

Alpská tramvaj s Duewagy M8C-NF z Heidelbergu

21.06 2026 20:49, Libor Hinčica, Tramvaje

Od roku 1907 je v Jižním Tyrolsku provozována elektrická úzkorozchodná místní dráha, která původně spojovala Bolzano s obcí Collalbo na náhorní plošině Renon. Do dnešních dnů se podařilo uchovat zhruba polovinu délky této trasy, na které byly provozovány od roku 2009 vozy typu BDe 4/8 z let 1975 až 1978 převzaté od švýcarské společnosti Appenzeller Bahnen. Nyní se dráha dočkala další obnovy pomocí ojetých vozů, tentokrát již částečně nízkopodlažních. Z německého Heidelbergu byly získány tramvaje Duewag N8C-NF, jež byly v minulosti modernizovány v Krnovských opravnách a strojírnách a v Dopravním podniku města Brna.

Dráha z Bolzana do Collalba měla originálně délku 11 858 m, přičemž krátká část trati v samotném Bolzanu měla charakter tramvajové trati. Velmi zajímavý byl návazný úsek na náhorní plošinu, kdy byl výškový rozdíl překonáván pomocí ozubnice (k vozům se připřahala speciální lokomotiva). Po dosažení obce Soprabolzano bylo možné pokračovat opět adhezně až do Collalba. Na městském úseku a na ozubnicové trati byl zastaven provoz osobních vlaků od 13. 7. 1966 (po zprovoznění nové lanové dráhy), avšak až do 15. 9. 1967 se ještě ozubnicová část využívala pro sporadickou přepravu nákladů.



Původní provedení tramvají M8C v Heidelbergu před modernizací na snímku z roku 1998. (foto: Jürgen Niemeyer; RNV)

Nadále zůstal v provozu 6 780 m dlouhý horní úsek Soprabolzano (Oberbozen) – Maria Assunta (Maria Himmelfahrt) – Collalbo (Klobenstein), i ten měl ale namále. Zachránit jej dopomohla neustále odkládaná výstavba nové silnice, která měla trať kopírovat a na níž měly do budoucna jezdit autobusy. Dlouhé diskuze o budoucnosti zbylé trati nakonec vyústily v rozhodnutí ji zachovat, a to především s ohledem na její turistický potenciál (ostatně právě turismus byl hlavním motorem pro zřízení dráhy na počátku 20. století).

Už na počátku 80. let byl učiněn pokus o nasazení vozidel tramvajové konstrukce, když byly převzaty dvě unikátní tramvaje typu END z Esslingenu (konkrétně z dráhy *Straßenbahn Esslingen–Nellingen–Denkendorf*), z nichž se však do provozu podařila až po několika letech zařadit jen jediná. Hlavní přepravní zátěž tak nadále spočívala na nejstarších vozech z let 1907 a 1910. Až v roce 2009 přišla zmíněná modernizace provozu díky převzatým vozům BDe 4/8 ze Švýcarska, které by nyní měly být nahrazeny další generací vozidel – tramvajemi Duewag M8C-NF (někdy též značené jako M8C-Nf) z Heidelbergu.



Jeden z trojice heidelberských vozů M8C po příjezdu do Brna. (foto: Ing. Jiří Černý)

Oproti švýcarským tramvajím jsou tyto vozy o několik let mladší – vyrobeny byly v roce 1985. Heidelberg si objednal osm těchto vozů, jež prošly všechny v letech 2009 až 2012 modernizací, kterou realizovala firma Cegelec (dnes Electric Components; součást Škoda Group). Partnerem pro opravu mechanické části byly tehdy poprvé ze strany Cegelecu zvoleny Krnovské opravny a strojírny, přičemž zejména na počátku projektu bylo nutné se vypořádat s řadou připomínek německého zákazníka ke kvalitě prováděných prací jak na původních článcích, tak na nově vyrobeném středním nízkopodlažním článku. U posledních tří vozů byl pak jako partner přizván také Dopravní podnik města Brna, který převzal většinu prací od KOS Krnov.

V Heidelbergu byly vozy zařazeny do provozu pod ev. č. 3251 až 3258, první z nich začal sloužit cestujícím po dlouhých zkouškách 27. 9. 2011, poslední až v roce 2013.



Manipulace s jedním ze článků tramvaje M8C v brněnských ústředních dílnách. Skříň byla posazena na manipulační normálněrozchodné podvozky. (foto: Ing. Jiří Černý)

V souvislosti s dodávkami nových tramvají ze Škody Transportation pro dopravce RNV (Rhein-Neckar-Verkehr) bylo možné Duewagy M8C-NF po cca 15 letech služby vyřadit z provozu. Čtyři z osmi tramvají byly koupeny pro potřebu dráhy Ferrovia del Renon (Rittner Bahn), konkrétně se jedná o vozy původních ev. č. 3256, 3257, 3258 a 3252 (tramvaje jsou uvedeny v pořadí, v jakém byly postupně od dubna na sever Itálie převáženy).

Celková pořizovací cena činila okolo 500 000 € (cca 12,15 mil. Kč), přičemž v ní byla zahrnuta také dílčí oprava vozů včetně nového lakování, přizpůsobení požadavkům zákazníka, rezervní podvozky a transport do Jižního Tyrolska. Opravě se vyhnul pouze vůz původního evidenčního čísla 3256, který by měl sloužit jen jako zdroj náhradních dílů, a tudíž dorazil na náhorní plošinu v původním heidelberském lakování (resp. v laku RNV). Trojice zbylých vozů poté obdržela čísla ev. č. 52, 57 a 58 (jde tedy o zachování původních posledních dvojčíslí).

Do provozu s cestujícími tramvaje prozatím nevyjely. Zařazeny mají být až po provedení vybraných zkoušek a schválení do provozu ze strany italských úřadů.

Url: Alpská tramvaj s Duewagy M8C-NF z Heidelbergu