscenci vztáhnout k prototypu „ká dvojky“ a obsadit stejné číslo dvakrát, byť DP hl. m. Prahy ve své tiskové zprávě připomínal, že i prototyp vozu K2 krátce číslo 7000 nesl. Bylo tomu tak ale až na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, nikoli během zkušebních jízd v metropoli na Vltavě.

Tak jako tak je vůz ve výsledku reprezentantem alternativní historie. Jeho celkové provedení i vzhled sice odkazují ke stavu po vyrobení v roce 1977 (s množstvím moderních prvků vynucenými skutečností, že se od počátku předpokládal běžný provoz vozidla), faktem však zůstává, že v Praze tramvaje K2 (ani jejich předchůdci či následovníci) cestující nikdy nevozily. Na druhé straně to neznamená, že by dvoučlánkové vozy nesehrály v Praze svou roli, a to dokonce v ničem menším, než

byla záchrana tramvajového provozu. Tím se obloukem o velkém poloměru dostáváme k hlavnímu tématu dnešního příspěvku.



V obležení fotografů je zachycen ex-bratislavský vůz na Mánesově mostě v Praze v rámci předváděcí jízdy pro média a pozvané hosty. (foto: Libor Hinčica)

Čtenář by konec předchozího odstavce neměl vnímat tak, že článkové tramvaje jsou nedoceněným superhrdinou záchrany pražské pouliční dráhy. Takto jednoznačných tvrzení lze ve složité vědě jménem historie pronášet jako šafránu. Parametry kloubové tramvaje se ale staly podpůrným argumentem v kritickém období, kdy se rozhodovalo o budoucnosti pražské městské hromadné dopravy, tedy na přelomu 50. a 60. let.

Směřování pražské veřejné dopravy v letech po druhé světové válce bylo provázeno dlouhou šňůrou nejrůznějších koncepčních návrhů, odborných studií, generelů, oponentních posudků, ekonomických analýz, technických zhodnocení, zadání hospodářských i vládních úkolů, projektových dokumentací a dalších stohů papírů, které měly společného snad jen to, že se mnohdy dokázaly i ve velmi krátkém časovém období vzájemně zcela vylučovat v interpretaci prognóz a dat. Stačí jen vzpomenout, jak překotná byla cesta k vybudování pražské podzemní dráhy – vždyť jen deset let před tím, než soudruh generální tajemník Gustav Husák stiskl ramena nůžek u natažené pásky ve stanici metra Kačerov (9. 5. 1974), spatřil světlo světa dokument *„Provozně technologické a ekonomické závěry z investiční studie městské hromadné dopravy v Praze“*, který znovu potvrdil jako nejlepší řešení pro Prahu podpovrchovou tramvaj.

Rozvoj pražské MHD musel jít ruku v ruce s vizemi o budoucí velikosti města i realitou hospodářství, které bylo mrzačeno systémem centrálního plánování a dlouhodobě nezvládalo plnit zpravidla nereálně stanovené úkoly. I tak v závěru 50. let žili plánovači ve vzácné vzájemné shodě, že pro Prahu není vhodný systém metra (resp. dobovou terminologií městské rychlodráhy, čímž ovšem bylo

myšleno totéž), zároveň ale bylo zřejmé, že při tempu růstu automobilů a pohledu na vývoj v zemích západní Evropy nebude dlouhodobě udržitelné setrvávat na stávajícím třísložkovém (tramvaj – trolejbus – autobus) systému koncipovaném na odlišných historicko-urbanistických paradigmatech. Na jedné straně tedy sice panovalo přesvědčení, že se pro Prahu nehodí metro, zároveň ale chyběla odpověď na otázku, kam tedy má pražská městské doprava směřovat bez podzemní dráhy.



