

Jeden a půl patrové trolejbusy

18.10 2017 16:24, Redakce, Nezařazené

Včera jsme se podívali stručně na historii pro nás nezvyklých jeden a půl patrových autobusů, které byly vyráběny ve Spolkové republice Německo především v období od druhé poloviny 50. let do první poloviny let sedmdesátých (byť produkce v omezené míře pokračovala dále až do hloubi 80. let). Jeden a půl patrové autobusy (Anderthalbdecker) měly ovšem také svou elektrickou obdobu v podobě trolejbusů. Na ty se podíváme v dnešním příspěvku.

Zatímco autobusů vzniklo podle známých informací více než 800, drtivá většina z nich na podvozcích Büssing, výroba trolejbusů byla podstatně skromnější, což souviselo se skutečností, že trolejbusy se dostaly v 60. letech do nelibosti a většina provozů v západním Německu byla zrušena. Celkem tak vzniklo jen 28 jeden a půl patrových trolejbusů, které byly provozovány ve čtyřech městech, a sice v Osnabrücku, Hildenscheinu, Wuppertalu a Cáchách (Aachen).

Největším provozovatelem těchto trolejbusů byl Osnabrück ve spolkové zemi Dolní Sasko. První trolejbus tohoto typu si nechal vyrobit podle vzoru autobusů v roce 1957. K tomuto účelu posloužil podvozek vyřazeného trolejbusu z provozu mezi městy Mettmann – Gruiten. Tento provoz byl pro historii trolejbusů v Německu naprosto klíčový, neboť šlo v roce 1930 o vůbec první moderní trolejbusový systém v zemi našeho západního souseda, jenž byl postaven podle vzoru trolejbusových systémů ve Velké Británii. V roce 1952 byl ovšem tento trolejbusový systém, jenž byl v době svého vzniku vnímán zejména jako pokusný, zrušen a jediné dva vozy, které na místní lince sloužily, byly předány do Osnabrücku, kde podvozek jednoho z nich posloužil po úpravě (prodloužení) pro stavbu nové skříně v provedení jeden a půl patrového vozu, kterou pro dopravce vyrobil nástavbář Gebr. Ludewig. Trolejbus byl označen ev. č. 209 a v provozu sloužil až do roku 1967. Podobným způsobem – s dosazením nové karoserie – si nechal provozovatel modernizovat následně další své starší trolejbusy a mimoto pořídil i několik zcela nových jeden a půl patrových trolejbusů. Jejich počet se nakonec zastavil na čísle 18 (ev. č. 201–204, 209, 212–215, 227–235). I přes investice do vozového parku však došlo již v roce 1968 k ukončení trolejbusového provozu v Osnabrücku. Zbylé trolejbusy (standardní i jeden a půl patrové) posloužily pro přestavbu na klasické autobusy. Poslední původní trolejbus v provedení jeden a půl patrového vozu byl pak z provozu vyřazen (již jako autobus) až v roce 1978.

Asi 30 km jihovýchodně od Hannoveru bychom nalezli město Hildesheim, kde začaly jezdit trolejbusy v roce 1943. Jeden a půl patrových trolejbusů bychom zde napočítali celkem 6 (některé zdroje uvádějí 7), přičemž podobně jako v Osnabrücku posloužily i zde pro jejich stavbu podvozky a elektrická výzbroj starších trolejbusů. Konkrétně k tomuto účely posloužily podvozky Henschel z let

1949–52, jež byly původně řešeny jako dvounápravové a které původně nesly u pěti vozů karoserii vlastní výroby a u jednoho karoserii Kässbohrer (tento vůz byl převzat z provozu v Bremerhavenu, někdy se uvádí, že byl obdobně přestavěn také druhý převzatý vůz z téhož provozu). Elektrická výzbroj pocházela u všech trolejbusů od firmy BBC. První trolejbus ev. č. 12 byl přestavěn na třínápravový jeden a půl patrový trolejbus v roce 1960, dalších 5 pak následovalo v průběhu roku 1961. Karoserii si tentokrát nenechal dopravce postavit ve vlastních dílnách, ale použil u třech vozů karoserii Gebr. Ludewig (ev. č. 12, 15 a 24) a u dalších tří karoserii od firmy Vetter (ev. č. 17, 18, 19). Pro nástavbáře Vetter představovaly tyto tři vozy jediné jeden a půl patrové trolejbusy, které vyrobil. Všechny trolejbusy byly vyřazeny v roce 1969, kdy byly posledními provozními vozy v Hildesheimu.

Svůj trolejbusový provoz měl od roku 1949 také Wuppertal. Ten si pořídil první jeden a půl patrové trolejbusy v roce 1957 a označil je ev. č. 311 a 312. V obou případech šlo o zcela nové vozy s karoserií Gebr. Ludewig. Další – třetí a poslední vůz – si dopravce nechal vyrobit za využití podvozku staršího trolejbusu v roce 1964 a označil jej původním ev. č. 309. Trolejbusy ev. č. 311 a 312 se v průběhu roku 1967 dočkaly v rámci opravy výroby nové karoserie, nicméně podobně jako v dalších německých městech se politická podpora od trolejbusů odvrátila a v roce 1972 byl trolejbusový provoz ve městě uzavřen. Jeden a půl patrové trolejbusy ev. č. 311 a 312 dojezdily v roce 1971, vůz ev. č. 309 byl vyřazen ještě dříve.

V letech 1944–74 bychom potkali trolejbusy i ve městě Aachen (Cáchy). Jeden a půl patrový trolejbus zde sloužil pouze jeden, a to pod ev. č. 22. Vyroben byl v roce 1957 za využití karoserie Gebr. Ludewig a ve městě jezdil do 10. 10. 1972, kdy byl jako poslední provozní jeden a půl patrový trolejbus na světě vyřazen. Ačkoli byly Cáchy co do počtu jeden a půl patrových trolejbusů jejich nejmenším provozovatelem, je jejich trolejbus ev. č. 22 jediným z dvaadvaceti vyrobených trolejbusů tohoto typu, který se doposud zachoval. Nenachází se však v Německu, ale v muzeu Sandtoft ve Velké Británii, kam byl po vyřazení darován. Do Velké Británie byl trolejbus převezen ještě na podzim 1972 (na území ostrovního království se ocitl dne 29. 11. 1972), do muzea v Sandtoftu se jej podařilo přepravit v květnu 1973. Od té doby stál ve stavu po vyřazení odstavený v muzeu. Letos byly nalezeny díky štědrým dárcům finanční prostředky na jeho opravu a předpokládá se, že v následujících dvou letech bude trolejbus kompletně opraven a zprovozněn.

Libor Hinčica

Url: Jeden a půl patrové trolejbusy