

Východoněmecké kloubové tramvaje Gotha

30.06 2018 18:49, Redakce, Nezařazené

V bývalém východním Německu (NDR; Německá demokratická republika), které bylo jedním ze satelitů pod sovětskou sférou vlivu, bychom doposud nalezli řadu československých tramvají nejrůznějších typů. Tramvaje byly z ČSSR dodávány do NDR na základě hospodářské smlouvy z 60. let uzavřené mezi oběma zeměmi, v jejímž rámci se československá strana zavázala převzít produkci východoněmeckých tramvají a vyvíjet také odvozené typy s určením pro provoz v německých městech.

Jedním z typů, který se zrodil dle požadavků (východo)německé strany byl i článkový vůz KT4D. První dva prototypy, z nichž ten, jenž zůstal v německé Postupimi jako historický, bylo nedávno možné obdivovat v Praze, byly vyrobeny až v roce 1973 – se značným zpožděním oproti původním předpokladům, které v optimistických výhledech věřily v podstatě v plynulé převedení výroby a uspokojení požadavků německého trhu.

Německá demokratická republika si díky vývoji zcela nového typu kloubové tramvaje v podniku ČKD Tatra musela na nové kloubové vozy dlouho počkat, přitom původně si článkové tramvaje sama vyráběla. Šlo o typ označený jako G 4, který byl vyráběn jak pro východní Německo, tak pro Sovětský svaz.

První prototyp tříčlánkového vozu vznikl v roce 1959 a dodán byl do Erfurtu. Po něm následoval ještě prototyp uzpůsobený pro drážďanský rozchod kolejí (1.450 mm). Jako základ konstrukce nových článkových tramvají posloužil legendární typ tramvaje Gotha ET 57 (resp. později T 57). Fakticky došlo ke zkrácení dvounápravového motorového a vlečného vozu a doplnění krátkého neseného středního článku, jenž byl přes kloubové spojení s krajními články spojen. Vozidlo mělo délku 21.658 mm (resp. 21.705 mm s poloautomatickými spřáhly). Prototypy původně nesly odlišná označení, sériová výroba, jež začala v roce 1961, už ale operovala s označením G 4, resp. G 4-61.

V roce 1964 přišlo vylepšené provedení, které bylo sice rovněž značeno jako verze G 4-61, avšak bylo přidáváno ještě doplnění „Ausführung 1964“ (provedení 1964). Poté přišel na řadu ještě typ G 4-65, který přinášel několik dalších drobných vylepšení (zejména větší průměr kol). Toto provedení bylo určeno jen pro východní Německo a do Sovětského svazu se dodávaly dál vozy v původním řešení.

Výroba tramvají G 4 (všech variant) byla ukončena v roce 1967. Poslední vozy putovaly do estonského Tallinnu. Celkem bylo v letech 1959–1967 (včetně obou prototypů) vyrobeno 218 tramvají G 4 pro německé dopravce 101 vozů pro SSSR (vozidla jezdila v Tallinnu a Lvově, předváděcí vůz z roku 1962 skončil po zkouškách v Saratově ve Volgogradu).

Průměrná doba provozu tramvají G 4 se pohybovala kolem 20 let. Drtivá většina vozů byla odstavena v 80. letech, nejdéle sloužily tramvaje v německém Rostocku, kde dojezdil poslední vůz až 15. 6. 1996. Několik tramvají G 4 je uchováno coby historická vozidla.

Vagónka Gotha, jež výrobu tramvají zajišťovala, se zabývala také dalšími projekty článkových vozů. S ohledem na rozhodnutí o převedení výroby tramvají do ČSSR už ale k jejich výrobě nedošlo, ačkoli například na navrhované šestinápravové vozy již závod obdržel objednávku z Berlína.

Libor Hinčica

Url: Východoněmecké kloubové tramvaje Gotha