Prototyp tramvaje K1 byl zkoušen v ulicích Prahy. V té době už však Praha nákup těchto vozů odmítla. (foto: ČKD Tatra, sbírka: Jindřich Sulek)

V létě 1960 byla zpracována *Koncepce řešení dopravy v Praze* jako podklad pro jednání politbyra Ústředního výboru KSČ, jež už vycházela z dříve vyhotoveného materiálu *Orientační porovnání ryze autobusové koncepce městské hromadné dopravy v Praze s kombinovanou koncepcí tramvaj – autobus* (z června 1960). Tyto dokumenty se staly základem pro vypracování podrobnějšího *Návrhu generálního řešení městské hromadné dopravy v Praze*, na jehož vyhotovení měl Státní ústav pro projektování výstavby hl. m. Prahy (atelier 8) poněkud šibeniční termín do konce října 1960. Zhodnocena měla být, jak je z názvu červnového spisu zřejmé, pouze dvojice variant budoucí podoby pražské MHD, a sice kombinovaný systém tramvaje a autobusu s částečným zahloubením tramvajových tras v centru města a ryze autobusový systém, jenž by rovněž mohl využívat tunelové úseky při křižování historické části města.

Tramvajím zde v rámci porovnávání dat vyvstala velká konkurence – nový městský autobus M11 (později známý jako ŠM 11), jehož vývoj byl zadán národnímu podniku Karosa Vysoké Mýto v roce 1959. Právě zahájení prací na tomto autobuse se stalo jedním z pečlivě zatlučených hřebů do rakve pražské trolejbusové dopravy, protože navrhovaný vůz měl mít (a nakonec i skutečně měl)

v porovnání se svým předchůdcem (Škoda 706 RTO) lepší parametry z hlediska obsaditelnosti, které měly smazat dosavadní rozdíl v kapacitě trolejbusů a autobusů na československých silnicích, a tím eliminovat hlavní ekonomickou výhodu trolejbusů.

Navýšení kapacity plánovaných autobusů, jejichž sériová výroba byla slibována od roku 1965 (a i toto se podařilo naplnit), se ovšem propisovalo nejen do vztahu autobus versus trolejbus, ale přepisovalo i tabulky výkonů v porovnání mezi tramvají a autobusem. Vzpomínaný dokument z června 1960 měl v tomto směru jasno, a to navíc odmítl kalkulovat s navrhovaným typem kloubového autobusu (z důvodu nižší akcelerace a snížení propustnosti ulic) i patrového autobusu (zejména kvůli delší době vystupování), což by jinak při simplifikaci celé problematiky jen na otázku přepravní nabídky mohlo vychýlit střelku ve prospěch autobusové varianty ještě výraznějším způsobem.



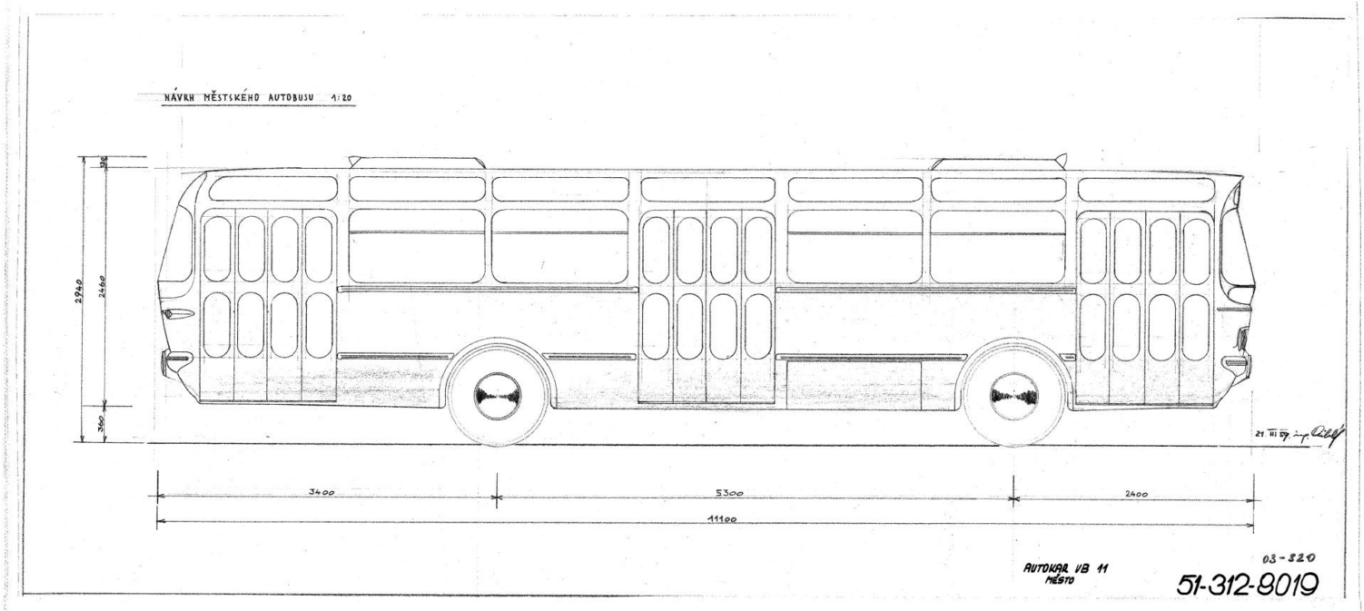
Pohled do interiéru tramvaje K1 na výřezu dobového propagačního materiálu. Vedle modře zbarvených sedaček si povšimněte i dveřního pohonu, jenž byl řešen jako pneumatický. (sbírka: Jindřich Sulek)

