

Obousměrné tramvaje KT4D pro Drážďany

13.02 2018 17:06, Redakce, Nezařazené

Německé Drážďany (Dresden) patřily v minulosti mezi největší odběratele československých tramvají typu T4D a B4D (vlečné vozy). V ulicích saské metropole se dokonce před zahájením dodávek tramvají z ČSSR testovala souprava vozů T3 z Prahy a v ulicích města se objevil i vůz typu T1, byť jen jako funkční vzorek vlečného vozu B4D (pro přestavbu posloužil původně košický vůz ev. č. 221). Dodávky tramvají typu T6A2 (a B6A2) se nepodařilo ve větším počtu zahájit a neúspěchem skončila i snaha o výrobu nákladních tramvají pro Drážďany na přelomu tisíciletí.

Zajímavou kapitolu historie tramvajové dopravy v Drážďanech představoval požadavek na dodání tramvají typu KT4D, které sice byly vyvíjeny dle požadavků východoněmeckých dopravců, nicméně nepočítalo se s jejich plošným nasazením u všech podniků. To byl i případ Drážďan, tedy s jedinou výjimkou.

Drážďanské dopravní podniky (DVB) totiž provozovaly v minulosti nejen tradiční městské tramvaje na svém rozchodu 1.450 mm, ale také síť meziměstských tramvajových drah, z nichž některé využívaly rozchod 1.000 mm. Ačkoli u většiny z nich došlo ještě před 2. světovou válkou k přestavbě na klasický „městský rozchod“, trať zvaná jako Lockwitztalbahn spojující Niedersedlitz a Kreischu se přestavbě vyhnula a byla nadále provozována na úzkém rozchodu.

Tramvajová trať Lockwitztalbahn o délce 9,2 km byla uvedena do provozu dne 3. 3. 1906. Pod správu městského DP se dráha formálně dostala v roce 1941. Během druhé světové války a po ní se musel vozový park vypořádat s nedostatkem materiálů na opravy, zanedbaná byla i samotná trať. Svízelnou situace měly dopomoci vyřešit přechodně ojeté vozy pořízení z Erfurtu, které na trase začaly sloužit od konce 60. let. Dopravce se však zabýval myšlenkou pořízení zcela nových tramvají. Ty měly pocházet už z Československa. Úvahy se měly nejprve mj. ubírat k pořízení tramvají typu T5C5, které byly vyvíjeny pro Budapešť. Vozy sice měly šířku 2,5 m, to ale nemělo v podmínkách trati vadit, neboť byla původně projektována i pro přepravu železničních vozů na podvalnících. Brzy se ale ukázalo, že během provozu byla řada sloupů trakčního vedení přizpůsobena skutečným provozním podmínkám, a že by se musela kvůli novým vozům trať přece jen upravit, což nebylo ve finančních možnostech města. Druhou variantou se tak zdálo být pořízení vozů typu KT4D, které byly vyvíjeny pro Německou demokratickou republiku (NDR) od konce 60. let.

Tramvaje KT4D pro Lockwitztalbahn ovšem neměly odpovídat běžnému sériovému provedení, ale obousměrné variantě, protože na trase chyběly smyčky. Předpokládalo se, že půjde o vozy, jež budou

mít na každé bočnici jen troje dveře (dvoje na předním článku a jedny na zadním; vždy ve směru jízdy vozidla). V rámci plánování dodávek v první polovině 70. let požadovaly Drážďany dodání celkem 8 takových tramvají. Jenže v únoru 1975 musely být požadavky východoněmeckých dopravců seškrtány kvůli nedostatku finančních prostředků i omezeným výrobním kapacitám smíchovské Tatrovky. Z 15 dopravců, kteří původně tramvaje KT4D požadovali, se mělo dostat jen na 6. Z poptávaných 1.130 vozů KT4D jich mělo být dodáno jen 668, v prosinci 1975 se pak počet vozů ještě snížil (někteří dopravci, například Lipsko, chtěli později namísto vozů KT4D vozy T4D+B4D). Už v únoru 1975 tak bylo jasné, že se do roku 1980 Drážďany svých vozů KT4D pro Lockwitztalbahn nedočkají.

V téže době (1975) byla vypracována také studie zabývající se budoucnosti dráhy, která navrhovala přestavbu tratě na standardní městský rozchod 1.450 mm, anebo rovnou náhradu tramvajové tratě autobusy. Jakmile vstoupily v platnost od roku 1976 nové provozní předpisy platné pro celou NDR, ukázalo se, že by přestavba v souladu s novými předpisy (zejména zajištění zabezpečení provozu) vycházela příliš draho, a tak padlo rozhodnutí tramvajovou dopravu na lince č. 31 zrušit. Zastavena byla prakticky okamžitě i výstavba nové měnírny, která měla pokrývat zvýšené nároky provozu vozů KT4D na trati. Poslední jízda na Lockwitztalbahn se konala dne 18. 12. 1977.

Libor Hinčica

Url: Obousměrné tramvaje KT4D pro Drážďany