

Český svaz ochránců památek  
1. ZO Iron Monument Club Plzeň  
sekce CS IMC  
Chebská 53, 356 01 Sokolov



# Projížďka pražskou tramvají T1 evidenční číslo 5002

*aneb*

**55 let od vyjetí prototypu,**

**20 let od skončení pravidelného provozu v ČSSR.**

**28. července 2007**



# Tramvaj T1

Skutečnou revoluci do pražské tramvajové dopravy přinesl rok 1952, kdy byly do provozu zařazeny první velkoprostorové čtyřnápravové tramvaje typu T1. Prototypem, jehož zkušební jízdy započaly v pražské kolejové síti 22. listopadu 1951 se stal vůz pražského evidenčního čísla 5001. Stál tak na počátku čtyřnápravových tramvajů vyráběných Tatrou Smíchov a následně ČKD Praha.

Kde však byl počátek výroby typu T1? Kde jinde, než v kolébce mnoha vynálezů - v Americe. V roce 1929 se provozovatelé městské dopravy sdružili s výrobcem na vývoji takového vozidla, které by svými vlastnostmi úspěšně celilo narůstající konkurenci individuální dopravy. Vyvíjený typ čtyřnápravového vozidla měl mít všechny ideální parametry: velkou kapacitu při zachování relativního pohodlí cestujících, rychlé odbavování v zastávkách, jednoduché ovládání, rychlé rozjezdy a dokonalé brzdění. Navržený typ, který byl podle pracovní komise nazván "vozem PCC" (Presidents Conference Committee Car - vůz výboru předsedů), skutečně takových vlastností dosáhl, zejména díky převratné koncepci elektrické výzbroje.

Místo tradičních kontroléru byl navržen zvláštní přístroj, takzvaný zrychlovač. Pro nabíjení baterie a napájení pomocných obvodů sloužil motorgenerátor. Podvozek byl přes svou jednoduchost velmi účelný a spolehlivý. Rám je sestaven ze dvou dílů tvaru L, kloubově spojených (aby se podvozek přizpůsoboval nerovnostem tratě). První prototypy byly vyrobeny v roce 1934 a záhy následovala sériová výroba. Dobrá pověst vozu PCC se velmi rychle rozšířila i do Československa a protože se na elektrické výzbroji vozu podílela i firma Westinghouse, která měla smlouvu s ČKD o bezplatné výměně licencí, vyžádali si naši odborníci těsně před válkou její dokumentaci. Vinou válečných událostí se technická dokumentace na naše území dostala až v roce 1946. Pro urychlení vývoje bylo později rozhodnuto zakoupit licenci na výrobu podvozku a v Tatře Smíchov a v ČKD se tak začala rodit nová generace motorových vozů typu T - první série vozu byla vyrobena v letech 1951 - 1952. Výroba pokračovala až do roku 1958, kdy byl vyroben poslední 287 kus.

Typ T1 byl koncipován tak, aby mohl jezdit po pražské síti bez úprav kolejových konstrukcí. Měl proto skříň širokou 2,4 m s výrazně zúženými předstávkami. Předpokládalo se provoz s dvounápravovým vlečným vozem, proto byla první pětadvacetikusová série vybavena obvodem pro napájení elektromagnetické brzdy vlečného vozu. Provoz s vlečným vozem se však neosvědčil, proto byly další

vozy opatřeny zásuvkami pro mnohočlenné řízení, které se však v praxi příliš nevyužívalo. Vozy typu T1 se odlišovaly od předcházejících typu tramvajů vyráběných u nás především celokovovou svařovanou skříní s jediným oddílem pro cestující a třemi dveřmi, ovládanými jak řidičem tak průvodčím. Tramvajový jednosměrný motorový vůz T1 měl dva dvounápravové podvozky se všemi hnanými nápravami. Pro bezpečnější provoz sloužily tři druhy brzd, provozní elektrodynamická, zajišťovací čelistová a nouzová elektromagnetická. Vozy byly dodány s tyčovým sběračem proudu a v roce 1961 byly vozy ev. č. 5091 a 5126 pokusně vybaveny také pantografovým sběračem proudu. V činnosti však byl vždy jen tyčový nebo jen pantografový sběrač. Protože se pantografy osvědčily, nahradily v období let 1964 - 1966 sběrače tyčové. V letech 1973 - 1978 byly na vozech provedeny výřezy pro podvozky, podobně jako u typu T3. V roce 1966 byla u vozu ev. č. 5009 a 5012 - 5025 nahrazena vozová skříň skříní typu T3. Vůz ev. č. 5048 byl upraven na reklamní 4101. Ostatní vozy T1 byly postupně vyřazovány z provozu až do roku 1985, přičemž poslední "téjednička" ev. č. 5115 byla do provozu s cestujícími vypravena vozovnou Střešovice 25. ledna 1983 na tehdejší linku č. 23 v trase Špejchar - Vypich. Do května ještě vyjížděl na ojedinělé manipulační jízdy vůz ev. č. 5103. A tak vozy typu T1 opustily v roce 1983 po třech desítkách let pražské ulice v pravidelném provozu. I když tato věta zase tak pravdivá není, protože v roce 1972 se vůz ev. č. 5092 po dopravní nehodě dočkal výměny své skříně za vozovou skříň typu T3 a pražskými ulicemi projížděl s ev.č. 6092 až do roku 2002. Tehdy byl vyřazen, aby mohl být rekonstruován na vůz typu T3R.P s ev.č. 8342. Posledním městem, kde tramvaje T1 byly v běžném osobním provozu, byla Plzeň, kde poslední vozy dojezdily 4. dubna 1987, tedy před 20 lety.