I tak bylo v závěru zprávy konstatováno, že pokud by došlo k přechodu na ryze autobusovou variantu, došlo by k úspoře 14 % vlastních (tj. provozních) nákladů ročně, navíc se snižovalo riziko morálního zastarávání techniky a zvyšovala jistota z pohledu rychlosti reakce na okamžité potřeby města danými rychlou výměnou vozového parku autobusů (třikrát kratší v porovnání s tramvají). Podle výpočtů měla být překvapivě vyšší i cestovní rychlost (22,8 km/h oproti 21,4 km/h v případě kolejové dopravy) a neporovnatelně nižší měly být i potřebné investice (o více než půl miliardy

tehdejších korun). Jedinou – avšak nezanedbatelnou – výhodou tramvají se zdála být rezerva ve výkonech. Zatímco ryze autobusová varianta by již v měřítkách roku 1960 byla na svých limitech (a to by byl interval v nejzatíženějších úsecích v centru města propočten na 36 vteřin!), ponechání tramvají v systému pražské veřejné dopravy mělo nabízet polštář pro zvýšení přepravní kapacity i zahuštění intervalu.

Na druhé straně je zapotřebí zdůraznit, že samotní autoři přiznávali, že pro zevrubnou analýzu je zapotřebí proniknout hlouběji do ekonomických i dopravních vztahů a na misky vah srovnání naklást na obou stranách další závaží poznatků, ostatně tuto skutečnost nijak nezakrývali už v samotném názvu své práce, když hovořili o „*Orientačním porovnání*“. A tak se na konci října 1960 zrodil vzpomínaný dokument *Návrh generálního řešení městské hromadné dopravy v Praze*. Ani ten pochopitelně nemohl ignorovat otázku komparace nabízené přepravní kapacity, přičemž v případě tramvají si jako základ vzal plánovaný typ T III (teprve později se přešlo i retrospektivně ve vztahu k předchůdcům „té trojky“ na značení arabskými číslicemi).

S ohledem na nutnost dodržení bezpečných vzdáleností mezi spoji bylo zřejmé, že pro dosažení špičkového náporu cestujících v srdci Prahy bude nutné nasazovat do provozu tramvaje ve spojení do souprav. Jenomže sedlová poptávka představovala jen 57 % té špičkové, což dělalo provoz „dvojčat“ neekonomickým, a zároveň bylo z technických, provozních a koneckonců i ekonomických důvodů odmítnuto, aby se přistupovalo k rozpojování tramvajových vlaků (tedy že by v sedle jezdily tramvaje tzv. sólo při zachování špičkového intervalu). Řešením se proto mělo stát prodloužení intervalu v sedlových časech. Pro dosažení lepších provozních ukazatelů z hlediska odbavování ve stanicích – a to konkrétně zejména těch podpovrchových – mělo být přikročeno k úpravě stávajícího tvarového řešení vozu T III. Jmenovitě bylo navrhováno, aby byly přední a zadní dveře řešeny jen jako vstupní, zatímco pro výstup by sloužily dveře prostřední, jež by byly rozšířeny na tři výstupní proudy (tj. zvětšeny o cca třetinu). Současně mělo dojít k odstranění zkosení předního a zadního představku vozidla tak, aby byly dveře v jedné rovině. Ani to ale nemělo eliminovat další vnímané nedostatky nového typu.



