

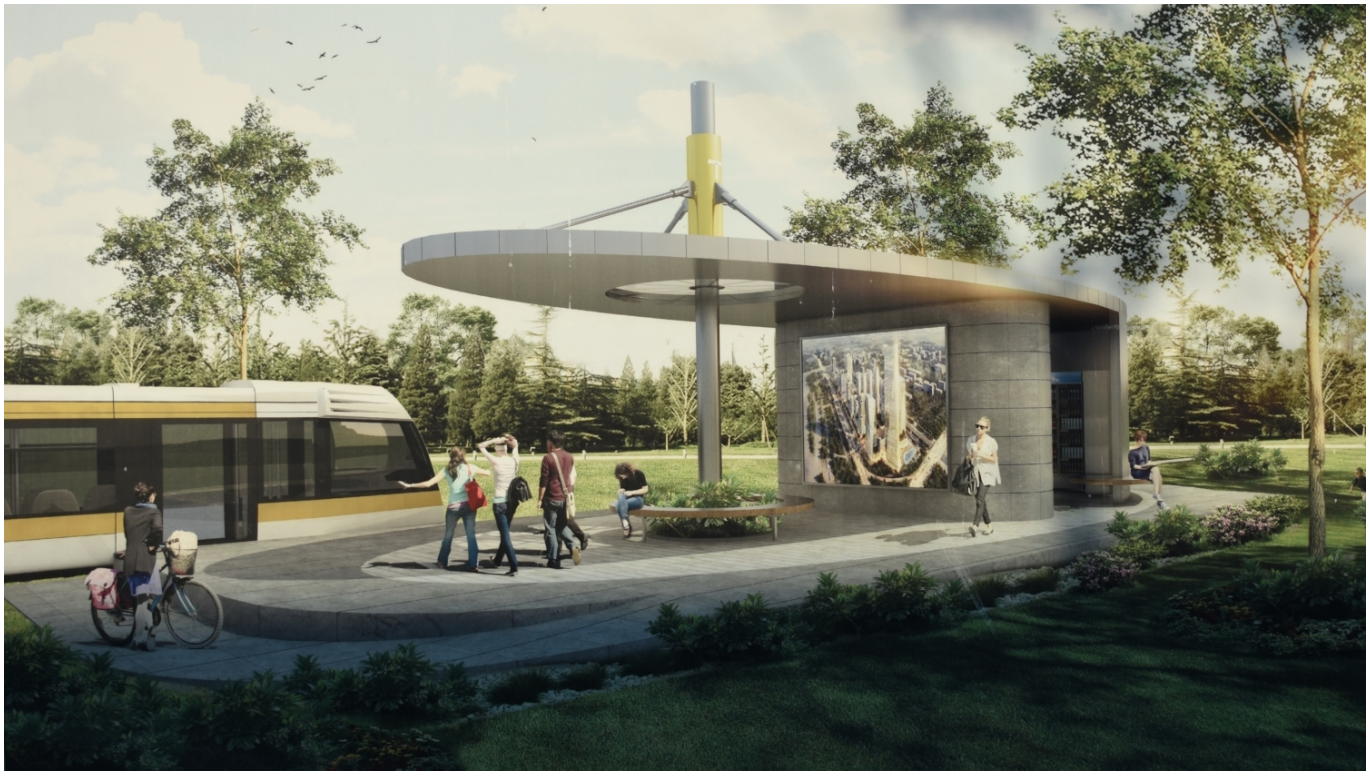
Bateriové tramvaje Gotha v turecké Ankaře

28.01 2025 21:02, Libor Hinčica, Tramvaje

V dnešním článku se podíváme na zajímavost v podobě dvounápravových tramvají z východoněmecké vagónky Gotha, které se složitou cestou dostaly do turecké metropole Ankary, kde se v provozu objevily v mimořádně nezvyklé úpravě s bateriovým pohonem.

