

Provoz klasických tramvají TATRA T3 v Ostravě



Libor Hinčica, Jindřich Sulek
Ing. Boris Cefer, Ing. Robert Janků
Ing. Rudolf Pavelek, Adam Veselský

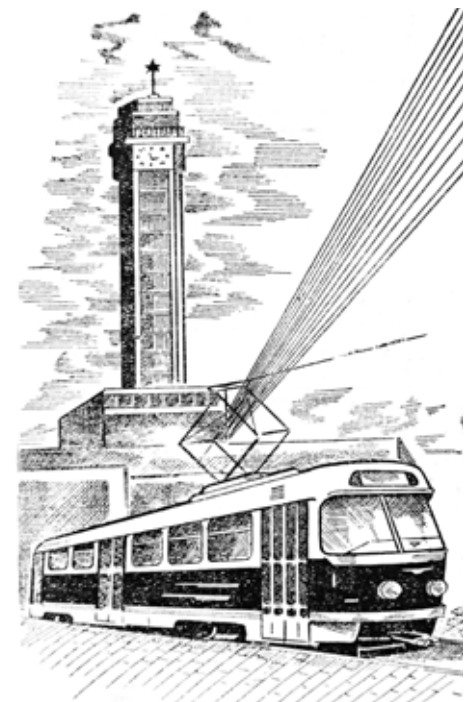
Seznam tramvají T3 z let výroby 1965–75 DP Ostrava – 1. část

Ev. č.	Typ	Výr. č.	Rok výroby	Zařazen	Vyřazen	Modernizace	Poznámky	Reko s novou skříň
701	T3	155 700	1965	30. 4. 1966?	01.01.2001	1978 T3M (TV1)	po vyřazení krátce jako služební vůz ústředních dílen (posunovací) ev. č. 701	
702	T3	155 701	1965	30. 4. 1966?	27.03.1996	1979 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1028
703	T3	155 702	1965	30. 4. 1966?	14.03.1996	1979 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1029
704	T3	155 703	1965	26. 10. 1965	22. 11. 1996	1978 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1032
705	T3	155 704	1965	25. 10. 1965	30. 12. 1996	1979 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1036
706	T3	155 705	1965	19. 10. 1965	22. 10. 1997	1979 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1031
707	T3	155 706	1965	18. 10. 1965	21.02.2000	1981 T3M (TV1)		
708	T3	155 707	1965	18. 10. 1965	20.02.2000	1980 T3M (TV1)	odstaven po nehodě	
709	T3	155 708	1965	19. 10. 1965	21.02.2000	1981 T3M (TV1)		
710	T3	155 709	1965	23. 10. 1965	25. 10. 2010	1980 T3M (TV1) 1998 T3G (TV8)		
711	T3	155 710	1965	26. 10. 1965	21.02.2000	1981 T3M (TV1)		
712	T3	155 711	1965	26. 10. 1965	31.08.1996	1980 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1030
713	T3	155 712	1965	25. 11. 1965	01.01.2001	1981 T3M (TV1)		
714	T3	155 713	1965	17. 11. 1965	20. 12. 1996	1980 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1035
715	T3	155 714	1965	29. 10. 1965	02. 10. 1996	1981 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1031
716	T3	155 715	1965	25. 11. 1965	22. 10. 1997	1980 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1040
717	T3	155 716	1965	25. 11. 1965	01.01.2001	1981 T3M (TV1)	12. 05. 2001 požární cvičení v rámci oslav 100 let elektrické tramvaje	
718	T3	155 717	1965	17. 11. 1965	1998	1980 T3M (TV1)		
718/II	T3	155 288	1964	1998	05.02.2010	1998 T3G (TV8)	ex Praha 6381	reko VarioLFRE ev. č. 1335
719	T3	155 718	1965	01. 11. 1965	20. 12. 1996	1980 T3M (TV1)		reko T3G (TV8) ev. č. 1034
720	T3	155 719	1965	23. 11. 1965	05. 12. 1996	1980 T3M (TV1)	skříň prodána do Olpas Krnov	reko T3G (TV8) ev. č. 1037
721	T3	156 222	1966	20. 12. 1966	22. 10. 1997	1981 T3M (TV1)	odstaven po nehodě	reko T3G (TV8) ev. č. 1038
722	T3	156 223	1966	20. 12. 1966	05. 01. 2002		prodán DP Liberec, zde pod ev. č. 36/IV	
723	T3	156 224	1966	13. 12. 1966	01. 01. 2003			
724	T3	156 225	1966	20. 12. 1966	(08.02.1990)		reko na jídelní vůz, později krátce cvičný (2. vůz v soupravě), následně přestavba na měřicí vůz, přečíslen na 8208	
725	T3	156 226	1966	20. 12. 1966	05. 01. 2002		prodán DP Liberec, zde pod ev. č. 31/IV	
726	T3	156 227	1966	13. 12. 1966	01. 04. 2006			reko VarioLFRE ev. č. 1318
727	T3	156 228	1966	13. 12. 1966	07. 11. 2003			
728	T3	156 229	1966	13. 12. 1966	07. 11. 2003			
729	T3	156 230	1966	20. 12. 1966	10. 06. 2004			reko T3REV (design Pelikán) ev. č. 1301
730	T3	156 231	1966	13. 12. 1966	07. 11. 2003			
731	T3	156 232	1966	13. 12. 1966	01. 02. 2000			
732	T3	156 233	1966	20. 12. 1966	1981		odstaven po nehodě	
732/II	T3SU	170 709	1980	12.03.1981	01.04.1990		náhradní vozová skříň; 01.04.1990 přečíslován na 1008/II	
733	T3	156 234	1966	20. 12. 1966	14. 11. 2001		prodán DP Liberec, zde pod ev. č. 32/IV	
734	T3	156 285	1966	13. 01. 1967	31. 12. 2004			
735	T3	156 286	1966	13. 01. 1967	07. 11. 2003			
736	T3	156 287	1966	13. 01. 1967	21. 02. 2000			
737	T3	157 219	1967	19. 12. 1967	01. 01. 2006			reko VarioLFRE ev. č. 1314
738	T3	157 220	1967	23. 12. 1967	31. 12. 2004			
739	T3	157 221	1967	19. 12. 1967	07. 04. 2005			reko VarioLFRE ev. č. 1311
740	T3	157 222	1967	23. 12. 1967	30. 11. 2006			
741	T3	157 223	1967	19. 12. 1967	01. 01. 2003			
742	T3	157 224	1967	19. 12. 1967	01. 11. 2006			reko VarioLFRE ev. č. 1319
743	T3	157 225	1967	23. 12. 1967	01. 04. 2006			reko VarioLFRE ev. č. 1317
744	T3	158 278	1968	14. 11. 1968	31. 10. 2006			
745	T3	158 279	1968	14. 11. 1968	01. 01. 2007			reko VarioLFRE ev. č. 1320
746	T3	158 280	1968	14. 11. 1968	13. 06. 2005			reko VarioLFRE ev. č. 1312
747	T3	158 281	1968	14. 11. 1968	26. 01. 2007			reko VarioLFRE ev. č. 1321
748	T3	158 282	1968	14. 11. 1968	30. 04. 2005			
749	T3	158 833	1969	01.03.1970	06.09.2007		prodán DP Liberec, využity náhradní díly, v Liberci reko s využitím nové vozové skříně	
750	T3	158 834	1969	01.03.1970	02.05.2007		odstaven po nehodě, s využitím nové skříně reko VarioLFRE ev. č. 1323	
751	T3	158 835	1969	01.03.1970	03.08.2009			
752	T3	158 836	1969	01.03.1970	01.04.2009		převeden na historický	
753	T3	158 837	1969	01.03.1970	19.08.2008			reko VarioLFRE ev. č. 1328
754	T3	158 838	1970	01.03.1970	30. 11. 2006			
755	T3	158 839	1970	01.03.1970	20. 3. 2008?			reko VarioLFRE ev. č. 1326
756	T3	158 840	1970	01.03.1970	01. 02. 2006			reko VarioLFRE ev. č. 1316
757	T3	158 841	1970	01.03.1970	01. 12. 2008			reko VarioLFRE ev. č. 1331
758	T3	160 409	1971	05.01.1972	06.09.2007		prodán DP Liberec, využity náhradní díly, v Liberci reko s využitím nové vozové skříně	
759	T3	160 410	1971	05.01.1972	20.05.2010			reko VarioLFRE ev. č. 1338
760	T3	160 411	1971	05.01.1972	01.08.2005		služební vůz v ústředních dílnách (posunovací)	
761	T3	160 412	1971	05.01.1972	31. 12. 2008			
762	T3	160 413	1971	05.01.1972	17.02.2009		prodán spol. Libros – hasičské cvičení	
763	T3	160 414	1971	05.01.1972	01. 12. 2008			
764	T3	161 439	1972	12.01.1973	02. 12. 2008			reko VarioLFRE ev. č. 1329
765	T3	161 440	1972	12.01.1973	01. 12. 2008	malá modernizace 2003		reko VarioLFRE ev. č. 1330
766	T3	161 441	1972	12.01.1973	01.01.2006		odstaven po nehodě	reko VarioLFRE ev. č. 1313
767	T3	162 420	1973	01. 12. 1973	07. 12. 2009			reko VarioLFRE ev. č. 1334
768	T3	162 421	1973	01. 12. 1973	01. 01. 2008			reko VarioLFRE ev. č. 1325
769	T3	162 422	1973	01. 12. 1973	01. 02. 2006			reko VarioLFRE ev. č. 1315
770	T3	162 423	1973	01. 12. 1973	01. 01. 2008			reko VarioLFRE ev. č. 1324
771	T3	162 424	1973	01. 12. 1973	01. 08. 2008			reko VarioLFRE ev. č. 1327
772	T3	162 425	1973	01. 12. 1973	03. 08. 2009			
773	T3	164 467	1975	01.04.1976	01.09.2009	malá modernizace 1999		reko VarioLFRE ev. č. 1333

V lednu 2011 se Ostrava rozloučila s posledními klasickými tramvajemi typu TATRA T3, které byly pro československá města dodávány od roku 1962 do roku 1976. Poté nastalo šestileté období, jež se neslo v duchu čekání na zástupce nového typu jednotné řady vozidel, jehož se ale dopravci nakonec nedočkali a namísto toho byli znovu zaplaveni „té trojkami“. Tentokrát však již mírně pozměněnými a všeobecně označovanými jako typ T3SUCS, které byly do značné míry sjednoceny s tramvajemi vyráběnými pro SSSR a oficiálně vykazované coby neodebraná vozidla pro sovětské zákazníky. Ty „klasické československé té trojky“ vedl závod ČKD TATRA pouze jako typ T3. Teprve později se mezi zájemci o veřejnou dopravu začalo pro lepší rozlišení mezi vozy T3 pro Československo a T3 obecně používat značení T3CS (tedy Czechoslovakia). Těmto vozům vyráběným sériově v letech 1962–76 dle požadavků našich zákazníků v řadě měst pomalu odzvání. V době tvorby tohoto příspěvku (k 1. 4. 2012) jsme se s nimi mohli setkat pouze ve čtyřech městech: v Brně, Olomouci, Liberci a Plzni. Zbylá města v bývalém Československu už zvládla „klasické“ vozy T3 vyřadit. Jako první se to podařilo východoslovenským Košicím, které své vozy T3 odstavily už v roce 1998, následoval Most v roce 2002 a Bratislava v roce 2007. V lednu 2011 vyjel poslední vůz v Ostravě a v prosinci 2011 se s posledními vozy T3 rozloučila i Praha. Ve většině měst nalezneme pod čísly původních „té trojek“ (resp. na jejich „papírech“) nejružnější formy modernizací, od těch, kdy byla skutečně použita původní skříň (a další komponenty), až po ty s novými skříňmi, často i v nízkopodlažním provedení. Tramvaje s novou skříňí ale nelze vnímat jako původní vozy T3, a proto se jimi v tomto příspěvku zabývat nebudeme. V tabulkovém přehledu je ovšem tento fakt uveden v poznámce a vozidla jsou barevně odlišena.

Stručně ke vzniku vozů TATRA T3

Než se podíváme na samotné dodávky tramvají T3 pro Ostravu, shrňme si, jak „té trojka“ vlastně vznikla. Závod TATRA Smíchov vyvíjel od konce 40. let 20. století zcela nový typ tramvaje vycházející z dokumentace amerických vozů koncepce PCC. Národní podnik Tatra, závod Smíchov začal pracovat na vývoji typu, jenž byl posléze označen jako typ T1 (resp. přesněji Tl, neboť až do roku 1961 se využívalo při značení tatrováckých vozů řady T římských číslic). Po dvou prototypy vznikla ověřovací série a po ní následovala sériová výroba (v letech 1953–



Tramvaj T3 pod budovou ostravské Nové radnice, jedné z nejvýraznějších dominant města. Dobová kresba z roku 1960 byla součástí novoročního přání na rok 1961 publikovaného v podnikovém časopise Ostravský Dopravák. Kresba vozu T3 je inspirována prototypem tramvaje této typové řady, který byl v roce 1960 poprvé představen veřejnosti. Dopravní podnik vývoj vozu T3 bedlivě sledoval a pravidelně o něm na stránkách svého podnikového periodika informoval. Jako zajímavost můžeme doplnit, že pod kulisou radniční věže tramvaj ve skutečnosti možné spatřit není, i když v minulosti existovaly projekty, jak tramvajové spojení k budově radnice vytvořit. (repro z časopisu Ostravský Dopravák)

57). V té době se však již pracovalo na vývoji pokračovatele této typové řady, který zohledňoval zkušenosti získané s provozem „té jedničky“ a jenž byl označen jako typ T2 (Tll).¹ Jeho prototypy vznikly v letech 1954–55 a sériová produkce probíhala v letech 1957–62, v závěru již souběžně s montáží prvních vozů T3.

Vývoj „té trojky“ spadá časově do druhé poloviny 50. let, kdy vzniknul tzv. ideový návrh tramvaje Tlll, jenž zahrnoval hned několik variant provedení jak sólo, tak člankového vozidla. Pro realizaci byla vybrána koncepce pokračující v dosavadní praxi jednosměrného čtyřnápravového sólo vozu. Projekt vozu T3 byl předložen v březnu 1959, konstrukční práce začaly v červenci 1959 (technické podmínky na vůz T3 ovšem byly předány až v lednu 1960) a výroba prototypu byla zahájena počátkem roku 1960. Jeho kompletace však neprobíhala na Smíchově, ale ve vývojové dílně na Zlíchově, kterou Tatrovka využívala kvůli nedostatku prostoru v hlavním výrobním závodě. Dokončení prototypu se datuje srpnem 1960, už na podzim se pak tramvaj představila veřejnosti na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Následně vůz zahájil velmi náročné zkušební jízdy, své první cestující svezl až dne 21. 7. 1961, tedy takřka po roce od vyrobení. Nadále se přitom provoz prototypu bedlivě sledoval a program zkoušek ve své podstatě trval až do doby, než se vůz dne 8. března 1962 střetl s nákladním automobilem Praga S5T. Po této nehodě byl prototyp odstaven až do září 1963, kdy byla dokončena jeho oprava. Doplňme, že tramvaj poté sloužila až do října roku 1984 (stále pod vozovnou Motol), kdy byla vyřazena, avšak ve své práci pro DP ještě pokračovala v podobě služebního vozu (pod ev. č. 5513), a to do května 1985, kdy proběhla její likvidace (bez zájmu muzejních institucí) v dílnách DP Praha v Hostivaři.

Sériová výroba tramvají T3 byla zahájena ve třetím čtvrtletí roku 1962. Kromě prototypu

Dodávky nových tramvají T3 do Ostravy se netěšily zvláštní pozornosti ze strany médií. V podstatě jediná stručná zpráva byla vydána v podnikovém časopise Ostravský Dopravák, jejíž znění včetně obrázku zde přinášíme. (repro z časopisu Ostravský Dopravák)



První vozy T 3 v Ostravě. Snímek inž. Dvořáka zachycuje jejich skládku v dílně provozně v Ostravě na Křivé pracovní četou pod vedením soudruha Uhra. Děje se tak pomocí 4 zvedáků a dvou přilných traversí.

vznikal už od roku 1961 tzv. předsunutý vůz (později u DP Praha pod ev. č. 6102), který měl být postaven v předstihu první série a dopomoci přípravě a přizpůsobení jednotlivých výrobních stanišť pro tramvaje T3. V praxi ale byly při montáži tohoto vozu použity některé upravené díly z „té dvojky“, což se vymykalo stanovenému účelu vozu, navíc se jeho výroba natolik zpomalila, že byla dokončena až v září 1962 společně s vozy první série. Oproti prototypu měly sériové „té trojky“ řadu odlišností. Upraveno bylo například přední čelo (nově s prolisem pro světlomety), změněn byl nátěr a sjednocena šířka všech vstupů. Na zadním čele se už nenacházel převíjecí transparent, interiér byl značně zjednodušen (jiné řešení sedadel, madel atp.), na stanovišti se vyskytly nové ovládací prvky atd. Vývoj tzv. bezlicenčních podvozků (oproštěných od komponentů, za něž měla TATRA správně platit licenční poplatky) byl i přes řadu výhod nového řešení s ohledem na konstrukční (a tím i výrobní) složitost nakonec ukončen a na sériových vozech se znovu uplatnily podvozky odvozené od těch užívaných na typech T1 a T2. Významné zásahy byly provedeny i v elektrické části (v napájení zářivek, ve vytápění atp.). První série „té trojek“ čítala 70

¹ – O vývoji vozu typu T2 (Tll) bylo rozhodnuto už v roce 1951, kdy byla ustanovena komise pro vývoj „jednotné čtyřnápravové tramvaje“, označované někdy též jako „národní tramvaj“.



V říjnu 1965 dorazily do Ostravy první tramvaje T3. Na fotografii je zachycen vůz ev. č. 701 naložený ještě na plošinovém voze na nádraží před starými podnikovými dílnami na Křivé ulici (vedle areálu vozovny). Přepravu vagónů s novými tramvajemi zajišťovaly z překladiště ČSD Mexiko nákladní tramvaje DP až do roku 1969. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)

vožů (původní objednávka byla stanovena dokonce na 100) a všechny zaměřily v průběhu října až prosince 1962 k pražskému DP, který trpěl nedostatkem nových vozidel, neboť předchůdce v podobě tramvaje T2 vyhodnotil jako nevhodné pro užití v pražském provozu, takže poslední velkou dodávkou představovaly vozy T1z roku 1956.

Začátkem roku 1963 byla zahájena výroba v pořadí druhé série, u níž se k odběratelům přiřadily po Praze i slovenské Košice a Brno. Na tramvajích byly po zkušenostech s provozem první série zavedeny některé úpravy. Mimoto začaly i první exportní dodávky pro Sovětský svaz, které se od vozů pro Československo značně odlišovaly (na první pohled zejména dvoudveřovým provedením). Druhá série

figurovala ve výrobním programu do léta 1964, kdy ji nahradila série třetí, opět o něco zdokonalenější. Tato série byla dodávána také do Ostravy, a proto se jí budeme věnovat už v dalším textovém oddíle.

Dodávky tramvajů T3 do Ostravy

S ohledem na snahu zachovat historicky správná označení budeme v článku pro tramvaje T3 v provedení pro Československo používat výhradně všeobecného pojmenování T3. Blíže specifikovat budeme pouze další odvozené varianty. Členění do výrobních sérií, načaté už v předchozím oddíle, jsme převzali z publikace p. Roberta Mary „TATRA T3 1960–2000 (40 let tramvajů TATRA T3)“, která se jako první pokusila podrobně zmapovat rozdíly mezi jednotli-

vými dodávkami a stanovit období, kdy začaly být úpravy aplikovány. Výrobce sám podobné značení nepoužíval (změny byly chápány jako přirozený vývoj). Nutno podotknout, že je toto členění částečně nepřesné, neboť nové prvky se na vozech T3 objevovaly postupně během výroby a stanovit přesné zahájení jejich montáže je prakticky nemožné. Na druhou stranu se jedná o nejjednodušší systém rozdělení výroby tramvajů T3 do časových etap, který shledáváme pro potřeby našeho článku plně dostačující.

Dodávky tramvajů TATRA T3 do Ostravy byly zahájeny na podzim roku 1965, tři roky po dodání posledních vozů typu T2. Těch získala Ostrava v letech 1958–62 rovných sto, takže byla vůbec jejich největším provozovatelem. Ani tyto masivní dodávky ale nepostačovaly pro potřebnou obnovu vozového parku. V roce 1954, před zahájením expanze vozů řady T do Ostravy, měl ostravský DP k dispozici celkem 184 dvounápravových vozů (96 motorových a 88 vlečných), v roce 1962, kdy bylo ve stavu už 144 vozů T1 a T2, byl počet dvounápravových vozů 158 (77 motorových a 81 vlečných), tedy pouze o 28 méně než před osmi lety. To, že ani velké dodávky „té dvojky“ (a před nimi „té jedničky“) nepostačovaly pro větší náhradu starých tramvajů, bylo dáno obrovským rozvojem Ostravy po druhé světové válce a tím i rostoucími nároky na cestování veřejnou dopravou. K doplnění vozového parku a zahájení jeho plynulejší obnovy bylo zapotřebí navázat na předchozí nákup vozů T2, namísto toho ale nastala tříletá pauza. Závod TATRA totiž musel tramvajemi zásobit nejprve Prahu, kde byla situace ve flotile tramvajů obzvláště neutěšená. V prvních třech letech sériové produkce vozů T3 tak drtivá většina vyrobených tramvajů směřovala do české metropole. S velkým odstupem následovala produkce pro Sovětský

Vzácný snímek zachycující přetah první dvojice tramvajů T3 ev. č. 701 a 702 za asistence prototypu článkového vozu K1 ev. č. 801. Ostrava ve svých původních plánech počítala zejména s nákupem kloubových tramvajů, zatímco vozy T3 měly být jen doplňkem vozového parku. Realita ale byla nakonec přesně opačná. Oba prototypy vozů K1 byly později kvůli poruchovosti navráceny výrobci, přesto se z hlediska koncepce elektrické výzbroje jednalo o značně pokrokové vozidlo, které předčilo svého nástupce v podobě vozů typu K2. Vzhledem k dobrým parametrům výzbroje byly vozy K1 využívány k přetahům vozidel mezi vozovkami poměrně často. Na fotografii je impozantní souprava zachycena po vycouvání ze spojovací koleje od vozovny na Nádražní ulici (k dnešní zastávce Křižkova). Uspořádání kolejí se v této lokalitě výrazně změnilo po otevření nové části vozovny Mor. Ostrava včetně nové spojovací koleje. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)



svaz a několik dalších vybraných měst Československa (Brno, Plzeň, Bratislava a Košice).

Ostrava se dočkala v roce 1965, kdy sem dorazily vozy T3 už třetí výrobní série. Podíváme-li se na ně blíže, pak je nutné vyjmenovat si alespoň pár základních odlišností, které se na tramvajích objevily ve srovnání se sérií druhou a které ve valné většině případů vycházely ze zkušeností provozu tramvajů v drsných podmínkách Sovětského svazu.

Oproti svým předchůdcům měly vozy T3/III podstatně vylepšené větrání pomocí zvětšených otvorů v bočních oknech. Zatímco původně se větrací část nacházela zhruba ve vrchní třetině, nyní zabírala cca jednu polovinu. Nadále ale byla vrchní posuvná část oddělena od spodní s plnou skleněnou výplní samostatnou ocelovou příčkou (okno tedy tvořily dvě samostatné části). Úprav se dočkalo stanoviště řidiče, kde se uplatnila sedačka převzatá z vozů Škoda 706 RTO (namísto původní otočné) a již z výroby byly vozy vybavené rozhlasovým zařízením se zdokonalenými reproduktory. U prvních sérií nestihl výrobce rozhlasové zařízení nainstalovat, a tak si jej museli (dle svých možností a potřeb) dodatečně montovat sami provozovatelé. U nového provedení odpadnul rovněž pedál „mrtvého muže“ – třetí bezpečnostní pedál situovaný zcela vlevo, který musel být po celou dobu jízdy sešlápnut, aby nedošlo k odpadnutí bezpečnostního relé a následnému spuštění kolejnicových brzd. U třetí série „té trojek“ jej nahradilo tlačítko bezpečnostního spínače záchranné brzd, které kolejnicové brzdění uvedlo v činnost po stisknutí. V souvislosti s plánovaným spřahováním vozů do souprav byla nově doplněna odnímatelná přepážka z plexiskla, takže stanoviště druhého vozu v soupravě (řízeného) bylo zajištěno proti zásahům nepovolaných osob. Mimoto úpravy doznaly i místo průvodčího, původně řešené na požadavek DP Praha pouze zjednodušeně jako odnímatelné (v souvislosti s připravovaným přechodem na samoobslužný provoz), nyní konečně zvětšené, vybavené spínači pro ovládání dveří, bzučáku a záchranné brzd, se samostatným osvětlením, pohodlnějším sedadlem a skříňkou na osobní věci. Zásahů se znovu dočkala i elektrická část vozu. Tramvaje dodávané od roku 1965 (zde se řadí i první vozy pro Ostravu) již neměly elektrické stahování pantografu a zůstal ponechán pouze mechanický způsob ručního ovládání lanem.

Výroba třetí série „té trojek“ probíhala v letech 1964–66. Tehdejší Dopravní podnik města Ostravy odebral prvních 20 vozů na podzim roku 1965 a do provozu je po zkouškách uvedl v listopadu 1965 pod ev. č. 701–720.



Tramvaj T3 ev. č. 701 byla v porovnání s ostatními „té trojkami“ z první série zařazena později. Na fotografii vidíme „dvojče“ 701+702 po nehodě na původní smyčce Vřesinská (Poruba, smyčka), při níž došlo na voze ev. č. 701 k poškození levé bočnice, která se po převrnutí na bok odrazila od naskládaných kolejnic, jež jsou na snímku rovněž velmi dobře patrné. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)



Novotou zájící dvojče v čele s vozem ev. č. 728 na smyčce v Zábřehu v prosinci 1966. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)

Není jistě bez zajímavosti, že DP ve svých původních záměrech s vozy typu T3 příliš nepočítal a podstatně více jej zajímal vývoj článkových vozů K1 (později K2). Po jejich nákupu se město poohlíželo s ohledem na výsledky sčítání cestujících z roku 1960 a následně zpracovaného generelu dopravy, který určoval hlavní přepravní vztahy a stanovoval ideální podmínky nasazení vozidel. Článkové vozy řady K se zdály výhodné hned z několika pohledů. Zaprvé měly zapadat do představy o potřebné přepravní kapacitě v průběhu celého dne, takže mělo dojít k optimálnímu využití nabízené přepravní kapacity. Neméně důležitým faktorem byly možnosti napájecí sítě, která musela být s příchodem vozů řady T od základu přebudována. Výhledy dalšího masivního rozvoje města a s ním i veřejné dopravy dávaly tušit, že energetická náročnost bude dále stoupat. „Dvojče“ vozů T3 znamenalo v porovnání s vypravením jednoho vozu řady

K takřka dvojnásobné zatížení energetické sítě. Další úspory mělo přinést snížení počtu obsluhujícího personálu. Počítalo se jak s úsporou řídicích (s ohledem na menší počet vypravených vozidel), tak s úbytkem průvodčích, kteří v kloubových tramvajích vůbec neměli být. Nakonec ale byly vozy K1 i K2 stanovištěm průvodčího v zadním článku vybaveny. Celkově se předpokládalo, že nabízená přepravní kapacita bude během dne díky článkovým vozům navýšena o jednu čtvrtinu, zatímco náklady na provoz a personál klesnou až o 30%. K tomu nesmíme opomenout přičíst náklady na samotný nákup tramvajů. Sóló vůz T3 vycházel v roce 1965 na 540 000 Kčs, „dvojče“ složené ze dvou solí tedy stálo 1,08 mil. Kčs. Oproti tomu hodnota jedné tramvaje řady K byla 828 000 Kčs.

