



„Zrychlovače“ se rozloučily s Ostravou

30.12 2022 21:52, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 30. 12. 2022 se uzavřela jedna z kapitol ostravské tramvajové dopravy. Do provozu na odpolední pořadí linek čísel 1 a 10 byla vypravena poslední souprava tramvají typu T3 (konkrétně ve verzích T3SU a T3SUCS), jež disponovala ještě starším typem elektrické výzbroje s odporovou regulací pohonu, která byla u tramvají řady „T“ řešena tzv. zrychlovačem.

Zrychlovač se zrodil ve Spojených státech amerických a stal se základním stavebním prvkem nového typu elektrických výzbrojí pro tramvaje koncepce PCC, jež zaměřily do výroby od roku 1936.

O konstrukci moderních čtyřnápravových vozů, u nichž dosavadní způsob regulace pohonu pomocí kontrolérů na přímý proud nahradil onen mnohastupňový zrychlovač, v němž byly integrovány rozjezdové a brzdoé odporníky, se zajímali také českoslovenští výrobci, nicméně před druhou světovou válkou se nepodařilo uvést projekt do života a po jejím skončení zase nepříznivě ovlivnil další vývoj únorový komunistický převrat v roce 1948. Získání dokumentace a uzavření licenční smlouvy se podařilo až v květnu 1948, těsně předtím, než se neprodyšně uzavřela železná opona mezi sovětskou sférou vlivu a západními zeměmi.

Přes těžkosti doby se dotáhl projekt prvních moderních tramvají typu T1 (původně označovány jako T1, tedy s římskou číslicí) až k výrobě ověřovací série (v r. 1951–52), která ale byla natolik nekvalitní, že se jí celou podařilo předat pražskému DP až v roce 1955. Směr dalšího vývoje byl ovšem stanoven a zrychlovač si našel cestu i do nástupnických typů T2, T3, prototypu vozu T5, tramvají KT4 i článkových vozů K2.



Poslední provozní souprava pauzuje v terminálu Hranečnick. (foto: Ondřej Mikolášek)

Pracovníci ve vývojovém oddělení ČKD Stalingrad (později ČKD Trakce) si nicméně byli vědomi limitů této technologie, především velké ztrátovosti a špatné regulace jízdy (tramvaj po sešlápnutí jízdného pedálu zrychlovala - od toho je ostatně odvozeno i jméno zrychlovač; udržovat jízdu konstantní rychlostí bylo obtížné). Snažili se proto přijít s novým typem elektrické výzbroje, která byla použita u prototypů článkových tramvají K1 (elektropneumatická stykačová výzbroj) v letech 1964 a 1965, do sériové výroby ale nový typ pohonu přes svou pokrokovost nezamířil a vývoj nástupnické článkové tramvaje K2, do jejíž konstrukce vrátil zrychlovač, lze rozhodně považovat za krok zpět.

Následně se výrobce elektrické části soustředil už na vývoj polovodičových elektrických výzbrojí, které si měly nalézt cestu na dlouhodobě plánovanou novou unifikovanou řadu tramvají. Jenomže hospodářství socialistického Československa se už propadalo do takové stagnace, že se vývoj neúměrně natahoval a nové výrobky vstupovaly nezřídka do sériové produkce už jako zastaralé (v porovnání se západním světem). Neschopnost komunistických plánovačů se ukázala ve své nahotě v roce 1982, kdy musely být pro československá města obnoveny dodávky tramvají typu T3 s elektrickou výzbrojí se zrychlovačem, třebaže oficiální vyhláška nařizovala u nových vozidel upotřebení tyristorové pulsní regulace. Právě protahování výroby tramvají T3 v jejich v té době již beznadějně zastaralé podobě umožnilo, že se vozidla s tímto druhem elektrické výzbroje vytrácejí z provozu v českých městech až v posledních letech.

Ostrava se poněkud překvapivě zbavila nejprve tramvají T3 s modernějšími typy elektrických výzbrojí. Stejně jako některá další československá města využila i někdejší metropole uhlí a oceli na sklonku 70. let možnosti modernizovat část starších „té trojek“ za využití elektrické výzbroje TV1 (tedy tyristorové výzbroje). Modernizací na typ T3M prošlo 21 vozů, avšak ostravský DP se rozhodl

tyto tramvaje už v letech 1996 až 2001 vyřadit, přičemž některé prvky z těchto vozů (například podvozky) posloužily pro novostavby tramvají T3G s elektrickou výzbrojí typu TV8, která již využívala tzv. GTO tyristory. Ostrava za využití této výzbroje zmodernizovala (či za využití nově dodaných vozových skříní postavila) celkem 46 vozů T3 (a sedm vozů K2). Poněkud paradoxně však i modifikace se sufixem „G“ dosloužila v Ostravě dříve než vozy se zrychlovačem. Poslední vypravení se odehrálo dne 31. 1. 2022 na liny čísel 3 a 11, přičemž v provozu byl ten den vůz ev. č. 1046.



Souprava tramvají T3SUCS a T3SU ev. č. 990+902 stoupá na Frýdlantské mosty. V pozadí je vidět čerstvě zrekonstruovaná budova ředitelství ostravského DP. (foto: Ondřej Mikolášek)

Mimo tramvaje T3M a T3G se dříve než vozidla s původní elektrickou výzbrojí TR37 odporučely z provozu i jediné dva ostravské vozy T3R.E, které využívaly již střídavého pohonu (s výzbrojí TV Europulse). Jediná modifikace původní „té trojky“, která se v Ostravě udržela déle než vozy se zrychlovačem, je verze T3R.P s výzbrojí TV Progress. Z 45 vozů modernizovaných v letech 1999 až 2004 má Ostrava nadále v provozním stavu 24 tramvají, které jsou do budoucna zamýšleny především pro noční provoz.