V Ankaře, která je uměle vytvořeným hlavním městem (prohlášena jím byla až v roce 1923), bychom v minulosti hledali tramvaje marně. Roli elektrického prostředku hromadné dopravy plnily od roku 1947 trolejbusy, jejichž provoz však byl v roce 1986 uzavřen, a tak jediným způsobem přepravy zůstaly autobusy, které až v roce 1996 doplnila první linka metra (dnes jich je v provozu pět).
O možnosti zavedení moderních tramvají či opětovně (parciálních) trolejbusů se ve městě dlouze diskutovalo a diskutuje, jenomže reálných kontur žádný ze smělých plánů nenabírá. Přesto se dnes lze v rámci širších administrativních hranic Ankary tramvajemi svézt, a to hned na dvou místech, byť jde v obou případech o tramvaje nanejvýš zvláštní.

Jedné z nich jsme se v minulosti již věnovali v našem článku o tureckých „tramvajích na pneumatikách“. Na tomto místě proto pouze připomeňme, že jižně od samotné Ankary se nachází obec Gölbaşı, kde začaly od roku 2023 jezdit bateriové vozy s kýčovitým designem odkazujícím rádoby na konstrukci starých tramvají, jež se pohybují po klasických pryžových pneumatikách, avšak mají i jednu vodicí kolejnici, která má udržovat směrové vedení vozidla. Délka této tratě napojující jeden z areálu ankarské univerzity je 3,1 km.



Vizualizace provedení tramvaje na plotě Velké národní zahrady dává tušit, že nostalgické tramvaje možná nebyly první volbou. Velkorysé zastávky skutečně vznikly a odpovídají vyobrazení na na vizualizace prakticky 1:1. (foto: Libor Hinčica)

V centru naší pozornosti bude dnes druhý tramvajový (rovněž oficiálně nostalgický) provoz, který se nachází přímo v srdci Ankary a který začal veřejnosti sloužit dne 28. 10. 2021. Na rozdíl od vozidel v Gölbaşı jsou v tomto případě používány skutečné staré tramvajové vozy, jejichž originální vzhled ovšem utrpěl v důsledku provedených modernizačních úprav. Na druhé straně, zatímco v Gölbaşı lze „tramvaje“ použít pro přepravu v rámci uliční sítě, a jsou tedy využitelné jako přibližovadlo mezi body s přirozenou poptávkou cestujících (přinejmenším areál univerzity vždy nějaké pasažéry generovat bude), v případě reálných tramvají v jádru Ankary jde jen o atrakci v rámci parku, která sice zvládne zkrátit procházky po jeho rozlehlém prostranství, praktický užitek ale občanům města nepřináší, což je bezpochyby škoda, neboť okolí parku je obklopeno hustě obydlenou oblastí, významným obchodním centem s multikinem a v těsné blízkosti se nachází i dvě stanice metra. Nic z uvedeného není tramvajemi přímo napojeno.

Používání tramvají pro zvýšení turistického ruchu není v Turecké republice ničím neobvyklým. Jejich popularita pramení ze zjevné snahy napodobit úspěch, kterého se podařilo docílit v Istanbulu, kde byla v roce 1990 obnovena tramvajová doprava právě za využití historických tramvají (šlo o dosud zachovalé vozy dříve zrušeného systému) v centru města. Istanbulské nostalgické tramvaje (dnešní) linky T2 se staly vmžiku jedním z neodmyslitelných symbolů města, což se projevuje na bezpočtu cetek s jejich vyobrazením. Navázat na popularity linky provozované na evropské straně Bosporu se pokusil i samotný Istanbul, když v roce 2003 spustil další obdobnou linku s ojetými tramvajemi Gotha z NDR na asijské straně průlivu, nicméně linka T3 turisty příliš netáhne (na druhé straně ji ale využívají běžní občané). Kromě Istanbulu je možné se nostalgickými tramvajemi svézt také v Antalyi (1999), Burse (2011) a v oné bizarní podobě „tramvají na pneumatikách“ také ve zmíněném Gölbaşı a ve městě Bozüyük (obě provozy otevřeny 2023). Po nostalgii pak zatoužila také Ankara, která se rozhodla vetknout tramvajový okruh do nového parku v centru města.



