

## Z historie tramvají T2

Tramvaje T2 byly vyvinuty v letech 1951 až 1956 a jejich sériová výroba probíhala v letech 1957 až 1962. Celkem bylo vyrobeno 771 vozidel dodávaných do měst v Československu a Sovětském svazu. Vozy byly vyráběny v pražských podnicích vagónka Tatra Smíchov (vozová skříň, podvozky) a ČKD Stalingrad (elektrická výzbroj). Většina vyrobených tramvají prošla zprovozněním a vyzkoušením v pražské vozovně Motol, neboť výrobce nedisponoval elektrozkoušebnou. Na rozdíl od svých předchůdkyň „té-jedniček“, vyvíjených původně pouze pro Prahu, byly „té-dvojky“ od počátku koncipovány jako jednotné čtyřnápravové vozy, které měly sjednotit do té doby velmi roztráštěný vozový park všech československých měst provozujících tramvaje na rozchodech 1000 a 1435 mm.

Jejich základem se stejně jako u typu T1 stala moderní, původem americká koncepce PCC, zavedená již u tramvají T1. Její konstrukční prvky (zejména otočné podvozky a systém plynulé regulace rozjezdu a brzdění) a koncepční principy (např. pohon všech náprav či usměrněný pohyb cestujících) zajistily novým tramvajím velmi vysokou užitnou hodnotu a špičkové dynamické vlastnosti, které ob stojí i v dnešním provozu. Nové půdorysné rozměry vozové skříně využívající maximální přípustný profil tehdejších kolejových sítí se v roce 1958 staly normativem pro nově budované i rekonstruované tratě v celém Československu, a to včetně tehdy uvažovaných podpovrchových tramvajových tratí v Praze. Počátek budování jednotného vozového parku, symbolizovaný typem T2, byl významným milníkem, který zajistil tramvajové dopravě novou budoucnost. Na průkopnickou roli T2, která je dnes často a neprávem opomíjena, následně navázal i nejnámější a nejrozšířenější typ T3, s nímž se podařilo proces unifikace vozového parku dotáhnout do vítězného konce (v Praze to bylo v roce 1974).

Tramvaje T2 vynikají velmi osobitým tvarovým řešením vozové skříně. Výtvarník František Kardaš při jejich návrhu zpracoval celou řadu vizualizací a modelů, přičemž završením celého procesu tvůrčího návrhu byla realizace sádrového modelu předního a zadního čela nové tramvaje v měřítku 1:1. Díky charakteristickému přesazenému transparentu a světlometu s ozdobnou lištou („fousem“) se T2 ideově přiblížily svým americkým vzorům.

Vývoji té-dvojky významně pomohl i DPP. V komisích zabývajících se vývojem a zkouškami prototypů aktivně působili zejména inženýři Miloš Eckert a Karel Novák, kteří sehráli zásadní roli mj. v prosazování jednotné koncepce T2 (na nátlak některých měst se původně uvažovalo i s modifikací T2 uzpůsobenou pro provoz s vlečnými vozy, což by zcela degradovalo progresivní dynamické vlastnosti i myšlenku jednotné koncepce pro všechna města). Za tehdejší nadřízené Ministerstvo místního hospodářství vývoj zastřešil a účinně podporoval další vynikající dopravní odborník Ing. Vojtěch Thoř, v prvních poválečných letech ústřední ředitel Dopravních podniků hl. m. Prahy. V kolejové síti DPP dále probíhal zkušební program dvou prototypů a návazné zkoušky plynule přecházející ve vývoj nástupnického typu T3. Příležitostně se na zkušebních jízdách v pražských ulicích vyskytla i vozidla určená pro jiná města. Ačkoliv do provozu s cestujícími v Praze tramvaje T2 zasáhly jen minimálně, aktivní účastí na jejich vývoji získal pražský Dopravní podnik cenné poznatky k budoucí koncepci modernizace infrastruktury tramvajové dopravy a zároveň byl umožněn vznik slavného typu T3 v podobě, jak jej známe z pražských ulic. Poslední jízdu na pravidelné lince v rámci pražské MHD vykonala tramvaj T2 v listopadu 1964, a to na lince č. 21.

Doposud jedinou pražskou památkou na průkopnickou roli T2 byl druhý prototyp č. 6002, jenž je od roku 1977 součástí sbírky podnikového muzea a v devadesátých letech prošel zdařilou a velmi rozsáhlou renovací, která jej přiblížila do stavu z roku 1956. Tento vůz však může být díky velmi vysoké historické hodnotě i technickým omezením (tyčový sběrač) provozován jen za mimořádných opatření. S vědomím historického významu T2 a existence

dvou posledních pravidelně provozovaných vozů v Liberci vznikl projekt nasazení dvou vozů T2 na nostalgickou linku č. 23.

### **Vozy T2, které dostaly evidenční čísla 6003 a 6004**

Obě tramvaje byly vyrobeny ve vagónce Tatra Smíchov pro město Ostrava, po jejich vyřazení z tamního vozového parku je v roce 1996 odkoupil dopravní podnik v Liberci, kde byly v provozu dalších 22 let. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou byl až do roku 2018 úplně posledním provozovatelem těchto tramvají. Liberecký vůz č. 18 byl v provozu s cestujícími od ledna 1959 do listopadu 2018, tedy téměř 60 let, což je zatím nepřekonaný rekord v celé historii tramvají Tatra. Novým majitelem vozových skříní obou tramvají se na sklonku roku 2018 stal DPP.