

Americké tramvaje ve Vídni

25.01 2018 16:55, Redakce, Nezařazené

Po druhé světové válce trpěla Vídeň, stejně jako většina poválečných tramvajových provozů, nedostatkem vozidel. Nepříznivou situaci pomohly zmírnit nákupy tramvají, které byly odkoupeny jako ojeté z USA.

Ve Vídni byly tramvaje označeny jako řada Z a představovaly v celku zánovní vozidla. Jejich původním působištěm byl New York, přesněji společnost New Yorker Third Avenue Railway System (TARS), která měla dlouhodobou tradici, neboť založena byla již v roce 1852 (tehdy jako provozovatel koňky). Ačkoli v srdci New Yorku – na Manhattanu – se s tramvajemi ve 30. letech rozloučili, společnost si nadále udržovala své tratě spojující Manhattan a Bronx. Její finanční kondice ovšem nebyla taková, aby si mohla dovolit nákup nových moderních vozů koncepce PCC, a tak v letech 1938/39 přistoupila k rekonstrukci několika starších tramvají za využití nové vozové skříně a starších repasovaných otočných podvozků J. G. Brill. Výrobu vozových skříní si zajistil sám dopravce TARS. Novostavby obdržely po rekonstrukci ev. č. 626–685 a v provozu s pasažéry se objevily v průběhu roku 1939.

Jakmile po druhé světové válce došlo v USA ke zrušení omezení přídělů nafty, zažily další velký boom autobusy. Ty tak postupně začaly nahrazovat i tramvaje TARS. Do konce roku 1948 byly nahrazeny všechny její tratě na Manhattanu a Bronxu (zbylé tratě provozované mimo New York byly zrušeny v letech 1950 a 1952). Zrušením tramvajových tratí se uvolnilo velké množství nepotřebných vozidel, mezi nimi i 42 vozů z roku 1939. Tyto tramvaje se rozhodla pořídit v rámci tzv. Marshallova plánu právě rakouská metropole. Ta vozy odkoupila v prosinci 1948 a v průběhu roku 1949 bylo všech 42 vozů převezeno přes oceán a dopraveno do Vídně, kde na nich provozovatel MHD (tehdy Wiener Stadtwerke) a společnost Gräf & Stift udělaly nezbytné opravy a adaptovaly je pro provoz ve Vídni. V rakouské metropoli obdržely tramvaje ev. č. 4201–4242. První vozy se v provozu s pasažéry objevily dne 13. 5. 1950 na lince číslo 331 spojující Franz-Josefs-Kai a Stammersdorf. Později se objevily také na některých dalších linkách.

Jejich provozní nasazení však bylo poněkud omezené. Téměř 13 m dlouhé vozy se šířkou vozové skříně 2.494 mm bylo možné nasazovat jen na tratě, které v minulosti sloužily parním tramvajím (kde byla větší vzdálenost mezi sousedními kolejemi), anebo na tratě jednokolejné. Zároveň však bylo nutné brát ohled na to, že vozy nebyly uzpůsobené pro tažení vlečných vozů a v provozu se objevovaly výhradně sólo. Současně však přinesly do provozu některé novinky, například polstrovaná sedadla, jejichž opěradla se mohla vždy přizpůsobit směru jízdy vozidel, anebo dveře, které bylo možné uzavřít ze stanoviště řidiče. Nezvyklé bylo v té době také brzdění pomocí nožního pedálu.

První tramvaje řady Z, jímž se v provozu přezdívalo „Američani“, byly vyřazeny z provozu v roce 1961. Poslední vozy pak byly vypraveny do provozu dne 5. 11. 1969 na linku číslo 11. Osm z těchto 42 tramvají se doposud dochovalo v muzejních sbírkách, tři z tohoto počtu zamířily dokonce zpět do USA.

Libor Hinčica

Url: Americké tramvaje ve Vídni