Podle výhledové zprávy investic mělo být v letech 1965–1970 pořízeno celkem 120



Zastávka Elektra v centru města na Nádražní ulici s vozem ev. č. 703 v první polovině 70. let už po zjednodušení lakování střechy a odebrání krycích hliníkových lišt na nárazníku. (sbírka: Jindřich Sulek)



Jeden lidský život si vyžádala nehoda tramvaje ev. č. 777 u nádraží ve Vítkovicích. Pověšměte si, jak hluboko se do skříně vozu zaryl stožár trakčního vedení. (sbírka: Ing. Rudolf Pavelek)

tramvaj s rozdělením dodávek vždy po 20 kusech, přičemž vozy T3 v něm byly zahrnuty pouze jedenkrát v roce 1965, a to ještě z toho důvodu, že rozběhnutí sériové výroby tramvajů řady K avizoval výrobce až od roku 1966. Zbýlých 100 vozů mělo být už článkových. Později byly tyto plány upravovány dle aktuální situace a zahrnovaly již střízlivější počty nových vozidel, přesto se nadále počítalo hlavně s článkovými vozy. O tom svědčí například zpráva z roku 1966, která hovoří o nákupu 26 vozů v letech 1967–70 s tím, že vozy T3 měly být dodány v počtu 10 kusů pouze v roce 1967 a dále měly navazovat dodávky tramvajů článkových. V roce 1968 se ve výhledovém plánu mluví o 51 tramvajích zakoupených v letech 1969–75, z nichž převážná většina měla být opět kloubová. V realu vypadala situace tak, že první dva článkové vozy K1 (prototypy) dodané v roce 1965 podnikem výrobcem v roce 1968 kvůli značné poruchovosti vrátil a dodávky tramvajů K2 zahájené v roce 1966 nikdy nenabraly před-

pokládán rozsah a skončily už v roce 1969 u celkem 8 vozů, k nimž se další dva přidaly až v roce 1982 (K2YU). Jako důvod změny původních prognóz o skladbě vozového parku se uvádí zpravidla více faktorů. Svou roli měly hrát jednak špatné zkušenosti s provozem dvojice prototypů K1, jednak stížnosti řidičů na vozy K2 – zdálo se jim, že tramvaje (které měly i přes větší délku, hmotnost a obsaditelnost stejný výkon motorů jako sólo T3) jsou v provozu línější a nevykazují dostatečné dynamické vlastnosti. V neposlední řadě se dodávky tramvajů odvíjely i od momentální schopnosti výrobce dodávat určitý typ vozidel dle stanovených plánů. Který z uvedených důvodů hrál nejvýznamnější roli, případně zda nebyl ve hře ještě nějaký další, se autorskému kolektivu vypátrat nepodařilo. Ve výsledku to ale znamenalo tak či tak jediné. Cestu do Ostravy měly otevřeny vozy T3.

Od poloviny roku 1966 zahájil smíchovský závod Tatrovky výrobu čtvrté série vozů T3, kte-

rá opouštěla výrobní závod takřka přesně po dobu následujících dvou let. Na první pohled patrný byl opět změněný systém zasklení bočních oken. Poměr větrací části k plné zůstal zachován (přibližně 50:50), odlišná však byla konstrukce, kdy bylo celé okno již z výroby řešeno jako celek, který se podstatně jednodušeji usazoval do rámu (odpadlo tedy dělení ocelovou příčkou). Jednalo se o jednu z řady úprav, která vznikla v reakci na potřebu urychlit výrobu tramvajů T3, aby se mohla zvětšit jejich produkce, a to zejména pro zákazníky z SSSR a NDR (zde převážně jako odvozený typ T4D). Zapomenout nesmíme ani na upravené zásuvky mnohočlenného řízení, které byly integrovány přímo do laminátových skořepin čel a opatřeny tvarově odlišnými (a lépe přiléhajícími) kryty, zatímco dříve byly zásuvky celokovové a montované za výřezy v čelech; jejich krytí pak vykazovalo netěsnosti. V interiéru se dosáhlo zjednodušení v podobě změny uchycení obkladů a stěn, které dosud překrývaly hliníkové lišty. Nově byly přímo ke skříni vozu pod okny a těsně pod oblinou střechy navařeny úzké kovové lišty, jež vytvořily v kombinaci s bočnicí v podstatě U-profil, pod nějž (do nějž) se dalo sololitové krytí bočnic i střechy snadno upevnit. Na stanovišti řidiče se začaly objevovat novější typy ovládacích prvků. Na konci výroby vozů T3/IV v roce 1968 byla provedena změna způsobu otevírání střední střešní větrací klapky po směru jízdy. To pomohlo omezit nasávání nečistot z lišty pantografu do interiéru vozu. Nejvýznamnější, i když na první pohled nejméně patrnou úpravou, se stalo užití tzv. autokabelů, což byly vodiče s PVC izolací namísto vodičů s gumovou izolací a textilním pláštěm, které byly do té doby obvyklé. Mimo to se v průběhu výroby čtvrté série objevily na tramvajích nové motorgenerátory SMD 16Ab z produkce MEZ Brno, které nahradily starší SS 16, jež produkovala ČKD. Změn se dočkalo opětovně i zářivkové osvětlení, kde již chybělo předtápění, které bylo nahrazeno tlumivkami. Předtápění zářivek se původně spouštělo při nastartování, kdy se spínač uváděl do třetí polohy (tzv. studený start), která už u vozů s tlumivkami nebyla. Na starších vozech se předtápění v rámci prohlídek rovněž rušilo, spínače ovšem zpravidla zůstávaly zachovány.

V Ostravě příslušelo do čtvrté výrobní série celkem 23 vozů ev. č. 721–743, které byly dodány v letech 1966–67. Dodávka z roku 1966 zahrnovala 16 vozů, z nichž však 4 (ev. č. 734–737) dorazily až 1. 1. 1967. Úzce to souviselo s nastupujícím trendem zásobování československých podniků až po splnění exportního plánu, tedy zpravidla v posledním čtvrtletí každého roku. I pro Ostravu tak bylo typické, že se některé nové tramvaje skládaly až v období na přelomu roku. Mezi dílenským personálem se pro tyto „té trojky“ vžilo pojmenování „silvestrov-

ské vozy". Po složení z vagónů a zkompletování stály obvykle tramvaje ještě několik týdnů ve vozovných, než se uvolnili technici z ČKD, kteří se museli účastnit finálního odzkoušení a předání. Při navyšujícím se počtu vyráběných kusů a naprosto nevyhovujících podmínkách výroby ve starém smíchovském závodě ale zůstává přesto s podivem, že se alespoň takovýmto způsobem dokázaly dodávky „té trojky“ plnit. Dvojice „té trojky“ čtvrté série se poté v ostravských ulicích objevila ještě výrazně opožděně v podobě původně pražských vozů ev. č. 6535 a 6575 z roku 1966, které si ostravský DP zakoupil v říjnu 1991 se záměrem rekonstrukce obou vozů na služební tramvaje, a sice na kolejový brus a měřicí vůz. V případě vozu ev. č. 6535 se s přestavbou na brousíci vůz nijak neotálelo a tramvaj dodnes (k 1.2.2012) figuruje pod ev. č. 8204 ve stavu služebních vozů. U druhého vozu se nakonec úprava na měřicí ne-realizovala a namísto toho byl vůz sjednocen s ostravskými vozy a uveden k 11. 11. 1996 pod ev. č. 799 do provozu s cestujícími.

Poslední sérii T3 s úpravami plně vycházejícími z požadavků pro Československo označíme římskou číslicí pět. Ve výrobním programu se ze všech výše uvedených udržela nejdéle. Její produkce byla zahájena v druhém pololetí roku 1968 a ukončena až v roce 1976. Vznik série T3/V ovlivnila obdobně jako v případě třetí výrobní série vlna exportních dodávek, tentokrát nikoli pro Sovětský svaz, ale pro Německou demokratickou republiku (NDR; východní Německo), kam směřoval z „té trojky“ odvozený typ T4D (s užší vozovou skříň, odlišnou výzbrojí atd.), z něhož byly zpětně na tramvaje pro ČSSR (ale i další zákazníky) aplikovány některé součásti. Mezi zlepšovací prvky patřily např. nové hranaté střešní klapky ovládané pákovým mechanismem přímo cestujícími, namísto původního šroubového, kdy se klapky otvíraly pomocí klíčky z výbavy kabiny řidiče.² Od nového systému si výrobce sliboval i vyšší účinnost při větrání, se kterou ČKD TATRA dlouhodobě bojovala a snažila se ji už v minulosti vylepšit (např. zkušební montáží střešních ventilátorů u pražského vozu ev. č. 6483 nebo systémem náporového větrání u taktéž pražské „té trojky“ ev. č. 6449). Jinak ovšem byla pro vozy páté série typická značná zjednodušení. Uplatnil se např. jiný typ dveřních křídel, která se na první pohled odlišovala zpevňovacím prolisem a vystředěným umístěním oken, která byla uložena také v odlišných těsnících profilech. Oproti původním dveřním křídélům byla ta nová navíc lehčí, na samotném mechanismu se ale nic neměnilo (změna provedení přišla až s verzí SUCS). Během provozu byly dveře na starších verzích „té trojky“ nahrazovány tímto novějším typem. U páté série byla jednodušeji provedena i podlaha. Zatímco dříve tvořily konstrukci podlahy jednotlivé

desky zalicované do sebe (obvyklý systém stavebnice na pero a drážku), nyní se už uplatnila vodovzdorná překližka, kterou tvořily velké desky, v nichž již byly vyřezány všechny tvary podlahy (prostor pro zrychlovač a další přístroje). Typická byla změna madel, která byla původně kovová a stříkaná krémovou barvou, nově pak potažena šedými teplem smrštitelnými hadicemi z PVC s vysokou odolností.³

Počínaje vozy dodávanými od roku 1970 zmizely z „té trojky“ hliníkové lišty, které plnily jednak funkci ozdobnou a částečně i funkci krycí. V případě přechodu mezi bočnicí a spodními plentami se jednalo o vyrovnávání nepřesností. Více se krycí funkce projevovala u podokenní části. Vozy starších sérií měly odlišně provedený spoj mezi okenními sloupky, paždíky a bočním oplechováním, kdy díly okenní části překrývaly boční plechy, čímž vznikal výrazný a ne zcela pravidelný výstupek, takže užití krycí lišty v tomto místě bylo nevyhnutelné. U vozů dodávaných po roce 1970 došlo k úspoře materiálu při výrobě tím, že překrytí odpadlo a vzniklá spára se jen jednoduše vyplnila tmelem. Typické elegantní hliníkové olištování s červenou PVC výplní jsme u předchozích sérií „té trojky“ mohli nalézt ve spodní části vozu po obvodu karoserie nad odklopnými plentami (výrobce nazývanými jako „zástěry“), dále v podokenní části (taktéž podél celé karoserie, včetně části pod čelním oknem), na levé bočnici kolem mřížky motorgenerátoru (okap) a v podobě okapové lišty po obou bočnicích i nad oknem řidiče. V neposlední řadě byly hliníkovými lištami

širších rozměrů opatřeny i oba nárazníky. Po roce 1970 se s ohledem na popsané změny ve výrobě vozidel olištování omezilo pouze na nárazníky, okapové lišty (včetně té nad čelním oknem) a mřížku motorgenerátoru. Od roku 1971 se vytratila ze stanoviště řidiče skříňka na osobní věci po levé straně sedadla, kterou nahradil odpojovač 600V trolej-zem, s čímž souviselo i nové řešení pojistek 600V obvodů (součást skříňky s odpojovačem).⁴ Na střeše se objevilo zařízení pro odrušení rozhlasového provozu (skříňka před pantografem), které mj. pomohlo, jak už název napovídá, odrušit šumění palubního rozhlasu a dále zamezovalo rušení příjmu radiového a televizního signálu v okolí tramvaje. Bleskojistky byly montovány v menším provedení (již nikoliv produkce ČKD, ale polské výroby). Používat se začaly také nové typy stykačů v elektrické části. V samém závěru výroby páté série – od roku 1976 – se přestala v interiéru kolem oken lepit koženková tapeta, namísto toho byla okenní část pouze stříkána krémovou barvou (stejně jako u vozů pro SSSR, NDR i Jugoslávii). Při bližším pohledu do interiéru neušly pozornosti upravené „kornouty“ sedadel (rovněž od r. 1976), u nichž byla doplněna ventilační mřížka, aby se tak zabránilo přehřívání sedadel (ve stojanech sedadel byly totiž umístěny topnice).⁵ Z dalších drobnějších úprav páté série zmiňme náhradu rychloměrů tachografem, doplnění osvětlení předních dveří (dvěma svítilnami montovanými zespodu krytu dveřních pohonů), úpravy konstrukce některých elektrických přístrojů (např. motorů dveří), změněné provedení krytí skříňky dveřních pohonů atp.

2 – V Ostravě obdobně jako ve většině dalších měst byly na místo pro uchycení klíčky doplněny po roce 1989 kulaté úchyty se šroubem, kterými mohli šroubovat sami cestující, takže potřeba užití klíček odpadla.

3 – PVC byl od poloviny 80. let posléze doplňován i na dříve dodané vozy, přičemž používána byla původní kovová madla. Potahování madel se provádělo v dílnách, které byly za tímto účelem opatřeny speciálním elektrickým nahřívacem, který způsobil nahřátí rukávu na madle a jeho následně smrštnění.

4 – Odpojovač trolej-zem je hlavním vypínačem mezi elektrickou výzbrojí a trolejí. Vypínat se musel zejména při výměně pojistek (uzemnila se tak část trakčního obvodu).



Vůz T3 ev. č. 714 na Horní ulici v Hrabůvce. Ze snímku je dobře patrné zavěšení cedule „S“ na čele vozu, které se používalo u všech vozů ze stanovištěm průvodčího. Pouze prvních 10 vozů a vozy počínaje ev. č. 758 byly dodány bez něj a měly „eSko“ nalakované přímo na karoserii. (24. 4. 1971; foto: Zdeněk Nesiba)



Na dnes již neexistující smyčce Kino Edison, která fungovala pouze přechodnou dobu po zrušení tramvajové dopravy do Hrabové, Ščučí, byl zachycen dne 6. 8. 1976 vůz ev. č. 764. Smyčka Kino Edison byla zřízena v roce 1975. Po dokončení podjezdu k dnešní zastávce Hrabůvka, kostel v roce 1978 pozbyla významu a v roce 1979 došlo k jejímu sнесení. Na jejím místě dnes stojí panelový dům, budovy v pozadí existují dodnes. Jako zajímavost můžeme uvést, že kolejnice ze smyčky byly použity při výstavbě smyčky na konečné Kyjovice-Budišovice (Zátíši) v roce 1980. (foto: Zdeněk Nesiba)

Tramvaje T3/V směřovaly do Ostravy v několika dodávkách:

1968: ev. č. 744–748;

1970: ev. č. 749–757, z toho vozy ev. č. 749–753 jako opožděná dodávka z roku 1969;

1971: ev. č. 758–763, zprovozněny v lednu 1972;

1973: ev. č. 764–772, z toho vozy ev. č. 764–766 jako opožděná dodávka z roku 1972;

1975: ev. č. 773–797, zprovozněny v únoru–březnu 1976.

Celkem tak Ostrava odebrala 54 kompletních vozů, přičemž velmi důležité bylo zejména zajištění závěrečné dodávky 25 vozů z roku 1975 (zařazených v r. 1976), které byly jedněmi

z vůbec posledních vyrobených tramvají T3/V pro Československo. Řada měst v té době už na dodávky nových „té trojek“ neměla nárok. Vzpomeňme například Košice, kde byly poslední nově vyrobené vozy dodány v roce 1967, ale také Olomouc (1970), Brno či Most (oba 1972). Mimoto se současně s doposud největší dodávkou vozů T3 pro Ostravu podařilo s podnikem ČKD TATRA dojednat i jednu skříň vozu T3 coby náhradní. Skříň byla dodána s veškerým vybavením, chyběly k ní pouze podvozky, které byly doplněny až v ústředních dílnách DP. Kompletní vůz byl k 25. 8. 1976 zařazen do provozu pod ev. č. 798. Na konci roku 1976 měl ostravský DP ve stavu 98 tramvají typu T3, přičemž jen o dva roky později zahájil

rozsáhlé rekonstrukce první série těchto vozů. V následujících letech počet „té trojek“ mírně klesnul, a to vinou dopravních nehod, které si vynutily odstavení vozů ev. č. 777 a 732 (v roce 1980), pro něž ale DP zajistil po dohodě s podnikem ČKD TATRA náhradní vozové skříně, a ev. č. 795, který byl v roce 1981 vyřazen bez náhrady. Doplňme, že náhradní vozové skříně pro výše uvedenou dvojici tramvají byly dodány v roce 1981 a plně odpovídaly tramvajím pro SSSR (typ T3SU), takže před zařazením do provozu musely projít úpravami (demonťáž zásuvek pro elektrické spojení 600 V atp.), které sjednotily vozy s běžně provozními tramvajemi. Některá specifika si ale přesto dočasně zachovaly, například třetí pedál mrtvého muže, trojsedadlo na zadní plošině vozu, temperování vozu vzduchem ze zrychlovače a uzavřenou kabinu řidiče.

Nástup vozů T3SUCS

Ještě než se dostaneme k samotnému popisu provozu tramvají T3 v Ostravě, povíme si ve stručnosti o příčinách, které vedly nejprve k ukončení produkce „té trojek“ pro Československo a k jejich následnému obnovení. Poslední tramvaje T3 pro ČSSR byly vyrobeny v roce 1976 s tím, že do roku 1981 si vystačí dopravci se stávajícím vozovým parkem, případně s ojetými tramvajemi z Prahy, kde se dle tehdejší koncepce MHD počítalo s výraznou redukcí provozu. Poté měli být českoslovenští dopravci zásobeni již novými tramvajemi z tzv. unifikované řady, jejímž základním modelem měl být typ T5A5, na jehož vývoji pracovala Tatrovka už od roku 1968. Pokud by se nepodařilo výrobu tohoto typu zajistit,

Souprava zbrusu nových tramvají T3 vedená vozem ev. č. 727 pózuje fotografovi pod kulisou vysokých pecí Vítkovických železáren během technicko-bezpečnostní zkoušky. Na lince č. 2 jej už dohání „dvojče“ v čele s vozem ev. č. 704. Linka číslo 2 byla první, na kterou byly vozy T3 v soupravách vypravovány. (prosinec 1966; foto: Ing. Rudolf Pavelek)





Dvojice pohledů z interiéru představuje nejen původní provedení a uspořádání salónu cestujících nejstarších ostravských vozů T3, ale i dva různé způsoby odbavování. Na levém záběru (vůz ev. č. 727) je stanoviště průvodčího včetně panelu s ovládacími prvky. V levém dolním rohu lze spatřit sedák otočený o 90°. Stejný byl i vedle druhého boku stanoviště, po jehož demontáži musely být sedáky otočeny, takže vznikly dvě souvislé řady sadadel. Na pravém snímku (z vozu ev. č. 707) vidíme samoobslužné odbavování cestujících. Kasa s číslem byla upevněna u kabiny a řidič dohlížel na to, aby cestující vřazovali přesný obnos. Jízdenku z bločku si následně utrhlí sami pasažéři. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)

měly být náhradním řešením opět „té trojky“, avšak v inovované podobě s novou elektrickou výzbrojí postavenou na bázi polovodičových prvků (tyristorů). Realita ovšem byla úplně jiná.

Jako první vzaly za své plánované přejímky tramvají z Prahy, která přehodnotila postoj k tramvajové dopravě a rozhodla se smést ze stolu plán na její redukci. Ostatní DP v Československu (včetně Ostravy) proto zahájily dříve neplánované generální opravy tramvají T2 a dokonce i T1. Nepodařilo se splnit ani druhou podmínku – vývoj tramvaje T5A5. První prototyp tohoto vozu byl dokončen v roce 1981 a vybaven byl již elektrickou výzbrojí TV3. Ve své podstatě se jednalo pouze o úpravu již vyráběného typu T5C5 (oboustranného provedení), které se dařilo úspěšně exportovat do Budapešti od roku 1978.⁶ V případě prototypu byla dokonce užita přímo hrubá stavba vozu T5C5, přičemž na levé straně byly dodatečně zakryty vstupy do vozu. Prototyp v provedení pro Československo provozovaný zkušebně v pražské kolejové síti pod ev. č. 8013 ale podobný úspěch nesklidil, a to zejména proto, že jej českoslovenští dopravci jednoduše odmítli, ačkoli splňoval veškeré požadavky moderní tramvaje. Tak se typ T5A5 do výroby nakonec nedostal. Nouzová varianta výroby „té trojky“ s novými elektrickými výzbrojemi rovněž nebyla realizována, a tak po pětileté pauze dodávek neměla smíchovská Tatrovka pro československé dopravce nic. Ti už přitom bili na poplach.

Jediná záchranná varianta spočívala v tom, že se pro ČSSR obnoví dodávky „té trojky“, které ještě stále odebíral Sovětský svaz, NDR i Ju-

goslávie a které jako jediné dokázal výrobce chrlit v potřebném množství. Jelikož vládní nařízení v té době zakazovalo pořizovat nové vozy s nehospodárnou odporovou elektrickou výzbrojí, byla situace vyřešena tak, že tramvaje pro Československo budou oficiálně vykazované coby neodebrané vozy pro SSSR. Nouzová situace vyústila v roce 1982 v obnovení dodávek tramvají pro ČSSR, přičemž řada podniků (a někdy i výrobce samotný) značil tento typ přímo jako modifikaci T3SU. Tramvaje totiž po stránce mechanické i elektrické odpovídaly takřka na chlup sovětskému provedení a dle českých parametrů byly provedeny jen nezákladnější části, jako absence zásuvek propojení 600 V (u tramvají pro SSSR se nacházely zásuvky pro propojení 600 V na střeše nad kabinou řidiče, Československo podobné zásuvky nevyužívalo) či nápisy na stanovišti a v interiéru. Na první pohled nápadné bylo uspořádání sedáků 2 + 1 s trojsedačkou na zadní plošině, uzavřené stanoviště řidiče s posuvnými dveřmi, topné kanálky podél pravé bočnice pro vytápění odpadním teplem od zrychlovače, čelní transparent, do něhož se vkládaly orientační tabule zevnitř vozu (původně se zasouvaly do kolejniček z venku), výklopné schůdky na střechu u zadních dveří (vycházely z původního uspořádání nouzo-

vých schůdků u dvoudveřového provedení). Mřížka motorgenerátoru byla zapuštěna přímo do karoserie vozu (dříve odnímatelná pro snadný přístup), přičemž navíc bylo možné řešit nasávání vzduchu také zevnitř vozu (ovládáno klapkou naproti středním dveřím). S výjimkou okapových lišt podél karoserie zmizely z vozů i zbytky hliníkového olišťování (nad mřížkou motorgenerátoru a okapu nad čelním oknem). Na některých vozech se uplatnila i pozměněná zpětná zrcátka s umístěním na tzv. hrazdě dle zlepšovacího návrhu DP Praha.⁷ Na stanovišti řidiče byl výkonnější kalorifer (topnice o výkonu 6,0 kW s termostatickou regulací oproti původním 4,8 kW bez regulace) s nasáváním vzduchu z vnějšku bokem (za účelem snížení prašnosti oproti dřívějšímu spodnímu nasávání vzduchu), případně i zevnitř vozu (s odlišným provedením klapky a skříňe kaloriferu než u vozů T3). Dále chyběl odpojovač-uzemňovač 600 V trolejzem a odrušovací filtr. Vedení kabeláže a zapojení elektrických přístrojů vycházelo zcela z provedení pro SSSR. Odpojovač baterie byl umístěn shodně se sovětskými vozy na stanovišti řidiče. Odlišně bylo provedeno také přivedení chladičového vzduchu k trakčním motorům přímo hlavními podélníky skříňe (páteřovým rámem, tedy „licenčním“ způsobem), zatímco

5 – Stojany sedadel, nazývané někdy také jako „hrnce“ či „kornouty“, si DP Ostrava rovněž mj. vyráběl sám ve svých ústředních dílnách. Při opravách starších sérií vozů proto byly doplňovány nové stojany s odvětrávací mřížkou.

6 – V letech 1978–84 bylo do Budapešti dodáno celkem 322 vozů T5C5, které dodnes tvoří základ vozového parku místní tramvajové dopravy.

7 – Do Ostravy přišla z výroby s těmito zrcátky pouze série vozů ev. č. 978–1027. Toto řešení se ale v Ostravě nepoužívalo (už dříve byl vyvinut vlastní systém uchycení zpětných zrcátek), a tak byla zrcátka dle pražského vzoru demontována. Stejně tak byly z téže série vozů demontovány boční transparenty vycházející rovněž ze vzoru DP Praha.

u varianty CS byl proveden rozvod vzduchu postranními kanály (v pravých a levých podélných skříně). Tuto změnu vyvolala evidentně snaha racionalizovat výrobu.

Počínaje rokem 1983 vznikla varianta, která v sobě snoubila typy T3 (pro Československo) a T3SU do jednoho a označována byla všeobecně jako T3SUCS. Tím dosáhnul výrobce dalšího zjednodušení a především zrychlení výroby. Oproti tramvajím z roku 1982 se podařilo nastavit pravidelnější dodávky ve větších objemech a reflektovat alespoň některá přání tuzemských provozovatelů. Interiér znovu získal uspořádání 1+1 a odpadlo zadní trojsedaadlo, vozy měly upravené střešní větrací klapky (menší s větší účinností, navíc odpadl usměrňovací kryt na stropě pod 1. klapkou) atp. Postupně se dařilo aplikovat do výroby i někte-

ré nové prvky v elektrické výzbroji. Od roku 1985 (v Ostravě od vozu ev. č. 923) byly tramvaje dodávány s tzv. zadním pojezdem – pomocnými ovládacími panely, které umožňovaly jízdu ze zadní plošiny. S tím souviselo i pozdější doplnění bílého světla doprostřed zadního čela (pro couvání, tzv. „couvák“) a dvojice brzdových světel po stranách (rozsvěčující se jen při intenzivním brzdění kolejnicovými brzdami) od roku 1987 (v Ostravě od ev. č. 978). Od roku 1985 se začal montovat přepínač havarijního pojezdu (nouzové jízdy), jenž umožňuje jízdu vozidla s poruchou trakčního obvodu, při které není zásadním způsobem ovlivněn způsob ovládní soupravy, což znamená, že soupravu lze ovládat i z vadného vozu. Rovněž od roku 1985 se začaly užívat nové typy směrových,

Kryt dveřních pohonů prvních dveří s charakteristickou „slzou“ znamená „Nevystupujte“ na historickém voze T3 ev. č. 752.

obrysových, signalizačních a nouzových světlů (výroba staršího typu byla ukončena). Na posledních sériích vozů T3SUCS (v Ostravě od ev. č. 978) se znovu uplatnil odpojovač-uzemňovač 600 V trolej – zem (nyní ovšem odlišné konstrukce a umístěný ve zvláštní skřínce za kabinou řidiče), změnil se systém ovládní zářivkového osvětlení pomocí stykačů, jimiž byl nahrazen vysokonapěťový přepínač zářivkového osvětlení na panelu.

