

Muzejní tramvají do školy. V Darmstadtu zařadili do provozu historický vůz

14.11 2023 18:57, Filip Novotný, Joris Wilhelm, Tramvaje

Záměrné nasazení retro a muzejních tramvajových vozů nejen při dnech otevřených dveří, ale i na běžných linkách, není v globálním měřítku nic až tak výjimečného. Zejména o víkendech v turistické sezóně se tak děje leckde. V Brně třeba dvě denní pořadí linky č. 10 po celé letošní léto zajišťovaly o víkendech střídavě vozy ev. č. 1615 (prototypová rekonstrukce vozu na typ T3R), ev. č. 1525 (T3), 1435 (T2) nebo 1123 (K2).

Svezení podobným vozidlem v pracovní den ve školním roce je už rarita o poznání větší, byť v tuzemských podmínkách snadno realizovatelná, neboť celoročně je od května loňského roku opět provozována v Praze retrolinka 23 s tramvajemi Tatra T3, T3M a T2R.

Od září letošního roku lze na již 25 let muzejní tramvaj narazit v běžném provozu v německém Darmstadtu, a to pouze ve dny školního vyučování. Těžko říct, jak moc to za vzácnost považují běžní cestující, zejména když to zde není zdaleka poprvé, a podobné situace nastávaly opakovaně v minulosti. Místní zájemci o dopravu však zajímavost ihned zaregistrovali a informovali o ní na sociálních sítích.

Darmstadt je město v německém státě Hesensko, kde žije přibližně 160 tisíc obyvatel. Tramvajovou síť o délce 42 km obsluhuje celkem 10 linek (č. 1–10), na jejichž pokrytí má místní dopravní podnik HEAG mobilo celkem 48 tramvají typů Waggon-Union ST12, LHB ST13 a Alstom ST14, doplněných o 30 nízkopodlažních vlečných vozů LHB SB9 (nutno dodat, že jeden vůz typu ST13 a jeden vůz typu ST14 jsou trvale odstaveny jako zdroj náhradních dílů). Od 9. 10. 2023 bylo do provozu s cestujícími (byť stále zkušebního) zařazeno i několik z nízkopodlažních tramvají nové generace z portfolia Stadleru (model TINA – v místním značení ST15).



Darmstadt odebral v letech 1961 a 1962 celkem 13 vozů typu ST7. (foto: Joris Wilhelm)

Označování jednotlivých typů tramvají se odjakživa děje chronologicky podle pořadí dodávek do města. Podobný způsob označení abstrahující od obchodních názvů vozidel používá např. i nedaleký Frankfurt, který série vozů označuje jedním velkým písmenem. Pokud se někomu vcelku oprávněně zdá počet necelých 50 vozidel na 10 linek málo, je to tím, že se jednotlivé linky v podstatných úsecích tras překrývají, vozy mezi nimi přejíždějí, a interval spojů není příliš hustý.

Zatímco letos v létě vlivem zředěných jízdních řádů a výluky na dvou delších tratích byly nejstarší vysokopodlažní vozy ST12 z let 1990–1991 vypravovány jen v počtu několika kusů, nyní ani celý běžný vozový park nestačí pro pokrytí provozních potřeb. Úderem 4. září narostla potřeba vypravení vozů nejen začátkem nového školního roku, ale také znovuotevřením traťových úseků do městských částí Arheilgen a Kranichstein, které byly cca 1,5 roku uzavřeny pro celkovou rekonstrukci. Nově dodávané tramvaje Stadler ST15, kterých zatím dorazilo 10 kusů, se navíc do provozu stihly zapojit jen okrajově kvůli přetrvávajícím technickým obtížím, které opakovaně odkládaly zahájení zkušebního provozu s pasažéry. Povolení ke zkušebnímu provozu získal napřed jen jeden vůz, jehož vypravení se předpokládalo v týdnu od 11. září, nakonec se však celý proces ještě takřka o měsíc natáhl a poprvé tramvaj vyrazila do ulic – jak již bylo uvedeno výše – až 9. 10. 2023.

