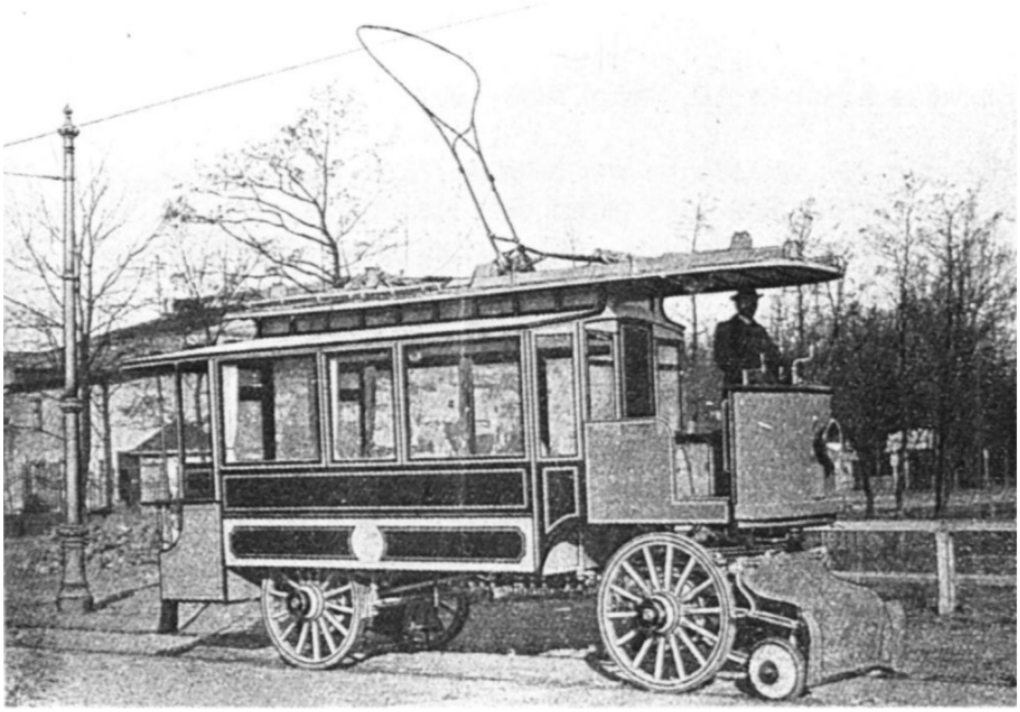


Parciální tramvaj

01.02 2025 18:26, Redakce, Tramvaje

O parciálních trolejbusech jsme si toho v našich článcích pověděli již hodně, nicméně hodí se uvést, že patrně první parciální trolejbus na světě vlastně nebyl trolejbusem, ale tramvají, jak si prozradíme v naší dnešní krátké historické připomínce.

Přesuneme se kvůli tomu do Berlína na samotný konec 19. století, kde v té době město intenzivně řešilo, zda upřednostnit přenos energie elektrických tramvají z trakčního vedení, anebo z baterií. Rozvoj akumulátorů nahrával celé řadě nových projektů elektrobusů, zrodilo se však také první vozidlo, které bychom nazvali parciálním trolejbusem, tedy trolejbusem, který část trasy jezdí pod trolejí a část na baterie. Ve skutečnosti však tento vůz nebyl trolejbusem, ale z hlediska principu přenosu energie (a uzemnění) tramvají, ostatně i dobová německá terminologie jej nazývala jako „Straßenbahn-Omnibus“, tedy „tramvajový omnibus (resp. autobus)“.

Tato „parciální tramvaj“ vznikla v roce 1899 přestavbou staršího omnibusu (kočáru pro více osob taženého koňmi), přičemž tuto přestavbu realizovala firma Siemens & Halske. Výsledkem bylo nezvykle vypadající vozidlo poháněné čtyřmi elektromotory (každý měl výkon 5,5 kW při 500 V) v každém z velkých kol omnibusu. Před přední nápravou se nacházel zvedací mechanizmus s koly menšího průměru, jež odpovídaly svých rozchodem tramvajovým tratím v Berlíně. Při příjezdu k tramvajové trati byla tato ocelová kolečka spuštěna a zapadla do žlábků. V provozu pak zajišťovaly nejen nezbytný druhý pól, ale také vedení vozidla v ose kolejnic (šlo tedy rovněž o jakéhosi vzdáleného předchůdce „tramvají na pneumatikách“). Elektrickou energii při jízdě po kolejích odebíralo vozidlo lyrovým sběračem z tramvajové troleje. Elektrický proud pak putoval nejen k motorům, ale také k bateriím, které se tímto nabíjely. Jakmile vůz dojel do míst, kde již koleje nepokračovaly, přešlo se na bateriový pohon a vůz se choval jako elektrobus.

„Parciální tramvaj“ zvládla dojezd mimo trať v délce 6 km. Známé jsou údaje o zkoušce vozidla z 21. 4. 1899, kdy vůz ujel celkem 21 km v trase Treptower Krugallee – Wiener Brücke, přičemž max.

rychlost vozidla byla 30 km/h. V září 1899 se netradiční vozidlo představilo na mezinárodním veletrhu vozidel v Berlíně. Přestože si získalo velkou pozornost, k jeho sériové výrobě nedošlo.

Předpokládalo se, že vůz bude mít stejné výhody, jako mají současné parciální trolejbusy, tedy že umožní jízdu tam, kde není možné (anebo je ekonomicky neopodstatněné) budovat trolejové vedení, v případě „parciální tramvaje“ pak také koleje. Neúspěšný projekt nakonec výrobce v roce 1900 odpískal a rozhodl se soustředit svou pozornost na jiný dopravní prostředek, jenž měl mít slibnou budoucnost – trolejbus.

Url: Parciální tramvaj