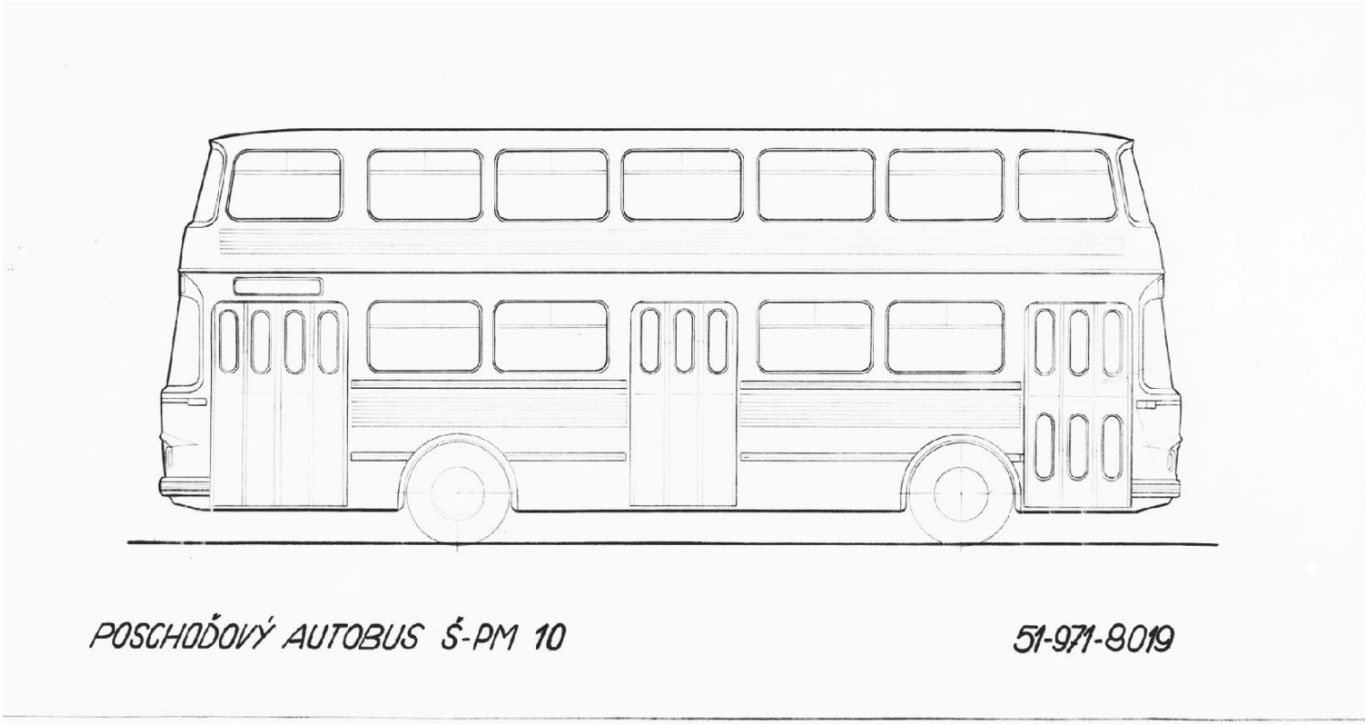
Jeden z prvních návrhů nového městského autobusu M11 (později známého jako ŠM 11) z roku 1959. Právě s navrhovanými parametry těchto autobusů byly srovnávány tramvaje řady T. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

