

Do Schwerinu se po 40 letech vrátila nákladní tramvaj

08.12 2022 19:38, Libor Hinčica, Tramvaje

Německý Schwerin provozuje od září letošního roku opět nákladní tramvajovou dopravu, a to v podobě tramvaje určené pro přepravu balíků. Novodobá poštovní tramvaj má být ve městě k vidění v rámci pilotního projektu minimálně do konce letošního roku, přičemž její hlavní rolí má být – jak jinak – snížení emisí CO_2. Projekt svým provedením značně připomíná poslední schwerinskou zkušenost s provozem nákladních tramvají z roku 1982, které budeme věnovat úvod našeho článku.

Na přelomu 70. a 80. let byly státy východní Evropy konfrontovány se zdražením ropy ze strany Sovětského svazu. Ačkoli nárůst nebyl tak masivní, jako tomu bylo v zemích západní Evropy, zbídačené ekonomiky východního bloku, jež profitovaly právě z levných vstupních zdrojů surovin, nebyly s to turbulentní vývoj cen absorbovat. Vznikaly tak nejrůznější návrhy na úsporu pohonných hmot za využití lokálních zdrojů energie, což prakticky ve všech státech na východ od spuštěné železné opony znamenalo využití elektrické energie. V sídlech s tramvajovou či trolejbusovou dopravou se zdálo být nejjednodušší cestou využití existující infrastruktury pro přepravu nákladů v rámci městské logistiky. Řada takových návrhů vznikla i v tehdejším Československu, připomeňme třeba náš starší článek o návrhu přepravy tiskovin pražských metrem.

Německá demokratická republika (NDR; lidově „východní Německo“), která byla naskakujícími cenovkami ropy postižena více než rigidní plánovači v ČSSR, dokázali řadu záměrů na využití tramvajové dopravy pro přepravu nákladů přetavit v realitu. Prakticky ve všech případech se jednalo o neživotaschopné projekty s přinejmenším diskutabilními přínosy, které měly jepičí život. Jen pár z nich – a i ty byly udržovány uměle – přežilo zhroucení německého socialistického ráje v letech 1989/1990 (například v Berlíně), načež byly rovněž utnuty.



Pro nakládku/vykládku balíků je nutné využívat kovovou skládací plošinku, která překonává mezeru mezi nástupištěm a vozem. (foto: Deutsche Post – DHL)

V případě Schwerinu bylo rozhodnuto, že budou využívány nákladní tramvaje pro přepravu zboží z podniků VEB Lederwarenwerk a VEB Hydraulik v jižní části města k hlavnímu nádraží ve Schwerinu. Vzhledem k povaze výrobků nemělo jít o přepravu nějakých technologických celků, ale o již připravené zabalené zásilky. Pro přepravu byla vyčleněna třívozová (!) souprava tramvají Tatra T3D+T3D+B3D, která ale nebyla za účelem transportu balíků nijak upravována. Na papíře vypadal návrh jako jednoduše realizovatelný, skutečnost ale byla přesně opačná. Ani jeden z jmenovaných výrobních závodů a ani nádraží nebyly napojeny vlečkou, takže tramvajový vlak byl přistavován na nejbližší zastávku, k níž musely být balíčky přepravovány autem. Řidič nákladního vozu tak byl stejně blokován, jen jeho cesta se zkrátila na cca 500 m k zastávce a zpět do fabrik. Překládka z automobilu do tramvaje měla zabrat zhruba hodinu, načež tramvaj dojela k nádraží, kde byla zajištěna další překládka pomocí akumulátorových vozíků východoněmeckých drah (DR; Deutsche Reischsbahn), které zboží navážely 200 m do třídírny balíků. Cesta do vozovny probíhala již prázdná.

První zkušební jízda se uskutečnila dne 5. 11. 1982 a v dobovém tisku o ní bylo referováno jako o úspěchu. Už z popisovaného charakteru přepravy je ale zřejmé, že šlo o naprostý nesmysl. Přeprava se mohla uskutečňovat pouze v nočních hodinách, takže většina zásilek stejně nadále putovala po silnicích, díky zdvojené překládce byl celý proces časově neúměrně dlouhý a kilometricky byla cesta tramvají zhruba dvakrát delší než v případě využití nákladního automobilu. Ve výsledku se mělo uskutečnit jen několik jízd, než byla kraťoulinká etapa nákladních tramvají ve Schwerinu utnuta. Nyní, po 40 letech, se však vrací na světlo světa znovu. Opět v ní přitom hraje roli přeprava balíků, tentokrát však pro Deutsche Post – DHL.

