

Bombardér na kolejích. Neobvyklá čtyřnápravová tramvaj z Lipska

07.09 2023 19:49, Libor Hinčica, Tramvaje

I v sovětské okupační zóně Německa skončila většina měst po skončení druhé světové války v troskách a s nimi i jejich tramvajové sítě. Opravy probíhaly jen pozvolna, často za nezměrné improvizace a při kritickém nedostatku náhradních dílů pro infrastrukturu i vozidla. Výroba nových tramvají se sice papírově předpokládala, prakticky nic pro ni ale nebylo k dispozici, navíc východní blok Německa se potýkal s plundrováním výrobních zdrojů, které si odváželi Sověti v rámci reparací.

Hospodářství sovětské okupační zóny se začalo přetvářet v duchu komunistických doktrín, což znamenalo mj. zestátňování výrobních zdrojů a jejich realokaci (byť pozvolnější, než tomu bylo v ČSR). Tento náročný proces slučování dřív samostatných podniků do větších konglomerátů umožňoval na jedné straně lepší distribuci práce a stanovení specializace výrobních programů podniků, což poválečné (nejen východní) Německo potřebovalo, na straně druhé ale komplikoval zavádění novovýroby, protože s dokumentací přeposlanou z jednoho závodu do druhého jen zřídkakdy přecházeli také odpovídající odborní pracovníci.



Dne 23. 11. 1972 zachycená souprava z Lipska po přestavbě v Schöneiche. (foto: Wolfgang Schreiner)

Podobně jako Československo, začalo i východní Německo epochu „nekonečného budování“ tzv. dvouletkou, tedy dvouletým hospodářským plánem, který byl vyhlášen v květnu 1948 a měl vést ke zvýšení ekonomických ukazatelů v následujících dvou letech, kdy se přešlo (podobně jako u nás) na pětiletý plánovací cyklus (pětiletky). Do dvouletého programu byl zanesen i vývoj nové tramvaje moderní konstrukce, jenž se měl stát normalizovaným vozem východního zóny (*Normtyp der Ostzone*). Jelikož situace ve vozovém parku tramvají v nově ustanovené Německé demokratické republice (NDR) byla zoufalá (drtivá většina vozidel na kolejích byla starší 30 let), začala výroba nejprve dvounápravových vlečných vozů odvozených konstrukčně ještě z válečné dokumentace. První příbuzné motorové vozy se přidaly až o rok později.

Nová východoněmecká tramvaj ovšem měla být dle představ většiny dopravních podniků a s ohledem na světový vývoj koncipována jako velkokapacitní (*Großraumzug*), s čímž bylo spojeno užití čtyřnápravového provedení, jež umožňovalo prodloužit skříň vozidla. Takovou tramvají se podnik LOWA začal nejpozději v roce 1950 podrobně zabývat a již v roce 1951 představil svůj první – byť zatím nepojízdný – prototyp, který ale zůstal osamoceným pěšákem v poli, jenž se nedočkal dalších následovníků. Produkce se nadále soustředila jen na dvounápravová vozidla, přesto v roce 1956 jedna souprava čtyřnápravových tramvají v NDR do provozu vyrazila. Ve svých dílnách si ji postavily Lipské dopravní podniky (LVB; *Leipziger Verkehrsbetriebe*). O důvodech jejího vzniku bylo možné se dočíst v odborném tisku v roce 1957: *„Ve vlastních dílnách postavený velkokapacitní vlak si neklade za cíl být vzorem vagónkám, mohl by být ale připomínkou odpovědným podnikům a jejich plánovačům, že také v našich městech máme potřebu velkokapacitních vlaků, abychom mohli současné dopravní úkoly plnit za lepších předpokladů.“*



Na snímku z 14. 8. 1967 vidíme podobu vlečného vozu po provedených úpravách v Schöneiche. (foto: Wolfgang Schreiner)

Právě na vozidlech (motorovém a vlečném voze) byly zahájeny již na konci roku 1952 stanovením základních požadavků a omezujících prvků, mezi něž patřil také zákaz nákupu nových součástí ze sousedního západního Německa. Kompletní výkresová dokumentace byla dokončena do konce roku 1953, v dubnu roku 1954 se již začalo s montáží základních rámů vozidel. Kvůli nedostatku materiálu byly částečně použity prvky z vyřazených tramvají, konkrétně ze dvou motorových vozů (z roku 1913) a ze dvou vlečných vozů (z roku 1897). Šlo především o kovové sloupky skříní a střešní konstrukce.

Práce postupovaly dále v letech 1954 a 1955, problémem se ukázala absence vhodných motorů. S ohledem na hmotnost vozu se předpokládalo, že budou použity motory o výkonu 75 kW, ale ty byly k dostání jen ze západní části Německa od AEG. Namísto toho tak byly užity motory o výkonu pouze 60 kW vyráběné v NDR, což se později ukázalo jako závažný nedostatek. Jedinou výjimkou při pořizování komponent z „nepřátelského Německa“ se nakonec stala kola částečně odpružená pryží, která nebyla v NDR vůbec k dostání, a tak se na ně podařilo obstarat výjimku. Při pozdějších prezentacích však byl vůz (resp. souprava) vyzdvihován jako výrobek seskládaný výhradně z komponent vyráběných v „demokratickém Německu“.