Společnost HEAG se navíc dlouhodobě potýká s nedostatkem prostoru a technického zázemí, odborných zaměstnanců údržby i náhradních dílů pro starší vozy. Nízkopodlažní vlečné vozy SB9 z roku 1994 a o čtyři roky mladší tříčlánkové tramvaje ST13 se sice v provozu rozhodně nemusejí vůči cestujícím za nic stydět, jejich vozové skříně však po bezmála 30leté službě hojně podléhají korozi a množí se i poruchy v elektrické části, jejichž odstraňování brání právě nedostatek náhradních součástek. Počet provozních vozů samozřejmě dále snižují i běžné závady, dopravní nehody a nutná pravidelná údržba.



Modernizované stanoviště řidiče, které obdržely vozy ST7 ev. č. 25, 26 a 31. Pro zajímavost – levým pedálem se ovládají dálková světla, prostřední nemá žádnou funkci a pravým se zvoní. (foto: Joris Wilhelm)

S přílivem cestujících tak musí aktuálně pomáhat dokonce i přes 60 let staré muzejní vozidlo typu DWM ST7 ev. č. 31 vyrobené v roce 1961.

Tramvaje ST7 jsou vysokopodlažní dvoučlánkové vozy se třemi podvozky, podobné legendárním Düwagům GT6. Na délku měří necelých 20 metrů, šířka vozové skříně je na německé poměry mírně atypických 2,3 metru. V letech 1961–1962 jich bylo v továrně DWM Berlin vyrobeno celkem 13 kusů, které obdržely evidenční čísla 21–33. Zkratka DWM v té době znamenala *Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken GmbH,* tedy „továrna na vagony a stroje“. Výrobní závody se nacházely v Berlíně a v Karlsruhe. Původní význam zkratky byl však podstatně méně prozaický (*Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken*), jelikož se zde již od roku 1896 až do let poválečných vyráběly zbraně a munice. Později se název společnosti změnil na Waggon-Union a v dodávkách tramvají pro Darmstadt pokračovala až do konce 90. let. Kromě Darmstadtu jezdily tramvaje DWM podobných typů také ve zmíněném Karlsruhe, v Essenu a v Kolíně nad Rýnem.

Od známějších vozů Düwag GT6 se darmstadtské ST7 odlišují zejména čtyřkřídlými skládacími dveřmi, což je na druhý pohled skutečná vzácnost té doby, jelikož velká část – byť konkurenčních – výrobců tramvají si právě patentované skládací dveře, tzv. Falttüren, od Düwagu pro svoje vozy kupovala. Návazná série prakticky shodných tramvají ST8 ev. č. 91–97 z roku 1963 už však disponovala dveřmi od Düwagu. Továrna DWM si jako jediná pro vozy shodné koncepce v této době vyvinula i vlastní podvozky mírně odlišné konstrukce a vlastní typ kloubového spojení. V interiéru si lze všimnout právě mohutnější konstrukce kloubu, který tvoří jakousi ucelenou kopuli. Pohon 1. a 3. podvozku zajišťují dva stejnosměrné motory o výkonu 110 kW. Ovládání vozu probíhalo původně klasickým stupňovým kontrolérem s kruhovým chodem v levé ruce řidiče, v 70. a 80. letech byly pak některé vozy modernizovány zařízením AEG Geamatic, díky kterému řidič volil pákou kontroléru pouze poměrný tah, a řazení stupňů si vozidlo zajišťovalo samo. Systém, který se v mnoha provozech, např. ve Vídni, velmi osvědčil, byl však později z vozidel ST7 demontován. Na sklonku své provozní

kariéry byla v letech 1994–1995 většina vozů upravena pro provoz s novými vlečnými vozy SB9. Snaha zavádět nízkopodlažní vozidla alespoň díky použití vlečných vozů za klasickými tramvajemi je trend, který se v Německu ujal na více místech (podobné vozy jezdí dodnes např. za tramvajemi T4D v Lipsku).