Detail provedení tramvajové trati. (foto: Libor Hinčica)

Projekt obří zelené plochy se stal součástí předvolební kampaně vládní strany AKP (Strana spravedlnosti a rozvoje; v originále *Adalet ve Kalkınma Partisi*) v roce 2016, která slíbila přebudovat prostranství bývalého hipodromu, který dnes už připomíná jen název jedné ze souběžně vedených ulic. Ačkoli na první pohled může vypadat záměr na vytvoření parkových ploch líbivě, nesetkal se jen s pozitivními ohlasy. Tzv. Velká národní zahrada (*Başkent Millet Bahçesi*) byla kritizována pro neúctu k památkově chráněným částem areálu (jenž šel nakonec celý k zemi) i stávající floře. Projekt prezentovaný coby zlepšení zanedbaného území ve skutečnosti především nahrával developerům stavějícím v blízkosti nové výškové budovy. Zrušení původního Atatürkova kulturního centra a výstavba nové mešity pak byly vnímány jako projev politického islámu pocukrovaného nacionalistickými frázemi (odtud také název Velká národní zahrada), ostatně vzedmutí pochybného neonacionalismu je vývoj, který nám není (bohužel) cizí ani v Evropě.

Do plánu parku, jenž se rozkládá na ploše cca 637 000 m^2, byl navržen také jednosměrný tramvajový okruh o celkové délce cca 2,7 km[1]. Výstavbou trati i obstaráním vozidlem byla pověřena společnost *Özenray*, která má návrh obdobných drah ve svém firemním portfoliu, jinak se však soustředí primárně na dodávky komponentů pro stavbu železničních tratí.



Zadní plošina ukrývá box do úrovně oken…(foto: Libor Hinčica)



…a v něm je ukrytá baterie a nabíječka. (foto: Libor Hinčica)

Potřebná vozidla byla obstarána z Bursy, která měla nostalgických vozů nadbytek. Konkrétně se podařilo získat dvě tramvaje z východoněmecké vagónky Gotha původních typů T57 a T59E, které se vzájemně odlišovaly pouze v detailech, jež navíc byly provozem v původních působištích, ale především později v Turecku, potlačeny. Starší vůz T57 patřil do vůbec první výrobní série tehdy nového typu „enderácké“ tramvaje – nese výrobní číslo 50 a svému prvnímu provozovateli v Cottbusu byl dodán v roce 1957. V roce 1987 byl přečíslován z čísla 48 na 91 a vyřazen byl až v roce 1990, kdy zamířil do malého provozu u Berlína mezi městečky Schöneiche a Rüdersdorf (pod ev. č. 77). Zde se udržel do roku 2003, načež se přesunul do Istanbulu pro provoz na již zmíněné lince T3 (jako ev. č. 204). V roce 2011 byla tramvaj prodána do Bursy, kde pak v zeleno-bílém laku sloužila pod ev. č. 203 až do června 2021, kdy si jej převzala firma Özenray s cílem vůz celkově opravit.

Obdobný osud měl i druhý vůz typu T59E z roku 1961, jehož prvním provozovatelem se stalo Plauen, kde se však tramvaj (pod ev. č. 68) dlouho neohřála a již v létě následujícího roku putovala do Görlitz (pod ev. č. 9). Po třiceti letech služby – v roce 1992 – sáhla po nepotřebném vozidla Jena (chvíli jako ev. č. 7-6600/117, záhy přečíslována na 110), která tramvaj vyřadila až v únoru 2006. Do Istanbulu se dostala ještě v témže roce a používána zde byla (pod ev. č. 206) do roku 2010, kdy zamířila do Bursy (zde jako ev. č. 202) a odtud v červnu 2021 k firmě Özenray.