Tento výpis základních odlišností zde uvádíme jednak pro zdůraznění změn v porovnání s tramvajemi T3 dodávanými do roku 1976 a jednak proto, že se řada prvků užitých na těchto vozech přenášela v rámci různých stupňů oprav a prohlídek také na starší vozy. Doplňme, že v Ostravě byly tramvaje T3SUCS (resp. u vozů ev. č. 901–905 T3SU) zařazovány pod číselnou řadou začínající číslem 901. Celkem zvládla Ostrava odebrat 127 vozů v průběhu let 1982–88, které získaly ev. č. 901–1027. V letech 1995–1997 navíc odebrala 20 vozových skříní odpovídajících provedení T3SUCS, které následně zkompletovala ve vlastních ústředních dílnách za použití starších podvozků a vybraných dílů z vyřazených vozů T2 a T3 a vybavila je elektrickou výzbrojí TV8. Tramvaje získaly ev. č. 1028–1047 Výroba kompletních nových vozů T3SUCS s odporovou výzbrojí TR37 se protáhla až do roku 1989, do doby, kdy byla ve větším rozsahu zahájena výroba nových tramvají T6B5 (T3M) pro dříve neobložený Sovětský svaz.



Dne 29. 4. 1971 zachytil fotograf soupravu vedenou vozem ev. č. 747 na starých Frýdlantských mostech.

(foto: Zdeněk Nesiba)



Souprava vozů T3 v čele s ev. č. 784 na smyčce Hlučinská (Přívov, Černý potok) dne 13. 5. 1979. Výstavba smyčky v roce 1976 umožnila ukončit průjezd dvounápravových vozů přes střed města. (foto: Zdeněk Nesiba)

Provoz tramvají TATRA T3 v Ostravě

V této části článku se už zaměříme na samotný provoz tramvají TATRA T3 v Ostravě. Všechny „té trojky“ byly do Ostravy převáženy po železnici, přičemž až od roku 1969, kdy byly otevřeny nové ústřední dílny s vlastním napojením na železnici (vlečka do žst. Ostrava-Třebovice), byly vagóny s novými tramvajemi předávány na původním překladišti ČSD „Mexiko“. To se nacházelo nedaleko ulice Sokolské, z níž odbočovala vlečková kolej těsně před podjezdem pod hlavní železniční trať mezi Ostravou a Bohumínem. Tramvaje zde ovšem nebyly z vagónů skládány. Plošinové vozy byly i s nákladem zapojeny za jednu z elektrických nákladních lokomotiv DP a přetaženy po tramvajové síti k vozovně Křivá (Mor. Ostrava), kde teprve na nádvoří starých podnikových dílen došlo k jejich vykládce. Finální montáž (pan-

tograf, spřáhla, kolejnicové brzdy atp.) proběhla u všech vozů vždy až ve vozovně, do níž byly přiděleny, a to i po zprovoznění nových ústředních dílen v Martinově, kdy se vykládka vozů přesunula. Vozům T3 byla přidělena nová číselná řada počínaje ev. č. 701.

Zejména kvůli plné kapacitě vozovny v centru města byly nejprve všechny „té trojky“, stejně jako ostatní vozy řady „T“, soustředěny do vozovny Poruba. Pro prvních dvacet vozů ev. č. 701–720 byla vyhrazena kolej uvnitř haly sloužící původně k mytí vozů a koleje čísel 22 a 23. V roce 1967, po zařazení vozů ev. č. 734–736 a předání prvních tří tramvají K2 (ev. č. 802–804), měla porubská tramvajová vozovna ve stavu už 185 tramvají „T“ a „K“, což už hraničilo s původní předpokládanou kapacitou vozovny (jejíž stavba byla dokončena teprve v roce 1960) a ranní výjezd vozů byl na hranici energetických i organizačních možností. Díky postupnému vyřazování dvounápravových tramvají se však uvolnilo místo ve vozovně Mor. Ostrava, a tak bylo rozhodnuto, že se část vozů T3 přemístí z Poruby sem. Jen v roce 1967 se jednalo o 30 „té trojek“. Nejdříve byly k 9. 4. 1967 převedeny vozy ev. č. 701–725 a k 19. 12. 1967, po zařazení nových vozů ev. č. 737–743, následovalo pět tramvají ev. č. 726–730. Ve výsledku se podařilo stav vozidel na vozovně Poruba snížit o více než 20 vozů. Až do roku 1970 pak fungovala praxe, že se „na Křivou“ přezazovaly starší vozy T3, zatímco ty nově dodané putovaly do Poruby. V únoru a březnu 1968 se tak rodina vozů T3 ve vozovně v centru rozrostla o dva vozy ev. č. 731 (k 27. 2. 1968) a 732 (19. 3. 1968) a od 2. 9. 1969 o dvojici ev. č. 733 a 734. Poruba oproti tomu získala v roce 1968 pět zcela nových „té trojek“ ev. č. 744–748 a v roce 1969 pět vozů K2.

I když si vozovna Mor. Ostrava v kontrastu s dvounápravovými tramvajemi výrazně zlepšila, stěžovali si její zaměstnanci, že jim jsou vždy postoupeny pouze starší vozy, zatímco v Porubě si mohou každoročně dopřávat zcela nových vozidel. Proto bylo rozhodnuto, že tramvaje dodané v roce 1970 budou přiděleny přímo do vozovny Mor. Ostrava. K 1. 3. 1970 ale byly najednou uvedeny do provozu hned dvě dodávky. První tvořilo pět „silvestrovských vozů“ ev. č. 749–753 z konce roku 1969, druhou pak čtyři tramvaje ev. č. 754–757 již z roku 1970. Vozovně Mor. Ostrava byly nejprve přiděleny pouze čtyři vozy z roku 1970 společně s vozem ev. č. 753, zbytek zamířil do Poruby, kde však pobyl pouhé dva měsíce, než byl rovněž převeden do vozovny v centru. V roce 1971 obohatilo Ostravu šest „té trojek“ ev. č. 758–763, které pro změnu převzala vozovna Poruba, která stejný počet vozů (ev. č. 741–746) opět k 12. 11. 1971 odevzdala do vozovny Mor. Ostrava. Už v roce 1972 byla



Vůz ev. č. 723 asistoval dne 1. 12. 1973 při otevření nové tramvajové trati do Vyškovic. (sbírka: Jindřich Sulek)

ale obdobným rošádám učiněna přítrž. Vedení DP se rozhodlo, že vozový park ve svých dvou vozovnách částečně unifikuje, což bylo umožněno zejména s ohledem na převod části dvounápravových vozů do vozovny v Porubě, která převzala obsluhu tratí do Kyjovic (Zátiší) a Klimkovic, čímž definitivně odpadnul souběžný provoz starých a nových vozů na nejdůležitější spojnici z centra do Svinova. Ve vozovně Poruba tak měly být nově soustředěny pouze vozy T1, T2 a K2 (+ zmiňovaná část dvounápravových vozů), zatímco kompletní vozový park „té trojek“ (a zbytek „beden“) měl ve vozovně Moravská Ostrava. V říjnu 1972 proto bylo předáno z Poruby do centra posledních 12 vozů T3, které se zde ještě nacházely (ev. č. 735–740 a 758–763) a všechny další „té trojky“ dodané do roku 1976 (po ev. č. 798) už byly přiděleny ve vozovně Moravská Ostrava. Výjimku představoval později vůz ev. č. 799 (původem z Prahy), který byl po svém dokončení v roce 1996 předán do Poruby a na Křivou byl převeden až v květnu 2003. Všechny ostatní „klasické“ vozy T3 byly ve vozovně na Křivé soustředěny od října roku 1972

až do počátku roku 2011, kdy byla poslední z těchto tramvají vyřazena. Zvláštní epizodu představovalo převedení vozů ev. č. 722, 723 a 725 v roce 1990 do vozovny v Porubě, kde byly až konce do roku 1995 (ev. č. 723 a 725 do 23. 11. 1995, ev. č. 722 do 27. 12. 1995). Jejich provoz pod vozovnou Poruba byl ale vnímán pouze jako dlouhodobé zapůjčení, nikoli trvalé převedení.

Zprovoznění tramvají T3 neznamenovalo pro Ostravu i přes nové prvky v elektrické výzbroji a změněný ovládací pult na stanovišti řidiče nutnost zvykat si na nový typ tramvaje. Napájecí síť byla po modernizacích v předešlých letech, kdy byly do Ostravy houfně dodávány vozy T2, na větší odběry přizpůsobena, stejně jako kolejový svršek. Navíc „té trojky“ byly už odzkoušené a provozované v několika měsících, takže první série mířící do Ostravy už netrpěla jindy obvyklými „dětskými“ nemocemi a naopak patřila mezi velmi spolehlivé vozy, díky čemuž se staly rychle velmi oblíbené mezi dílenským personálem i řidiči. V prvních týdnech provozu se uvádějí závady na zářiv-



Nástup cestujících do vozu ev. č. 725 u Kotvy v Zábřehu v 1. pol. 70. let. (sbírka: Jindřich Sulek)



Oficiálně náhradní vozová skříň, ve skutečnosti však kompletní nové vozidlo. Za nehodou zničený vůz ev. č. 732 přišla náhrada v podobě vozu v provedení T3SU, který musel být před zařazením do provozu z větší části přizpůsoben našim podmínkám. Zrušena byla například střešní zásuvka nad linkovou orientací a nahrazeny byly i všechny ruské psané nápisy. Oproti tomu pedál „mrtvého muže“ zůstal zpočátku zachován, stejně jako uspořádání interiéru v kombinaci 2 + 1. Stejně vypadal po dodání i vůz ev. č. 777^l. (foto: Jindřich Sulek)

kovém osvětlení a na převodovkách, u nichž se uvolňovaly pastorky. Tyto závady ovšem byly takřka okamžitě odstraněny. Návyk ostravských řidičů na starší modely tramvají „T“ umožnil v maximální možné míře zkrátit dobu určenou na zkoušky vozidel a zácvků řidičů. Prvních dvacet vozů ev. č. 701–720, které byly do Ostravy dodané v říjnu 1965, bylo zařazeno do průběhu října a listopadu 1965.⁸

Podle dostupných údajů se kromě zkoušek sólo vozů realizovaly i zkoušky vozů ve dvojitelném řízení, a to po dobu 12 hodin, přičemž po šesti hodinách se tramvaje v soupravě prohodily. Byla-li tato zkouška úspěšně absolvována (posledních 100 km muselo být bez závad), následovala technicko-bezpečnostní zkouška, po jejímž absolvování mohly být tramvaje zařazeny do provozu s cestujícími. V té době ovšem testovací jízdy teprve probíhaly a v ostrém provozu se na počátku listopadu objevily pouze dva vozy nasazované na linku číslo 18.

Původně se přitom předpokládalo okamžité nasazení v soupravách na linku číslo 2. Během zkoušek se však ukázalo, že druhý vůz může podhodit elektromagnetické výhybky pod vozy (při zapnutém topení a kaloriferu a osvětlení vozu), takže bylo jejich nasazení na linku č. 2 zhruba o měsíc odloženo.

Pořízení nových tramvají T3 se netěšilo nijak velké pozornosti. Kromě podnikového časopisu Ostravský Dopravák, který přinesl o tramvajích krátkou zprávu, se média novým tramvajím vyhnula. V centru jejich pozornosti byl spíše prototyp vozu K1, který byl do Ostravy převezen na jaře roku 1965 a který byl oproti „té trojce“ provozované v jiných městech Československa skutečnou raritou. Procesem zkušebních jízd prošly úspěšně do konce roku 1965 všechny tramvaje z první dodávky. Výjimkou byl pouze vůz ev. č. 701, který si ještě před vyjetím do provozu vybral svůj díl smůly, když se účastnil kuriózní dopravní nehody.

Nehoda s hasičským vozem v roce 1980 na křižovatce ulic Rudná a Závodní byla pro vůz ev. č. 732 osudnou. Jako náhradu za něj obdržel DP tramvaj v provedení T3SU. (sbírka: Ing. Rudolf Pavelek)

Vzhledem k tomu, že se jednalo o první vážnější kolizi „té trojky“ v Ostravě, zmíníme se o ní blíže v následujícím odstavci.

Každý nově přichodící vůz T3 musel v té době před svým zařazením do provozu absolvovat spolehlivostní zkoušku spojenou se závěrečnou technicko-bezpečnostní zkouškou. „Dvojče“ vozů ev. č. 701+702 při této zkušební jízdě před svým zařazením do provozu v brzkých ranních hodinách sjíždělo ze spádu v Porubě od dnešní zastávky Fakultní nemocnice k původní smyčce v Porubě. V soupravě byli celkem čtyři lidé: řidič, vedoucí vozovny Poruba, zástupce krajského národního výboru a technik ČKD. První dva jmenovaní však téměř ve stejném okamžiku podlehlí síle zrádného mikrosrápku, takže souprava se z prudkého svahu řítí v podstatě samovolně. Pod svahem vozy překřížily koleje tratě Svinov – Kyjovice, Budišovice⁹, což celou soupravou otřásl natolik, že to osádka vozu uvedlo do bdělosti. Na reakci už bylo příliš pozdě. Tramvaje se vrhly do výhybky a vykolejily, přičemž první vůz ev. č. 701 se převrátil na levý bok na uskladněné kolejnice. Odstrředivá síla jej ale vymrštila zpět, takže tramvaj přece jen zůstala stát na podvozcích. Jenomže mimo koleje, bez sběrače (utrženého následkem nárazu) a se značně poškozenou levou bočnicí a částečně i čelem. Z hrozivě vypadající nehody si všichni zúčastnění odnesli kromě prvotního šoku jen lehké oděrky. Vůz ev. č. 701 byl převezen do vozovny Poruba a po provizorním zprovoznění a vyloučení technické závady coby příčiny nehody odstaven v areálu, kde byl více než půl roku opravován. Do provozu byl zařazen nejspíše až k 30. 4. 1966 (viz poznámka pod čarou č. 8). Druhý vůz soupravy ev. č. 702 si z nehody odnesl poškozené přední čelo a byl poměrně brzy po jeho opravě uveden do provozu.

Jak už jsme zmínili, byla první linka, na které se „té trojky“ objevily, linka číslo 18 sem byla vedena v trase ze Smetanova náměstí (Výstaviště) přes Hulváky, nádraží Vítkovice a Zá-



břeh, vodárnu na konečnou Zábřeh, sídliště. „Té trojky“ zde doplnily vozy T2, které zde byly nasazovány od roku 1962, kdy byla linka uvedena do provozu. U „té trojky“ se od počátku počítalo s jejich nasazením do „dvojčat“. Proto také z prvních dvaceti vozů bylo jen 10 ev. č. 711–720 vybaveno stanovištěm průvodčího (měly být tedy provozovány jako druhé v soupravě), zatímco vozy ev. č. 701–710 byly bez kabin a měly být řazeny jako první (v Ostravě v té době už fungoval samoobslužný provoz, kdy na prodej jízdenek dohlížel řidič). Další vozy až po číslo 757 již stanoviště průvodčího měly, znovu začaly být bez nich dodávány tramvaje od roku 1971 počínaje ev. č. 758. Tramvaje bez stanoviště průvodčího měly na čele nastříkaný bílý obdélník s červeným písmenem „S“ (samoobsluha), ostatní vozy měly na čele trojici háčků, na které se plechová cedule s „eskem“ zachycovala pouze tehdy, jel-li vůz jako sólo. Jel-li ve dvojčeti jako druhý vůz, byla cedule otočena červeně nastříkanou stranou. Tento stav přetrvával až do 1. 7. 1978, kdy byl provoz s průvodčími zrušen a nahrazen bezhotovostním odbavováním cestujících.

Ve „dvojčatech“ se ostravské T3 objevily poprvé dne 29. listopadu 1965 na lince číslo 2 (Hlavní nádraží – Zábřeh), která byla o den dříve prodloužena z původní konečné Zábřeh, sídliště na novou smyčku Zábřeh. Na „dvojce“ jezdily soupravy vozů T2 už od roku 1964 a DP předpokládal, že s prodloužením na novou konečnou do Zábřehu bude moct celou trať obsluhovat výhradně vozy T3. Vzhledem k výše uvedeným problémům s nežádoucím přestavováním elektromagnetických výměn při průjezdu souprav „té trojky“ ale bylo možné nasadit na konci listopadu do provozu jen několik souprav a prokládat je s vlaky tvořenými vozy T2. Ohledně problému s výhybkami vstoupil DP do jednání s výrobcem vozidel a důrazně jej upozorňoval, že už při objednávce požadoval zařízení omezující odběr proudu výhybkami, neboť tramvaje T3 jsou vybaveny účinným vytápěním. Nakonec byl problém vyřešen úpravou systému ovládání výhybek zvýšením hodnoty proudu potřebného k přestavění výhybek, později ještě přibyl blokovací okruh (snímač umístěný za výhybkou, který umožnil další změnu polohy výhybky až po projetí soupravy).

Expanze tramvajů T3 na další linky se odvíjela zpravidla od vytvoření příhodných podmínek pro jejich provoz. Zde máme zejména na mysli výstavbu smyček pro obraty vozů. Hodí se připomenout, že v době příchodu „té trojky“ do Ostravy bylo součástí vozového parku ještě stále nezanedbatelné množství dvounápravových tramvajů, které své pozice vyklízely jen velmi pozvolna. Nákup nových vozidel řady T1 a T2 dopomáhal zejména zpočátku pouze ke zvládnutí rostoucích přepravních nároků,



Nehoda vozu ev. č. 795 s domichávačem betonu vedla v roce 1981 k prvnímu poklesu stavu vozového parku vozů T3, neboť nebyla jako náhrada dodána nová vozová skříň. Beton, který se do tramvaje po nárazu vytil, byl ještě použit pracovníky vozovny k opravě zhlaví vozovny. (27. 10. 1981; foto: Ing. Rudolf Pavelek)

nikoli k obnově vozového parku. Úlohu masivní náhrady dvounápravových vozů měly splnit až „té trojky“, které začaly vytlačovat „staré bedny“ z linek vedených přes centrum města. Přesto trvalo až do roku 1976, než byly dvounápravové tramvaje definitivně odstříženy od průjezdu vnitřním městem a zůstaly jim zachovány jenom příměstské tratě začínající na okraji města (Kyjovice, Klimkovice, Hlučín). Aby mohla tato situace nastat, musela být nejprve vytvořena smyčka Černý potok (dnes Hlučínská), na níž byla z Hlučína zkrácena linka číslo 1 a na zbylém úseku do Hrabůvky byl zahájen provoz nové linky číslo 14 s vozy T3. Právě „čtrnáctka“ byla další linkou, na které se objevily tramvaje T3 ve „dvojčatech“, pomíne-li např. vypravování jedné soupravy „dvojčat“ na jeden trhaný kurz linky číslo 13 od 70. let. Pro velkou vytiženost linky č. 14 začala být na ni „dvojčata“ nasazována od 1. 11. 1979 (v trase Přívoz, Černý potok – Josefa Kotase). Větší expanzi souprav ale přinesla až léta osmdesátá, kdy si spojení vozidel vynutil zejména nedostatek jízdního personálu. Od 24. 6. 1980 se tak objevila „dvojčata“ na linkách 12 (Výstaviště – Josefa Kotase) a 15 (Přívoz, Černý potok – Josefa Kotase). Další linky následovaly zase až od druhé poloviny 80. let. S ohledem na časté změny linkového vedení ovšem nemá cenu vypisovat, kdy a kde přesně se soupravy tramvajů T3 vyskytly a jak dlouho zde byly na-

sazovány. Obecně můžeme říci, že v případě vozovny Mor. Ostrava se „dvojčata“ ustálila na páteřních linkách spojujících historický střed města s jižním městem. V posledním desetiletí se jednalo především o linky číslo 1 (Hlavní nádraží – Dubina, Interspar), 2 (Hlavní nádraží – Výškovice), 10 (Výstaviště – Dubina, Interspar) a 12 (Hlučínská – Dubina, Interspar), částečně také o linku číslo 4 (Plynárny – Martinov).

Během své více než 45leté služby ostravským cestujícím se vozy T3 objevily v různých obdobích postupně na všech úsecích tramvajové sítě. Jen jeden pro ně zůstal tabu, a sice trať z Poruby do Kyjovic (Zátiší), kde se vozy T3 nasazují až od roku 1991, a vždy je sem vypravovala porubská vozovna. „Klasické“ tramvaje T3 se na známou jednokolejku dostaly jen při příležitosti zvláštních jízd.

První vyřazování tramvajů T3 měly na svědomí dopravní nehody, přičemž černým obdobím byla léta 1980–81, kdy musely být odstaveny celkem tři vozy. Jako první si svůj díl smůly vybral vůz ev. č. 732, který se dne 28. 1. 1980 srazil na křižovatce ulic Závodní a Rudné ve Vítkovicích s hasičským vozem. Necelé dva měsíce po něm se pak v oblouku za zastávkou Nádraží Vítkovice (ve směru do Zábřehu) převrátil na bok vůz ev. č. 777. Stalo se tak dne 8. 3. 1980 a na vině byla řidička vozu, která

8 – Údaje o zařazení vozidel v oficiálních tabulkách se nejspíše odlišují od skutečnosti. Některé prameny uvádějí jako datum zařazení vozu ev. č. 701 datum 12. 10. 1965. Jiné ale hovoří až o 30. 4. 1966. Společně s tímto vozem pak měly být v dubnu 1966 zařazeny i tramvaje ev. č. 702, 703 a 708, které ale byly tou dobou už prokazatelně několik měsíců v provozu. Někdy je také možné narazit na datum zařazení uvedených vozů k 30. 4. 1965. Tramvaje ovšem byly dodány až v říjnu téhož roku, takže se v tomto případě nejspíše jedná o překlep. 9 – Konečná Poruba, smyčka není totožná s dnešní konečnou Poruba, Vřesinská. Ta vznikla až v roce 1969. Původní smyčka postavená v roce 1959 se nacházela přibližně u ústí dnešní ulice 17. listopadu (ze směru od Klimkovic) do křižovatky s ulicí Vřesinskou. Na této křižovatce dnes ve směru od Poruby odbočují tramvaje vpravo k současné smyčce. Stará smyčka umožňovala pouze příjezd vozů ve směru od vozovny Poruby (Fakultní nemocnice) a nebylo možné na ní přijet ani z ní vyjet na trať do Kyjovic (Zátiší). Ta byla až do roku 1969 vedena v původní trase ze Svinova přes tzv. „Starou Porubu“. Teprve v roce 1969 byla zprovozněna nová smyčka, na níž byla ukončena i linka 5 ve směru z Kyjovic, zatímco původní úsek Svinov – Poruba byl nejprve krátce veden jako samostatná linka č. 12 (s ukončením před jmenovanou křižovatkou) a následně zrušen.



Vůz T3M ev. č. 704 na první zkušební jízdě po namontování nové elektrické výzbroje TV1. Na voze si lze povšimnout absence původních hliníkových lišt, nového typu uchycení zpětných zrcátek, odlišného provedení evidenčních čísel i původního provedení krytu brzdového odporáku. (smyčka Hlavní nádraží; foto: Jindřich Sulek)



Vůz ev. č. 701 na propagačním snímku ostravského DP z roku 1979 projíždí pod mostem, po němž je vedena Plzeňská ulice a na kterém nechybí v té době nezbytná agitační výzdoba. Na čele vozu si můžete povšimnout velkého tiskacího „T“, které bylo zpočátku na všech vozech T3M a sloužilo jako upozornění, že se jedná o vůz vybavený tyristorovou výzbrojí. (sbírka: Libor Hinčica)

notně posilněná alkoholem po oslavě předcházející Mezinárodnímu dni žen vypadla ze sedačky na stanovišti. Oproti první nehodě si tato vyžádala i jeden lidský život. Namísto vozů 732 a 777 dodal závod ČKD TATRA dvojici tramvají T3SU, které byly po provedení nutných úprav zařazeny v březnu roku 1981 pod čísla původních vozů. Oproti tomu v případě vozu 795 už k zakoupení náhradní skříňe nedošlo. Vůz ev. č. 795 se srazil na křižovatce ulic Vratimovské a Rudné v Kunčičkách s nákladním automobilem (domíchávačem betonu). I když se nehoda obešla bez obětí na životech, byla tramvaj natolik poškozena, že její oprava už nepřicházela v úvahu. Pracovníci vozovny Křivá přesto dokázali z nehody alespoň něco vytěžit. Jelikož po nehodě byla tramvaj plná řídkého betonu, který nestihnul do příjezdu

do vozovny ztuhnout, přišly ke slovu lopaty, pomocí nichž byla alespoň vyspravena většína poškozené plochy zhlaví vozovny...

Po této trojici vozů byly v průběhu 80. let odstaveny ještě vozy ev. č. 724 a 781, které byly převedeny do stavu služebních vozidel. Větší vlnu vyřazování nejstarších vozů T3 přinesl až rok 1996, kdy začal DP odstavovat modernizované vozy T3M, které mj. nahradil novostavbami tramvají T3 s elektrickou výzbrojí TV8. U prvních dvou novostavb tramvají T3G ev. č. 1028 a 1029 se dokonce původně předpokládalo označení evidenčními čísly dle vozů, které ve vozovém parku nahradily a namísto nichž byly oficiálně vykazovány (konkrétně ev. č. 702 a 703). Oproti jiným podnikům v České republice, kde byly tramvaje s výzbrojí TV1 dále

modernizovány, se Ostrava vydala poněkud diskutabilně opačným směrem a vozidla slibující relativně vysokou provozní úsporu začala odstavovat, a to zejména z důvodu vysokých nákladů na údržbu zařízení (tyristory se například musely měnit vždy v párech, takže porucha jednoho znamenala výměnu celé dvojice, řada součástí vykazovala vysokou míru poruchovosti). V roce 1996 bylo odstaveno prvních deset vozů, z nichž devět bylo vybaveno elektrickou výzbrojí TV1 (ev. č. 702–705, 712, 714, 715, 719, 720) a jeden ev. č. 791 s klasickou výzbrojí se zrychlovačem (po dopravní nehodě). V roce 1997 je následovala trojice vozů ev. č. 706, 716 a 721 a o rok později ev. č. 710, 708 a 718¹. Vozy ev. č. 710 a 718¹ byly původně (společně s vozem ev. č. 713) určeny k další modernizaci a odprodeji do Ruska. Z kontraktu ale sešlo a dopravce se nakonec rozhodl oba vozy do provozu vrátit, přičemž výzbroj TV1 nechal nahradit modernější výzbrojí TV8. V případě vozu ev. č. 718 přitom byla použita vozová skříň původně pražského vozu (viz kapitola o úpravách vozidel). Definitivní konec tramvají T3M přinesl rok 2000, kdy byly vyřazeny zbylé vozy čísel 701, 707, 709, 711, 713 a 717.