Díky dodávkám nových tramvají Škoda 39T (ForCity Smart) se podařilo v průběhu letošního roku odstavit značnou část dosluhujících vozů T3 (v různých provedeních) i T6A5 a na konci roku 2022 se dostalo také na poslední dvě soupravy s odporovou výzbrojí. Konkrétně se jednalo o vozy ev. č. 1006+999 a 990+902. První jmenovaná souprava vyjela naposledy dne 30. 12. 2022 na ranní část kurzu 10/402, druhá si odbyla derniéru na odpolední části téhož kurzu (během ranní i odpolední části zajišťuje daný kurz obsluhu linek č. 10 a 1). Směnu zakončila v 17:52 na zastávce Hlavní nádraží, odkud pokračovala režijně do vozovny Moravská Ostrava. Večer se obě soupravy zúčastnily ještě rozlučkové fotojízdy pro fanoušky z řad ostravského Kroužku přátel MHD.

Zatímco vozy ev. č. 990, 999 i 1006 jsou reprezentanty verze T3SUCS, tramvaj ev. č. 902 se řadí do

pětikusové dodávky vozů označených jako typ T3SU a v provozu na hranici mezi Moravou a Slezskem se dožila takřka 40 let – do Ostravy byla dodána na sklonku roku 1982, s cestujícími ale vyrazila poprvé až v lednu roku následujícího. Vozidla T3SU byla dodána do několika československých měst jako nouzové řešení neudržitelné situace ve vozovém parku tramvají v ČSSR, kdy od roku 1976 neprobíhaly dodávky nových tramvají s tím, že se čekalo na příchod již moderního nástupnického typu, který ale navzdory dokončení prototypu tramvaje T5A5 v roce 1981 do výroby nezamířil. Muselo se tedy přistoupit k obnovení produkce „té trojek“ – jediného typu, který dokázal závod na Smíchově chrlit v potřebných objemech, z nichž ty první byly prakticky identické s verzí dodávanou do Sovětského svazu (odtud ostatně pojmenování SU znamenající Soviet Union).



T3 s T3. (foto: Ondřej Mikolášek)

Je až s podivem, že se dodávky tramvají, které z větší části nerespektovaly požadavky československých provozovatelů, dostaly do dobových médií, a tak diváci Televizních novin mohli v lednu 1983 zhlédnout příspěvek, v němž byla prezentována dodávka „nového typu“ tramvají T3SU do Ostravy. *„Místo řidiče je vybaveno některými novinkami a je především odděleno od cestujících kabinou, což přispěje ke zvýšení bezpečnosti jízdy. Významnou změnu představuje i nově instalované vnitřní vytápění, které mimo klasického způsobu pomocí elektrického proudu je doplněno teplotovzdušným vyhříváním ze zrychlovače. Při plném provozu tramvaje tak dochází ke snížení spotřeby elektrické energie,“* hlásala reportáž vyzdvihující prvky, které byly běžnou součástí výbavy vozů T3 pro SSSR od roku 1963 (kdy byla výroba „té trojky“ pro Sovětský svaz zahájena). Po pěti tramvajích T3SU následovaly od roku 1983 do Ostravy dodávky již upravené modifikace tzv. „exportního souběhu“ T3SUCS. Těchto vozů bylo do konce roku 1987 pořízeno celkem 121.

Tramvaje T3 s odporovou regulací pohonu jsou tak po 30. prosinci 2022 v Ostravě minulostí. Do budoucna by měly být tři vozy ponechány jako historické. Na tramvaji ev. č. 752 – původním voze T3 ve verzi pro ČSSR – se dlouhodobě pracuje, mezi historické byl od 1. 1. 2022 zařazen i služební vůz ev. č. 8201 (někdejší vozidlo autoškoly) a nově by se k nim měl připojit i vůz ev. č. 987, tedy reprezentant typu T3SUCS. Mimoto má DPO k dispozici ještě služební vozy T3 s odporovou výzbrojí, konkrétně vozy ev. č. 8204, jenž slouží jako kolejový brus, a ev. č. 8208, který je využíván jako měřicí vůz. Doplňme, že u nyní vyřazených vozů se předpokládá jejich odprodej, případně darování na Ukrajinu. Posledním městem v bývalém Československu, kde je možné na vozy T3 se zrychlovačem narazit v pravidelném provozu (pomineme-li pražskou retro linku číslo 23), je nyní už jen Liberec, který má k dispozici čtyři vozy T3SUCS. V ostatních městech byl provoz tramvají s odporovou regulací ukončen následovně:

Brno: 18. 12. 2020 (typ K2)

Bratislava: květen 2016

Košice: 4. 1. 2017

Olomouc: 29. 6. 2018

Ostrava: 30. 12. 2022

Most a Litvínov: prosinec 2019 (*formálně ve stavu, dlouhodobě odstaveny*)

Plzeň: 4. 11. 2012

Praha: 24. 3. 2017

Url: [„Zrychlovače“ se rozloučily s Ostravou](#)