Pohled do interiéru repasovaného vozu s částečně lepenými okny v bočnicích. (foto: Libor Hinčica)

Firma Özenray měla obě tramvaje dle vlastního sdělení opravit a přestavět během pouhých 60 dnů. Tramvaj T57 je dnes vedena jako vůz ev. č. 2, mladší vůz T59E jako ev. č. 1. Rekonstrukce zahrnovala opravu vozidlové skříně včetně přelakování do nové bílo-červené kombinace a poněkud necitlivou náhradu původních oken za nové, jež byla do historické karoserie umístěna v novém rámu a částečně vlepena. Přestavby se dočkal také interiér, který nabízí 22 míst k sezení a teoreticky zvládne pojmout až 60 osob. Nejzásadnější změny se odehrály v systému napájení. Původní

pantografy byly odstraněny a do zadní části vozu byl umístěn kryt, pod nímž se ukrývá bateriový box a přenosná nabíječka. Baterie mají kapacitu elektrické energie 37,2 kWh a celkovou hmotnost cca 1 113 kg. Napětí článků (celkem jich je 24) činí 48 V, kapacita baterií pak 775 Ah. Původní motory byly vyměněny za nové určené pro napětí pouhých 45 V s výkonem 5 kW a s max. 1 500 ot./min. Jejich dodavatele se nám bohužel nepodařilo dopátrat, nicméně mělo by jít o výrobek z Čínské lidové republiky. Novinkou je pak také použití hydraulických brzd. S ohledem na výkon motorů a možnosti baterií je rychlost omezena na max. 20 km/h.

Samotné baterie jsou olověné, konkrétně jde o typ Y155T-5PzS-V z produkce turecké firmy Y*iğit Akü*, které jsou standardně určeny pro použití ve vysokozdvižných vozících. Jejich životnost činí 1 800 nabíjecích cyklů, poté poklesne kapacita pod 70 %. Předpokládá se, že by v tramvajích měly vydržet zhruba 6 let.



Tramvaje Gotha odpovídají původním typům T57 a T59E, jež se vzájemně lišily v detailech. Rekonstrukcí byly obě tramvaje definitivně sjednoceny. (foto: Libor Hinčica)

Zkoušky bez cestujících se odehrávaly přímo na trase v parku od srpna 2021. Ke slavnostnímu zahájení provozu došlo současně s otevřením „zahrady“ dne 28. 10. 2021, čehož se účastnil i turecký prezident Recep Tayyip Erdoğan. Zájem o svezení starou tramvají, která má na okruhu celkem 6 zastávek a z níž odbočuje pouze jedna kratická odbočka do vozovny, byl mezi veřejností zpočátku tak velký, že se musely na trase objevovat přechodnou dobu oba vozy. Brzy ale začal počet cestujících klesat, což narušilo také stanovený 15minutový interval (celý okruh tramvaj projíždí zhruba 20 minut, takže s jedním vozem se protahuje interval na dvojnásobek). V tramvajích přitom platí zvláštní jízdné (původně šlo o 10 tureckých lir, ale v závěru roku 2024 se vyšplhalo už na 30 TL), a navíc pouze v hotovosti, což omezuje především zájemce z řad cizinců zvyklých na platby kartou, ačkoli Ankara rozhodně není turistickou destinací.

Rozsah provozu byl stanoven v pracovní dny od 12:00 do 20:00 a o víkendech od 11:00 do 20:00. Minimálně dvakrát ale mělo dojít k dlouhodobému zastavení provozu. Poprvé se tak stalo po nehodě s dítětem, k níž došlo dne 25. 5. 2023. Tramvaje poté neměly jezdit minimálně celé léto. Podruhé se tramvaje zastavily s koncem roku 2024, a to s ohledem na zhoršující se povětrnostní podmínky a z toho plynoucí malý zájem cestujících o svezení. V době psaní tohoto článku by měla být „linka“ stále mimo provoz a neuvádí se, kdy dojde k jejímu znovuobnovení.

---

[1] S ohledem na uvedení plochy parku nesmíme opomenout převod plochy do tradičních novinářských měrných jednotek. Vězte tedy, že plocha Velké národní zahrady představuje přibližně 15násobek plochy Václavského náměstí či 81 fotbalových hřišť, je více než dvakrát větší než ostravské Komenského sady, avšak o takřka 30 % menší než pražská Stromovka (Královská obora).

Url: Bateriové tramvaje Gotha v turecké Ankaře