

V Berlíně skončil provoz tramvají KT4D

08.05 2021 11:07, Libor Hinčica, Berlín Tramvaje

Berlínský dopravní podnik (BVG; Berliner Verkehrsbetriebe) udělal dne 7. 5. 2021 tečku za provozem československých tramvají KT4D. Ty byly součástí provozu v německém hlavním městě dlouhých 45 let.

Dodávky tramvají z produkce závodu Tatra Smíchov do východního Německa byly součástí dohod o rozdělení produkce v rámci zemí RVHP (Rady vzájemné hospodářské pomoci). NDR (Německá demokratická republika) se vzdala produkce vlastních tramvají, jež mělo nově dodávat Československo, které se zavázalo nejprve k převzetí původní produkce vagónky Gotha a později k vývoji typů dle přání německých zákazníků. (Východní) Berlín však stál zpočátku mimo úvahy o nákupu nových tramvají z ČSSR, neboť město plánovalo postupné zrušení tramvají a jejich nahrazení autobusy a trolejbusy. Tyto záměry ale na rozdíl od Západního Berlína nebylo prakticky možné uskutečnit, neboť za tramvaje nebyla adekvátní náhrada. Na počátku 70. let se pak pohled na roli tramvají ve městě přehodnotil a namísto rušení byla naplánována expanze. Jedním z klíčových problémů byl ale zastaralý vozový park. Jako vhodný kandidát pro obnovu flotily východoberlínských tramvají byl vnímán v té době vyvíjený typ T5A5, nicméně k náběhu vozu do sériové produkce a k jeho úpravě pro zákazníky v NDR (mj. zúžení na šířku 2,2 m) se zdála být poměrně dlouhá cesta, a tak byl v zájmu získání moderního vozidla objednán i pro Berlín typ KT4D, jenž byl přitom vyvinut primárně pro nasazení v malých a středních tramvajových provozech, čemuž Berlín jistě neodpovídal.



Tramvaje KT4D v novém lakování, které začalo být používáno v 80. letech v souvislosti s oslavami výročí města. (foto: archiv BVG)

Po výrobě dvou prototypů z roku 1973 zkoušených v Postupimi byla v roce 1975 zahájena výroba 33kusové nulté série a od roku 1976 se rozběhla výroba sériová. Berlín měl podle plánu z roku 1975 převzít dva předsériové vozy, nakonec se dočkal v březnu 1976 třech tramvají, které byly poprvé nasazeny do provozu s cestujícími dne 11. 9. 1976 na lince č. 75 (Hackenschem – Betriebshof Weißensee). Nasazení tramvají nulté série prokázalo, že vozidla mají poddimenzovanou konstrukci, takže došlo u všech vozů (tedy i trojice berlínských) k zesílení konstrukce a tyto úpravy byly přeneseny také na produkci sériových vozů, jež se díky tomu mírně opozdila. Do Berlína začaly být sériové „ká té čtyřky“ dodávány od podzimu 1977, přičemž hned první objednávka čítala rovných 60 kusů, takže už v lednu 1978 mohl Berlín na jedné ze svých linek zahájit provoz výhradně s vozy KT4D. Také v dalších letech se mohl Berlín těšit z velkých objemů dodávek. Zájmy metropole východního Německa totiž byly upřednostňovány přednostně, nezřídka i na úkor jiných měst.

Optimisticky se předpokládalo, že do konce roku 1980 bude do Berlína dodáno 338 nových tramvají, které měly pokrýt plánovanou expanzi. Později byl tento počet mírně redukován na 332 a později na 330 vozů, realita ale zůstala výrazně pod touto hodnotou a na konci roku 1980 bylo v Berlíně jen 227 vozů KT4D. Dodávky do Berlína ale pokračovaly i po roce 1980 a zastavily se až v roce 1987, kdy bylo v Berlíně již 582 vozů KT4D, z toho 99 v provedení s tyristorovou výzbrojí TV3 označené jako typ KT4Dt. Tuto modernizovanou variantu odebral z německých provozovatelů jenom Berlín (v letech 1983–87), a to v omezeném počtu, neboť tramvaje měly v porovnání s klasickou verzí „ká té čtyřky“ takřka dvojnásobnou pořizovací cenu.