## Výroba a dodávky T1

Celkem vyrobeno v letech 1951 až 1958 287 vozů.

Město	Dodávky v letech	Počet kusů	Ev. č.
Košice	1956 - 1958	11	201 - 211
Most, Litvínov	1957 - 1958	34	201 - 234
Olomouc	1957 - 1958	10	101 - 110
Ostrava	1955 - 1957	44	501 - 544
Plzeň	1955 - 1957	33	101 - 133
Praha	1951 - 1956	133	5001 - 5133
<b>Celkem ČSR</b>	<b>1951 - 1958</b>	<b>265</b>	
Varšava	1955	2	501 - 502
<b>Celkem Polsko</b>	<b>1955</b>	<b>2</b>	
Rostov na Donu	1957	20	301 - 320
<b>Celkem SSSR</b>	<b>1957</b>	<b>20</b>	
<b>Celkem</b>	<b>1951 - 1958</b>	<b>287</b>	

Historické vozy:

Česko:

Brno	T1 ev.č. 5064 (ex. Praha)	Technické muzeum Brno
Ostrava	T1 ev.č. 528	DPO
Plzeň	T1 ev.č. 121	PmdP
Praha	T1 ev.č. 5001 <sup>1)</sup>	Muzeum MHD Praha
	T1 ev.c. 5002 <sup>2)</sup>	Muzeum MHD Praha, pro komerční jízdy

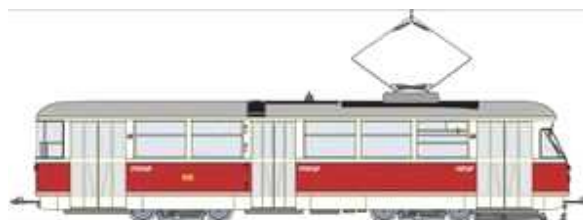
Slovensko:

Košice T1 ev.č. 203

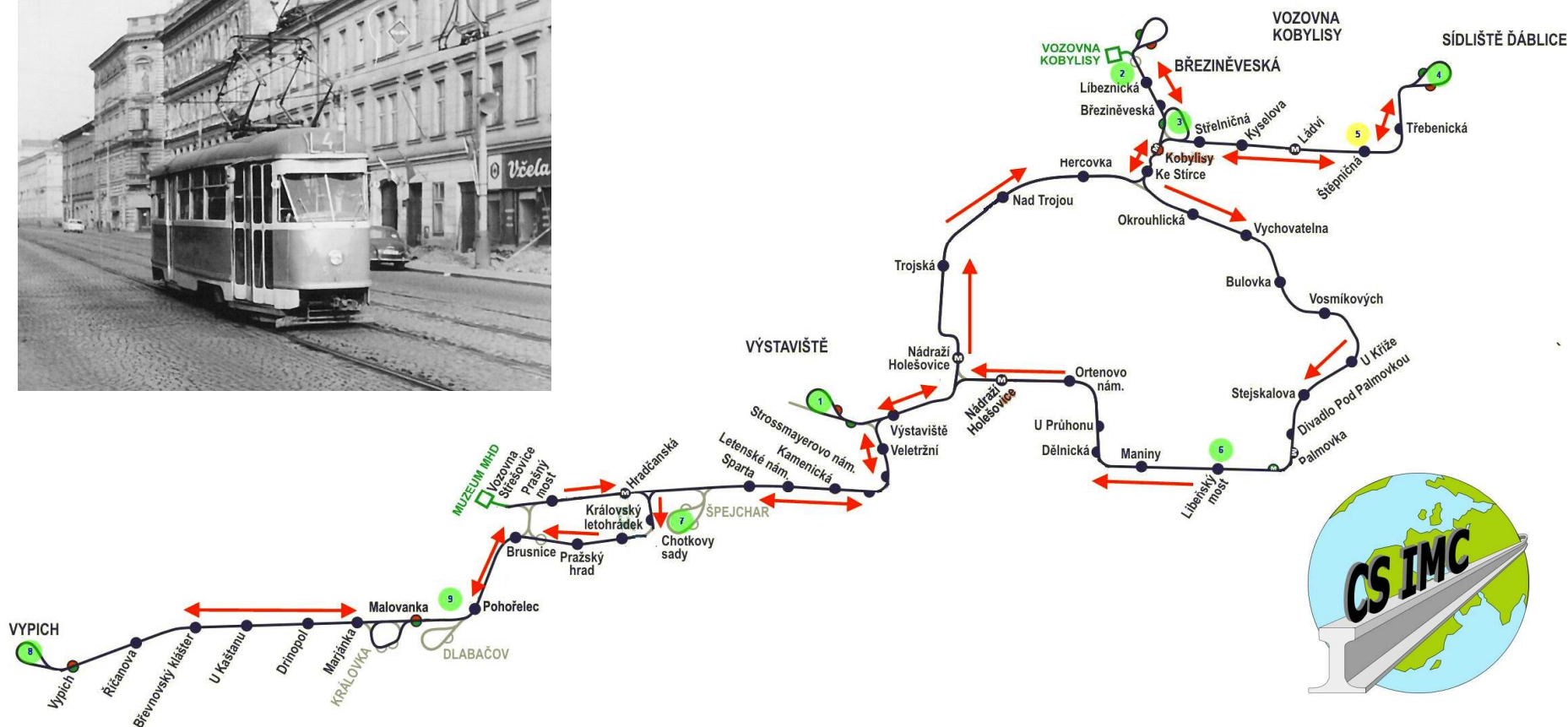
- 1) 5001 vůz začal zkušebně jezdit v pražské kolejové síti 22. listopadu 1951. Vyřazen byl v roce 1976 a po zrekonstruování do původního stavu byl zařazen do pražského Muzea MHD
- 2) 5002 vůz byl (po zkouškách) společně s prvním nasazen do běžného provozu o rok později, v roce 1952. Vyřazen byl až s posledními vozy tohoto typu v Praze (1983), zůstal odstaven, o dva roky později byl převezen do vozovny Střešovice. Po opravě měl být určen pro komerční jízdy, renovace se ale uskutečnila až v novém tisíciletí, nově zrekonstruovaný vůz byl představen v roce 2005.

Technické parametry:

- - Délka (bez spráhel): 13,3 m
- - Šířka: 2,4 m
- - Výška: 3,05 m
- - Místa celkem: 95
  - o z toho
  - o k sezení: 26
  - o ke stání: 69
- Napájecí napětí: 600V stejnosměrných; standardní provoz je s normální polaritou (+ v troleji, - v kolejích), podle požadavku dopravních podniku lze vozy upravit i na obrácenou polaritu (Brno, Ostrava, Košice)



Použity informace z internetu [www.prazsketramvaje.cz](http://www.prazsketramvaje.cz)



Trasa jízdy (fotozastávky – tučně / zeleně na mapě):

Vozovna Střešovice - Prašný most - Hradčanská - Sparta - Letenské náměstí - Kamenická - Strossmayerovo náměstí - Veletržní -

**smyčka Výstaviště** - Výstaviště - nádraží Holešovice - Trojská - Nad Trojou - Hercovka - Ke Stírce - Kobylisy - Březiněveská - Líbeznická -

**smyčka Vozovna Kobylisy** - (Klapkova ulice - mimo zastávku) - Líbeznická (nástup osob) - Březiněveská - **smyčka Střelničná** -

Střelničná - Kyselova - Ládví - Štěpničná - **smyčka Sídliště Ďáblice** - Třebeňická - Štěpničná - Ládví - Kyselova - Střelničná - Kobylisy -

Ke Stírce - Okrouhlická - Vychovatelna - Bulovka - Vosmikových - U Kříže - Stejskalova - Divadlo Pod Palmovkou - Palmovka - **Libeňský**

**most** - Maniny - U Průhonu - Ortenovo náměstí - Nádrazí Holešovice - Výstaviště - Veletržní - Strossmayerovo náměstí - Kamenická -

Letenské náměstí - Sparta - Hradčanská - (**smyčka Špejchar**) - Chotkovy sady - Královský letohrádek - Pražský hrad - Brusnice -

Pohořelec - (dle času trasa 1 nebo 2)

1. **smyčka Dlabačov** - (ulice Pohořelec - mimo zastávku) - Pohořelec (nástup osob) - Brusnice - Vozovna Střešovice

2. Malovanka - Marjanka - U kaštanu - Břevnovský klášter - Říčanova - Vypich - **smyčka Vypich** - Vypich - Říčanova - Břevnovský klášter - U Kaštanu - Marjanka - Malovanka - (ulice Pohořelec - mimo zastávku) - Pohořelec (nástup osob) - Brusnice - Vozovna Střešovice

**změna trasy vyhrazena**