Tramvaj ev. č. 701 zůstala zachována v ústředních dílnách jako posunovací (ve stavu po vyřazení; jako služební zařazena k 1. 1. 2001), jelikož výzbroj TV1 umožňovala jízdu velmi pomalou rychlostí, což je pro posuny v dílnách ideální a využívá toho například pražský DP. Její nevýhodou ale byla skutečnost, že se nemohla pohybovat po dílnách v místech s nízkým napětím v troleji (100 V). Nakonec tak bylo rozhodnuto, že vůz ev. č. 701 s výzbrojí TV1 bude zlikvidován a jeho funkci bude nadále zastávat přestárlý vůz T2 ev. č. 8205, jenž byl teprve v roce 2005 (od 1. 8.) nahrazen „té trojkou“ ev. č. 760.

Zajímavý osud měl i vůz ev. č. 717, který se stal středem pozornosti široké veřejnosti při příležitosti oslav 100. výročí elektrické tramvaje v Ostravě, když byl v květnu 2001 odstaven v zadní části areálu ústředních dílen v Martinově a úmyslně zapálen za účelem ukázky zásahu hasičského záchranného sboru.

Zbylé tramvaje T3M podobně dramatický osud nečekal a byly jednoduše sešrotovány. Elektrické výzbroje z vozů ev. č. 701, 707, 709, 711 a 712 našly uplatnění u brněnského DP, kterému byly v rámci výměnného obchodu mezi pracovníky dílen předány na náhradní díly.

Vedle tramvají s výzbrojí TV1 se odstavovaly i tramvaje T3 s výzbrojí TR37. V roce 2000 se jednalo o vozy ev. č. 731, 733 a 736, k nimž v roce 2002 přibýly tramvaje ev. č. 722 a 725. Na tuto dvojici ovšem (společně s vozem ev. č. 733) nečekala likvidace, ale částečná modernizace spojená s úpravou čelního transparentu

(dle tramvají s výzbrojí TV Progress) a interiéru pro Dopravní podnik města Liberce, který vozy nasadil do provozu pod ev. č. 36^{IV} (ex 722), 31^V (ex 725) a 32^{VI} (ex 733) jako typ T3m (malé „m“ značilo charakter tzv. malé modernizace). Všechny tři tramvaje byly usazeny na podvozky o rozchodu 1000 mm, následně u nich došlo několikrát k převázání na normální rozchod. Vozy ev. č. 31 a 32 tak jezdily na úzkém rozchodu v období let 2002–06, dále od dubna do září 2009 a od února roku 2011. Vůz ev. č. 36 se na úzkokolejné trati do Jablonce objevuje od roku 2002 až doposud. Krátce byl na rozchodu 1435 mm provozován jen od června do července roku 2010.

Trojice vozů ev. č. 722, 725 a 733 je v Liberci stále (k 1.2.2012) v provozu. Jedná se zároveň o jediné ostravské „klasické“ T3, které byly po svém vyřazení odprodány a sloužily v některém z dalších podniků. Všechny následující vozy byly po svém vyřazení sešrotovány, byt u vozů ev. č. 749, 758 a 776 vyřazených v letech 2006 a 2007 došlo ještě k následnému odprodeji, a to opět do Liberce. Pracovníci libereckého DP si ovšem z vozů vybrali pouze náhradní díly. Cenné byly zejména původní technické průkazy vozidel, které mohly v Liberci posloužit pro novostavbu vozidel při využití nové vozové skříně. Ve skutečnosti však likvidace původních ostravských vozů proběhla přímo v Ostravě. Obecně můžeme ke šrotování vozů T3 ještě uvést, že k nim docházelo v ústředních dílnách DP v Martinově, ale u některých vozů i přímo na provozně Mor. Ostrava. V závěru provozu byly z tramvají v dílnách (vozovně) zejména demontovány potřebné náhradní díly a samotný akt likvidace (rozřezání) skříně byl přenechán externí firmě.

Z vyřazených vozů T3 je vhodné zmínit ještě tramvaje ev. č. 742 a 759 vyřazené v letech 2006 a 2010, jejichž zvláštnost vyplývala z toho, že byly posledními v určité kategorii. V případě tramvaje ev. č. 742 se jednalo o poslední vůz s převýjecími transparenty a plastovými linkovými orientacemi. Tramvaj nesoucí ev. č. 759 byla zase poslední tramvaj T3 v Ostravě, která měla laminátové sedáky. Krátce si po svém vyřazení prodloužil život vůz ev. č. 799, který byl na přelomu let 2008–09 nedlouho používán jako služební, zatímco vůz ev. č. 760 (k tomuto účelu určený) procházel úpravami spojenými s jeho funkcí (mj. úprava laku na žlutý s výstražným červeno-bílým šrafováním na čelech). Ojedinelými byly i vozy ev. č. 710 a 718II, o nichž již víme, že byly vybaveny elektrickou výzbrojí TV8. V roce 2010 byly oba vozy vyřazeny z provozu jako vůbec první tramvaje T3G v Ostravě.

U některých tramvají přispěly k odstavení dopravní nehody. Už v případě vozů s výzbrojí TV1 šlo o vozy ev. č. 708, 712 a 721. U tramvají s výzbrojí TR37 kromě dříve jmenovaných o vozy ev. č. 750, 766, 777^a a 791. U některých z těchto nehod nebyl rozsah poškození vozů natolik závažný, že by muselo dojít k jejich likvidaci. S ohledem na stáří vozidel nebo plánované vyřazení v nejbližších měsících (např. u vozů T3M) ale nebylo investováno do jejich oprav. Všem jmenovaným tramvajím (s výjimkou ev. č. 750) se stal osudným střet s automobilem. Např. u vozu T3M ev. č. 721 šlo o nehodu se sypačem Ostravských komunikací na křižovatce ulic Ruská a Závodní v březnu roku 1997. O necelý rok dříve (16. 9. 1996) se s nákladním vozem LIAZ přetlačoval na ulici Vítkovické vůz ev. č. 791. Vozu ev. č. 766 se stejně jako dříve vozu ev. č. 795 stala osudná nehoda s domíchávačem betonu, ten-

tokrát na křižovatce u sadu Boženy Němcové (dne 21. 10. 2004). Smolařem byl vůz T3SU ev. č. 777II. V roce 1981 byl dodán jako náhrada za nehodou zničený „originál“ ev. č. 777, aby o 25 let později (15. 9. 2006) smetl u zastávky Feron a osobní vůz Škoda Octavia, načež byl (i přes minimální poškození) stejně jako jeho předchůdce po nehodě vyřazen. Vůz ev. č. 750 opustil ostravské koleje po střetu s tramvají, když dne 10. 4. 2007 najel řidič se soupravou vozů T3 ev. č. 750+770 v zastávce Josefa Kotase do vozu KT8D5 ev. č. 1515, který stál v zastávce před ním. Odstavování tramvají T3 (T3G) probíhalo dále v následujícím sledu:

v roce 2003: 723, 727, 728, 730, 735, 741;

v roce 2004: 729, 734, 738, 739, 766;

v roce 2005: 737, 744, 746, 748, 754, 756, 760 (posunovací), 769;

v roce 2006: 726, 740, 742, 743, 745, 775, 777^{II} (typ T3SU);

v roce 2007: 747, 749, 750, 755, 758, 768, 770, 776;

v roce 2008: 753, 757, 761, 763, 764, 765, 771, 797, 798, 799 (krátce jako posunovací);

v roce 2009: 751, 752 (historický vůz), 762, 767, 772, 773, 784, 796;

v roce 2010: 710, 718^{II}, 759, 774, 778, 779, 780, 782, 783, 785, 786, 787, 789, 790, 792, 793, 794;

v roce 2011: 788.

Dne 2. 1. 1976 byly zdokumentovány čtyři vozy ev. č. 778–80 v areálu ústředních dílen v Martinově. Zprovozněny byly společně s dalšími vozy v průběhu února a března 1976. Dodávka zahrnovala celkem 25 vozů (ev. č. 773–797), což představovalo vůbec největší jednorázový nákup „té trojky“ pro Ostravu. Společně byla dodána ještě jedna náhradní vozová skříň, která byla po zkompletování (usazení na jalové podvozky) označena ev. č. 798. Tato dodávka byla pro Ostravu nesmírně důležitá, neboť už v roce 1976 byla produkce vozů T3 pro Československo ukončena a znovu byla obnovena až v roce 1982 (s typem T3SUCS). (foto: Ing. Rudolf Pavelek)





Vůz ev. č. 766 na čele soupravy blížící se právě ke konečné zastávce Dubina dne 14. 2. 1990. Nalevo je možné spatřit ještě rozestavěné domy místního sídliště. (foto: Zdeněk Nesiba)

Urychlit obnovu vozového parku, resp. vyřazování tramvají T3, dopomohl do nemalé míry fenomén modernizace za využití zcela nové skříně VarCB3LF, jejímž výsledkem je v ostravském provedení modifikace VariOLF.R.E. Dopravní podnik zahájil tento typ modernizace v roce 2005, přičemž všechna ostravská VariOLF jsou vykazována oficiálně coby starší vozidla, ačkoli s nimi (stejně jako v ostatních městech bývalého Československa) nemají nic (vyjma některých součástí podvozků) společného. Jak je z přehledu patrné, byla masivní selekce mezi přeživšími „té trojkami“ provedena v roce 2010, kdy bylo vyřazeno hned 17 vozů (!). Na takto vysokém počtu se v nemalé míře podílely prostředky z Evropské unie, kdy se podařilo získat dotaci na obnovu vozového parku drážních vozidel, která pro období let 2010–2013 předpokládá modernizaci

„Dvojče“ vozů T3 s vozem ev. č. 710 řazeným jako prvním v soupravě opouští prostor smyčky nádraží Vítkovice. Souprava je špatně označena z hlediska odbavování cestujících. Zatímco první vůz by měl mít na čele „S“, druhý by měl být naopak bez něj. V pozadí je možné vidět budovu nádraží, která byla zprovozněna v roce 1967 a patří k nejvýraznějším stavbám tzv. bruselského stylu architektury, přesto dnes chátrá a její budoucnost je nejistá.

(sbírka: Ing. Rudolf Pavelek)



Poslední „klasickou té trojkou“, která se vypravila do ulic Ostravy, byl vůz ev. č. 788, který byl dne 27. 1. 2011 nasazen na odpolední díl trhané (dělené) směny linky číslo 6 (kurz 407) vedené v trase Výstaviště – Výškovice. Tuto příležitost si nenechala ujít řada zájemců o dopravu, takže každý spoj jel plně obsazen fotografy. Po ukončení pravidelné směny v 16:48 hod. na zastávce Plynárny se vůz ještě vydal na zvláštní jízdu pro fanoušky městské dopravy v trase Plynárny – Hlučínská – Palkovského – Zábřeh – Plynárny, kde se se svými posledními pasažéry rozloučil a zajel za bránu vozovny Moravská Ostrava, která mu byla domovem takřka 36 let. Zde byly z tramvaje demontovány takřka všechny upotřebitelné náhradní díly a už nepojízdný zbytek vozu se vydal dne 9. 2. 2011 v závleku za vozem T3G ev. č. 1035 (kryt VariemLF ev. č. 1335) na svou poslední cestu po ostravských kolejích do areálu ústředních dílen DP, kde z něj byly společností EKOVA ELECTRIC (dceřiná spol. DP Ostrava) vytěženy potřebné náhradní díly, včetně předního čela, které posloužilo nehodou poškozenému vozů ev. č. 966. Zbytek rozebraného skeletu „sedm set osmdesát osmičky“ stál společně s dalšími tramvajemi do června 2011 odstaven v zadní části areálu podnikových dílen za objektem Vrchní stavby, než byl externí firmou na místě rozřezán a odvezen.

Úpravy vozů TATRA T3 v Ostravě

Nyní nás už čeká obsáhlá část článku, která bude ve stručnosti popisovat vybrané změny, které byly na tramvajích TATRA T3 v Ostravě během více než 40 let provozu realizovány.

V jakém provedení jednotlivé série „té trojek“ na sever Moravy zamířily, jsme si představili v úvodní pasáži, přičemž většinou formou poznámek pod čarou jsou zmíněny i některé úpravy typické pro určitou sérii, které se pak rozšířily i na dříve dodané vozy. Nezabýváme se pouze otázkou elektrické výzbroje, kde se postupně během let snažil dopravce sjednotit provedení s nejnovejšími sériemi. Týkalo se to například užitých typů motorgenerátorů i stykačů, které novější série (jak uvádíme výše) měly v modernějším provedení, avšak s možností aplikace i na starší vozy. Životnost původních komponentů přitom byla různorodá, takže nelze přesně určit, kdy dojezdil např. poslední vůz se starším modelem motorgenerátoru. Nadto by tento popis značně překračoval rámec tohoto příspěvku. My se proto zaměříme jen na takové změny, které ovlivnily vnější vzhled vozidel, interiér, případně byly významným zásahem do elektrické části.

Vzhled vozů po dodání a úpravy do druhé poloviny 70. let

Všechny vozy T3 byly z výroby do Ostravy dodávány v červeno-krémovém laku, přičemž už při dodání měly tramvaje vyhotoveny zlatá evidenční čísla a stříbrné nápisy VSTUP (u prvních dveří) a VÝSTUP (u druhých a třetích dveří). Dodatečně se na vozy nastříkávalo písmeno „S“, případně se dodělávaly háčky (na něž byla cedule s „eskem“ zavěšována), u posledních dveří přibyl menší nápis MÍSTO PRO KOČÁREK a chybět nesměl ani znak Dopravního podniku, doplňovaný na bočnici mezi druhé a třetí dveře a většinou i zrcadlově na levou bočnici. Tramvaje z prvních sérií měly evidenční čísla tvořená ozdobnými zlatými stínovanými obtisky, které tehdy výrobce užíval pro všechny nově vyrobené vozy. Ostravský DP ovšem přecházel přibližně od roku 1967 k novému typu čísel, z nichž zmizela ozdobnost i stínování a zůstala zachována jen zlatá barva.

V rozmezí 3–4 let se na vozech konaly velké prohlídky (VP), které byly zpravidla spojené s obměnou laku. První dodané „té trojky“ tedy v provozu najely kilometry do VP už v letech 1968–69. DP přitom už tehdy přikročil ke zjednodušení původního schématu, když byly původní krémové okraje střechy zkráceny a nahrazeny klasickým šedým nátěrem. Tato úprava obvyklá i u jiných dopravců přinášela značné zjednodušení lakovacích prací a vyřešila palčivý problém s udržováním střešních v čistém stavu, neboť používání uhlíkových smykadel sběračů mělo (a stále má) dopad na znečištění vozidel (zejména za mokrého počasí). Postupně se nový vzor lakování střechy rozšířil na všechny ostravské „té trojky“.

Rovněž s cílem snížit náročnost oprav přestaly být už po „prvním kole“ velkých prohlídek dopl-



Vůz ev. č. 778 jako první projel dne 13. 9. 1981 přeložkou tramvajové trati při stavbě nových Frýdlantských mostů. V rohové budově se dnes nachází sídlo ostravského DP. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)



Vůz ev. č. 8201 vzniknul přestavbou původního vozu ev. č. 781 v polovině 80. let. Jeho původní vzhled přibližuje obrázek z roku 1994 pořízený na Ruské ulici v roce 1994. (foto: Dušan Kuchař)

ňovány na vozy T3 hliníkové lišty, zatím ovšem pouze ty na obou náraznících (přesněji prsních ochranných rámech). Zachovány tak zůstaly jen účkové profily, které byly přetřeny krémovou barvou. Úprava postihla všechny „té trojky“ procházející velkými prohlídkami (eventuálně opravou čel) v průběhu 70. let. V jejich samotném závěru se ale hliníkové lišty na nárazníky zase začaly vracet. Důvodem byla skutečnost, že nárazník nesměl mít dle platných norem ostré hrany, které by při nárazu zvýšily destruktivní účinky. Přesto jsme mohli vozidla s krémovými nárazníky bez lišt či jiného krytí potkávat v ulicích města ještě počátkem 90. let.

Když už jsme zmínili hliníkové lišty, připomeňme si, že „té trojky“ od roku 1970 chodily do Ostravy s jejich značně zredukovaným počtem, přičemž na starších vozech začaly být odstraňovány rovněž přibližně od počátku 70. let, a to buďto jen částečně (typická byla absence na čele v podokenní části), nebo úplně se zachováním okapových lišt nad okny (včetně okna řidiče) a nad mřížkou motorgenerátoru. K jejich odstranění nevedla provozovatele (na rozdíl od těch na



V interiéru cvičného vozu byly duplicitně osazeny komponenty elektrické výzbroje, což si vyžádalo demontáž části interiéru i zaslepení prostředních dveří vozu. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)

náraznících) náročnost opravy, ale fakt, že hliník v kombinaci s kovovým oplechováním za deště začal chemicky reagovat (vznikal zde v podstatě obdobný jev jako u galvanického článku), a části karoserie za lištami tak doslova vyžírál včetně šroubů, kterými byly lišty připevněny.

V souladu s platnými normami na osvětlení vozidel přikročil výrobce ještě v rámci realiza-



Na voze č. 720 bylo v říjnu roku 1980 užito nové řešení krytí odporníku na střeše vozidla pomocí zlepšováku „SUDORI“, jenž vyvinuli pracovníci DP. Ten byl později namontován také na další vozy, které opustili dílny po GO před vozem ev. č. 720 a stal se charakteristickým znakem ostravských vozů T3M. (foto: Jindřich Sulek)

ce IV. výrobní série ke změně uspořádání zadních brzdových a obrysových světel. Původně vodorovně umístěné svítlny v relativně těsné vzdálenosti přímo na zadním čele byly otočeny svisle a posunuty více k okraji vozidla na boky zužujících se předstávků. Stejným způsobem byla zadní světla od počátku 70. let v rámci VP upravena na všech starších vozech T3.

Úpravy od druhé poloviny 70. let, modernizace za užití výzbrojí TV1

První větší úpravy vozů T3 přinesl závěr 70. let. Jejich hlavními příčinami byly vůbec první modernizace za užití elektrovýzbrojí TV1, dále zrušení samoobslužného odbavování cestujících (a tím i funkce průvodčích) a snaha zkrátit prostoje během oprav formou vybraných zjednodušení.

Zrušení samoobslužného provozu a nahrazení průvodčích ve vozech přinesl v Ostravě červenec 1978. Od té doby se jízdenky kupovaly v předprodeji, nástup byl umožněn všemi třemi dveřmi a jízdenky se označovaly v červených znehodnocovacích

tzv. dráždanského typu. Ihned se zavedením tohoto podstatně komfortnějšího způsobu odbavování zmizely z tramvají T3 cedule (náštířik) s písmenem „S“, stejně jako popisy VSTUP a VÝSTUP. Místo pro kočárek bylo vyznačováno pouze piktogramem u zadních dveří, který měl bílou barvu. Bílá (stříkaná) začala být od přibližně téže doby i evidenční čísla vozidel. U vozů, které měly z výroby místo průvodčího (ev. č. 711–752), byla stanoviště průvodčích odstraněna. Jejich demontáž ale byla prováděna až v rámci velkých prohlídek, resp. generálních oprav, což znamená, že vozy bylo možné se stanovišti průvodčích potkávat v ulicích ještě počátkem 80. let. Kromě demontáže samotného stanoviště musela být částečně upravena i kabeláž, neboť průvodčí měli k dispozici vybrané ovládací prvky (bzučák, zavírání dveří) a také vlastní topení. K odpojení ovládacích prvků přitom došlo okamžitě po zavedení změn od července 1978, aby nemohlo dojít k jejich zneužití ze strany cestujících. Na místě stanoviště se objevila standardní laminátová sedačka. Oba podélně situované sedáky umístěné původně vedle stanoviště průvodčího byly otočeny o 90°, čímž bylo docíleno vytvoření souběžné řady sedáků.

Kromě těchto změn souvisejících přímo se zrušením funkce průvodčích byly v průběhu 70. let prováděny v interiéru ještě další změny. Typické bylo postupné doplňování dalších přídržných tyčí, u nichž se při obnově nátěru obvykle užívala šedá barva namísto původní krémové. Vlastní vývojové středisko sídlící v ústředních dílnách DP poté dle jednoho zlepšovacího návrhu vyvinulo počátkem 70. let dvířka na uzavření stanoviště řidiče. Z výroby byl vstup na stanoviště řidiče uzavíratelný jenom částečně plechovými dvířky zhruba do úrovně výšky panelu řidiče. Nově dveře sahaly do stejné výšky jako zástěna za řidičem (hliníková část kabiny s ohnutou výplní z tmavého plexiskla). Ve vozovně Mor. Ostrava (Křivá) později vznikla ještě úprava v podobě doplnění nástavby z plechu, která kryla mezeru mezi horní hranou dveří (a zástěny) a stropem. Provedení nástavby působilo na první pohled značně amatérsky a nevzhledně, zvláště když byl plech nastříkán modrým kladívkovým lakerem, který v interiéru absolutně s ničím neldil. Později (v druhé pol. 90. let) s příchodem

prvních vozů T3SUCS (v r. 1982) začal být přebírán vzor zcela uzavřených kabin s posuvnými dveřmi. U sedáků se začaly v rámci celkových oprav užívat novější typy „kornoutů“ s ventilační mřížkou zabraňující přehřívání. Po dodání posledních vozů T3 (počínaje ev. č. 773 od r. 1975), které již neměly ozdobnou koženku v interiéru okolo oken, začala být při opravách v rámci zjednodušení strhávána koženka i u starších vozů a okenní část byla natírána pouze krémovou barvou.

Při pohledu na vozidlo z vnějšku byl nejmarkantnějším doplňkem nový systém uchycení zpětných zrcátek. V těch původních měli řidiči špatný výhled, takže se jednotlivé podniky snažily vymyslet vlastní vylepšený systém. Ostrava nejprve okolo roku 1974 převzala řešení z Prahy, kdy byla montována zrcátka ke střeše vozu nad předními dveřmi. Tento model byl ale užíván jen krátkou dobu, neboť už v roce 1977 přichází DP s vlastním zlepšovacím návrhem. Zrcátka na straně dveří byla nově upevněna nikoli pod čelním sklem, ale na úrovni vrchní hrany předních dveří, přičemž jeho pozici si mohl řidič sám nastavit a pomocí šroubu ve spodní části mechanismu zrcátka v této pozici upevnit. Na levé straně bylo užito v podstatě původního řešení, avšak zrcátka byla oproti těm původním větší a nabízel lepší přehled o dění v okolí vozidla.

Těmto úpravám se tramvaje T3 podrobovaly zpravidla v rámci velkých prohlídek a také při prvních modernizacích, které začaly být v Ostravě realizovány počínaje rokem 1978 a spočívaly zejména v náhradě původní neúspěšné elektrické výzbroje TR37 za novější typ TV1. Výzbroj TR37 byla inovací typu TR36, který se uplatňoval na vozech T2. Zatímco z hlediska designu dokázala „té trojka“ svou dobu značně předběhnout, v elektrické části tomu tak i přes inovativní prvky nebylo a v průběhu let začal dosavadní typ užitého elektrického zařízení zastarávat. Proto byl už v roce 1966 zadán úkol vyřešit problém snižování napětí na trakčních motorech při rozjezdu pomocí pulzního tyristorového měniče. Vývojem a uplatněním tyristorů se přitom v té době už zabýval podnik ČKD Trakce, větší expanze se však s ohledem na vysokou pořizovací cenu očekávala až po zlevnění jejich součástí. První tramvaj T3, na níž se elektrická výzbroj s polovodiči



objevila, byl košický vůz ev. č. 263, který byl na opravě v závodě Tatra Smíchov. V rámci testovacích jízd probíhajících od roku 1969 však byly odzkoušeny jen vybrané uzly nového zařízení, nikoli kompletní výzbroj označená později jako TV1. Po vyhodnocení zkoušek a přepracování schématu výzbroje byla již kompletní elektrická výzbroj namontována v roce 1971 na zkušební tramvaj ČKD ev. č. 6000 (později pod ev. č. 8003), přičemž zkoušky probíhaly až do roku 1975, kdy byl vůz po úspěšném ukončení testovacího provozu odstaven a výzbroj demontována (skříň byla použita až v roce 1992 pražským DP jako náhrada za vyhořelý vůz ev. č. 8071). V roce 1976 byly namontovány dvě výzbroje do pražských vozů ev. č. 6795 a 6798 (po přestavbě pod ev. č. 8005 a 8006). Po úspěšném odzkoušení a prokázání výrazných energetických úspor (dle provedených měření se jednalo o cca 21 %) ¹⁰ byla na základě vyhlášky Federální vlády ČSSR č. 287/76 (Úspora elektrické energie u vozidel MHD) zahájena sériová výroba, na jejímž konci bylo okolo 200 vyrobených elektrovýzbrojí, z nichž nejvíce odebrala Praha (102 ks). Mimoto se vozy s výzbrojí TV1 objevily ještě v Brně, Bratislavě, Košicích a námi popisované Ostravě.

V Ostravě se rozhodli poslat na modernizaci vůbec nejstarší vozy T3 z roku 1965 ev. č. 701–720. S příslušnými orgány a výrobcem tedy bylo domluveno, že Ostravě budou přiděleny finance na celkem 21 výzbrojí, z nichž 20 poslouží modernizaci a jedna jako celek zůstane uchována coby náhradní. První dva vozy ev. č. 704 a 701 byly do ústředních dílen přistaveny v roce 1978. Jejich generální oprava spojená se změnou elektrické výzbroje trvala dohromady cca 7 měsíců. ¹¹ Práce si realizoval DP sám dle poskytnuté dokumentace a pouze při řešení vybraných částí rekonstrukce se technici DP jezdili poradit na konzultace do ústředních dílen DP hl. m. Prahy a do ČKD Tatra. V rámci opravy byla namísto původního zrychlovače vložena nová výzbroj s polovodiči. Ovladač systému byl vestavěn do zvláštní skříňě za stanoviště řidiče a odporů pro elektrodynamickou brzdu byly umístěny na střeše vozu. Stejným způsobem se postupovalo také při modernizaci dalších vozů. Jako zajímavost můžeme uvést, že i přes snahu sjednotit opravy vozidel a zjednodušit jejich náročnost zůstalo u vozů T3 s výzbrojí TV1 zachováno původní provedení bočních oken s dělicí příčkou, která byla ve většině provozů odstraňována a nahrazována okny odpovídajícími novějším sériím. U ostravských vozů T3 s „té vé jedničkou“ byly tyto příčky odstraňovány až později v rámci vyšších stupňů oprav pouze u vybraných vozů. Například u vozů ev. č. 709 a 714 byla nahrazena okna v obou bočnicích, u vozu ev. č. 719 pouze na bočnici pravé.



