

Konec Duewagů GT10NC-DU v Duisburgu

02.10 2026 18:33, Libor Hinčica, Tramvaje

Německý Duisburg se poslední zářijový den rozloučil se svými ikonickými tramvajemi Duewag GT10NC-DU, které tvořily jeho kolorit celých 40 let. Vozidla byla nahrazena novými tramvajemi Bombardier GT8ND, kterých se fyzicky nachází ve městě již 52 z 56 objednaných.

Tramvaje Duewag GT10NC-DU byly dodány původně ve tříčlánkovém osminápravovém provedení jako model GT8NC-DU. Šlo přitom o typ, který byl vyvinut Duisburgu na míru, protože tehdejší produkce moderních vozidel Duewagu postavená na řadě N8C (potažmo v úzkorozchodné verzi M8C) svými parametry duisburskému provozu nevyhovovala.

Limitující byla především šířka, kdy Duisburg vyžadoval kvůli části tratí s malými poloměry stále vozidla se šířkou 2,2 m, avšak současně se už počítalo s postupným přerodem sítě na Stadtbahn, pro nějž bylo nutné obstarat obousměrná vozidla s tyristorovou výzbrojí, jež budou moci obsluhovat i tunelový úsek u hlavního nádraží s vlakovým zabezpečovačem (do provozu byl nakonec uveden až v roce 1992). Duewag na základě těchto požadavků nenavrhl pro Duisburg jen zúženou verzi modelu N8C, nýbrž přišel s vozidlem zcela svébytným, jehož design byl odvozen od modelu Duewag B80C, zatímco podvozky od Waggon Union umožnily snížit podlahu o cca 10 cm v porovnání s vozy N8C.



Původní provedení vozů ještě jako model GT8NC-DU na snímku z roku 1992. (zdroj: Wikipedie.de; autor: EventHorizon7690)

K objednávce prvních 14 specifických tramvají došlo v roce 1984 a první nasazení do provozu se odehrálo už 23. 7. 1986. Postupně byly přikupovány další tramvaje, přičemž jejich počet se zastavil v roce 1993 na 45 kusech (ev. č. 1001 až 1045). Anomálii, která je někdy k vozům GT10NC-DU přiřazována, představoval vůz ev. č. 1000.

Ten byl dodán už v roce 1966 (jako typ GT8) a v roce 1975 u něj došlo k požáru, po němž došlo k celkové opravě vozidla a k instalaci zkušební tyristorové elektrické výzbroje. Jako jediný z původně jednosměrných vozů se pak dočkal v roce 1992 přestavby na obousměrné provedení, přičemž obdržel i nová čela, která se vzhledově přibližovala novějším tramvajím GT8NC-DU (právě proto je k nim někdy započítáván). V roce 1996 se pak podrobil vzorové přestavbě na čtyřčlánkový vůz s novým středním nízkopodlažním článkem. Tato úprava byla po otestování postupně provedena u všech tramvají GT8NC-DU. Tak se zrodil nově již desetinápravový model GT10NC-DU.

Určitou provozní zajímavostí bylo zapůjčení tří (již rekonstruovaných) tramvají (ev. č. 1001 až 1003) do Amsterdamu v roce 1999, a to kvůli problémům s dodávkami nových tramvají Siemens Combino. Všechny tři vozy se nicméně vrátily v roce 2002 zpět do Duisburgu.



Celkem bylo do města dodáno 45 vozů GT8NC-DU, jež byly všechny rekonstruovány na desetinápravové provedení s nízkopodlažním článkem. (foto: Filip Novotný)

Tramvaje později prodělaly ještě řadu dalších provozních úprav (výměna osvětlení za LED, osazení nových informačních panelů, doplnění kamerového systému, rekonstrukce interiéru atp.), velkým problémem se však u nich ukázala být koroze, která musela být opakovaně řešena nákladnými opravami u externích subjektů. Později už bylo vyhodnoceno, že tramvaje jsou z dlouhodobé perspektivy neopravitelné, což měla vyřešit dodávka zcela nových vozů, které by Duewagy GT10NC-DU nahradily.

Novou flotilu si Duisburg objednal v roce 2017 u Bombardieru (typ GT8ND), přičemž předmětem první objednávky bylo 47 tramvají, jež měly být všechny uvedeny do provozu do konce roku 2023. Ve skutečnosti ale dodávky nabraly značné zpoždění – částečně vinou Covidu-19 a ruské války proti Ukrajině, částečně ovšem i nesmírně pomalým schvalovacím procesem, kdy se mj. naplno projevila německá záliba v papírování, takže výrobce musel předložit těžko představitelných zhruba 18 500 stran nejrůznější dokumentace. Nabalující se zpoždění způsobilo, že Duisburg musel dále udržovat v provozu Duewagy GT10NC-DU. Jelikož u některých kusů ale byly opravy vyhodnoceny jako neproveditelné, muselo se město potýkat i s občasnými výpadky spojů, protože nové tramvaje ještě nebyly zařazeny a ty staré už nemohly být vypravovány.

Poslední Duewagy GT10NC-DU se nakonec podařilo udržet v provozu do konce září letošního roku, ačkoli se spekulovalo o dřívějších termínech ukončení provozu v souvislosti s vypršením povolení pro použití staršího typu vlakového zabezpečovače (konkrétně se hovořilo o 31. 7. a 31. 8. 2026). Nakonec se tím posledním dnem, za nímž již nebylo povolení pro použití zabezpečovacího zařízení prodlouženo, stalo 30. září 2026, kdy byly naposledy nasazeny do provozu vozy ev. č. 1041 a 1042 z roku 1993, přičemž poslední zátah se odehrál v režii prvního jmenovaného vozu. Kapitola provozu

těchto neobvyklých tramvají šitých na míru Duisburgu se tak definitivně uzavřela.

Url: Konec Duewagů GT10NC-DU v Duisburgu