

Německé válečné tramvaje KSW

21.06 2018 18:20, Redakce, Nezařazené

V dnešním příspěvku si připomeneme tramvaje, pro něž se vžilo pojmenování KSW, což je zkratka německého slova Kriegsstraßenbahnwagen, tedy v překladu válečného tramvajového vozu. Šlo o koncepci tramvají, která byla vyvinuta v Německu v průběhu druhé světové války, a to v nouzi po nových vozidlech, jejichž výroba měla být původně zcela zastavena.

Ještě před druhou světovou válkou se Německo zabývalo vývojem tzv. jednotného tramvajového vozu, který se měl stát výchozím modelem pro všechny provozovatele tramvají v Německu. Záměr se ale nepodařilo realizovat podle představ, protože prakticky každý provozovatel se snažil do návrhu vozidla vnést nějaký svůj požadavek na řešení, takže z jednotnosti záhy mnoho nebylo. V roce 1942 říšské ministerstvo pro výzbroj a munici požadovalo úplné zastavení výroby tramvají, a to v důsledku horšící se situace na bojištích a z toho plynoucí zvýšené potřebě válečné produkce. Veřejná doprava ovšem byla ve válečných letech přetížena a nebylo možné provozovatele tramvají od nových vozidel zcela odříznout, a tak vznikl kompromis nazvaný jako válečný tramvajový vůz – KSW.

Jednalo se o konstrukčně mimořádně jednoduché vozidlo netradičního vzhledu, což bylo dáno zejména širokými dvoukřídlými dveřmi a dlouhými plošinami. Ačkoli délka vozidel byla 10,4 m, salón cestujících zabíral z této délky méně než polovinu – 4,3 m. Rozvor mezi nápravami byl u vozů vyrobených v roce 1943 rovné tři metry, u později vyráběných vozidel byl mírně zkrácen na 2,9 m. Základním požadavkem nových tramvají byla možnost přepravení co největšího počtu cestujících. To se podařilo splnit, protože tramvaje měly zvládnout pojmout až 89 cestujících. Z nich se však pouze 12 mohlo posadit, protože salón nabízel jen 6 sedadel uspořádaných podél každé z bočnic (u vlečných vozů bylo použito 20 míst k sezení). Původně měla sedadla příčné uspořádání. Salón cestujících nebyl od plošin oddělen pouze kratičkými přepážkami. Hmotnost motorového vozu byla původně 10,4 tun, u vlečného šlo o 6,5 tuny. Po válce ale byly tramvaje nejrůznějšími způsoby modernizovány (vznikla dokonce článková verze), takže se hmotnost vozů navyšovala.

Výrobu vozidel zajišťovaly především vagónky Fuchs v Heidelbergu (motorové vozy) a vagónka Uerdingen (vlečné vozy). Elektrická výzbroj pocházela buďto od Siemensu (Siemens-

Schuckertwerke; SSW), anebo BBC.

Podle dostupných údajů se do konce války podařilo postavit jen 67 motorových a 55 vlečných vozů, výroba pak pokračovala hlavně v poválečných letech, takže většina „válečných tramvají“ byla vlastně „mírovými tramvajemi“. Do roku 1950 mělo být vyrobeno dalších 148 motorových a 314 vlečných vozů.

Tramvaje koncepce KSW byly u provozovatelů označovány různými vlastními typovými označeními. Přestože vznikly jako vnucené nouzové řešení, staly se významným zástupcem vozového parku řady provozovatelů v Německu, kteří tak mohli v nesnadných válečných a prvních poválečných letech zajistit alespoň nějakou obnovu vozového parku. Koncepce KSW byla následně upravena a stala se základem pro další vývoj vozidel unifikovaného vzhledu – v rozděleném Německu šlo o vozidla Verbandswagen (v západním Německu), ve východním o vozidla typu ET50. Největší míru dědičných prvků však můžeme spatřit u polských tramvají Konstal řady N, které byly vyráběny do roku 1956. Předobraz ve vozem KSW pak nezapře ani nástupnická verze 4N/5N, která byla vyráběna až do roku 1962.

Libor Hinčica

Url: Německé válečné tramvaje KSW