Typický znak tramvají koncepce PCC, tj. pohon s tzv. zrychlovačem s velkým počtem rozjezdových a

brzdových stupňů, měl přinést plynulost jízdy i brždění, čehož výsledek lze shrnout slovy Cimrmanologů: *„Nápad jistě dobrý. – Výsledky nebyly dobré.“* Popisovaného stavu šlo docílit jen při správné technice jízdy řidiče (a dobré údržbě). Spotřeba elektrické energie spřaženého vlaku řady T si vynucovala obrovské nároky na příkony elektrické energie. Odhlédneme-li od faktu, že „prozíravá“ hospodářská politika jedné strany v polovině 50. let (byť zřejmě neúmyslně, ale za to o to účinněji) prakticky zlikvidovala výstavbu měníren a dodávek jejich technologického zařízení, bylo nutné se smířit s faktem, že dvojice vozů koncepce PCC zvládne vycucnout při rozjezdu až 1 000 A (po dobu 10 sekund), čemuž bylo nutné energetickou soustavu přizpůsobovat. Další zmiňovanou nevýhodou měla být nákladnější údržba a pořizovací cena vozidel, kdy jeden vůz T III měl mít avizovanou sériovou cenu okolo 540 000 Kčs, což na soupravu představovalo náklad 1,08 mil. Kčs. Takové plýtvání zdroji se autorům studie jevilo jako nezdůvodnitelné. Navíc už v říjnu 1960 vytáhli proti tramvajím řady T kartu v Liberci nikdy nevyřčené kognice, když konstatovali: *„(…) základní koncepce vozu typu PCC (T) je nejméně 20 let stará a za tuto dobu byla již překonána.“*

Pod náporem takto prezentovaných ukazatelů by bylo obtížné prosazovat tramvajovou cestu pražské MHD postavenou na využití jediného sériově dostupného (resp. do sériové výroby mířícího) typu spřahovaného do dvojic. Jenomže co kdyby se autoři přestali dívat na budoucnost pražské veřejné dopravy zúženým spektrem současníka natěsnaného do kazajky rigidních výrobních plánů, a namísto toho se vydali na tenký led futurologie?

Považme, že studie používala jako vztažnou jednotku autobusu dosud neexistující typ autobusu M11 (ŠM 11), avšak v oblasti vývoje tramvajových vozidel s možnými progresivnějšími typy napracovala. Už ve druhé polovině 50. let, když se řešila na odborné úrovni otázka budoucího vývoje tramvají, přitom byla v úzkém okruhu techniků pod zjevným vlivem zahraničního poznání otevřena otázka možného upřednostnění článkové tramvaje před *„standardním čtyřnápravovým vozem*“. Tento směr byl interně v rámci Výzkumného ústavu kolejových vozidel i vývojového oddělení smíchovského závodu Tatrovky bedlivě sledován.



Někteří reprezentanti politické garnitury viděli světovost v užití patrových autobusů. I ty Karosa ideově rozpracovala. Počet dílů měl být ovšem jen z 35 % identický s výchozím modelem M11 (ŠM 11). (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

Právě článková tramvaj pohybující se svou kapacitou na rozmezí mezi sólo vozem řady T a „dvojčetem“ se jevila jako vhodný prostředek, který byl vyrovnával disproporci mezi špičkovými a sedlovými výkony i ekonomickými ukazateli. Studie datována posledním říjnem roku 1960 proto navrhla zvážení použití nového typu tramvaje, jehož vývoj by musel být pro tento účel teprve zahájen, který by měl stejné trakční vlastnosti jako dosavadní produkce tramvají řady T, nabízel by ale obsaditelnost 150–170 osob při délce 19–21 m. Vize autorů částečně kopírovala úvahy o možných konstrukčních úpravách „té trojky“, zejména se předpokládalo umístění dveří mimo zúžená čela, aby bylo možné zajistit nástup i ze zvýšených nástupišť v tunelech. Zajímavá je i zmínka o tom, že by výhledově bylo možné daný model upravit také pro obousměrný provoz, *„což zjednodušuje pohyb a přestupy cestujících v podzemních stanicích, manipulace při event. poruše vozu a v garážovacích i opravárenských zařízeních*.“ Na základě konzultací s výrobcem (Tatra Smíchov) mělo být možné takový typ zavést do sériové výroby ještě v průběhu třetí pětiletky, tj. do konce roku 1965.