Odstavené vleky na nádvoří vozovny v Schöneiche dne 20. 5. 1973. V popředí je vidět čtyřnápravový vlečný vůz původem z Lipska. (foto: Wolfgang Schreiner)

Lipské dopravní podniky označily motorový vůz jako typ 28^{II} a vlečný jako typ 63. První zkušební jízda v areálu dílen se uskutečnila dne 8. 2. 1956, od 24. 2. 1956 byly zahájeny i jízdy s vlekem. Jen o pár dnů později – 28. 2. 1956 – byla nezvyklá souprava poprvé nasazena do provozu s cestujícími na zvláštní linku spojující nádraží s výstavištěm, kde se právě konal slavný jarní veletrh, na němž se mj. představila tramvaj Tatra T II z Československa či rumunský (byť technologicky značně zastaralý) čtyřnápravový vůz. Východoněmeckou velkokapacitní tramvaj zastupovala mimo areál výstaviště jen souprava ev. č. 1100+2100 postavená potajmu v DP, což se u zástupců východoněmeckého strojírenství nesetkalo podle vzpomínek pamětníků právě s kladným přijetím (jejich reakce měly být údajně odměřené až negativní, ostatně nelze popřít, že se jim Lipské dopravní podniky tímto aktem poněkud vysmály).

Po skončení veletrhu se znovu neobvyklá souprava objevila v provozu s cestujícími až od 6. 5. 1956 (předtím stihla účast v prvomájovém průvodu a zkušební provoz), přičemž nasazena byla nejprve na linku číslo 1, a teprve od 23. 9. 1956 byla přeložena na linku číslo 17, na níž měla jezdit původně. Tato linka spojující Schönefeld s Böhlitz-Ehrenbergem se vyznačovala velkým náporem cestujících ve špičkových časech, takže nasazení velkokapacitní soupravy právě na některý z jejích kurzů se zdálo být logické. Konstruktéři si ale dobře uvědomovali, že motorovému vozu schází oproti plánu pětina výkonu, což se při plném obsazení tramvají projevovalo zdlouhavými rozjezdy. Právě od nich si v Lipsku vysloužila přezdívku „Bombardér“ (*Bomber*), neboť její rozjezd mnohým připomínal těžkopádnost letadel plně naložených smrtonosným nákladem, které měli mnozí stále v živé paměti. Není divu, že už od 7. 1. 1957 byl vůz z linky 17 stažen a převeden na trasy linek 10E a 11E.



Na fotografii z 22. 7. 1967 vidíme samostatný motorový vůz opouštějící vozovnu v Schöneiche. (foto: Wolfgang Schreiner)

Čtyřnápravové vozy vlastní konstrukce se udržely v Lipsku v provozu jen do 7. 12. 1964, kdy se přecházelo i na lince č. 11E na provoz bez průvodčích, což by si u obou vozů vynucovalo provedení úprav, jež se však zdály být podniku ve vztahu k atypickým vozům příliš nákladné. Derniéru s cestujícími si souprava odbyla v létě 1965 při slavnostech 800 let Lipska, kdy byla nasazena jako zvláštní vlak na okružních jízdách městem.

Vyřazení ze služeb LVB ale neznamenalo ještě likvidaci vozidel. O obě tramvaje totiž projevil zájem malý tramvajový provoz v Schöneiche u Berlína, který po několika jednáních vozidla skutečně odkoupil. Dne 11. 6. 1966 se souprava vlastní silou přesunula naposledy po Lipsku do dílen v Heiterblicku, odkud byly 3. 7. 1966 odeslány do Schöneiche nejprve podvozky a s několikaměsíčním zpožděním – 7. a 8. 12. 1966 – i vozové skříně. V Schöneiche se tramvaje dočkaly přestavby, která zásadně změnila jejich vzhled. Kromě změny lakování šlo také instalaci dvojice čelních reflektorů, změnu spřáhel, zaslepení posledních dveří na motorovém i vlečném voze, odstranění stanoviště průvodčího, úpravy pracoviště řidiče, kde došlo k instalaci nového pultu s kontrolérem, který ale uměl řídit pouze dva motory, takže zbylé byly odpojeny, což už tak špatné jízdní vlastnosti plně obsazeného vozu dále zhoršilo. Původní podvozky byly upraveny na úzký rozchod (1 000 mm) atp.



V červnu 1979 zdokumentovaný pozůstatek někdejšího prototypu motorového čtyřnápravového vozu.(sbírka: Ivo Köhler)

Souprava vyjela do provozu s cestujícími dne 15. 8. 1967. Zatímco v Lipsku se jí přezdívalo „Bombardér“, v Schöneiche si vysloužila přezdívku „Bludný Holanďan“ (podle přízračné lodi duchů, neboť vůz působil poněkud jako zjevení). V roce 1972 byly na obou vozech vyměněny podvozky (za typ běžný u tramvají v Schöneiche). Z provozu byla souprava vyřazena v roce 1975, patrně kvůli technickým nedostatkům danými slabými motory a vysokou hmotností. Až do roku 1981 existovaly obě skříně ještě jako sklady v jednom podniku v nedalekém Woltersdorfu, následně došlo k jejich likvidaci.

Url: Bombardér na kolejích. Neobvyklá čtyřnápravová tramvaj z Lipska