▲ Nový typ tramvaje

Foto: IVA OZOGOVÁ

DOPRAVNÍ PODNIK SETŘI ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Tramvaje s elektronickou hudbou

Sestačtihodinovou zkušební jízdu absolvovaly od čtvrtku 5. října na tratích DPMO dvě tramvaje T3 701, 704, u nichž byla původní klasická odporová regulace rozjezdu nahrazena pulsní regulací pomocí výkonových tyristorů.

Při pulsním napájení trakčních motorů pomocí polovodičových pulsních měničů, na rozdíl od stávající odporové

regulace, kde odpory jsou výkonným spotřebičem, tím více zatíženým, čím pomaleji tramvaj jede, pulsní měniče

dodávají trakčním motorům krátké či delší proudové impulsy — pro malou rychlost kratší, pro větší rychlost delší, až při napětí na motorové skupině, rovnajícímu se napětí trakční sítě, připojují trakční vedení přímo na motorovou skupinu.

Tento nový způsob regulace s použitím polovodičů setří až 30 procent elektrické energie při rozjezdu, což se zvláště příznivě projeví v dopravních špičkách. Pulsní regulace dále umožňuje plynulou jízdu nejmenšími rychlostmi bez poškození elektrovýzbroje, což u odporové regulace nebylo možné.

Výrobcem nové polovodičové výzbroje je ČKD Praha, její montáž do vozů provedla komplexní racionalizační brigáda, vedená Jindřichem Sulkem v ústředních dílnách Dopravního podniku města Ostravy. Po technicko-bezpečnostních zkouškách budou dvě tramvaje 701 a 704 zařazeny na pravidelné linky ostravské městské dopravy. Pro cestující budou zajímavé i tím, že rozjezd a brzdění tramvaje doprovází tichá hudba, připomínající elektrofonické varhany. Tramvaje lze dobře rozlišit od ostatních. Jako jediné mají na střeše v zadní části vozu „krabici“ s brzdovými odporů.

Prvními dohotovenými vozy s výzbrojí TV1 byly vozy ev. č. 701 a 704, které po svém dokončení absolvovaly zkušební jízdy, přičemž celý proces modernizace se těšil i značné pozornosti novinářů. Kromě zkoušek sólo vozů byly realizovány i testovací jízdy ve „dvojčatech“. Do provozu s cestujícími ale vyjely oba vozy sólo k 23. 10. 1978. V soupravách se začaly objevovat až později.

V roce 1979 prošlo modernizací pět tramvajů ev. č. (vždy v uvedeném pořadí) 702, 705, 703, 706 a 712. Po nich následovalo v roce 1980 osm vozů ev. č. 719, 718, 708, 720, 716, 710, 714 a 715. Pro rok 1981 tak zbývalo posledních 6 vozů, namísto šesti jich ale nakonec z dílen vyjelo sedm. Kromě vozů ev. č. 717, 711, 713, 707 a 709 byl ještě dodatečně přidán do plánu vůz ev. č. 721, pro nějž byla použita rezervní jednadvacátá výzbroj z původní objednávky. V roce 1981 byl modernizován jako druhý v pořadí. Na konci roku 1981 měla Ostrava dohromady 21 vozů s „té vé jedničkou“, které byly krátce označovány jako typ T3T (někdy též značeno jako T3t) a poté jako T3M.

Už během rekonstrukce tramvajů za užití nové polovodičové výzbroje byla na tramvajích T3M realizována drob-

Zařízení prvních modernizovaných vozů T3M s výzbrojí TV1 se věnoval denní tisk více, než když byly tramvaje coby nové dodány. Tento článek byl publikován 1. 11. 1978 v Nové Svobodě. (sbírka: Jindřich Sulek)

10 – Podle provedených měření byla úspora závislá na vzdálenosti zastávek. Při zastavování v rozmezí cca 150 m byla úspora vyšší (okolo 35 %). Když byly vzdálenosti delší (800 m a více), byla úspora takřka neznatelná.

11 – Práce na jednom voze zabraly přibližně 3 měsíce. První dokončený vůz ev. č. 704 ale po dokončení opravy vyčkával, než bude dokončen i vůz ev. č. 701, proto se celková doba opravy neúměrně natáhla.



Vůz T3 ev. č. 725 dne 29. 11. 1972 na konečné zastávce Hrabůvka, smyčka (dnes zastávka Hrabůvka, kostel). Smyčka byla zprovozněna v roce 1969 a sloužila do roku 1976. Poté byla v souvislosti s výstavbou tzv. minimetra snesena a spoje linky č. 12 končily všechny na konečné Josefa Katoše (dnes rovněž zrušené), která byla postavena v roce 1974. Jelikož by byl úsek až do dokončení „minimetra“ bez obsluhy, byl na krátkém úseku zaveden pendul s dvouúpravovým vozem. (foto: Zdeněk Nesiba)

ná úprava, která jim v porovnání s ostatními vozy téhož typu v Československu propůjčila trochu jiný vzhled. Jednalo se o úpravu krytu odporníků R4 na střeše vozu, kde původní „plechová krabice“ neumožňovala dostatečné čištění odporníků a navíc vrchní část mřížky (sloužící k odvětrávání) se často zanašela nečistotami. Tak vzniknul zlepšovák nazývaný neoficiálně pracovníky DP jako SUDORI dle autorů nápadu (pánové Sulek, Doupovec a Riedel), který spočíval v odlišném nastavci odporníků (někdy označovaný jako spoiler). Jeho hlavní výhodou (vedle zlepšení odstranění nečistot díky přístupu ze zadní strany a z boku) bylo vylepšení chlazení odporníků. K odporníkům se díky částečnému otevření

lépe dostával vzduch, přičemž vrchní část byla zcela krytá (bez mřížkování) a vzduch proudil pouze z čela v ose jízdy vozu (docházelo tak v podstatě k nucenému větrání). Tato úprava byla poprvé uplatněna během modernizace na voze ev. č. 720 v říjnu 1980. Všechny tramvaje modernizované po voze ev. č. 720 byly již tímto zlepšovákem osazeny. Na ty dříve modernizované byl namontován později v rámci velkých prohlídek.

Provedením interiéru ani v zvenjšku (pomíneli odporníky na střeše vozidla) se modernizované vozy nelišily od ostatních vozů T3 procházejících velkými prohlídkami. Aby nedošlo k záměně vozidel T3M s vozy T3 se zrychlova-

čem (oba typy nebylo možné vzájemně spřáhat), bylo pod zásuvkami mnohočlenného řízení na obou čelech vozů T3M nastříkáno bílou barvou velké písmeno „T“, značící tyristorovou výzbroj. Zhruba od konce 80. let po druhé obnově nátěru už ale nebylo „téčko“ na vozy znovu aplikováno.

Doplňme, že montáž elektrické výzbroje TV1 byla do značné míry vnímána jako experiment, jenž je nutný ověřit v provozu. Tramvaje T3M přinášely provozovatelům řadu výhod. Kromě jmenované úspory elektrické energie se uvádělo například odstranění proudových nárazů a špiček rozjezdu, možnost trvalé jízdy sníženou rychlostí (výhodné např. při spřahování vozů, přejezdech křižovatek, úseků s omezenou rychlostí atp.) i získání náhradních dílů pro vozy s klasickou výzbrojí. Na druhé straně ale byla výzbroj TV1 prvním počinem svého druhu, takže si vybírala i své dětské nemoci a provozní zkušenosti ukázaly nevhodnost řešení některých jejích částí. Mezi nevýhody se počítalo složitější provedení, vyšší pořizovací cena (jedna výzbroj vycházela na cca 376 000 Kčs), složitější údržba, zpočátku i absence potřebných měřících přístrojů (což vedlo k prodloužení doby vyhledávání poruch) a pomalé dodávky náhradních dílů. V samotném provozu často docházelo ke zkratům v elektrické výzbroji, zejména k přeskokům na stykačích rámech I a II a tlumivkách. K nejzávažnější poruše došlo dne 24. 9. 1981 na voze ev. č. 708, kdy nastal požár elektrické výzbroje vlivem poruchy kondenzátoru C1 (roztrhnutí kondenzátoru a následné rozstříknutí oleje do prostoru pulsního měniče, kde vinou vysoké teploty vzniklé při zkratu došlo ke vznícení).

Od roku 1905 tvořil nezaměnitelnou kulisou prostranství pozdějšího náměstí Republiky důl Šaloun se svými výraznými secesními cihlovými budovami průmyslové architektury a těžní věží dolů. Po ukončení těžby v dole bylo započato s jeho likvidací, kterou odnesly nejprve cihlové domy a posléze i impozantní těžní věž. Na snímku vidíme vůz T3 ev. č. 763, který míjí jeden z ostravských vozů T2 v místech, kde se dnes nacházejí ostrůvkové zastávky Náměstí Republiky. Dav na chodníku na levé straně ovšem nechává tramvaje klidným a svůj zrak upínají na těžní věž. Píše se 28. 11. 1974 a za několik minut dojde k jejímu odstřelu. Už tehdy přitom byly městské orgány kritizovány, že se nezasadily o záchranu alespoň historicky cenné ocelové konstrukce. (foto: Ondřej Řepka)



Oprava vozu v ústředních dílnách následně zabrala půl roku. Sledováním provozu tramvají T3M v Ostravě prováděným během celého roku 1981 dospěl DP Ostrava k závěru, že výzbroj TV1 jako celek vykazuje značnou poruchovost hlavních agregátů, což bylo dané nevhodným konstrukčním řešením umístění vybraných součástí výzbroje, zejména malým prostorem a vzdáleností v chladicím kanále diod a tyristorů (čímž vznikaly jmenované přeskoky), ale i kondenzátorů, střídačů a v neposlední řadě i nevhodným typem použitých typů odporů a tyristorů. Tyto problémy měly být vyřešeny u nástupnického typu výzbroje TV1, který se ale do výroby nedostal. Poruchovost výzbrojí TV1 zároveň vedla v Ostravě k tomu, že vozy jí vybavené byly na severu Moravy v porovnání s ostatními dopravními podniky poměrně brzy vyřazeny.

Mimo uvedené úpravy se na tramvajích s výzbrojí TV1 začaly používat také nové čelní linkové orientace, které se od konce 70. let a v průběhu let osmdesátých uplatňovaly následně na všech vozech T3. Na vozech se nově nepoužívaly nepraktické kolejničky pro vkládání plechových linkových orientací zvnějšku vozidla a začalo se pracovat přímo s proskleným výřezem na čele vozidla, jenž původně sloužil pouze pro podsvícení čísla linky v noci. Na základě zlepšovacího návrhu zhotovili pracovníci porubské tramvajové vozovny do kabiny řidiče jednoduchý převíjecí transparent se střikávkami čísel linek (od konce 80. let natištěné síťotiskem), na němž mohl řidič pomocí mechanismu měnit čísla linek, aniž by opustil stanoviště. Zvolené řešení navíc umožňovalo zachovat původní funkci žárovek, takže transparent zůstal nadále prosvětlený.

Úpravy v průběhu 80. let

I když měření provedená s vozy T3M prokázala, že elektrická výzbroj TV1 přináší vytouženou úsporu, s rozšířením vlny modernizací se nejen v Ostravě, ale také v dalších městech Československa už nepokračovalo. Výrobce tramvají původně sliboval příchod nové unifikované řady vozidel, která budou splňovat veškeré požadavky na moderní tramvaje a budou vybavena novým typem elektrovýzbroje. Do fáze zkoušek se už dostal nástupnický model TV2, avšak jeho sériová výroba nikdy nezačala. Výrobce elektrických výzbrojí přitom odmítal pokračovat ve výrobě prvního provedení TV1, jež bylo přes všechny své klady považováno za výběhové. Když si to shrneme:

- Výrobce tramvají slibuje československým provozovatelům přijít s novým typem (typy) tramvaje, jehož vývoj se značně zpomalil, navíc navržený typ T5A5 byl dopravci v ČSSR odmítnut.



Horní snímek představuje vůz T3M ev. č. 719 vedle odstavených vozů před areálem vozovny Moravská Ostrava (31. 8. 1991; foto: Ing. Robert Janků). Na spodním pak vidíme těžce místo z opačné strany v čele s vozem ev. č. 761 v roce 1994. (foto: Dušan Kuchař). Uspořádání kolejí v těchto místech se po rekonstrukci vozovny (1999–2001) značně změnilo a spojovací kolej k Nádražní ulici po ulici Valchařské (na níž stojí tramvaje stojí) byla zrušena. Později došlo k jejímu obnovení, byť v odlišném trasování a pouze v případě jedné koleje. Odstavování tramvají je však minulostí.



- Výrobce elektrických výzbrojí odmítá pokračovat ve výrobě elektrických výzbrojí TV1 určených pro modernizaci vozů a u nové typové řady předpokládá užití pouze na tramvajích z unifikované řady.

Východiskem z tohoto bludného kruhu se mělo stát, jak už víme, přechodné znovuoobnovení dodávek tramvají T3 vycházejících z exportního provedení vozů pro Sovětský svaz (typ T3SUCS), které byly vybaveny znovu značně zastaralou a zejména ne hospodárnou odporovou elektrickou výzbrojí TR37.

I u elektrovýzbroje TR37 ale byly vyvíjeny snahy dosáhnout úspory elektrické energie, a to konkrétně u topení. Původní řešení topení v interiéru spočívalo v uložení topnic pod každým sedadlem zvlášť, takže v jednom voze bylo celkem 24 topnic, které dohromady dávaly výkon 4,8 kW. Zlepšovací návrh počítal s tím, že se do vozu bude dostávat odpadní teplo od zrychlovače. Mřížka pro vhnání horkého vzduchu byla zřízena u prostředních dveří, a to v boč-

ní stěně po obou stranách stupátek, přičemž mřížku bylo možné pomocí zvláštní klapky uzavírat. Všechny původní topnice v sedácích byly na úkor toho odstraněny, vyjma těch u pískovačů. První vozy s popisovanou úpravou opustily dílny v roce 1987 a do roku 1990 bylo popsáním způsobem upraveno celkem 18 vozů T3. Jednalo se konkrétně o vozy ev. č. 726, 729, 733, 735–738, 740–745, 748, 754, 760, 764 a 784. Jak se ovšem ukázalo, v principu jednoduché řešení nevyžadující rozsáhlé úpravy vozidel nemělo účinnost, která mu byla připisována. Nepříjemným vedlejším efektem bylo nasávání nečistot do interiéru, které vytvářelo oblaky prachu, což pobouřilo cestující, kteří si začali stěžovat a poukazovala na to i hygienická stanice. Hlavní problém ale spočíval v tom, že topení neplnilo svou základní funkci, protože vzduch od zrychlovače nebyl dostatečně teplý na to, aby dokázal vytemperovat celý interiér, zvlášť, když vývod byl situován u dveří otevírajících se na každé zastávce. Už při teplotách těsně nad nulou tak měli cestující pocit, že se v tramvajích vůbec netopí. Proto



V srpnu 1990 bylo první „dvojče“ vozů T3 ev. č. 759+743 opatřeno reklamním nátěrem cestovní kanceláře ČEDOK. Na fotografii je souprava zachycena na nádvouí vozovny Mor. Ostrava. (sbírka: Jindřich Sulek)



Fotografie soupravy vozů T3 ve Vítkovicích na Ruské ul. dokumentuje různé užití znaků dopravce na vozidlech DP Ostrava na počátku 90. let. Na voze ev. č. 754 lze vidět znak, o němž se v textové části ani nezmiňujeme. Užit byl pouze na několika tramvajích, než byl vytlačen jinou podobou městského erbu. Na zadním voze je ještě užit původní starší znak na bílém podkladu. (foto: Dušan Kuchař)

začaly být už v první polovině 90. let topnice pod sedáky znovu montovány a začalo se užívat původního (byť nevhodného) systému vytápění. Mřížky u prostředních dveří se z vozidel (pakliže neprošly modernizací či výměnou prostředních schodů v 90. letech) už neodstraňovaly a tramvaje s nimi dojezdily, i když se už zpravidla nepoužívaly.

S popisem úprav topení jsme se dostali na začátek 90. let. Pokud bychom měli ještě zobecnit některé další úpravy prováděné na tramvajích T3 v průběhu osmé dekády dvacátého století, pak by se vedle výše uvedených úprav hodilo ještě zmínit, že se v rámci prohlídek začalo s ohledem na nedostatek vybraných materiálů do jisté míry improvizovat v interiéru. To se týkalo především obkladů bočních stěn a montáže uzavřených kabin řidiče dle vzoru vozů T3SUCS, kdy se v širší míře začaly uplatňovat umakarty s nejrůznějšími vzory, zpravidla v imitaci dřeva, přičemž se nehledělo (a ani nemohlo hledět) na barevné sladění

jednotlivých odstínů. Navíc se ve vybraných případech přestal dodržovat i systém uspořádání sedaček ve střídavé kombinaci červené a šedé barvy a některé sedáky byly v případě potřeby měněny, takže vznikaly interiéry jen s červenými sedáky či interiéry, v nichž byly některé sedáky neuspořádaně červené, šedé či dokonce světle žluté (jako u vozů K2). Kromě kabin řidiče se podle vzoru vozů T3SUCS kopírovaly na tramvaje T3 (případně T3M) také další prvky. Stačí vzpomenout na peripetie s krytím prsního ochranného rámu (nárazníku), které na konci 70. let vyvrcholily nutností navrátit na tramvaje T3 původní okrasné hliníkové lišty náročné na údržbu a výměnu. Proto začal být zhruba od poloviny 80. let namísto hliníkových lišt navařován na původní účkový ocelový profil pouze krycí plech, který byl přelakován krémovou barvou.¹² Na první pohled nepatrnou změnou, avšak z provozního hlediska významnou, bylo zabudování malých krabiček s vybranými ovládacími prvky na zadním čele vozů T3 (od pol. 80. let; tzv.

zadní pojezd), které umožňovaly bezpečnější couvání vozů bez nutnosti zajišťovat krytí dalším pracovníkem. Lakování vozidel zůstalo v průběhu 80. let v červeno-krémové barevné kombinaci. Výrazně se ale odlišovaly odstíny podle toho, jak se právě barva podařila namíchat. Evidenční čísla a piktogramy zůstaly bílé stříkané, změn doznal od roku 1987 znak provozovatele, nově menší ve formě obtisku s bílým podkladem.

Úpravy na vozidlech od roku 1990 do roku 2011, malé modernizace a modernizace za využití výzbroje TV8

Zmíněný znak na bílém podkladu se ale na vozidlech dlouho neudržel. Rok 1989 přinesl revoluci, změnu společenských a ekonomických poměrů a pětícípá hvězda nad městským erbem už nebyla vítána. Nadále ještě zůstal v logu dopravce zachován městský znak doplněný o nápis Dopravní podnik Ostrava (přestože podnik tehdy ještě stále nesl název DPMO), přičemž znak byl na bočnici vozu nanášen sítotiskem, a to pouze jednobarevně, a to buďto bíle, nebo modře. Bílá barva se užívala v případě, že byl znak aplikován na původní červeno-krémový nátěr vozů, modrý tehdy, když se vozy přelakovávaly do nového podnikového schématu, které se začalo užívat od roku 1992. Nový lak tvořila kombinace bílé, modré a žluté barvy a vycházel z barev města, resp. městského znaku. Modře byla natřena střeška, okenní část a spodní plentý a nárazníky. Bíle byla natřena podokenní část a na žluto byly přetírány dveře.

S přechodem na nové podnikové schéma se začalo užívat na čelech vozů i nové logo DP, které tvořily dvě půlkruhové šipky, jež měly symbolizovat neustálý pohyb vozidel a zároveň stylizovat písmeno „O“ coby počátek pojmenování Ostrava. Rozměr šipek byl ještě v roce 1992 zmenšen a doplněn k nim byl modrý rámeček. Loga se původně na vozy nanášely sítotiskem, později se začaly používat nálepky zhotovené sítotiskem a nakonec se přešlo na lepení vyřezávaných šipek. S transformací DP do akciové společnosti byl na bočnicích užit jiný typ označení dopravce v podobě tmavě modré obdélníkové nálepky, na které byl vedle jména provozovatele uveden i telefonní kontakt a provozovna, pod níž vůz spadá.¹³ Změna laku přinesla i obměnu evidenčních čísel, která byla lepená modrá, případně bílá (u červeno-krémových vozů). Po roce 1995 byl na čelní zásuvky mnohočlenného řízení přidán pro interní rozeznávání tzv. „puntík“ – barevné kolečko značící vozovnu. Zatímco porubské tramvaje měly černý puntík, vozům z vozovny Moravská Ostrava (Křivá) připadla červená barva.¹⁴

Nový městský lak byl postupně aplikován na všechny „klasické“ tramvaje T3. Jako poslední

vůz s červeno-krémovým schématem je často mylně uváděn vůz ev. č. 731, který sice až do svého vyřazení v únoru roku 2000 skutečně jezdil v laku podobném výrobnímu nátěru, ve skutečnosti však šlo jen o pozůstatek podkladové plochy pro reklamu firmy AGA. V porovnání s originálním lakem měla červená barva v podokenní části jiný odstín, stejně jako nátěr v okenní části, který nebyl krémový, ale bílý. Navíc byl odlišný i poměr rozložení obou ploch. Posledním ostravským vozem T3, který dojezdil v červeno-krémovém nátěru, byl vůz T3M ev. č. 706, který v červeno-krémovém laku sloužil až do června roku 1997. Aby byl popis lakování vozidel kompletní, je vhodné zmínit, že i modro-bílý lak se dočkal inovace, když začal být přibližně od poloviny 90. let užíván světlejší odstín modré barvy. Zejména v počátcích užívání nového laku se někdy nepodařilo odstín modré barvy přesně namíchat, takže u některých vozů byla modrá příliš tmavá, jindy zase výrazně světlejší. S přechodem na užívání akrylových barev byl ale odstín už fixní. Jako zajímavost můžeme uvést, že v letech 1994–96 bylo několik vozů T3 (a s nimi řada dalších v modifikaci T3SUCS, tramvaj T3G s novou vozovou skříň a některých vozů dalších podniků, které si nechaly v Ostravě své tramvaje opravit) lakovány z důvodu rekonstrukce lakovny v ústředních dílnách u externích společností, konkrétně u Moravskoslezské vagónky Studénka (v roce 1994 ev. č. 765 a 796) a Olpas Krnov (v roce 1995 ev. č. 751, 757, 723, 742, 743, 773, 701, 735, 797, 752 a v roce 1997 ev. č. 754 a 777¹⁾). Na tramvajích vracejících se po laku z Krnova



Vůz ev. č. 756 projíždí dne 18. 3. 1993 na lince č. 12 Rodinnou ulicí. Tramvajová trať zde spojuje úsek od nádraží Vítkovice (podél tzv. Polanecké spojky) s tratí vedenou do Hrabůvky po ulici Horní. V roce 1997 byla linka č. 12 převedena do nové trasy a úsek v ulici Rodinné zůstal opuštěn. Nadále ale zůstal zachován pro případ výluk. Tradičně se pak tudy mohou svězt cestující s historickou tramvají na Mikuláše. (foto: Ing. Robert Janků)

- 12 – U vozů T3SUCS byl problém s krytím nárazníku vyřešen výrobcem jednoduše tak, že nárazníky na vůz byly vyrobené opačně, tedy otevřenou stranou profilu U dovnitř vozu.
- 13 – Tato nálepka měla i podobu průhlednou s bílým textem, která byla užívána u vozů s reklamním nátěrem (polepem) a umísťována do prvního okna.
- 14 – Barevné odlišení vozů podle provozoven bylo zavedeno nejprve u autobusů po vzniku garáží Poruba v sedmdesátých letech. Původně se jednalo o přetírání lichoběžníkového krytu chladiče na vodu u autobusů RTO černou (u garáží Poruba) a zelenou barvou (garáže Hranečnick). Garáže Sládkova (Fifejdy; dnes zrušené) tento systém značení převzaly až později. Symbol lichoběžníku následně v 90. letech nahradil „puntík“, který se uplatnil i na tramvajích. Na trolejbusích se s ohledem existence jediné vozovny rozlišovací značení pomocí „puntíků“ nepoužívalo.

Pohled z budovy ředitelství DP směrem na Frýdlantské mosty, který se dnes změnil k nepoznání. Vůz T3M ev. č. 701 projíždí dne 28. 7. 1981 ve „dvojčeti“ po zbytku původní tramvajové trati směrem od starého mostu. Nalevo je už budován jižní silniční most, na který byla v září 1981 provizorně přeložena tramvajová trať. Samostatný tramvajový most byl dokončen až v roce 1984. Vlevo od silničního mostu ještě stojí budovy koksovny Karolina, na jejímž místě dnes stojí nové obchodní centrum. Na pozůstatku druhé traťové koleje ve spodní části snímku můžeme vidět odstavenou podbiječku typu SP 62, kterou měl v té době DP zapůjčenou od ČSD pro podbiječní trati na Hranečnick. Po skončení směny stávala podbiječka budfo v tzv. „Zahradě“ (spojovací koleje do vozovny) nebo – tak jak vidíme na snímku – přímo pod budovou ředitelství na nepotřebné části koleje. Doplňme, že podbiječky SP 62 byly vyráběny v letech 1965–78 a celkově bylo vyrobeno okolo 100 ks. Některé našly uplatnění i u DP, např. v Praze nebo Plzni. (foto: Ing. Rudolf Pavelek)





Interiér vozu T3 na konci 90. let s typickým vzorem imitace dřeva na bočním obložení a sedáky, na nichž byla nalepena podlahová krytina Jekor. Tovární kombinace střídavého uspořádání sedáků v červené a šedé barvě se už nedodržovala. (foto: Libor Hinčica)

byla v zadní části vozu na pravé straně vozové skříně nastříkána i mřížka typická pro železniční vagóny, v níž bylo uvedeno datum poslední obnovy laku a jméno společnosti, která náterem tramvaje opatřila. Velice brzy ale byla plenta, na které se tabulka nacházela, u všech vozů přetírána standardní modrou barvou.

Na počátku 90. let byla u vozů T3 provedena úprava řídicích obvodů, kterou došlo ke snížení proudu přípravy elektrodynamické brzdy, a tím ke zlepšení dobehových vlastností, z čehož vyplývala i určitá úspora ve spotřebě elektrické energie. Toho bylo docíleno změnou řídicích obvodů omezovacího relé a doplněním přídatného šuntovacího odporu do obvodu buzení trakčních motorů 3 a 4. K úpravám v elektrické části vozu se vztahuje i montáž elektrických regulátorů napětí motorogenerátoru, které nahrazovaly původní mechanické provedení. K jejich instalaci docházelo zpravidla po generálních opravách, přičemž jako první byly takto vybaveny už vozy T3M s výzbrojí TV1. Některé ostravské „té trojky“ ale dojezdily s regulátorem původního provedení.