Přes výše uvedené počítala studie v dalších porovnáních (například z hlediska potřebného počtu vozidel) primárně s tramvajemi T III, článkovou tramvaj jako vhodnější řešení ale autoři neopomíjeli zmínit kdykoli, kdy bylo zapotřebí čtenáře upozornit na to, že se na první pohled negativně jevící čísla mohou vylepšit při přijetí článkové tramvaje coby budoucího úhelného kamene vozového parku. Autobusová varianta se sice nadále jevila v oblasti provozních nákladů výhodnější, v ostatních parametrech ale měly už vítězit tramvaje. Jedním z klíčových bodů nahrávajícím tramvajím bylo, že se zcela opustila opce povrchové dopravy v centru a pohyb cestujících měl být napříště řešen v obou variantách v podzemních labyrintech, což v případě budování tunelů pro autobusy vyžadovalo mnohem větší investiční náklady než v případě tramvají (což bylo vyvoláno většími prostorovými nároky pro vozidla na pneumatikách). Typ T III měl být nakupován jen do doby dokončení vývoje článkové tramvaje, která pak měla „té trojky“ na většině výkonů nahrazovat.



Nasazování tramvají T3 (potažmo T III) do spřažených souprav se jevilo jako neekonomické. Přesto tato varianta v roce 1964 nakonec zvítězila. Na snímku vidíme první prototyp z roku 1960. (foto: ČKD Tatra, sbírka: Jindřich Sulek)

Závěry studie přesto nebyly považovány za jednoznačné, a tak bylo ještě na podzim 1960 rozhodnuto podrobit je další vysvětlující analýze a doplnění chybějících dat, na jejichž základě se měla dát definitivně zelená jedné z obou variant (tedy tramvajovo-autobusové, anebo výlučně autobusové). Ještě v tomto období byly do výčtu zahrnuty pro porovnání i trolejbusy, jejichž problematika ale byla řešena samostatně a kde byl ne neočekávaný ortel vyřčen ještě do konce roku 1960.

Jedním z klíčových úkolů návazného ekonomického vyhodnocení mělo být doplnění výpočtů o parametry vyplývající z užití článkových tramvají. Šlo fakticky o bod vůbec nejdůležitější (doslova se uvádí, že je nutno tuto problematiku řešit *„v prvé řadě“*), přičemž srovnání mělo být provedeno i s článkovými autobusy. Z něj vzešla hypotetická článková tramvaj jako vítěz, přičemž bylo konstatováno, že z hlediska hospodárnosti provozu je nejvýhodnější kombinace článkových tramvají se standardními autobusy (M 11), kdy měl být náklad na přepravenou osobu 0,469 Kčs, což bylo o 0,10 Kčs méně než při kalkulacích s typem T III, ale dokonce i o 0,04 Kčs méně v porovnání s ryze

autobusovou variantou. Výpočty s článkovou tramvají tedy měly prokázat lepší ekonomiku provozu i v tom posledním parametru, kde se dosud jevily autobusy jako silnější. Ročně měla kombinace (článková) tramvaj – autobus uspořit 18,859 mil. Kčs. Jistou perličkou je, že v parametru pořizovací ceny vozidel se kalkulovalo se sumou 0,5 mil. Kčs za článkovou tramvaj, což byla identická hodnota jako v případě avizované sériové ceny za vůz typu T III. Na tento rozpor v nákladech kupodivu nebylo v nám známých archivních pramenech nijak poukázáno, přestože bezpochyby přispěl ke zhezčení finálních kalkulací ve prospěch tramvají.