Pohled do interiéru tramvaje ST7 ev. č. 31. (foto: Joris Wilhelm)

Tramvaje ev. č. 25, 26 a 31 byly v rámci úprav v roce 1994 důkladněji modernizovány, byl upraven obslužný panel řidiče, a obdržely nové polstrované sedačky pro cestující. Po oficiálním vyřazení z provozu v květnu 1998 po dodávkách nových tramvají LHB ST13 byly nemodernizované vozy 21–24, 27–30 a 32–33 předány do rumunského města Iasi, kde sloužily až do roku 2009 (jeden vůz pravděpodobně až do roku 2013). Zbylé tři tramvaje byly převedeny mezi muzejní vozy. Jak už to však v Německu běžně bývá s „definitivním vyřazováním“, poměrně často zasahovaly „es té sedmičky“ do pravidelného provozu až do roku 2007, kdy se ve městě objevily nové vozy Alstom ST14. Tramvaj ev. č. 26 se poté stala zásobníkem náhradních dílů, a do provozu nadále občasně zasahoval zejména vůz č. 25, naposledy v květnu roku 2022. Po jeho odstavení vlivem vážnější nehody byl zprovozněn vůz č. 31. Osud tramvají ev. č. 25 a 26 je aktuálně nejistý, pomocí dílů z bouraného vozu ev. č. 25 by pravděpodobně mělo být možné znovuzprovoznit průběžně kanibalizovaný vůz č. 26.

Vraťme se však zpět do podzimu 2023. Tramvaj typu ST7 ev. č. 31 aktuálně každý den školního vyučování obsluhuje dva páry posilových spojů na lince 5 v trase Merck-Stadion (zastávka v blízkosti tramvajové vozovny v jihovýchodní části města) – Kranichstein Bahnhof. Na svoji téměř půlhodinovou pouť se vydává od stadionu v 7:21 a ve 12:21, zpáteční odjezdy koná v 7:54 a 12:54. Její nasazení je v tuto chvíli plánováno až do prosince letošního roku, kdy by měly být zprovozněny všechny nové vozy od Stadleru. Pochopitelně se ale na tomto výkonu může objevit rovněž např. některá z nových tramvají v rámci najíždění zkušebních kilometrů. Jako zajímavost lze zmínit, že ve většině případů oba páry spojů vykonává tentýž řidič. Řízeni vozidla s přímým volením stupňů klikovým jízdním kontrolérem vyžaduje doplňkový zácvik, takže s vozidlem jezdí pouze starší řidiči, kteří jej ještě v provozu pamatují, a zároveň nemají přílišné obavy z reakční doby vozidla při nutnosti prudčeji

zabrzdit, a vybraní řidiči služebně mladší, kteří si dobrovolně doplnili školení.



Historická tramvaj ST7 by se měla v ulicích Darmstadtu objevovat patrně do prosince 2023. (foto: Joris Wilhelm)

Nasazení historického vozu do běžného provozu je však nejen „šotozajímavostí“, ale může to mít také různá úskalí. Kromě mnohdy nižší přepravní kapacity (to zde až tak nevadí, jelikož tramvaj je vypravena pouze na posilové odjezdy vedené 2 minuty po pravidelném spoji), či teoretických problémů se stíháním jízdních dob („dospělé“ tramvaje ze 60. let už však většinou mají obstojnou jízdní dynamiku a dostatečný výkon), to obvykle je také absence moderních odbavovacích zařízení, jelikož muzejní tramvaje běžně nedisponují validátory přizpůsobenými pro platbu kartou atp.
V podmínkách Darmstadtu toto však také problémy nečiní, jelikož jízdenky jsou prodávány pouze na zastávkách a není je třeba následně validovat ve vozidle. Provoz šedesátiletého „kloubáku“ tak nepředstavuje žádnou zásadní komplikaci, ani na první dobrou nezavdává cestujícím důvod ke stížnostem, které by jeho nasazení mohly předčasně ukončit.

Společnost HEAG disponuje dvěma dalšími muzejními vozy starších typů, které by díky své již moderní konstrukci mohly být (reálně však pouze teoreticky) použity pro posilování pravidelného provozu. Prvním z nich je dvoučlánkový Waggon-Union ST10 ev. č. 7608 z roku 1976, který je však od roku 2019 odstaven, jelikož nutná generální oprava byla shledána ekonomicky nedostupnou, a dříve (po vyřazení tohoto typu z pravidelného provozu) byl zejména kvůli problematickému a neoblíbenému poloautomatickému řízení využíván na posily velmi zřídka. Druhým vozem je tříčlánkový Waggon-Union ST11 ev. č. 8210, který se naopak po dlouhém odstavení (2011–2019) podrobil generální opravě a nyní takřka denně slouží pro výcvik nových řidičů tramvají.

Url: Muzejní tramvají do školy. V Darmstadtu zařadili do provozu historický vůz