Dvojče vozů KT4D ev. č. 353 a 354 zachytil v květnu 1993 fotograf na Genslerstraße. Po pádu Berlínské zdi byly vozy často opatřovány reklamními polepy. (foto: Michael Day)

Vozidla KT4Dt sice slibovala úsporu elektrické energie, která byla pro Berlín žádoucí, protože na konci 70. let si nepřipravenost napájecí soustavy na provoz nových tramvají vynucovala omezování provozu (například nasazení sólo vozů místo souprav), na druhou stranu, než se rozeběhla výroba tyristorových vozů KT4Dt, zajistil již Berlín prostředky na modernizaci osmi a stavbu devíti nových měníren, takže problém s nepřipraveností napájecí soustavy se zdál být zažehnán. Po roce 1987 se navíc pozornost přeorientovala na dodávky tramvají T6A2 s vleky B6A2, které byly dodávány již pouze s tyristorovou elektrickou výzbrojí TV3. Přesto se na konci 80. let ukázalo, že napájecí systém neumožní odstavit z provozu nejstarší tramvaje z rodiny Gotha, a tak město, které již počtem vozů bylo de facto připraveno na generační změnu ve vozovém parku, muselo přistoupit v letech 1988 a 1989 k předání celkem 80 vozů KT4D do nedaleké Postupimi, jež trpěla nedostatkem nových tramvají (mj. v důsledku toho, že Berlín si v roce 1983 část tramvají určených pro Postupim přivlastnil pro sebe).

Po pádu železné opony bylo snahou zvýšit kvalitu nabízených služeb a přiblížit komfort tramvají vozidlům ze západní části Německa. Do té doby byly úpravy vozů v rámci oprav spíše kosmetického rázu. Některé změny směřovaly k náhradě původních dílů za nové z domácí produkce, což bylo dáno neschopností plánovaného hospodářství zajistit dostatek náhradních dílů, nikoli snahou o vylepšení vozidel. Z tohoto schématu se vymykal jen vůz ev. č. 219 157, který byl v roce 1987 přestavěn na typ KT4D SP se sérioparalelním zapojením řízení pohonu, od čehož si dopravce sliboval úsporu elektrické energie až 12 %, nicméně zkušební jízdy (výhradně v režimu bez cestujících) nakonec nepřesvědčily o vhodnosti tohoto typu modernizace elektrické části a v roce 1991 byl vůz opět přestavěn do původního provedení.



Čerstvě nalakovaný vůz KT4Dmod ev. č. 6160 pózuje v roce 2009 vedle historického vozu KT4D ev. č. 480. (foto: Michal Chrást)

Modernizační program po roce 1989 byl zahájen ve dvou vlnách. Ta první byla čistě živelná poháněná touhou přinést rychle ukázku moderní technologie, a tak byla již v roce 1990 zahájena na dvou vozech modernizace za využití elektrické výzbroje AEG-Westinghouse. Tramvaje byly do provozu s cestujícími uvedeny až v červnu 1992. Druhá vlna již souvisela s koncepčním plánováním a dlouhodobým pohledem na budoucnost tramvajové dopravy ve městě. Modernizace se měla týkat všech tramvají, které byly mladší 10 let, přičemž zájem o obří zakázku mělo hned 11 společností a konsorcií. Nejlepší nabídku podalo konsorcium „Konsortium Reko-Tram Berlin“, které sdružovalo společnosti DÜWAG, DWA Bautzen, Mittenwalder Gerätebau a Siemens. Zatímco v Mittenwalde se modernizovaly všechny vozy T6A2 a B6A2, do Bautzenu zamířilo celkem 171 vozů KT4D a 99 vozů KT4Dt. U druhého jmenovaného typu zůstala zachována původní výzbroj TV3 (došlo však k náhradě motorgenerátoru za statický měnič), zatímco klasické „ká té čtyřky“ s odporovou regulací získaly novou výzbroj typu SGR 21.2 z produkce AEG. Součástí modernizace byla i změna vzhledu vozidel – přibyly vně výklopné dveře, elektronické transparenty, nový polopantograf, determální okna s výklopnou vrchní částí, nový pult řidiče s ručním řadičem pro ovládání, podvozky s primárním a sekundárním vypružením atp. Úprav se dočkal také interiér a vnější design, kde původní kulaté reflektory nahradily hranaté. Vozy navíc obdržely i nové lakování BVG v typické žluté barvě.