Z období počátku 90. let pochází i trend rekonstrukce vnějšího osvětlení vozů T3 s použitím hranatých směrových, obrysových a brzdo- vých svítlen shodně s novějšími dodávkami vozů T3SUCS.

Novinkou se stalo od 1.8.1995 zavedení samoobslužného otevírání dveří cestujícími tlačítky umístěnými vně vozu i v interiéru (na tramvajích montováno postupně od r. 1994; vozy ev. č. 721, 726 a 737 byly těmito tlačítky vybaveny již o něco dříve při GO, přičemž u vozu 721 šlo o druhou generální opravu v pořadí). Nový systém měl zejména zamezit zbytečnému úniku tepla z interiéru, ale i opotřebení dveřních pohonů a přispět ke snížení spotřeby elektrické energie. Na skle bočního okna nad tlačítky dveří se objevily žluté šipky s modrým orámováním a textem „dveře samoobsluha“ (folie se sítotiskem). Na vozidlech se tyto samolepky udržely až do konce roku 1999, kdy byly převážně při středních a velkých opravách postupně odstraňovány.¹⁵ Na karoserii byly užity

M i m o t o se na vozidlech objevovaly od počátku 90. let nejrůznější reklamní nátěry. Ten úplně první byl použit na „dvojčeti“ ev. č. 759+743 v srpnu 1990 a lákal klienty cestovní kanceláře ČEDOK.

V roce 2005 se na popud jediného akcionáře – města Ostravy – vrátilo na tramvaje městské znaky s nápisem „Statutární město Ostrava“. Barevné nálepky se umísťovaly na šikminu čela napravo vedle předních dveří. V současné době užívané provedení nového loga dopravce a evidenčních čísel se už na „klasických“ vozech T3 nevyskytovalo.

nálepky s nápisem „otevírání dveří, vedle nichž se poté nacházely polepy s piktogramy kočárku (u zadních dveří), informacemi (písmeno „I“), osoby se sníženou schopností pohybu (u předních dveří) a těsně před koncem provozu tramvají T3 přibýly ještě u druhých a třetích dveří informativní nálepky „Bezpečnější Ostrava“ vztahující se k preventivní kampani proti krádežím ve vozidlech MHD.

V souvislosti se zavedením nového odbavování cestujících (od 1.8.1995) byly ve všech tramvajích vyměněny znehodnocovače a na stanovištích řidiče přibyl palubní počítač od společnosti Mypol. Na zadní stěně stanoviště řidiče se objevily digitální hodiny, které vedle času zobrazovaly i tarifní zónu. Zároveň začaly být používány digitální hlásiče zastávek. Vozy T3 sice byly už z výroby vybaveny na stanovišti mikrofonem se zesilovačem určenými k hlášení zastávek řidičem, ale v praxi se příliš nepoužívaly, neboť kvalita přenosu zvuku nebyla dostačující. Pokusy se zavedením jiných typů hlásičů (magnetofonové pásky) byly v závěru osmdesátých let a na počátku let devadesátých realizovány porubskou tramvajovou vozovnou na vozech typů T3SUCS a K2 a jeden hlásič byl také testován vozovnou Mor. Ostrava na voze T3M ev. č. 720.

Nyní se zaměříme na změny v interiéru, které se týkaly vozů, jež neprošli tzv. malou modernizací ani modernizací s užitím elektrické výzbroje TV8. Tato skupina tramvají dojezdila takřka ve stejném provedení, jaké jsme popisovali v souvislosti s úpravami prováděnými na vozidlech v průběhu 80. let. Pakliže ještě nebyl na vozech doplněn zadní pojezd dle vozů T3SUCS, došlo k jeho osazení na tramvaje na počátku 90. let. Výrazné změny se týkaly sedáků cestujících a provedení kabin řidiče. U sedáků začala být na sedací a opeřací část lepena od roku 1990 podlahová krytina Jekor, tedy podložka z netkané textilie, která alespoň částečně pomohla zabránit tomu, aby byly sedáky nadále tvrdé, přiklonil se ostravský DP okolo roku 2000 k další úpravě laminátových sedáků, a to doplněním změkčeného potahu šedé barvy, jenž byl ke konstrukci sedáku napevno přinýtován ze zadní strany a zespodu sedáku (v rámci velkých prohlídek). Posledním vozem T3, který v tomto provedení dojezdil, byl vůz ev. č. 759, vyřazený v roce 2010.

Kabiny řidiče byly zhruba od poloviny roku 1993 při generálních opravách (prvními vozy byly ev. č. 721, 726, 737) a velkých prohlídkách (zda byl první vůz ev. č. 708) přestavovány podle vzoru tramvají T3SUCS na celouzavřené

15– Na vozech ev. č. 790 a 773 byly polepy z oken odstraněny již v červnu r. 1999, naopak na vozech 744+748 s reklamou EUROTEL Go zůstaly i po velké prohlídce v roce 2000.

provedení s posuvnými dveřmi, přičemž umakartové desky měly typický vzhled imitující dřevo. Poslední vůz s původní kabinou (resp. tou používanou od 70. let) byl ev. č. 747, který s ní jezdil až do přistavení do velké prohlídky dne 2.10.1997. Z dalších změn na pracovišti řidiče můžeme jmenovat náhradu protislunečních clon roletami (od jara 1996). Později (od r. 2002) bylo oslňování řidiče slunečním svitem ještě dále potlačeno zastíněním části levého čelního skla černou matnou barvou (provedeno pouze na vozovně Mor. Ostrava). U vozu ev. č. 788 byl v březnu roku 2008 tento nátěr odstraněn a namísto něj byla do levého okna namontována samostatná roletka zkonstruovaná v ústředních dílnách. V tomto provedení zůstal vůz osamocen až do svého vyřazení v roce 2011. U všech vozů typu T3 a K2 byla od června 2000 provedena montáž přídatných (tzv. nábytkových) zámků.

Od roku 1999 se na většině vozů T3 používaly uzamykatelné vitríny na reklamní sdělení a informace pro cestující (tzv. fabiony). Někde ale zůstalo zachováno starší řešení z počátku 90. let, kde se letáky vkládaly za dvojici hliníkových lišt (nahore a dole) a byly překryty průhlednou fólií. Většinou vozů od ev. č. 740 výše byl v letech 2001–2004 dosazen elektronický informační systém BUSE v kombinaci menších transparentů zobrazujících číslo linky vpředu a vzadu, bočního panelu zobrazujícího i konečnou a vnitřního transparentu (vyobrazuje cíl linky, čas, zónu, následující zastávku, vedení trasy). Celkem byl nový informační systém – nebudeme-li počítat vozy, jež prošly tzv. malou modernizací, užít u 25 vozů T3. Jednalo se konkrétně o tyto tramvaje:

v roce 2001: 726, 740, 745, 754, 756, 758, 764, 772;

v roce 2002: 747, 749, 750, 753, 755, 766, 768, 770;

v roce 2003: 751, 757, 761, 762, 763, 771;

v roce 2004: 752, 759, 767.

U trojice z těchto vozů došlo v roce 2008 ještě k instalaci klimatizace stanoviště řidiče Trav-l-



Po roce 1990 se začal užívat nový lak vycházející z barev města. Často pak bylo možné spatřit v ulicích města soupravy kombinující nové a staré barevné schéma, jak dokumentuje i snímek vozů 789+797 ze dne 2. 8. 1993 pořízený v zastávce Důl Zárubek. (foto: Ing. Robert Janků).

cool, a sice konkrétně u „té trojky“ ev. č. 751, 759 a 772. Dlouho se ale v tomto provedení v provozu s cestujícími nevyskytovaly. Už v roce 2009 byly vyřazeny vozy ev. č. 751 a 772 a v roce 2010 je následoval i poslední ev. č. 759. Mimoto byly některé vozy T3 vybaveny po roce 2000 ventilátorem na stanovišti řidiče (stejněho typu, jaký byl užíván na autobusech Karosa), což souviselo se zaslepením čelních větracích klapek při montáži informačního panelu BUSE.

Na všech vozech T3 byla v letech 1996 a 1997 instalována nová zpětná zrcátka s elektrickým vyhříváním na otočném rameni fy BAHOZA (se zrcadlem Z 700). Tato zrcátka nahradila starší typ užívaný na ostravských vozech od roku 1977, který však byl ještě v roce 1994 upraven zvětšením délky a průměru svislé nosné tyče (přivaření nové trubky) pro nové (větší) zrcadlo (typ Z 430). Zhruba od roku 2002 bylo při velkých prohlídkách nahrazováno mechanické omezovací relé (sloužící k řízení zrychlovače) elektronickým regulátorem, taktéž od firmy BAHOZA (u vozu ev. č. 737 ale následně došlo pro údajně časté poruchy k rekonstrukci

na původní stav). Od společnosti BAHOZA pak byly používány i nové dveřní pohony (poprvé užity na jaře 2001 u vozu ev. č. 799). Přibližně ve stejném období došlo u většiny vozů při VP k rekonstrukci manuálního přepínání polarity zářivkového osvětlení na automatické (přepínač „Žaža“). Od března 2004 byly na stanoviště řidiče montovány nové integrované skříňové informačního systému včetně vysílačky. Dříve byly vozy vybaveny vysílačkou TESLA VR21, která se nacházela v plechové skříňce, jež byla v horní části opatřena zámekem.

Po popisu vnějšího provedení laku a změn společných pro všechny vozy T3 se zaměříme na vyšší stupně oprav, které se týkaly jen vybraných tramvají a pro něž se vžil název malé modernizace. Cílem malých modernizací bylo sjednotit vzhled vozidel DP a nabídnout vyšší komfort cestování pasažérům.

Problémem modernizace stávajícího vozového parku se DP intenzivně zabýval od roku 1992. Není jistě bez zajímavosti, že vedení podniku v daném období koketovalo s myš-



Snímek pořízený v porubské tramvajové vozovně dokumentuje vůz původního ev. č. 781, který krátce po své přestavbě sloužil jako atypická jídelní tramvaj (foto: Ing. Rudolf Pavelek). Jak vypadalo původní uspořádání interiéru, ukazuje snímek z 23. 2. 1991 (foto: Ing. Robert Janků).





V roce 1994 proběhly velkolepé oslavy 100. výročí městské dopravy v Ostravě. Souprava vozů T3 ev. č. 791+764 byla při této příležitosti opatřena jednoduchou reklamou, pro kterou byl využit původní podklad reklamy na cigarety Marlboro. (foto: Dušan Kuchař)



Často se mylně uvádí, že posledním vozem v červeno-krémovém nátěru byl vůz ev. č. 731, který vidíme na fotografii po vyřazení ve společnosti dalších vozů typu T3M v areálu ústředních dílen. Lak na voze ev. č. 731 měl jiné rozložení barevných ploch než původní tovární nátěr a rovněž odstíny dvou základních barev byly odlišné. Původně šlo o podklad na reklamu společnosti AGA. (28. 2. 2001; foto: Dušan Kuchař)

lenkou, že by si nechávalo modernizace provádět externě ve spolupráci s italskými společnostmi AVIS a SOFER, které byly za tímto účelem po předchozí prezentaci obou společností v Ostravě dokonce navštíveny. Dopravní podnik předpokládal kromě kompletní repase vozové skříně a elektrické části i řadu vylepšení, konkrétně plnění pískovačů z vnější strany vozu, repasi systému vytápění, výměnu sedadel a madel, změnu systému zářivkového osvětlení, doplnění tlačítek signalizace k řidiči, nové transparenty, vylepšení tepelné a akustické izolace skříně, rekonstrukci podvozků (doplnění tlumičů a mazání okolků). Italská strana navrhla, aby do jejího závodu v Castellammare di Stabia (jižně od Neapole) bylo přepraveno deset vozů T3, na nichž bude provedena generální oprava. Zástupci DP ale chtěli realizovat modernizace za využití komponentů italského partnera přímo v Ostravě. Dohoda dospěla k závěru, že do Itálie bude z Ostravy zaslán jeden vůz na provedení vzo-

rové modernizace, podle níž budou následně provedeny další opravy tramvají už v Ostravě. Nakonec se ale podnik přiklonil k tomu, že na Apeninský poloostrov zašle jen jeden jalový podvozek bez agregátů na generální opravu a doplnění sekundárního vypružení. Doba pobytu podvozku v Itálii se ale natolik protahovala, že se DP rozhodl od modernizace ustoupit, přičemž podvozek už v Castellammare di Stabia zůstal.

Situace ve vozovém parku se přitom od počátku 90. let rapidně zhoršovala. V souladu s novými trendy se vedení podniku poohlíželo po možnostech nákupu nových tramvají ze západní Evropy, které by byly už nízkopodlažní. Projektu nízkopodlažní tramvaje z ČKD (RT6) přílišná naděje dávana nebyla a zcela byly odmítány i typy KT8D5 a T6A5, považované za morálně zastaralé. Přesto k nákupu tramvají T6A5 došlo. Dodávka 38 tramvají ale nemohla přispět k výraznému omlazení, a tak se DP

vydal cestou modernizace za využití náhradních vozových skříní T3 dodávaných závodem ČKD, jež byly následně v Ostravě za využití komponentů z vyřazených tramvají T2 a T3 zkompletovány. Tento způsob modernizací se zastavil na počtu dvaceti vozů, ačkoli se původně předpokládalo, že by se v nastoleném trendu laciné montáže takřka nových vozů pokračovalo. Cenové tlaky ale donutily DP, aby v prosinci 1997 sestavil odbornou komisi, která v lednu 1998 doporučila na základě tzv. stromu života tramvají (předpokládané životnosti) zastavit modernizace za využití nových vozových skříní a nadále pokračovat pouze v opravách spočívajících v repasi původních skeletů a kompletní renovaci interiéru s tím, že pouze u vybraných vozů s mladším rokem výroby bude při modernizaci použita i nová elektrická výzbroj TV8. U zbylých vozů, kam se řadily všechny „klasické“ vozy T3, měla být zachována výzbroj TR37 se zrychlovačem, která byla opravena standardně v rozsahu velké prohlídky. Pro tento typ opravy se vžil pojmenování „malá modernizace“.

Malá modernizace zahrnovala:

- Výměnu původní podlahové pryžové krytiny za protisklizovou podlahovou krytinu ALTRO ve vzoru DP Ostrava a. s.
- Náhradu laminátových sedadel sedáky VogelSitze (od r. 2000 ukotvenými do bočnice vozu) se změkčenou sedací a operací částí s potahem dle vzoru DP Ostrava a. s.
- Výměnu umakartového obložení bočnic. Na bočnicích bylo užito tzv. mramorového vzoru (bílo-šedý). Okenní část opatřována tmavě šedým lakem.
- Madla stříkaná ochranným nátěrem Komaxit v oranžové, později syté žluté barvě.
- Kabina řidiče s obložením stejného provedení jako obložení bočnic (mramorový vzor).
- Osazení stanoviště řidiče novými ovládacími prvky.
- Doplnění uzamykatelných reklamních rámečků (tzv. fabiony).
- Od r. 1999 doplnění elektronických informačních panelů od spol. BUSE Blansko v kombinaci malého čelního transparentu (nahrazoval převijecí plátno), velkého bočního panelu (zobrazujícího i cíl linky) a zadního panelu (pouze s číslem linky). Po roce 2000 v rámci VP přibýly i vnitřní transparenty BUSE.
- Úpravu topení přemístěním 33 ks topnic do bočnic a jímek pískovačů.
- Úpravu levé bočnice dle tramvají T3SUCS se zapuštěnou mřížkou motorogenerátoru.
- U vozů modernizovaných od května 1999 doplnění sedáků na kombinaci 2+1 (od 773), vozy do května 1999 (ev. č. 796,790

a 797) ještě v uspořádání 1+1.

➔ Doplnění bílého středového světla couvání a dvojice výstražných světel intenzivního brzdění na zadním čele dle vozů T3SUCS.

Popsané úpravy nepochybně dopomohly zkvalitnit cestování městskou dopravou a vložit řád do provedení vzhledu interiéru, jehož původní líbivý vzhled byl v 80. letech zcela degradován. S ohledem na vhodně užitě materiály a volbu barevných odstínů při malé modernizaci lze přitom hovořit nejen o splnění funkčnosti, ale i nebývale zdařilém povznesení estetičnosti.

První malé modernizace na tramvajích T3 byly zahájeny v roce 1998, přičemž oproti vozům následujícím v dalších letech bylo možné u tohoto provedení spatřit odchylky. Tramvaje nebyly především vybaveny elektronickým informačním systémem BUSE. Ten se na nich objevoval až dodatečně po roce 2000. U těchto vozů navíc zůstalo zachováno provedení sedáků v kombinaci 1+1, ty novější už opouštěly dílny s uspořádáním 2+1, avšak ještě stále se sedáky ukotvenými kolmo k podlaze vozu. Teprve od roku 2000 se začaly sedáky ukotvovat s ohledem na usnadnění úklidu do bočnic. Odlišná byla i madla opatřená nátěrem Komaxit, která byla u prvních vozů stříkaná oranžově, později (od vozu ev. č. 798) na žluto. Malým modernizacím se podrobily pouze ty vozy, u nichž se předpokládala delší životnost. Nejstarším byl vůz ev. č. 765 modernizovaný jako poslední v roce 2003. Ten byl ovšem na modernizace přistaven omylem následkem administrativní chyby. Celkem bylo v období let 1998–2003 zmodernizováno 25 vozů, a to v následujícím pořadí:

v roce 1998: 776, 786, 794, 787, 792, 785, 788;

v roce 1999: 796, 790, 797, 773;

v roce 2000: 784, 798, 789, 777, 782;

v roce 2001: 799, 779, 778, 774, 775;

v roce 2002: 780, 793, 783;

v roce 2003: 765.

Z tohoto výčtu měly sedáky v uspořádání 1+1 tramvaje ev. č. 776, 785, 786, 787, 788, 792 a 794, jež měly zároveň oranžově natřená madla. U vozů ev. č. 776 a 786 proběhlo v rámci velké prohlídky v srpnu a říjnu 2002 doplnění sedáků na kombinaci 2+1. U všech sedadel se v průběhu provozu měnil potah. Světle modrý potah s oranžovými pásky nahradil nejprve tmavě modrý a později vzor užívaný v ostravském DP dodnes (s kombinací barevných ploch asociujících různoběžné tahy štětce).

Stejně jako u „té trojky“ bez modernizace byla i u některých vozů T3, jež malou modernizací prošly, dosazena klimatizační jednotka Trav-



Poslední „klasický“ vůz T3 byl do provozu uveden až v roce 1996. Šlo o původně pražskou tramvaj ev. č. 6575, která byla v roce 1991 odkoupena společně s vozem ev. č. 6535 za účelem přestavby na služební vůz. Přestavba ale byla provedena pouze u vozu ev. č. 6535 (dnes brousí ev. č. 8204), osud druhého vozu byl zpočátku nejasný, nakonec se DP rozhodl pro jeho opravu a zařazení do osobní dopravy pod ev. č. 799. Na fotografii je zachycen dne 24. 1. 1998 na smyčce Martinov ve společnosti soupravy vozů T2 v čele s ev. č. 685. Paradoxně je to právě vůz T2 z fotografie, který dodnes existuje v ústředních dílnách DP jako posunovací. (foto: Ing. Robert Janků)

I-cool. Prvním vozem s klimatizací stanoviště řidiče se stal v březnu 2007 vůz ev. č. 799. Po něm následovaly v průběhu roku 2008 tramvaje čísel 783, 785, 787, 788, 789, 793 a 796. Celkem tedy 8 vozů.

Mimoto se na vybraných vozech řazených jako první v soupravě začal postupně od roku 2005 objevovat tzv. velký čelní transparent, který vycházel z řešení uplatněného v Ostravě prvně u tramvajích T3SUCS s výzbrojí TV Progress (typ T3R.P). Převážně v rámci velkých a středních prohlídek (některé vozy ale byly takto upraveny mimo cyklus těžké údržby) bylo upraveno přední čelo a to tak, že jeho vrchní část (nad čelním oknem) byla opatřena velkým výřezem umožňujícím montáž panelu BUSE (na němž bude vedle čísla linky zobrazována i konečná zastávka) a na takto upravené původní čelo byla přinýtována a přilaminována nová nástavba. První dvojice tramvajích ev. č. 782 a 799 opustila dílny DP v uvedeném provedení v roce 2005. Celkem bylo takto upraveno 11 tramvajích T3:

v roce 2005: 782, 799;

v roce 2006: 774, 778, 789;

v roce 2008: 785, 786, 790, 792, 794, 796.

Nejkratší dobu se takto v provozu objevoval vůz ev. č. 796, jenž byl vyřazen už v roce 2009, tedy po pouhém jednom roce. Všechny ostatní vozy, vyjma ev. č. 799 odstaveného v roce 2008, byly zrušeny v průběhu roku 2010.

Vozy T3 ev. č. 786, 796 a 794 se v letech 2008–09 dočkaly ještě zvětšení stanoviště řidiče, kdy byla zadní stěna posunuta dále do salónu vozu a změněn byl i úhel šikmé části s dveřmi stanoviště řidiče, takže kabina částečně přesahovala nad prostor schodů, jejichž půdorys se neměnil. Tato změna si zároveň vyžádala výřez spodního krytu střešní větrací klapky, protože roh zvětšené kabiny dosahoval k jejímu okraji.

Po popisu malých modernizací přejdeme k modernizacím většího „kalibru“ spočívajícím v dosazení elektrické výzbroje TV8. Výzbroj postavená na bázi GTO tyristorů byla určena podnikem ČKD Trakce jednak k instalaci do nových vozů (T3R) a jednak pro modernizace starších tramvajích T3. Této možnosti využila i Ostrava, která elektrickou výzbrojí TV8, jež dle údajů výrobce slibovala úsporu ve výši 35% v porovnání s původní typu TR37, instalovala do vozů T3SUCS, 20 novostaveb odpovídajících tramvajím T3SUCS a do tramvajích K2. Celkem byla výzbroj v letech 1994–99 použita pro modernizaci (včetně novostaveb) 46 tramvajích T3 a 7 vozů K2. V tomto výčtu figurují i dva původní vozy T3, resp. T3M ev. č. 710 a 718, které byly modernizovány v samém závěru modernizačního cyklu v roce 1999, a to nad původně plánovaný rámec.

Jak se vozy ev. č. 710 a 718 k modernizaci na typ T3G vlastně dostaly? Po svém odstavení v roce 1998 (oba coby typ T3M s výzbrojí TV1) byly tramvaje

Jak se vozy ev. č. 710 a 718 k modernizaci na typ T3G vlastně dostaly?

Po svém odstavení v roce 1998 (oba coby typ T3M s výzbrojí TV1) byly tramvaje





Vůz ev. č. 797 byl v letech 1997–99 provozován s polopantografem ČKD Sécheron, jenž byl atypický kloubem otočeným dozadu a ručním stahováním. Na fotografii je tramvaj už s reklamou na pojišťovnu Winterthur dne 4. 7. 1999 na trati pod mostem Mládeže. Za několik dní bude spojen do soupravy s vozem ev. č. 773 a polopantograf bude (kvůli zachování jednotného vzhledu soupravy) demontován. (foto: Adam Veselský)

po dohodě se společností Inekon odstaveny společně s vozem ev. č. 713 v areálu ústředních dílen v Martinově. Společnost jim dělala ještě trojice původně pražských vozů T3 ev. č. 6319, 6381 a 6447, z nichž poslední jmenovaný byl do Martinova převezen ze společnosti Pars nova Šumperk s novými čely dle architekta Patrika Kotase (odpovídajícím typu T3R). Všechny uvedené vozy měly být v Ostravě modernizovány a odprodány do Moskvy. Ruská federace ale v té době zažila jeden z nejhorších ekonomických otřesů ve svých dějinách a původně slibně se rozvíjející projekt musel pro nedostatek finančních prostředků skončit. Jelikož vůz ev. č. 710 a původně pražský vůz ev. č. 6381 (z roku 1964) vykazovaly minimální poškození vozové skříň, rozhodl se DP, že obě tramvaje dále zmodernizuje, přičemž pražskému vozů ev. č. 6381 bylo po modernizaci přiděleno číslo původně ostravského vozů ev. č. 718^{II}. „Sku-

tečný“ původní vůz ev. č. 718 byl zlikvidován. Stejný osud potkal i zbylé uvedené vozy, tedy ostravský vůz T3M ev. č. 713 a pražské tramvaje ev. č. 6319 a 6447. Z vozů ev. č. 6447 ale byla před likvidací odstraněna nová laminátová čela a použita v roce 2002 při modernizaci původně košické tramvaje T3 ev. č. 355, která byla opět prostřednictvím společnosti Inekon odeslána do Ruska, tentokrát do Lževsku.

V rámci modernizace byl vnější vzhled vozů a provedení interiéru přizpůsoben ostatním tramvajím T3G z novějších sérií, resp. tramvajím T3 s malou modernizací. Sedáky byly v uspořádání 2+1, madla oranžová. Oba vozy byly vybaveny polopantografy Stemmann Fb500. V zadní části zvětšené kabiny řidiče přibyla skříň s vybranými prvky elektrické výzbroje. Pulsní měnič se nacházel pod podlahou na místě zrychlovače. Motorgenerátor byl

nahrazen statickým měničem. Během modernizace se uvažovalo, že by tramvaje byly označeny novými ev. č. 1048 a 1049. Nakonec ale zůstalo u čísel původních. Obě tramvaje byly bez větších úprav provozovány (na voze ev. č. 718 došlo pouze v roce 2008 k instalaci klimatizace řidiče) v soupravě až do roku 2010, kdy byly jako vůbec první vozy T3G vyřazeny. Oficiálním důvodem jejich likvidace přitom bylo stárání vozové skříň. Elektrická výzbroj byla z vozů vytěžena a posloužila na náhradní díly.

Úplně závěrem se ještě podíváme na zvláštní úpravy, které se týkaly pouze jednotlivých vozů.