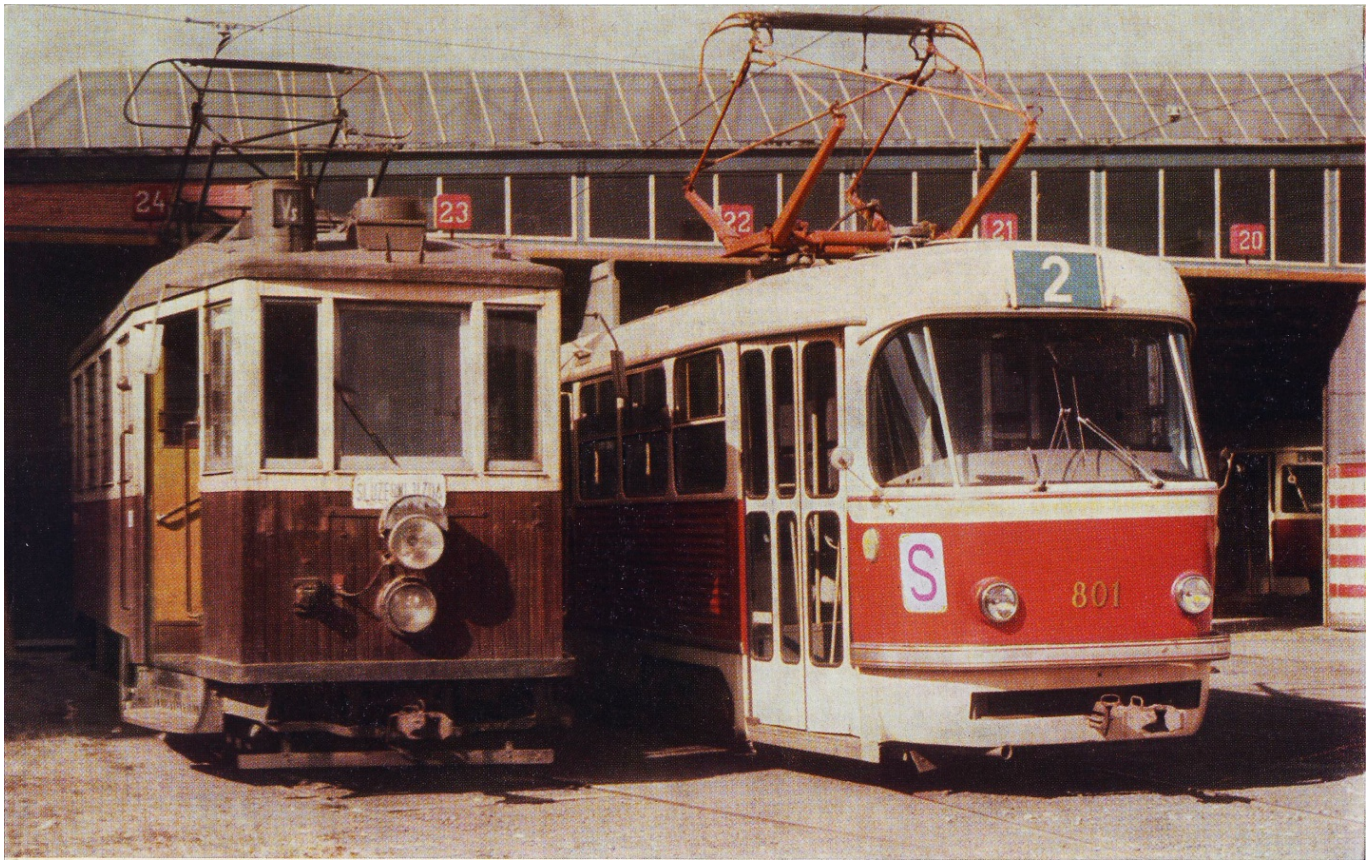
Do ulic Prahy se měly podívat dva až tři vozy obousměrného typu K5 pro Káhiru. O možné obousměrné variantě článkové tramvaje však hovořil už návrh generálního řešení pražské MHD z října 1960. (foto: ČKD Tatra; sbírka: Jindřich Sulek)

Závěr datovaný 5. lednem 1961 se už jednoznačně vyslovil pro kombinovaný systém s tím, že v posledním bodě pod písmenem e) bylo uvedeno: *„Na základě provedeného rozhodnutí o výhledovém systému městské hromadné dopravy v Praze bude nutno urychleně, nejpozději do roku 1965, dát do provozu nový progresivní typ tramvaje (kloubové) a dodávky tramvajového vozu typu T-3 omezit na přijatelnou míru.“* „Té trojek“ přitom měla mít Praha zajištěno pro období následujících pěti let v rámci plánovaných investic až 500, nabízela se tedy otázka, jak tento počet případně redukovat.