První modernizovaný vůz se do Berlína vrátil v květnu 1994. Šlo konkrétně o vůz KT4Dt, který následně nesl označení KT4Dt mod. První vůz s novou elektrickou výzbrojí – označený jako typ KT4Dmod (někdy se též uvádí KT4D mod) – byl vrácen zpět do Berlína v červnu 1995. Celý modernizační program se pak podařilo ukončit do roku 1997. Mimo těchto tramvají byl v závodě Mittenwalder Gerätebau modernizován ještě jeden vůz KT4D, a to netradičně na typ KT4Dt, který byl upraven na tzv. párty vůz a nebyl určen pro běžný provoz.



Pohled zezadu na soupravu vozů KT4Dmod při míjení s tramvají GT6N. Nové nízkopodlažní vozy GT6N z produkce AEG začaly být do Berlína dodávány od roku 1994 a v roce 1998 umožnil jejich počet již odstavení posledních vozů KT4D v nemodernizovaném provedení. (foto: Libor Hinčica)

Nemodernizované vozy KT4D byly určeny k vyřazení. Náhradou za ně se stávaly nové nízkopodlažní vozy GT6N. Poslední vůz KT4D v původním (nerekonstruovaném) provedení tak slavnostně ukončil provoz v Berlíně dne 25. 4. 1998. Několik vozů pak zůstalo jako provozní rezerva až do 27. 7. 1998. Záhy se však začalo i s vyřazováním vozů KT4Dt mod (tedy vozů s výzbrojí TV3). Pro nadbytek tramvají ve vozovém parku (Berlín nebyl schopen splnit své velkolepé plány na rozvoj tramvají, což bohužel de facto platí dodnes) byly první vozy KT4Dt mod odstaveny již v roce 2003. Poslední „tyristorky“ byly vypraveny do provozu dne 4. 7. 2014 na lince M4 (Hohenschönhausen – Zingster Straße). Drtivou většinu z vyřazených vozů odebral polský Štětín (74 ks), zbylé skončily v Kazachstánu a na Ukrajině.

V roce 2014 začalo i postupné odstavování vozů KT4Dmod (první vůz ev. č. 6157 byl vyřazen již 17. 9. 2014). Na obrátkách nabralo vyřazování od roku 2015 v souvislosti s dodávkami nových vozů Bombardier Flexity Berlin. Počátkem roku 2019 měl Berlín k dispozici posledních 40 vozů KT4Dmod, z nichž se počátku roku 2021 dožilo posledních 20 vozů. Stejně jako v případě tramvají KT4Dt mod se také o další vyřazené „ká té čtyřky“ zajímali dopravci z východní Evropy a dalších států. Ex-berlínské vozy tak zamířily do Ruska, Rumunska, na Ukrajinu, ale také do Egypta.



Pohled do interiéru modernizovaného vozu KT4Dmod. (foto: Libor Hinčica)

Berlín od prosince 2017 prezentoval, že nabízí zcela bezbariérovou MHD, nicméně tramvaje KT4Dmod si ponechával jako provozní zálohu. Záhy však musel vozidla nasadit do provozu pravidelně, a to na linku M17 (Falkenberg – Schöneweide), na níž byla od 12. 3. 2018 výluka, která si vyžádala zavedení jednokolejného provozu, přičemž zde nebylo možné nasazovat širší vozy Flexity Berlin. Jejich roli sice mohly zastoupit vozy GT6N, těch ale neměl BVG dostatek, a tak přišly ke slovu právě československé tramvaje. Očekávalo se, že výluka bude ukončena v roce 2020, a tím pozbude i potřeba pro nasazení vozů KT4Dmod.