Začneme vozem ev. č. 799, který byl, jak už víme z úvodní pasáže, odkoupen v roce 1991 z Prahy, a to původně za účelem přestavby na měřicí vůz. V Ostravě byl z vagónu složen dne 10. 10. 1991. Vzhledem k finanční náročnosti přestavby ale bylo od původního záměru upuštěno a vůz zůstal stát bez užitku v ústředních dílnách. Na podzim roku 1995 se opět zvažovalo jeho další využití, přičemž k přestavbě na měřicí byl v té době už vybrán původně jídelní a následně školní vůz ev. č. 8208. Proto bylo na návrh revizního odboru DP přistoupeno k úpravě vozů do původního (provozního) stavu. S ohledem na probíhající likvidaci vozů T3M ale byly do záměru vneseny určité pochybnosti o účelu opravovat starší vůz s ohledem na jeho technický stav. Proto byl další postup podmíněn odborným posouzením částečně již rozebraného vozidla. Revizní odbor i pracovníci ústředních dílen posoudili stav vozidla vzhledem k jeho stárání jako dobrý, a tak jeho uvedení do osobní opravy nestálo už nic v cestě. V rámci opravy, která zahrnovala sjednocení vzhledu vozidla s ostatními provozními vozy T3, byl vůz zkušebně osazen podvozky s doplněným primárním vypružením a upraveným vedením dvojkolí. Podíl neodpružených hmot podvozku byl snížen z původních cca

Po vytěžení potřebných dílů byly skříň vozů T3M a T3 naskládány na travnatou plochu ústředních dílen a zde později rozpáleny. (sbírka: Ing. Rudolf Pavelek)



95% na 55% (odpruženy byly kolébka, rám podvozku, motory a částečně i kardany). Z výroby měly vozy zabudovanou přípravu na zabudování mazání okolů, upraveno bylo zavěšení kolejnicové brzdy, pískování a mazání okolů. U vypružení kolébky bylo užito i hydraulických tlumičů. Podvozky měly snížit udržovací náklady, přispět k menšímu opotřebení kolejového svršku a zlepšit komfort jízdy. Projekt podvozků označených jako 7Ro byl zpracován ve VÚKV a jejich výrobu zabezpečily Královopolská strojírna v Brně a Škoda Plzeň. Celkem vzniklo šest podvozků, které měly původně po dvou zamířit do Ostravy, Prahy a Brna. Nakonec byly pražské podvozky prodány do Brna a užity pod vůz ev. č. 1606. Dalším z brněnských vozů s podvozky 7Ro byl vůz ev. č. 1608. V Ostravě byly pod vůz ev. 799 použity podvozky od obou výrobců, tedy od Škodovky i Královopolské strojírny. I když v provozu se s nimi problémy nevyskytovaly, nebylo v jejich dalším nákupu pokračováno. Typ podvozků byl schválen pro provoz v roce 2000 a Škoda Plzeň hodlala postavit i variantu pro rozchod 1 000 mm označenou jako 8Ro. Z toho ale sešlo.

Ostravský vůz ev. č. 799 ovšem s podvozky 7 Ro nedojezdil. Už při první velké prohlídce v lednu 2001 se ukázalo, že podvozek vyrobený Královopolskou strojárnou v Brně vykazuje značná poškození v konstrukci, což se dopravce rozhodl řešit vyvázáním obou atypických podvozků a jejich nahrazením klasickými náhradními podvozky. Nejprve sice byl učiněn pokus opravy podvozků 7 Ro, nezdařilo se to ale v potřebném čase. Díly podvozků byly ještě nějaký čas ponechány pro případné použití, ovšem později přece jen došlo k jejich likvidaci, čímž se kapitola podvozků typu 7 Ro v Ostravě definitivně uzavřela.

Všechny „klasické“ tramvaje T3 dojezdily i přes řadu provedených změn s klasickými nůžkovými pantografy.¹⁶ Výjimkou byla pouze čtveřice tramvají, a sice výše popisované tramvaje T3G ev. č. 710 a 718¹⁷ a vozy T3 ev. č. 797 a T3M ev. č. 701, které byly oba vybaveny polopantografy ČKD Sécheron s ručním stahováním otočené kloubem dozadu. Na vůz ev. č. 797 byl namontován v květnu roku 1997. V polovině listopadu 1998 byl demontován a krátce nahrazen klasickým pantografem. Od 1. 12. 1998 už ale opět jezdil s polopantografem, a to až do 29. 7. 1999. Následně byl sběrač znovu demontován, pravděpodobně z důvodu sjednocení vzhledu soupravy s vozem ev. č. 773, na které byl reklamní nátěr. V soupravě jezdily tramvaje s rozdílnými sběrači proudu pouze od 26. 7. do 29. 7. 1999. Ručně stahovaný ČKD Sécheron se následně od listopadu 1999 použil na vůz T3M ev. č. 701, který s ním jezdil až do



Tato fotografie představuje původně pražský vůz T3 ev. č. 6447, který byl vybaven čelou „Kotas“ a v Ostravě měla pro společnost Inekon proběhnout jeho modernizace společně s dalšími pražskými vozy ev. č. 6319, 6381 a ostravskými T3M ev. č. 710, 713 a 718. Z kontraktu pro Rusko ale nakonec sešlo. DP se rozhodnul použít vozy ev. č. 710 a 718 pro modernizaci na typ T3G, přičemž s ohledem na technický stav bylo rozhodnuto nahradit původní ostravský vůz ev. č. 718 pražským ev. č. 6381. Zbývající vozy stály dlouho odstavené v areálu dílen, než došlo k jejich likvidaci. Laminátová čela „Kotas“ byla z vozu ev. č. 6447 demontována a použita na ex-košický vůz ev. č. 355, který jezdí v lževsku. (23. 1. 1999; foto: Dušan Kuchař)



Rovněž původně pražský vůz (ex ev. č. 6535), který byl ovšem odkoupen už v roce 1991 a rekonstruován na brousíci (do provozu 1993). V současné době je jeho využití minimální. (12. 6. 2010; foto: Libor Hinčica)

16 – U tramvají T3 se používaly standardní pantografy označované později jako KE13 a KE16, u nejstarších sérií byly dodávány pantografy SP36 (shodně s vozy T2). Oproti jiným provozům se u nich odlišovala sběrací hlavice. Ostrava odebírala pantografy bez hlavic z ČKD a montovala si zde své vlastní. Na prvních dodávkách zhruba do roku 1973 se jednalo o dvojlístové sběrací hlavice s trojbokými uhlíky. Tyto hlavice poprvé DP zkušebně namontoval v létě roku 1963 na dvojici vozů T2 ev. č. 640+636, přičemž provedení obou hlavic se mírně odlišovalo (zejména řešením náběhových nosů). Důvodem k uplatnění sběrače s dvěma lištami byly zkušenosti ze zimní kalamity 1962/63, kdy často docházelo k propalování troleje, což bylo dáno jednak samotným přechodovým odporem mezi uhlíkovým (jednoduchým) smykadlem a trolejí při zkratu na vozidle a jednak enormními nároky na zásobování elektrickou energií u vozů řady T. S ohledem na nedostatečný výkon měření docházelo v předchozích letech k tomu, že se jednotlivé napájecí úseky tratí spojovaly, čímž vzrostly zkratové proudy. Při zkratu na vozidle, o které nebylo při zimní kalamitě nouze, docházelo k propalování troleje a výpadkům proudů na dlouhých úsecích, a to po dobu často i několika hodin. To vedlo k naprostému kolapsu dopravy. Proto vznikl po vzoru (zejména) západních dopravců (ale i železnic) návrh smykadla s dvěma za sebou umístěnými uhlíky, které by přispěly ke snížení přechodového odporu mezi uhlíkem a trolejí. Po odzkoušení na jmenovaném dvojčeti vozů T2 si DP v kapacitách porubské vozovny vyrobil několik hlavic (dle vzoru užitého na voze ev. č. 640) sám, následně byla jejich produkce předána podniku ROMO Fulnek. Kromě osazení na dříve dodané vozy T1 a T2 se začaly po zahájení dodávek vozů T3 počínaje rokem 1965 ihned montovat i na tyto tramvaje. Uhlíky užívané na smykadle byly řešeny jako trojboké, neboť se původně počítalo s tím, že by se vždy po opotřebení jedné strany otáčely. To ale v praxi nefungovalo. Uhlíky byly poměrně těžké a jejich opotřebení nebylo ve své době důsledně kontrolováno, navíc dříve, než se stihly opotřebovat, docházelo s ohledem na tehdejší špatný stav trolejí k jejich zlomům. Po zlepšení situace s napájecím systémem se zhruba po deseti letech od počátku používání hlavic s dvěma uhlíkovými smykadly navrátil DP zpět k jednolístovým hlavicím. Ty si opět vyráběl sám, tentokrát v ústředních dílnách v Martinově. K jejich montáži na vozy docházelo v rámci velkých prohlídek a generálních oprav. Nová lišta byla řešena jako jednoduchá s plochým uhlíkem. Právě plochý uhlík ale nepředstavoval nejšťastnější řešení. Ploché uhlíky se totiž více opotřebovávaly ve středních partiích, což při sbíhání trolejí způsobovalo odírání sousední troleje náběhovými nosy sběrače. I přes tento nedostatek se ale tato smykadla udržela v provozu až do května roku 1998 (posledním vozem s rovnou lištou nesl ev. č. 713). Teprve poté byla po vzoru tramvají KT8D5 doplňována vypružení (slangově nazývané kočárkové pružiny) k hlavicí pantografu, což mělo zlepšit přítlak sběrače k trolejí a používaly se lišty obloukové. Později se začaly používat dvě lišty, tentokrát už s oblými uhlíky. Vyvinuty byly také různé varianty jednolístových sběracích hlavic, jejichž užívání však bylo definitivně ukončeno po roce 2000, kdy byly jednotně zavedeny dvojlístové sběrací hlavice s pružícími prvky fy Stemann.



Po voze ev. č. 797 byl polopantograf ČKD Sécheron namontován na vůz T3M ev. č. 701, který s ním už dojezdil. Na fotografii jej vidíme společně s vozem ev. č. 717 dne 15. 3. 2000 v zastávce Český dům na tehdy nově zprovozněné tramvajové trati podél ulice Místecké. (foto: Adam Veselský)

svého vyřazení. Sběrač byl pak stejně jako vůz, který jej nosil, zlikvidován.

Krátce se ještě zmiňme o dvojici tramvají ev. č. 732^{II} a 777^{II}. Připomeňme, že se jednalo vozy T3SU, které byly do Ostravy dodány na počátku 80. let jako náhrada za nehodou zničené vozy T3 stejných čísel. Zde se hodí uvést, že tramvaj ev. č. 732^{II} byla v roce 1990 přeznačena na ev. č. 1008II jako náhrada za nehodou zničený vůz a dodnes jezdí pod tímto číslem, avšak již modernizovaná jako typ T3R.P. Už v roce 1990 byl u tohoto vozu odstraněn pedál „mrtvého muže“, na rozdíl od tramvaje ev. č. 777^{II}, která s ním tak jako jediná dojezdila. Ironií osudu zůstává, že vůz T3SU ev. č. 777^{II} nahradil původní vůz téhož čísla, jenž se v roce 1980 převrátil u nádraží Vítkovice, aby i u jeho konce o čtvrt století později stála dopravní nehoda, k níž došlo 15. 9. 2006 nedařle zastávky Feron, když řidič osobního automobilu nedal tramvaji přednost na křížení a tramvaj v důsledku nehody vykolejila a došlo u ní k vážnému poškození.



Pro ukázkou hasičského zásahu posloužil při oslavách 100 let elektrické tramvaje v Ostravě v květnu 2001 vůz T3M ev. č. 717, který byl před zraky početného publika úmyslně podpálen. (foto: Dušan Kuchař)

Ačkoli reklamním nátěrům se jinak nevěnujeme, u tramvají ev. č. 744 a 748 musíme udělat výjimku. Tyto vozy byly v roce 2000 v rámci reklamní akce mobilního operátora EUROTEL (dnes O2) využity pro intenzivní kampaň na produkt tarifu Go!, se kterou bylo možné přijít do styku také v jiných městech ČR. Kromě stříbrno-oranžového nátěru tramvají byl u těchto vozů laděn do firemních barev (oranžovo-šedé) i interiér vozu. Bočnice a strop tak byly opatřeny oranžovým nátěrem společně s laminátovými sedáky, které byly jako jediné mezi ostravskými T3 bez pokrytí sedací a opeřací části. Po uplynutí doby, na níž byla reklama zaplácena, zůstaly obě tramvaje provozovány v tomto atypickém (vnějším i vnitřním) provedení. Vozy byly vyřazeny v letech 2005 (ev. č. 748) a 2006 (ev. č. 744).

Úplně na závěr si ponecháme spojení dvojice vozů ev. č. 774 a 794 do soupravy PX, tedy žáděmi k sobě. Tento způsob vytváření obousměrných souprav byl v širší míře v Československu uplatňován v 80. letech. V Ostravě

tomuto účelu sloužily tramvaje T2R. S příchodem obousměrných tramvají KT8D5 ve většině provozů nutnost nasazování obdobných souprav odpadla. Přesto bylo možné čas od času v některém z provozů na „pé ixkové“ tramvajové vlaky narazit. Také Ostrava po příchodu tramvají KT8D5 mohla neefektivní spojování vozů řady T (cestující mohou být přepravováni vždy jen v jednom z vozů ve směru jízdy) ukončit. Ostravský DP ale nechal postupně všechny vozy KT8D5 přestavět na jednosměrné provedení (KT8D5R.N1) a k obousměrným tramvajím se vrátil až u nových vozů Variol-F3/2. U případných výluk se tak jako tak předpokládalo, že dotčený úsek bude nahrazen autobusovou dopravou.

Zvláštní situaci přinesl rok 2009, kdy v rámci rekonstrukce Frýdlantských mostů (uzel Náměstí Republiky) spojujících centrum města s ostatními částmi Ostravy došlo ke zrušení spojovací koleje ve směru od centra do Vítkovic. Aby nezůstala bez obsluhy páteřní trať z jižního města podél Místecké ulice, byla linka číslo 1 přesměrována do trasy z Dubiny na konečnou Hulváky (bez obsluhy centra a hlavního nádraží). U linky číslo 2 vedené z Výškovic se ale k podobnému řešení nepřistoupilo, neboť bylo nutné zajistit dostatečné kapacitní spojení na hlavní nádraží. Linka 2 proto byla převedena do výlukové trasy přes Mariánské náměstí, čímž ale zůstal od běžné dopravy odříznut úsek tramvajové trati mezi zastávkami Mírové náměstí a Vítkovice vysoké pece na části ulice Ruské. Zhruba na 700 m dlouhém úseku nebylo možné nasadit náhradní autobusovou dopravu, neboť u vysokých pecí nebyl prostor pro otáčení autobusu. Jelikož podnik nechtěl ponechat trať bez obsluhy, rozhodl se nasadit na trať tramvaj VariolF3/2 ev. č. 1651, která pendlovala mezi zastávkou Vítkovice vysoké pece (na níž ze směru od Vítkovic najížděla v protisměru) a provizorní zastávkou u Mírového náměstí. V dané době měl DP k dispozici pouze jedno obousměrné VariolF3/2, a tak bylo nutné určit náhradu pro případ, že by na tramvaji došlo během konání několikaměsíční výluky (17. 7.–14. 10. 2009) k závadě. Jako náhrada byla určena souprava vozů T3 ev. č. 774 a 794 (oba po malé modernizaci s velkými čelními transparenty), které byly během výluky odstaveny ve vozovně Moravská Ostrava spojené zády k sobě (tzv. PX), přičemž v elektrické výzbroji byly provedeny jen minimální změny, které umožňovaly po spojení upraveným kabelem mnohočlenného řízení „couvání“ druhého vozu v soupravě. Dále musela být na přední čelo doplněna brzdová a obrysová světla, sjednocena funkce blinkrů a přerušen signál dveří tak, aby se otevíraly vždy pouze jedny dveře soupravy. Souprava byla po celou dobu výluky odstavena ve vozovně

spřažená do kombinace PX a čekala pouze na případ, že by musel být vůz VariolF3/2 stažen z provozu pro závadu. K té nakonec skutečně došlo, a tak bylo možné na lince X potkávat od 29.8.2009 soupravu vozů PX, avšak pouze do 1.9. Následující den už vyjela opět obousměrná tramvaj VariolF3/2 a bez závady zvládla zbytek výluky. Po ukončení výluky byly obě „té trojky“ rozpojeny, avšak dále neupravovány a dojezdily (už ve standardní) soupravě včetně brzdových světel na čelech vozů.

Služební a historické vozy T3

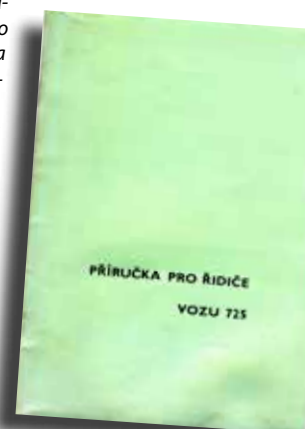
První služební tramvaj postavenou na bázi vozu T3 v Ostravě se stal v roce 1987 vůz ev. č. 781, který byl přestavěn na cvičný vůz. Poprvé se pracovníci DP seznámili s tramvají T3 připravenou speciálně pro potřeby autoškoly už v roce 1969 při návštěvě DP města Kyjeva, přičemž už tehdy vyvstala otázka, zda podobným způsobem neupravit i některý z vozů provozovaných v Ostravě. Trvalo ale ještě 18 let, než se tomu skutečně stalo. Do té doby se využívaly běžně provozní vozy T3, ke kterým bylo dodatečně připojováno instruktorem jen přenosné tlačítko nouzové brzdy. Vůz ev. č. 781 byl v roce 1986 odstaven po dopravní nehodě. S jeho rekonstrukcí do provedení cvičného vozu započala vozovna Poruba, v níž byla vytvořena „komplexní racionalizační brigáda“, která po vzoru pražského cvičného vozu začala nejprve s opravou poškozené vozové skříně a následně i s úpravou vozu pro potřeby školení, což se projevilo zejména instalací duplicitních přístrojů a agregátů (včetně zrychlovače), které dávají dokonale přehled o funkci tramvaje. K tomuto účelu byly zrušeny střední dveře a první zmenšeny na polovinu. Stanoviště řidiče bylo upraveno doplněním sedáku instruktora s přídatným brzdovým pedálem a panelem, na němž je možné simulovat nejčastější provozní závady.

Do přední části interiéru vozidla byly namísto sedadel umístěny rámy se stykači pod kryty z plexiskla, v prostoru zrušených středních dveří je umístěn zrychlovač s řídicím motorem a vedle něj část příčnicku s brzdícím a čelistovou brzdou. Všechny duplicitní přístroje pracují pod napětím 24 V. Za stanovištěm řidiče je umístěno schéma trakčního obvodu se světelnou signalizací sepnutí stykačů i ve stykačových rámech. Ve zbývající části interiéru zůstalo zachováno celkem 17 sedadel.

Tramvaj získala po rekonstrukci světlešedý nátěr s oranžovým pruhem v podokenní části a nápisem CVIČNÝ VŮZ situovaným v tomto pruhu. Oranžově byly natřeny i oba nárazníky. Tramvaj byla označena novým evidenčním číslem 8201, což vycházelo z číslování odvozené-



Tento snímek z roku 1994 představuje vůz ev. č. 725 v době, kdy byl společně s dalšími dvěma „té trojkami“ zapůjčen do vozovny v Porubě (toto zapůjčení nakonec trvalo 6 let). Na snímku jej vidíme na lince č. 3 na smyčce Mírové náměstí ve Vítkovicích, která byla dne 26. 8. 1996 zrušena a následně snesena. Vůz ev. č. 725 byl u jízdního personálu značně neoblíbený. V reakci na zážitky s provozem tohoto vozu byla dvojici pracovníků DP vydána parodická „Příručka pro řidiče vozu 725“. V té se podařilo autorům docílit naprosto shodného grafického provedení jako u originální příručky vydávané DP s tím, že některé textové pasáže byly značně poupraveny. Například u „Vytápění vozu“ bylo uvedeno, že vůz lze z teploty -5°C na 0°C vytopit za pět hodin. Pro topení na stanovišti byl zase použit termín „hučák“. Ten měl mít dle autorů „pozitivní vliv na psychiku a soustředěnost řidiče, protože mu v žádném případě nedovolí usnout“. Pokud nefungoval, bylo v kolonce „povolená manipulace“ u popisu poruch a jejich odstraňování uvedeno, že je doporučeno nalít do výdechu „hučáku“ benzin a zapálit jej. Jaké bylo samotné ovládání vozu dokumentuje asi nejlépe následující pasáž z kapitoly „Technika jízdy“: „Vzhledem ke značné pokrokovosti elektrické výzbroje vozu je při rozjezdu nevhodnější používat jen pátý stupeň jízdy, aby se dosáhlo alespoň krátkodobého výraznějšího zrychlení. Pedál jízdy je nejlépe držet sešlápnutý do té doby, dokud není potřeba snižovat rychlost. (...) Dosáhne-li vůz z jakýchkoli bližší neurčených příčin rychlosti nad 50 km/h, je nutné dbát zvýšené opatrnosti. Abychom se v takovém případě po uvolnění jízdního pedálu vyhnuli prudkému přitisknutí k čelnímu sklu, je vhodné co jednu sekundu krátkodobě šlapat na pedál jízdy, a to až do doby, dokud není nutno snižovat rychlost jízdy. Účinek krátkých nášlapů lze nahradit zapnutím ovladače nouzové jízdy. Při potřebě zastavit (např. v zastávkách) zaparkujeme brzdový pedál cca 35 metrů před zamýšleným místem zastavení (platí pro prázdný vůz při rychlosti 30 km/h). Zábřzdná dráha se prodlužuje s rychlostí a zatížením vozu, je proto nutné ji co nejlépe odhadnout. Při nemožnosti zastavit vůz na zadaném místě pomocí 5. stupně, nebo v případě smyku, je nutné sešlápnout brzdový pedál až k podlaze, čímž jsou v ojedinělých případech uvedeny v činnost dvě, tři, nebo i všechny čtyři kolejnicové brzdy.“ (foto: Dušan Kuchař)



ho z přípravy pro evidenci vozidel počítačem. Předvedení dokončeného cvičného vozu na počátku listopadu 1987 se účastnili zástupci státního odborného dozoru a drážního správního úřadu. Vůz byl oficiálně dokončen k výročí Velké říjnové socialistické revoluce dne 7. 11. 1987 a do užívání předán k 17. 11. téhož roku. Tramvaj je dodnes při zácviku řidičů vy-

užívána, ovšem neopouští zpravidla areál vozovny Poruba. Při střední prohlídce (v květnu 1997) bylo na vůz nainstalováno otočné rameno firmy BAHOZA a byl na ní obnoven lak, když byla užita nová kombinace (totožná s vozem 8208) určená pro vozidla autoškoly v podobě bílého laku s modrými nárazníky a trojicí šikmých pruhů v červené, oranžové a žluté



Vůz ev. č. 725 byl společně s tramvajemi ev. č. 722 a 733 prodán do Liberce, kde jsou všechny tři vozy dosud v provozu. Do Liberce šla trojice tramvají zmodernizována, byť elektrická výzbroj TR37 zůstala zachována. Na snímku z 15. 12. 2001 vidíme vůz ev. č. 733 po návratu z Krnova, kde došlo k otryskání vozové skříně. (foto: Adam Veselský)



Dvě řešení interiéru vozů T3 v posledním provozním stádiu. První přibližuje vůz ev. č. 788 po malé modernizaci se sedáky 1+1 a oranžovými madly, šedě natřenou okenní částí a „mramorovým“ obložení (foto: Aleš Burakowski). Naopak bez modernizace, avšak s BUSE panely, byl vyfocen interiér vozu 757. Typické je obložení bočnic s imitací dřeva a sedáky se změkčenou sedací a operací částí (foto: Miroslav Halász).

barvě přes část bočnice. Navíc přibyl reklamní polep propagující autoškolu DP (nejpozději od ledna 1999).

Dosud nejstarším původně ostravským vozem T3 je služební vůz ev. č. 8208, který byl v roce 1990 přestavěn z vozu ev. č. 724 na poněkud atypický jídelní vůz. Své služby měl na konečných nabízet řidičům, kteří si prostřednictvím Revolučního odborového hnutí (ROH) stěžovali, že se nemohou během směny naobědvat. Jídelní tramvaj se ale v praxi příliš neosvědčila. Prostor mezi prvními a druhými dveřmi byl v rámci přestavby dovybaven kuchyňskou linkou, kde mělo docházet k servírování jídel, jež by se už hotová přivážela z podnikové kantýny.

Mimoto se zde nacházel malý elektrický sporák a digestoř pro odvod výparů při vaření na tomto sporáku. Vývod z digestoře byl vytvořen v horní části třetího okna pravé bočnice. V přípravně jídel nechyběla ani lednička a k dispozici bylo i umyvadlo s horkou vodou (určené i pro strážníky). Nádrž na vodu byla umístěna v jedné ze skříněk. Prostor mezi druhými a třetími dveřmi vyplnily sklopné koženkové sedáky s malými stolečky (čtyři sedáky u každého stolu podél levé bočnice

a dva sedáky podél pravé bočnice). Část pro strážníky nebyla od přípravné jídel oddělena žádnou přepážkou.

Jídelní vůz byl vypraven pouze několikrát, poté byl několik měsíců odstaven bez užitku ve vozovně a následně pronajat soukromé osobě, která jej využívala jako bufet odstavený na nepoužívané koleji u zastávky Nádraží Vítkovice. I zde se ale tramvaj užívala cca 1 rok, než byla stažena zpět do porubské vozovny a po krátké době odstavení převedena rovněž jako cvičná coby druhý vůz soupravy.

Po roce 1993, kdy byl odstaven z provozu měřicí vůz T1 ev. č. 540, byla hledána náhrada, kterou se měl stát původně pražský vůz T3 ev. č. 6575 (později pod ev. č. 799). Jako vhodnější pro přestavbu se ale jevil tehdejší jídelní vůz ev. č. 8208. Jeho rekonstrukci zajistila v roce 1994 provozovna Rozvodné sítě ve spolupráci s ústředními dílnami a externím pracovníkem ing. Kašturem. K vyhodnocení údajů o stavu trolejového vedení bylo užito moderních elektronických prvků, kdy je stav troleje zaznamenáván pomocí kamery na video. Pro přímé optické pozorování (včetně záznamu na video) bylo zřízeno tzv. prohlížecí stanoviště, které tvoří čelně prosklená nástavba s kovovou konstrukcí, zvýšenou podlahou a se dvěma sedadly s bezpečnostními pásy. K přístupu k sedadlům slouží schůdky, přičemž je nutné odklopit díl zvýšení podlahy. Nechybí pak držák pro videokameru. Prosklená nástavba byla umístěna místo zadního střešního větracího otvoru a její výška nepřesahuje základní část obrysu stanoveného pro vozidla. Pro uchování optického záznamu bylo v přední části vozu zřízeno záznamové pracoviště, které je propojeno metalickým kabelem s prohlížecím stanovištěm (videokamerou, světlovodným kabelem s mikro počítačem a snímačem výšky trakčního vedení umístěným na pantografu a dále s metalickým kabelem s čidlem měřicím

Ujetou vzdáleností). Jako zdroj pro napájení záznamového zařízení a videokamery byl použit střídač. První lišta pantografu je řešena jako měřicí, druhá pak jako uhlíková (pro přenos proudu). Zařízení pro měření výšky trolejového vedení je umístěno na rámu pantografu vedle mikro počítače.