40 let po fiasku s využitím třívozového vlaku tramvají Tatra T3D a B3D schwerinský DP ve spolupráci s Deutsche Post – DHL zahájil provoz novodobé nákladní tramvaje, jenž začal v září 2022 a oficiálně představen novinářům byl v rámci tzv. druhé fáze pilotního provozu (aniž by bylo zřejmé, čím se liší od fáze první) dne 28. října 2022. Pro účely nákladní přepravy byla vyčleněna tramvaj Bombardier SN2001 ev. č. 803 (r. v. 2001), která je jedním z třicítky vozů tohoto typu, jež byly v minulosti do Schwerinu dodány. Tramvaj byla polepena fóliemi v barvách DHL a „budovatelskými“ hesly o udržitelnosti, nicméně žádné další úpravy se v ní neuskutečnily, pomineme-li tedy nahrání cílů s nápisem Paketbahn (balíková tramvaj/dráha).



Upevnění kontejnerů v interiéru v místě pro přepravu invalidních vozíků. Využívána je kovové hrazení, které se jednoduše připevňuje k podélnému madlu. (foto: Deutsche Post – DHL)

V praxi je nutné převézt automobilem do vozovny ve Schwerinu připravené stojany na kolečkách s roztříděnými zásilkami, které jsou určeny pro vyzvednutí adresáty na stanovených místech ve městě (celkem jde o trojici zastávek). Tyto speciální boxy jsou ručně naloženy do tramvají. Přeprava probíhá v místě určeném pro přepravu invalidních vozíků/dětských kočárků. Pro překonání mezery mezi nástupní hranou a nástupištěm slouží kovová skládací plošinka, kterou musí obsluhující personál mít u sebe a při každé nakládce/vykládce ji pokládat mezi vůz a nástupiště.

Tramvaj o délce 29,7 m nebyla pro přepravu balíků v interiéru nijak adaptována, takže využívány jsou jen dva prostory, do kterého se mají vejít vždy 3 přepravní jednotky se zásilkami (celkem tedy 6 boxů). Aby vozíky neputovaly za jízdy tramvají, byly vyrobeny kovové zábrany, které se ručně přichycují k podélnému madlu na bočnici a přitlačením dolů fixují pozici vozíků. Po zastavení je pak nutné tyto zábrany opět oddělat, než je možné s vozíky vyjet na nástupiště. Trasa nákladní tramvaje je dlouhá 28 km a začíná v 11:17 odjezdem z vozovny, přičemž tramvaj zastavuje na zastávkách Kieler Straße, Platz der Freiheit a Hegelstraße, kde musí obslužný personál vozík(y) vyložit, umístit

je(j) do připravených schrán určených k vyzvedávání zásilek a odvézt vyprázdněné vozíky. Tento proces zabere údajně okolo 4 minut, takže jízdní řád byl vymyšlen tak, aby nedocházelo ke zpoždění běžných spojů. Denně má být popisovaným způsobem přepraveno zhruba 450 zásilek.

Tramvaj z rodiny Bombardier Flexity Classic je momentálně vyhrazena pouze pro přepravu zásilek, takže přestože denně vykoná minimální nájezd (navíc jen v dny pracovní), stojí jinak bez užitku ve vozovně a k přepravě cestujících využívána není. Vozidlo je ovládáno řidičem schwerinského DP, mimoto musí být ve voze přítomni manipulanti, kteří zajišťují práci se zásilkami, a zapomínat pochopitelně nesmíme ani na řidiče automobilu, který musí zásilky do vozovny ve Schwerinu dovézt, a na automobil samotný.

Pilotní provoz je plánován do konce roku 2022, následně jej bude možné v případě zájmu obou stran (a politicko-marketingové potřebě) dále prodloužit. Podle vyjádření v médiích měla příprava tohoto projektu zabrat celé dva roky, samotná aplikace a ladění detailů s první fází projektu tři měsíce, než bylo možné přejít k oné druhé fázi od konce října 2022.

Url: Do Schwerinu se po 40 letech vrátila nákladní tramvaj