Mimochodem, Berlín sliboval jejich vyřazení již pro rok 2010 a později pro rok 2015, rostoucí počet cestujících v berlínské MHD tomu ale vždy zabránil. Ani rok 2020 nakonec nebyl tím posledním. Po ukončení výluky na lince M17 bylo avizováno, že posledním provozním dnem „ká té čtyřek“ bude 17. 2. 2021, už počátkem února ale začaly prosakovat informace o tom, že by berlínský senát rád tramvaje ve městě ještě po dobu pár týdnů či měsíců ponechal, a to v souvislosti s řádícím koronavirem. Město totiž mělo zájem na to, aby došlo k posílení provozu na linkách MHD, a tím k navýšení přepravní kapacity, čímž se měly zvětšit rozestupy mezi lidmi. Od poloviny února tak berlínský DP nasadil do provozu navíc 100 autobusů a 20 tramvají. Těmito dvaceti tramvajemi byly právě poslední vozy KT4Dmod, jež byly v pracovní dny nasazovány na linky M5, M6 a M8.

Posledního vypravení se dočkaly tramvaje v pátek dne 7. 5. 2021, kdy bylo nasazeno celkem 8 dvouvozových souprav (celkem tedy 16 vozů) na linky M6E (Landsberger Allee/Petersburger Straße – S-Bahnhof Marzahn) a M8E (Landsberger Allee/Petersburger Straße – Ahrensfelde). Poslední zátah do vozovny Marzahn se uskutečnil ve 20:52. Původně plánovaná akce pro fotografy z řad fanoušků veřejné dopravy, jež se měla uskutečnit na společné smyčce pro obě linky, byla nakonec odvolána, stejně jako nasazení historické soupravy na linku číslo 75, na níž v roce 1976 vozy KT4D začínaly.

V časech Covidu-19 bylo nakonec usouzeno, že by mohlo dojít k nechtěnému shlukování lidí, kteří by se s tramvajemi chtěli přijít rozloučit. Ti si ale ani tak nenechali historickou událost a možnost svezení se vozidly ujít.



Berlínský DP připravil k rozloučení s tramvajemi Tatra KT4Dmod tradičně vtipnou marketingovou kampaň. Zde si dopravce pohrává s významem slova „die Ecke“. To může znamenat roh či obecně hranu nějakého předmětu, ostatně vozy KT4D byly označovány nezřídka jako „eckige“ – tedy hranaté. Současně je slovo „die Ecke“ v množném čísle používáno také jako synonymum pro zákoutí. Můžete si tedy vybrat, zde Berlín ztrácí svá nejkrásnější zákoutí, či nejkrásnější hranaté tvary, jak hlásá nápis na obrázku. (zdroj: facebook BVG)



BVG ve své kampani několikrát vtipně upozornil na to, že šlo o poslední tramvaje v berlínské MHD, do nichž se muselo šplhat po schodech. Fotografie s lékařským týmem uvádí: „Jásot u berlínského spolku ortopedů. BVG vyřazuje poslední vozy Tatra.“ (zdroj: facebook BVG)



Parafráze slavného Armstrongova výroku při vstupu na povrch Měsíce: „Velký krok pro nás, malý krok pro naše budoucí cestující.“ (zdroj: facebook BVG)



„Poslední pohled ze stanoviště řidiče tramvaje Tatra“. No, tak hrozné to snad s těmi schody nebylo. (zdroj: facebook BVG)



Opět narážka na absenci nízkopodlažnosti u vozů Tatra KT4Dmod. Zatímco v češtině i slovenštině máme pohoří „Tatry“, němčina používá slovo „Tatra“, tedy stejný tvar jako je jméno slavné značky (která ostatně byla právě po německém tvaru slovenského pohoří pojmenována). Nápis tedy hlásá: „Horolezectví v Tatrách. Nyní už jen na Slovensku.“ Tramvaje KT4D a jejich modifikace však stále nalezneme v pravidelném provozu ještě v 11 německých městech, takže ani Němci nemusí nutně jezdit až na Slovensko, čímž rozhodně nechceme snižovat Slovensku turistický ruch. (zdroj: facebook BVG)

Url: V Berlíně skončil provoz tramvají KT4D