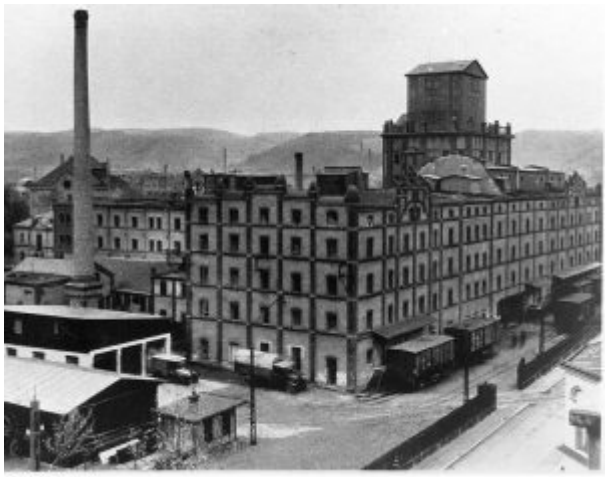


Úzkorozchodná nákladní tramvaj ve Freitalu u Drážďan

20.01 2018 17:00, Redakce, Nezařazené

Ve městě Freital (cca 40.000 obyvatel) v bezprostřední blízkosti Drážďan existoval jeden nezvyklý tramvajový provoz, který byl později začleněn pod městskou dopravu v Drážďanech. Šlo o nedlouhou úzkorozchodnou trať v části Deuben (do roku 1921 šlo o samostatnou obec).

Zvláštností této trati (vedle na místní poměry nezvyklého úzkého rozchodu 1.000 mm) byla skutečnost, že sloužila v celé své historii jen nákladní dopravě. Přesto se podle koncese nejednalo o dráhu železniční, ale tramvajovou.

Její vznik byl přitom velice zajímavý, protože původně se měla kola dějinného vývoje ubírat úplně jiným směrem. V roce 1902 vznikla tramvajová trať známá jako Plauensche Grundbahn, která spojovala tehdy samostatné obce Löbtau (od roku 1903 součást Drážďan) a Deuben (součástí Freitalu od r. 1921) a která byla později prodloužena až do Coßmannsdorfu. Vlastníkem této dráhy ale nebyla ani jedna z obcí, ale přímo Sasko, resp. Královské saské státní železnice (*Königlich Sächsischen Staateisenbahnen*). Ty se pustily do budování lokálek, pro něž byly v okolí Drážďan vydány nezvykle licence pro pouliční dráhu, přičemž se tak dělo z čistého kalkulu – chtěly tak zabránit konkurenci, aby se pouštěla do budování tratí v lukrativních směrech a odčerpávala cestující státním drahám. Vlastněním většího počtu drah si mohly státní dráhy určovat jízdní řád a zabraňovat dalším subjektům ve stavbě tratí v obdobných relacích. Tramvajová trať Plauensche Grundbahn byla vystavěna za využití rozchodu 1.450 mm, což byl v té době standardní rozchod drážďanských tramvají (a zůstává doposud). Drážďany ostatně od roku 1906 i provoz na předmětné dráze smluvně zajišťovaly.

Proč se však o Plauensche Grundbahn zmiňujeme? Již v době výstavby byla na části trati mezi Potschappelem a Deubenem (tj. cca 2,75 km délky) položena také třetí kolejnice pro vozy, jež by využívaly rozchod 1.000 mm. Už tehdy bylo počítáno s tím, že tuto kolejnici by měly používat pouze nákladní tramvaje. Později byla dráha prodloužena a s ní i třetí kolejnice, která nyní končila v Hainsbergu. Očekávalo se, že se strhne zájem od místních podniků na napojení nákladními tramvajemi, nicméně odezva byla navzdory dříve proklamovanému zájmu minimální. Přihlásily se jen místní mlýn (Egemühle) a továrna na zpracování kůží (Lederfabrik Sohrer). Oba tyto podniky ale

ležely relativně daleko od tramvajové trati, a tak padlo rozhodnutí, že budou podniky napojeny samostatně položenou tratí od zastávky Deuben. Původní třetí kolejnice tak zůstala nakonec zcela nevyužita a není známo, že by po ní někdy byly nějaké nákladní vozy přepravovány. V roce 1930 tak nakonec došlo k jejímu odstranění. Oproti tomu nová trať vedená jen v rámci Deubenu mající délku 946 m se těšila solidnímu využití. Do provozu byla uvedena dne 18. 1. 1906 a ještě v témže roce na ní bylo přepraveno 28.610 tun nákladu.

Trať později přešla do vlastnictví společnosti DRÜVEG spravující provoz příměstských tramvajových tratí v okolí Drážďan, od roku 1941 poté provoz převzal přímo drážďanský DP (tehdy Dresdner Straßenbahn). V roce 1967 byl zastaven provoz na úseku k mlýnu (Egermühle) a 19. 11. 1972 se rozjely naposledy nákladní tramvaje i do továrny na zpracování kůže. Samotná Plauensche Grundbahn pak přežila jen do roku 1974, než byla také zrušena.

Pro provoz na trati sloužily po celou dobu dvě elektrické lokomotivy, které byly vyrobeny v roce 1905 a které se obě podařilo zachránit pro muzejní účely. Jedna se nachází v technickém muzeu v Kasselu, druhá je ve sbírkách tramvajového muzea v Drážďanech. Zajímavé je, že obě lokomotivy nesou dnes ve sbírkách ev. č. 1. To je dáno chybou u vozidla uchovaného v Kasselu, které by mělo správně nést ev. č. 2. Vedle motorových vozů byly k dispozici také železniční podvalníky, které sloužily pro převoz normálněrozchodných nákladních železničních vozů. Mimoto měla dráha k dispozici také několik vozů služebních.

Nákladní tramvaj ve Freitalu (Deubenu) představovala v rámci sítě drážďanských tramvají unikát, neboť šlo o jedinou tramvajovou dráhu, která byla určena jen pro nákladní provoz. Doplňme, že napětí v troleji bylo 600 V, nejvyšší povolená rychlost jen 10 km/h a nejmenší poloměr oblouku 15 m.

Libor Hinčica

Url: Úzkorozchodná nákladní tramvaj ve Freitalu u Drážďan