

Když se z podzemky stane park – podzemní tramvajový terminál

22.06 2017 15:58, Redakce, Nezařazené

Pamatuje ještě na náš článek o newyorském parku zvaném High Line? Jednalo se vlastně o články dva, první představil čtenářům historii nadzemních drah v New Yorku, druhý se pak věnoval otázce samotného parku, který vznikl na západní straně Manhattanu v několikametrové výšce nad zemí na konstrukci bývalé nadzemní dráhy, která však prapůvodně sloužila nikoli přepravě osob, ale nákladů. Park nad zemí tedy již známe, případně si jej mohou čtenáři připomenout pod výše uvedenými odkazy, co ale takový park v podzemí?

Pravda, na rozdíl od tzv. High Line je podzemní park zatím stále jen ve stádiu příprav, nicméně i s jeho vytvořením se počítá, a to opět v New Yorku, tentokrát na opačné straně Manhattanu (Lower East Side).

Park má skutečně vzniknout v podzemí, a to na místě bývalé velké tramvajové konečné s honosným názvem Williamsburg Bridge Trolley Terminal. Nenechte se zmást pojmenováním „Trolley“, protože právě toto slovíčko americká angličtina pro starší tramvaje zcela běžně používá, a tudíž nemá nic společného s pojmenováním trolejbus.

Již po otevření mostu spojujícího Manhattan a část Williamsburg v Brooklynu v prosinci 1903 bylo zřejmé, že most začnou brzy využívat také tramvaje. Ty byly v té době provozované v jednotlivých částech New Yorku různými společnostmi (jen v Brooklynu šlo během historie o cca 15 firem, z nichž některé byly majetkově provázané). Nově otevřený Williamsburg Bridge měly využívat tramvaje společností BRT (Brooklyn Rapid Transit Company), které měly z Brooklynu přejíždět na Manhattan a končit za mostem v oblasti ulice Delancey Street. Naopak tramvaje společnosti New York Railways Company z Manhattanu měly křižovat most do Brooklynu a končit ve Williamsburgu na konečné Washington Plaza.

Provoz tramvají společnosti BRT byl zahájen 6. 11. 1904, nicméně hustý provoz tramvají vedl již o rok později k návrhu, aby byla postavena na Manhattanu pro potřeby tramvají podzemní stanice, která by zároveň mohla sloužit později jako stanice pro plánovanou linku metra. Projekt neobvyklého terminálu dostal zelenou a záhy se začalo s jeho stavbou, která však byla pozdržena kvůli změnám v projektu budoucí linky metra. Celá stavba rozlehlého terminálu tramvají i stanice metra byla

řešena metodou cut and cover, tedy z povrhu, načež po dokončení došlo k zasypání prostoru. Upraveny musely být také nájezdové rampy pro tramvaje i metro na samotném mostě Williamsburg Bridge. K otevření podzemního terminálu došlo dne 19. 5. 1908, a to nejprve jen pro tramvaje. Metro zde začalo jezdit až o čtyři měsíce později (16. 9. 1908). Dnes zde na stanici Essex Street zastavují linky J a Z.

Otevření nového terminálu umožnilo výrazně navýšit počet vypravených tramvají na linky do Brooklynu (zhruba dvojnásobně). Tramvaje se na terminálu otáčely na smyčkách, kterých zde bylo za sebou celkem osm (očíslovány 1 a 8 ve směru za západu na východ). Na každé ze smyček mohly být současně odbavovány dva tramvajové vozy, nicméně k dispozici bylo jen sedm nástupišť. Provoz vypadal tak, že tramvaj zastavila nejprve na západní straně nástupiště, kde vystoupili lidé přijíždějící z Brooklynu, načež popojela k východní části nástupiště, kde byl umožněn nástup. Z každého nástupiště směřovalo na povrch schodiště. Díky proskleným částem kiosků, kterými byla schodiště zakončena, bylo do terminálu vpouštěno i denní světlo, nicméně prostor byl pochopitelně také standardně osvětlen elektřinou. Na každé ze smyček končily tramvajové linky různých linek. Ty, jež končily na smyčce číslo 8, musely sdílet nástupiště se smyčkou číslo 7. Podzemní terminál přitom sloužil výhradně pro potřeby ukončení tramvají společnosti BRT z Brooklynu. Tramvaje z Manhattanu, které jezdily za most do Brooklynu (Washington Plaza) využívaly z celkem pochopitelných důvodů tratě vedené po povrchu.

Tramvaje brooklynského dopravce přestaly na terminál zajíždět od 1. 12. 1923, a to z důvodu klesajících tržeb a sporům městem v otázce mýtného za přejíždění mostu. Spojení po mostě začalo zajišťovat samo město New York, které však krátký „pendl“ na počátku roku 1931 zrušilo, načež se od 15. 2. 1931 vrátily na terminál opět tramvaje z Brooklynu (společnost již nesla zkratku BMT). V porovnání s léty největší slávy však na podzemní terminál zajíždělo výrazně méně spojů. Po druhé světové válce už sloužila cestujícím zase jenom krátká linka mezi terminálem na Manhattanu (Essex Street) a v Brooklynu (Washington Plaza), která byla dne 6. 12. 1948 nahrazena linkou autobusovou linkou číslo B39. Terminál z větší části osiřel (byť metro jím projíždí dodnes), nebyl však zlikvidován a nemalá část jeho zařízení je pod povrchem ukrytá dodnes. Více si však prozradíme až zítra.

Url: Když se z podzemky stane park – podzemní tramvajový terminál