I přes popsané úpravy ovšem zůstaly v interiéru patrné některé prvky pocházející ještě z éry, kdy tramvaj sloužila jako jídelní, například pozůstatky kuchyňské linky v přední části vozu. Lak vozidla byl v roce 1995 na stejnou barevnou kombinaci, v jaké byly nalakovány vozy T3SUCS ev. č. 968+964 (celovozová reklama AUTOŠKOLA DP), tedy bílý s třemi šikmými pruhy (žlutým, oranžovým, červeným). V roce 1999 přibyl na bočnici nápis MĚŘICÍ VŮZ. Dne 15.4.2007 byl původní pantograf nahrazen polopantografem Stemmann Fb500 (z vozu T3G ev. č. 935, který byl tou ve střední prohlídce a obdržel zcela nový sběrač). Systém dvojice lišt (měřicí a sběrné) zůstal zachován. V roce 2011 byly změněny polepy dopravce a evidenčních čísel dle nového vzoru DP Ostrava a. s. Do ulic vůz vyjíždí vždy v dopoledních hodinách, a to dle potřeby zhruba 3x až 5x do měsíce.

Od června 1993 je v provozu brousíci vůz ev. č. 8204 (ex Praha 6535), který byl v roce 1991 odkoupen společně s vozem ev. č. 6575 za účelem přestavby na služební vůz. Tramvaj (resp. brousíci zařízení) byla upravena dle plánů poskytnutých z mosteckého DP, na základě kterých byla dříve shodně provedena rekonstrukce i na tramvaji T1. Mezi prvními a druhými dveřmi bylo ponecháno několik původních laminátových sedaček, v zadní části vozu byly sedáky kompletně demontovány. Střední dveře byly zaslepeny a podlaha v místě schodů vyrovnána. Namísto dveří bylo do bočnice vsazeno okno. Kompresor se vzduchojemem a potřebnou armaturou byl



umístěn na levé straně vozu za stěnou oddělující strojovnu od prostoru řidiče a obsluhy. V zadní části strojovny byly umístěny nádrže na vodu pro kropení kolejnic při broušení, ovšem vzhledem k řadě provozních potíží (např. nerovnoměrný průtok vody, zamrzání za chladného počasí atd.) došlo později k jejich odstranění. Samotné brusné kameny byly instalovány na zadní podvozek namísto kolejnicových brzd (na každou kolejnici působí vždy tři brusné kameny). Přední transparent vozu byl zaslepen a na čelo doplněna brzdová a obrysová světla. Na zadním čele naopak přibýly reflektory a stěrače a vytvořeno bylo zvláštní stanoviště řidiče, jež disponovalo týmiž tlačítky jako standardní zadní pojezd (navíc s ovládacími prvky broušícího zařízení a některými dalšími ovladači). Řidič má na zadním stanovišti k dispozici standardní sedačku. Nad obě čela byl doplněn výstražný oranžový maják. Nárazníky na obou čelech byly jako bezpečnostní prvek opatřeny plechovým zakrytím dvojnásobné výšky oproti běžnému provedení.

Převážně v 90. letech se broušící vůz velice intenzivně využíval, a to zejména v nočních hodinách. Ačkoli účinek brusného zařízení neumožňuje efektivně odstraňovat výraznější nerovnosti povrchu kolejnic vzniklé dlouhodobým provozem, dařilo se pomocí tramvaje odstraňovat nečistoty z kolejnic (např. na podzim při spadání listů). V roce 2001 zařadil DP Ostrava do stavu výkonnější broušící vůz vlastní konstrukce typu RSP3 ev. č. 8608, vycházející z rotačního sněhového pluhu (tato funkce u něj zůstala zachována). Nový brus ale na rozdíl od toho postaveného na platformě „té trojky“ nemůže broušit během běžného provozu a jeho nasazení si vyžaduje výluku. Přesto přestal být vůz T3 ev. č. 8204 takřka používán. I tak ale byla tramvaj v roce 2004 přistavena na velkou opravu, při níž byla vedle obnovy nátěru doplněna do interiéru skříň oddělující kompresor s armaturou od okolního prostoru. Nátěr byl od počátku zvolen žlutý s výstražným červenobílým šrafováním na obou náraznících, které byly později upraveny na obvyklé provedení a přetřeny na bílo. Na obou bočnicích se nachází nápis BROUSICÍ VŮZ, který je vyveden i na obou čelech nad čelním sklem.

V roce 2000 byl po vyřazení převeden krátce mezi služební tramvaje vůz T3M ev. č. 701, a to coby posunovací vůz v ústředních dílnách. Na vozidle nebyly provedeny žádné úpravy a nedošlo ani k jeho přečíslování. S ohledem na to, že tramvaj nemohla být k posunu využívána v těch částech dílen, kde bylo nízké napětí v troleji (100 V), byla ještě v roce 2001 ze stavu služebních vozidel vyřazena a posléze sešrotována.



Vrcholem z hlediska modernizace elektrické části byla modernizace dvojice vozů ev. č. 710+718 za užití výzbroje TV8 na typ T3G. Oba vozy byly přesto vyřazeny z provozu. Na fotografii je sólo vůz ev. č. 710 nedaleko zastávky Důl Hlubina. (foto: Roman Havko)



Vozy ev. č. 794+774 v soupravě PX projíždí dne 31. 8. 2009 během výluky Ruskou ulicí ve Vítkovicích. Obě tramvaje už s doplněnými brzdovými světly na čelech dojezdily. V provedení s velkým čelním transparentem představují obě vozidla nejvyšší stupeň provedených úprav na „klasických“ vozech T3 v Ostravě. (foto: Libor Hinčica)



Vůz ev. č. 8208 byl v roce 1994 přestavěn na měřicí, když se jeho původní využití jako jídelní v praxi neuplatnilo. V rámci rekonstrukce bylo použito stejné barevné schéma, jaké má i cvičný vůz ev. č. 8201. Na fotografii projíždí ulicí 28. října v Mariánských Horách. (27. 7. 2011; foto: Vojtěch Zdražil)



Vůz ev. č. 788 uzavřel na lince číslo 6 dne 27. 1. 2011 kapitolu provozu „klasických“ tramvají T3 v Ostravě. Na fotografii je zachycen při stoupání ke konečné zastávce Výškovice vedený řidičem Alešem Burakowskim. (foto: Libor Hinčica)

Úloha posunovací tramvaje zůstala vozu T2 ev. č. 8205 (ex 685), a to do 1.8.2005, kdy jej po jeho odstavení nahradil v podnikových dílnách vůz ev. č. 760 (stále pod svým číslem). Teprve v červnu roku 2008 byla na vozidle provedena oprava, při níž vůz získal mj. lak korespondující přibližně s provedením vozu ev. č. 8204. Tramvaj je žlutá s bílými nárazníky a výstražným červeno-bílým šrafováním na částech obou čel. Původní ev. č. 760 zůstalo zachováno. Během opravy vozu na přelomu let 2008–2009 zastával jeho funkci krátce vyřazený vůz ev. č. 799, který se tak nakonec alespoň na chvíli dočkal účelu, pro nějž byl původně do Ostravy pořízen, tedy coby služební vozidlo. Protože ale technický průkaz vozu ev. č. 799 posloužil při modernizaci jednoho z vozů VarioLF (ev. č. 1332), který mezitím stihl vyjet do provozu, byla z vozu ev. č. 799 během jeho služby v dílnách stržena evidenční čísla a nalepena na skelet vozu ev. č. 757, který byl již odstojený a v likvidaci. Oficiálně tak sloužil

vůz ev. č. 799 ještě několik týdnů jako služební pod ev. č. 757. Po dokončení opravy vozu ev. č. 760 byla tramvaj ev. č. 799 (resp. nyní jako 757) odstavena a postupně zlikvidována.

Samostatnou kapitolu představuje vůz ev. č. 752, který byl v roce 2009 vytipován jako historické vozidlo. Zajímavostí je, že Ostrava původně nehodlala „té trojky“ mezi historické exponáty zařadit. Reprezentantem řady vozidel T3/K2 se měl stát vůz K2 ev. č. 804, který byl skutečně po vyřazení odstaven s úmyslem následné opravy, na kterou ale nebyly finanční prostředky. Vůz byl navíc (už v době, kdy byl vyřazen z provozu) ve špatném technickém stavu, kdy by oprava hraničila s novostavbou za cenu neúměrných nákladů. S ohledem na tyto skutečnosti byla převezena z areálu vozovny Poruba do ústředních dílen, kde zůstala pod širým nebem, kde už povětrnostní podmínky zkázu vozu dokonaly. Proto byla tramvaj ze sbírek historických vozidel vyškrtuta a po

Ttramvaje T3 a T3SUCS ev. č. 786, 1012 a 788 čekají na likvidaci v areálu ústředních dílen Martinov. Vozy ev. č. 786 a 788 byly poslední „sedmistovky“ nasazované do osobní dopravy. Nadále zůstávají v provozu pouze služební vozy, jeden vůz je zachován jako historický a tři jezdí po modernizaci v Liberci. (21. 5. 2011; foto: Libor Hinčica)

demontáži výbroje a podvozků nakonec zlikvidována. Její místo měl zastoupit jeden z vozů T3, pro Ostravu bez diskuzí o mnoho typičtější. Během let dogmatického prosazování nutnosti uchování „ká dvojky“ namísto vozu T3 ale vozový park prořídil o tramvaje T3 z nejstarších sérií. Z těch novějších, které přežily, byl vytipován vůz ev. č. 752, který měl jako jedna z posledních „té trojky“ po svém dodání z výroby stanoviště průvodčího, jež by mu mělo být po opravě, jejímž cílem je uvést vůz do stavu po zařazení do provozu, zase doplněno. V současné době (k 1.5.2012) je vůz deponován v areálu vozovny Poruba ve stavu po vyřazení.

Závěrem

Pasáží o služebních a historických vozech T3 v Ostravě článek o provozu těchto tramvají končí. Autoři se v něm pokusili co nejpřesněji popsat veškeré zásadní události, které se těchto vozidel během jejich 46leté služby cestujícím týkaly, byť některé otázky zůstávají přesto nadále nezodpovězeny. V podobě služebních vozů jsou klasické „té trojky“ pomocníkem ve službách DP Ostrava nadále a zapomínat nesmíme ani na trojici vozů odprodanou do Liberce. V neposlední řadě budou mít snad v budoucnu možnost svést se původním vozem T3 i cestující v Ostravě, pakliže se podaří opravit historický vůz ev. č. 752 do stavu, v němž bude důstojně reprezentovat všechny zástupce této nejtýpčtější české tramvaje.

Kromě autorů uvedených na titulní straně se na článku formou nejrůznější spolupráce (od nezbytných konzultací, přes technickou podporu, poskytnutí fotografií atp.) podílela armáda dalších anonymních spolupracovníků, kterým na tomto místě náleží poděkování.

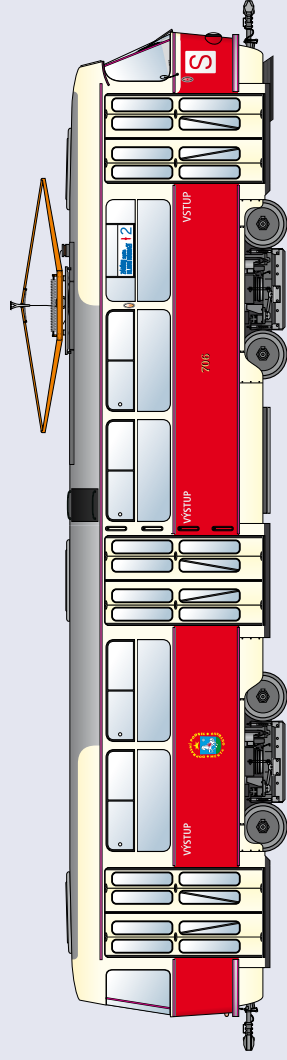


Seznam tramvají T3 z let výroby 1965–75 DP Ostrava – 2. část

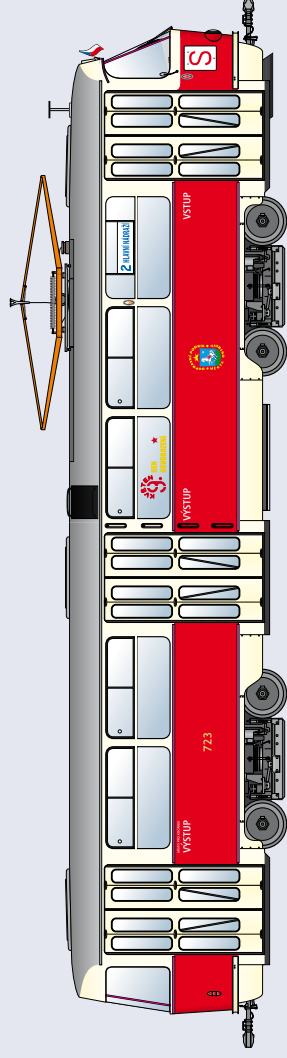
Ev. č.	Typ	Výr. č.	Rok výroby	Zařazen	Vyřazen	Modernizace	Poznámky	Reko s novou skříní
774	T3	164 468	1975	14.02.1976	01.09.2010	malá modernizace 2001	r. 2006 velký čelní transparent BUSE, r. 2009: upraven pro provoz PX	
775	T3	164 469	1975	14.02.1976	04.01.2007	malá modernizace 2001		
776	T3	164 470	1975	06.02.1976	06.09.2006	malá modernizace 1998	prodán DP Liberec, využity náhradní díly, v Liberci reko s využitím nové vozové skříně	
777	T3	164 471	1975	31.03.1976	1981		odstaven po nehodě r. 1980, dodaná nová skříní T3SU	
777/II	T3SU	170 710	1980	13.03.1981	01.04.2007	malá modernizace 2000	odstaven po nehodě	reko VarioLFR.E ev. č. 1322
778	T3	164 472	1975	06.02.1976	01.09.2010	malá modernizace 2001	r. 2006 velký čelní transparent BUSE	
779	T3	164 473	1975	01.04.1976	21.04.2010	malá modernizace 2001		reko VarioLFR.E ev. č. 1322
780	T3	164 474	1975	30.03.1976	12.08.2010	malá modernizace 2002		
781	T3	164 475	1975	14.02.1976	01.01.1984		reko na cvičnou tramvaj, přečíslen na 8201	
782	T3	164 476	1975	01.04.1976	16.03.2010	malá modernizace 2000	r. 2005 velký čelní transparent BUSE	reko VarioLFR.E ev. č. 1336
783	T3	164 477	1975	24.03.1976	10.06.2010	malá modernizace 2002		reko VarioLFR.E ev. č. 1339
784	T3	164 478	1975	06.02.1976	03.08.2009	malá modernizace 2000		
785	T3	164 479	1975	24.03.1976	01.09.2010	malá modernizace 1998	r. 2008 velký čelní transparent BUSE	
786	T3	164 480	1975	29.02.1976	01.06.2011	malá modernizace 1998	r. 2008 velký čelní transparent BUSE	reko VarioLFR.E ev. č. 1347
787	T3	164 481	1975	13.02.1976	26.07.2010	malá modernizace 1998		
788	T3	164 482	1975	14.02.1976	22.06.2011	malá modernizace 1998	r. 2006 velký čelní transparent BUSE	reko VarioLFR.E ev. č. 1348
789	T3	164 483	1975	16.03.1976	01.09.2010	malá modernizace 2000		
790	T3	164 484	1975	24.03.1976	11.02.2011	malá modernizace 1999	r. 2008 velký čelní transparent BUSE	reko VarioLFR.E ev. č. 1344
791	T3	164 485	1975	06.02.1976	22.11.1996		odstaven po nehodě	reko T3G (TV8) ev. č. 1033
792	T3	164 486	1975	13.02.1976	25.03.2011	malá modernizace 1998	r. 2008 velký čelní transparent BUSE	reko VarioLFR.E ev. č. 1345
793	T3	164 487	1975	06.02.1976	14.04.2011	malá modernizace 2002		reko VarioLFR.E ev. č. 1346
794	T3	164 488	1975	27.02.1976	01.11.2010	malá modernizace 1998	r. 2008 velký čelní transparent BUSE, r. 2009: upraven pro provoz PX	
795	T3	164 489	1975	06.02.1976	23.10.1981		odstaven po nehodě	
796	T3	164 490	1975	16.03.1976	20.01.2009	malá modernizace 1999	r. 2008 velký čelní transparent BUSE	
797	T3	164 491	1975	27.02.1976	31.12.2008	malá modernizace 1999		
798	T3	164 523	1975	25.08.1976	31.12.2008	malá modernizace 2000		
799	T3	156 254	1965	11.11.1996	22.04.2009	malá modernizace 2001	ex Praha 6575	reko VarioLFR.E ev. č. 1332
8204	T3	156 179	1966	30.06.1993			ex Praha 6535, služební vůz (brosuči)	

Celovozové reklamy vozů T3 ev. č. 701–799

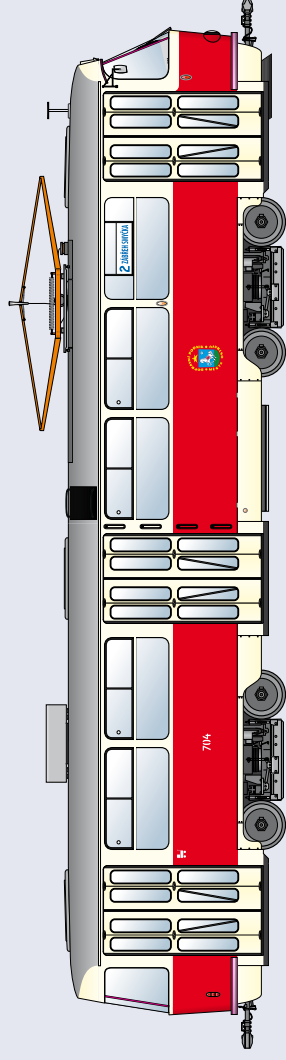
Ev. čísla	Od	Do	Předmět reklamy	Poznámka
759+743	8/1990	10/1991	ČEDOK	nástřik pravděpodobně v rámci VP, po ukončení městský nátěr
791+764	6/1992	12/1993	MARLBORO	nástřik v rámci VP
756	2/1993	2/1997	ZLATNICTVÍ IVO KUBIS	nástřik v rámci VP
747+793	7/1993	1/1995	KENT Jelibon / Olips	nástřik v rámci VP
713	10/1993	10/1994	VÍTKOVICKÉ STAVBY OSTRAVA	nástřik v rámci VP
731+776	4/1994	5/1995	AGA	nástřik v rámci VP
791+764	4/1994	1/1995	100 LET MHD V OSTRAVĚ	podklad ex MARLBORO
787	6/1994	9/1997	ŽS BRNO - STAVITELSTVÍ OSTRAVA	nástřik v rámci VP
786+730	8/1994	7/1996	EUROTEL	nástřik v rámci VP
792+736	11/1994	4/1998	VÍTKOVICKÉ STAVBY OSTRAVA	4/1998 až 9/1998 bez nápisů, městský nátěr: ev. č. 792 do 10/1998 (VP), ev. č. 736 do 9/1998 (SP 3)
791+764	2/1995	10/1996	DPMO (reklamní služby)	podklad ex MARLBORO, ev. č. 791 nehoda; ev. č. 764 10/1996 až 1/1997 bez nápisů, městský nátěr v rámci VP 1/1997
709	3/1995	6/1998	VÍTKOVICE TOURS	nástřik v rámci VP, do vyřazení v reklamním nástřiku
793	2/1996	8/1997	SNIP	podklad ex KENT Olips
740+784	3/1996	6/1998	TIC TAC	nástřik v rámci VP
741+729	3/1996	5/1998	AUTOCENTRUM HULVÁKY	podklad městský nátěr, dveře modrobílé; ev. č. 729 nátěr dveří pravděpodobně ponechán až do vyřazení
769	1/1997	7/2000	PNEU ZAVADIL	nástřik v rámci VP
726	5/1997	7/2000	BUDĚJOVICKÝ BUDVAR	nástřik v rámci VP
750+770	4/1998	5/2000	HANÁČKÁ KYSELKA	nástřik v rámci VP
758+754	4/1998	11/2000	HUMANIC	nástřik mimo údržbu
738	7/1998	4/2002	VÍTKOVICE TOURS	nástřik v rámci VP
747+743	8/1998	9/1998	MRAŽÍK	podklad městský nátěr
786+730	9/1998	11/2001	ČESKOMORAVSKÁ STAVEBNÍ SPOŘITELNA	nástřik v rámci VP
740	10/1998	1/2001	MODIC	nástřik v rámci SP2
739+751	3/1999	3/2001	RAIFFEISEN BANK	nástřik v rámci VP, podklad: 739 nástřik žlutá + černá, 751 nástřik pouze žlutá, černá část polep folií (dveře, plenty, střeška, prsní rámy)
771+787	3/1999	4/2001	VICTORIA POJIŠŤOVNA	nástřik mimo údržbu
765	3/1999	5/2000	SNIP	nástřik v rámci VP
784	4/1999	2/2000	BEST CONSULTANTS - mobil centrum PAGEAS	podklad ex TIC TAC
797+773	7/1999	3/2002	WINTERTHUR	nástřik v rámci VP
749+735	12/1999	3/2002	ARDO	1. celopolep na vozech T3 řady 700
744+748	7/2000	1/2003	EUROTEL GO	nástřik v rámci VP včetně nástřiku interiéru dle požadavku inzerenta (madla, strop, sloupky, obložení, sedadla), při VP proveden chybný nástřik plent vozu 744 do žluté barvy (odstín jako u dveří ostatních vozů), cca po 3 dnech od vyjetí z lakovny se vrátil zpět k přelakování do oranžové barvy.
771+787	3/2002	11/2002+2/2003	UNITED COLORS OF BENETTON	podklad ex VICTORIA pojišťovna
778+774	5/2002	5/2005	ARDO	celopolep
745	5/2002	11/2006	VÍTKOVICE TOURS	celopolep, střeška modrá v městských barvách
766+770	6/2002	10/2004+10/2005	CREDIT SUISSE	nástřik v rámci VP, vůz ev. č. 766 v průběhu VP obdržel nástřik do městských barev, který byl po necelém týdnu přestříkán na bílý, 2004 – nehoda
749+753	12/2002	12/2004	ORIFLAME	celopolep
785+761	2/2004	5/2004	MISTROVSTVÍ SVĚTA V LEDNÍM HOKEJI 2004	podklad městský nátěr
751	4/2004	7/2008	KOBERCE K+K	podklad městský nátěr (střeška a dveře bez polepu)
786	12/2004	11/2005	CREDIT SUISSE	celopolep, náhrada za vůz 766 (nehoda)
759+755	10/2005	10/2007	CHIQUITA	celopolep
747	2/2006	8/2006	ORION AERO	celopolep
788	8/2007	2/2011	CEMIX	nástřik v rámci VP
794+774	12/2008	7/2009	FAGOR	celopolep



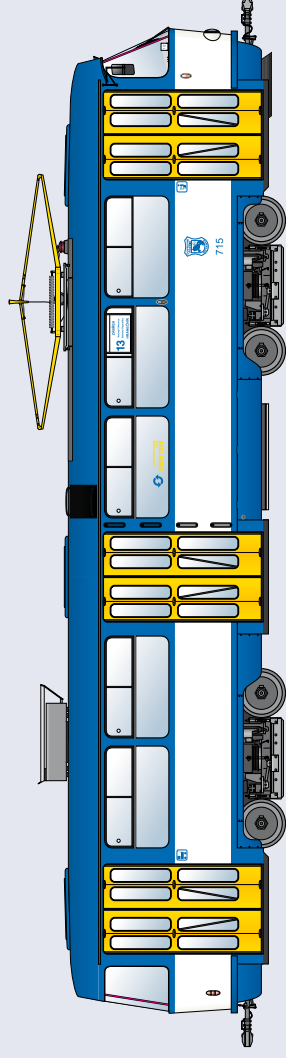
Obr. 1: Vůz T3 ev. č. 706 ve stavu po dodání v roce 1965. (kresba: Filip Novotný)



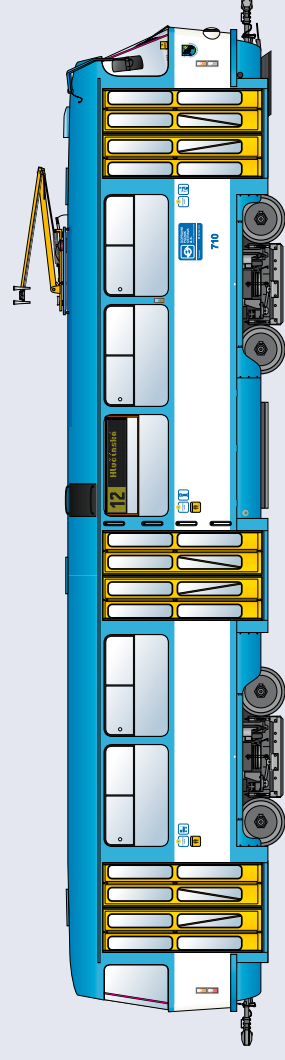
Obr. 2: Vůz T3 ev. č. 723 ve stavu po první velké prohlídce (poč. 70. let) se zjednodušeným schématem lakovných střešních, evidenčními čísly bez stínování a demontovanými lištami na prsním rámu. (kresba: Filip Novotný)



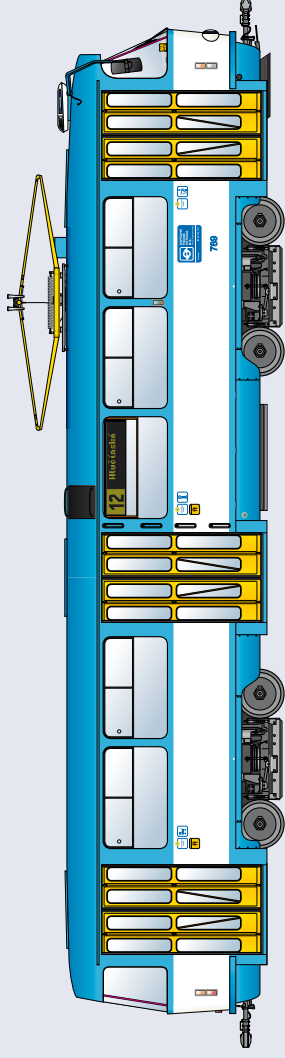
Obr. 3: Vůz ev. č. 704 ve stavu po dokončení modernizace na typ T3M s původním provedením brzdového odporníku, bíjými ev. č. a piktoagramy a bez okrasných (a krycích) hliníkových lišt (s výjimkou prsního rámu). (kresba: Filip Novotný)



Obr. 4: Vůz T3M ev. č. 715 s odporníkem na střeše vozu dle zlepšovdky „SUDORII“ a novým podnikovým laku včetně městského znaku. Zejména v počátečních lakováních vozidel do barev DPO se stávalo, že byl odstín modře příliš tmavý. (kresba: Filip Novotný)



Obr. 5: Vůz T3G ev. č. 710 ve stavu z roku 2008 se znakem města na čele vozu. S přechodem na užívání akrylových barev se už podařilo udržet odstíny modře i žluté barvy na všech vosech totožné. (kresba: Filip Novotný)



Obr. 6: Vůz T3 ev. č. 789 prošel tzv. malou modernizací a patřil později k několika málo exemplářům, u nichž bylo přikročeno k další významným úpravám jako k montáži klimatizace řídicí a velkého čelního transparentu BUSE. (kresba: Filip Novotný)