Z plánu investic do vozového parku postaveného již na nákupu kloubových tramvají vyplývá, že do konce roku 1965 mělo být zařazeno jen 200 tramvají T-3 (vypůjčíme-li si opět dobové pojmenování), načež se mělo přesedlal na kloubové tramvaje označované jednoduše jako „TČ“ (což bylo vysvětlováno jako *tramvaj členěná*). Těch mělo být v roce 1965 pořízeno 150, do konce roku 1970 měl jejich početní stav vystoupat na 380 ks, do roku 1975 na 404 ks a v roce 1980, kdy měl být dobudován avizovaný *vertikální systém* na bázi podpovrchové tramvaje, mělo jít v cílovém stavu

o 414 článkových tramvají. Počet vozů T-3 by oproti tomu zůstal v uvedeném období na oněch 200 kusech pořízených v průběhu třetí pětiletky.

Ministerstvo dopravy ještě v roce 1961 vypracovalo a vydalo technické zadání na vývoj kloubové tramvaje, kterou dnes známe jako typ K1. Na základě výše uvedených dokumentů z konce roku 1960 a počátku roku 1961 bylo zadáno zpracování dalších detailnějších analýz a celkové koncepce pražské městské hromadné dopravy postavené na podpovrchové tramvaji, přičemž obsáhlý elaborát byl dopracován v roce 1962, načež vláda ČSSR svým usnesením č. 1035 z 31. 10. 1962 vzala danou koncepci na vědomí.



Oba prototypy tramvají K1 skončily nakonec v Ostravě, odkud pochází i tento snímek, opět převzatý z dobového letáku. Obě tramvaje ale byly již po třech letech (v roce 1968) vráceny zpět výrobci. Ostrava přitom podobně jako Praha patřila mezi města, která v článkových vozech viděla velkou budoucnost. (sbírka: Jindřich Sulek)

Není jistě bez zajímavosti zmínit, že v delším časovém horizontu se tak jako tak mínila Praha od tramvají oprostit (vládou schválená koncepce to výslovně uváděla). V dalekém výhledu se mělo počítat s tím, že tunelové úseky bude možné využívat vozidly na pneumatikách se směrovým vedením a s elektrickým pohonem, což znamená, že Praha měla jakousi vizi dopravního prostředku, jenž dnes známe jako tzv. tramvaje na pneumatikách. Dnes víme, že paní Historie se rozhodla naštěstí kráčet jiným směrem a hlavní město ČSSR zvládlo přehodnotit vbrzku i celý koncept podpovrchové tramvaje, což je už ale odlišný příběh.

Závěrem uveďme, že do článkových tramvají byla vkládána velká očekávání, a to zdaleka ne jenom v Praze. Jak však vývoj nového produktu postupně krystalizoval, začala se československá metropole od tohoto druhu vozidla odklánět, neboť bylo zřejmé, že navrhovaný vůz nebude dosahovat stejných parametrů jako vozidla T3 z hlediska zrychlení. To by zužovalo propustnost sítě a zpomalovalo rychlost tramvají, což by devalvovalo smysl výstavby podpovrchových úseků budovaných s cílem

dopravu urychlit. Ještě v roce 1964, kdy se finišovalo se stavbou dvojice prototypů tramvají K1, DP hl. m. Prahy informoval výrobce, že s nákupem těchto tramvají do budoucna nepočítá. Namísto toho upřednostnil do té doby zatracované spřahování vozů T3 do souprav, jež se staly běžným koloritem pražské MHD právě od roku 1964. Praha se tak článkových tramvají, ať již v provedení K1 či nástupnického typu K2, nedočkala. Oba typy se zde objevily jen na zkouškách, navíc se v ulicích prostřídalo ještě několik vozů obousměrné varianty K5 pro Káhiru. Vždy se však jednalo o provoz bez cestujících. Přesto sehrála článková tramvaj – existující ve své době jen na papíře a v hlavách konstruktérů – svou významnou roli při rozhodování o celkové koncepci a budoucnosti pražské městské hromadné dopravy, když mohla být využita jako důležitý podpůrný argument pro zachování tramvajové dopravy v Praze coby páteřního systému veřejné dopravy.



Článek zakončíme ještě jedním pohledem na tramvaj K5 pro Káhiru, tentokrát ze smyčky Dlabačov. (foto: ČKD Tatra, sbírka: Jindřich Sulek)

Url: Tak trochu hrdina. Článková tramvaj pro Prahu