

Jeden a půl patrové autobusy

17.10 2017 17:29, Redakce, Nezařazené

Klasický autobus či trolejbus si zřejmě představí každý a neméně známé jsou také autobusy patrové, které v minulosti měly rovněž i svou trolejbusovou obdobu, jež byla velmi rozšířená zejména ve Velké Británii. Již méně známé jsou však jeden a půl patrové vozy, které se staly typické zejména pro některá města v západním Německu po druhé světové válce. Právě na tato vozidla se nyní blíže zaměříme.

Jeden a půl patrové vozy – v německém originále Anderthalbdecker – byly původně zájezdové autobusy, jejichž vznik je spojován s nástavbářem karoserií z Essenu, firmou Gebr. Ludewige. Ta postavila první autobusy tohoto typu již v roce 1949. Jejich výhodou byla snížená podlaha v zadní části vozidel, díky čemuž bylo možné nad tímto prostorem situovat další patro (podobně jako u patrového vozidla), které ale mohlo být v porovnání s klasickým patrovým autobusem nižší. Tím byla v porovnání s doubledeckerem nižší i celková výška vozidla, což přicházelo některým dopravcům vhod. V horním patře, které zasahovalo vždy zhruba do poloviny délky vozidla, se nacházela pouze místa k sezení.

Od zájezdových vozů se přesunula v polovině 50. let 20. století pozornost k městským autobusům, neboť v západním Německu se začaly objevovat názory, že provoz autobusů s přívěsy – do té doby naprosto obvyklý – není bezpečný a že by měl být v blízké budoucnosti zakázán (k čemuž od roku 1960 skutečně došlo). Pro dopravce to znamenalo, že by museli za autobusy s vleky najít adekvátní náhradu. Ve spolupráci s dopravním podnikem v Duisburgu se tak v roce 1955 zrodil na třínápravovém podvozku výrobce Büssing první městský jeden a půl patrový autobus, který měl problém nedostatečné kapacity standardního sólo autobusu řešit.

Zvolený koncept vozidla, jakkoli se může zdát na pohled netradiční, se stal ve své době poměrně úspěšný, pro výrobce karoserií dokonce natolik, že zcela opustil produkci zájezdových autobusů a věnoval se nadále jen městské a linkové dopravě. Kromě podvozků Büssing (později MAN) se používaly ve velké míře také podvozky značky Mercedes-Benz, na počátku produkce pak v menší míře i značek Krupp, Faun a Henschel. V době, kdy se v autobusech nacházeli ještě průvodčí, bylo standardně na zadní prostorné plošině situováno stanoviště průvodčího. Cestující mohli nastoupit dovnitř autobusu a koupit si jízdenku až během jízdy, což ovlivňovalo rychlost odbavení na zastávkách. Po zrušení průvodčích se začaly objevovat na trhu i dvoudveřové verze (bez dveří u snížené plošiny).

Podle známých informací bylo v západním Německu vyprodukováno více než 800 jeden a půl patrových autobusů. Drtivá většina z nich byla dílem firmy Gebr. Ludewig. Po nástupu článkových autobusů od 60. let, které zvládaly pojmout ještě větší počet pasažérů, zájem o jeden a půl patrové autobusy opadl. Firma Gebr. Ludewig se sice do vývoje článkových autobusů také pustila (od r. 1968), nicméně nástavbáři začali být později v Německu vytlačováni velkými značkami, což vedlo až k tomu, že Gebr. Ludewig musel autobusovou produkci v roce 1976 ukončit. Výroba jeden a půl patrových autobusů tím ale ještě neskončila, nadále se jejich produkcí zabývala ještě firma Vetter z Fellbachu (ta vyrobila své první autobusy tohoto typu již v 60. letech, po roce 1976 se ale stala v tomto směru nejvýznamnějším producentem). Poslední vozy tohoto provedení byly vyrobeny až v roce 1988. Jeden jediný vůz postavený na podvozku Mercedes-Benz O 408 pak vznikl ještě na přání zákazníka z Durlangenu až v roce 1995. V provozu s cestujícími byl až do roku 2010.

Jeden a půl patrové autobusy byly dodávány do celé řady německých měst, jen Gebr. Ludewig dodal tyto autobusy zhruba 50 městským dopravcům – namátkově můžeme vedle zmíněného Duisburgu uvést například Aachen, Braunschweig, Bielefeld, Münster, Wuppertal, Soligen, či Hannover. Mimo Německa byly na podvozcích Büssing vyráběny prokazatelně obdobné autobusy v menším množství na počátku 60. let také italskou společností MACCHI v Lombardii. Vedle autobusů vzniklo v Německu také několik jeden a půl patrových trolejbusů. Ty si přiblížíme v samostatném článku zítra.

Libor Hinčica

Url: Jeden a půl patrové autobusy