

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 16. díl – Každý svou cestou

24.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Rozdělení Berlína zdí s sebou sice přineslo řadu omezení, která jsme si popisovali v předchozích dílech, na druhé straně je ale zapotřebí říct, že v případě povrchové dopravy byly změny ve své podstatě minimální (pomineme-li faktickou náhradu S-Bahnu v Západním Berlíně autobusy). Města totiž kráčela svou cestou již řadu let odděleně, byť formálně se snažila některé klíčové projekty řešit společně, ačkoli sovětský zástupce již nezasedal ve spojenecké radě, která měla Berlín spravovat (stále mu ale bylo drženo místo a mohl se k ní kdykoli připojit). Jako příklad takového projektu může posloužit například berlínská dálnice (dnešní dálnice A100), která byla budovaná prakticky středem města po etapách od roku 1956 s cílem vytvořit okruh vnitřkem města pro rychlejší spojení. Východní Berlín se k tomuto záměru připojil, nicméně nepostavil na svém území ani metr. Podobná situace panovala v případě výstavby metra. I zde bylo vnímáno, že by bylo záhodno plány na rozvoj sítě korigovat, fakticky se však budovalo jen na západě. Shodný postoj oproti tomu – nezávisle na sobě – zaujaly obě radnice k budoucnosti tramvají. Ty měly být na západě i na východě zrušeny.

V Západním Berlíně šla situace tak daleko, že již přislíbené peníze na nákup nových vozidel byly nakonec přesunuty na nákup autobusů a do tramvají se zkrátka dále neinvestovalo. Na budoucnosti tramvají nezměnil nic ani srpen 1961, přestože se na zbytkové síti ukázala jejich role v čase po výstavbě zdi velmi důležitá. Autobusy by takové nápory cestujících rozhodně samy nezvládaly, bez ohledu na zapůjčené solidární autobusy. Jen pár týdnů po výstavbě zdi si už ale mohl dopravní podnik dovolit zastavit provoz na dvojici tramvajových linek. Poslední tramvajová linka nesla číslo 55 a spojovala Spandau a Charlottenburg. Naposledy na ní vyjely tramvaje dne 2. 10. 1967 a jednalo se o obrovskou událost, která byla pojata jako slavnost. Žáci některých škol dokonce měli zkrácené vyučování, aby se mohli účastnit slavnostního průvodu tramvají po městě při posledním zátahu. Akce přilákala okolo 60 000 lidí, kteří se přišli naposledy podívat na to, jak tramvaje vypadají. Budoucnost se zdála být tak zářivá. Tramvaje měly nahradit moderní autobusy a tam, kde byly přepravní proudy příliš silné, mělo přepravu zajišťovat metro.



Rozloučení s tramvajemi v Západním Berlíně 2. 10. 1967 bylo velkou událostí. Náhradou se měly stát moderní autobusy. Brzy se ukázalo, jak obrovská chyba zrušení tramvají ve městě bylo. Dodnes se ji nepodařilo napravit. (foto: archiv BVG)

Celkově Berlín v té době ještě stále sledoval urbanistickou cestu, která vešla do dějin pod názvem *Die autogerechte Stadt*, což je část názvu publikace německého architekta Hanse Bernharda Reichowa, která se věnovala uspořádání uličních sítí, budování silnic, vytváření koridorů, zón pro pěší atp. Celý název knihy (vydané poprvé v roce 1959) zněl: *Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrschaos*, tedy v překladu: Město podle aut – cesta z dopravního chaosu. Šlo o urbanistický koncept, který byl svého času sledován velkým počtem měst a jehož zárodky se rodily již v letech předešlých v souvislosti se sílícím automobilismem. Fakticky separátně se vyvíjel například v USA, aniž by tomu někdo věnoval cílenou pozornost v městském plánování. Uliční síť byla – mnohdy bez rozmyslu – přizpůsobována potřebám aut. Němci se snažili vložit do tohoto podřizování urbanismu potřebám automobilů řád, výsledek se ale ukázal prakticky stejný jako v USA a většina měst tuto koncepci v průběhu 70. let začala opouštět. Nicméně šlo bezpochyby o směr, který ovlivnil velkou část Evropy, a to východní i západní. Ostatně pěší zóny, návrhy čtyřproudových komunikací skrze město, výstavby podchodů a nadchodů, zahloubení tramvají pod zem, či jejich nahrazení metrem, budování uzavřených obytných bloků atp. přebíralo po vzoru západní Evropy i Československo, přičemž je zajímavé, že zatímco západní Evropa se snažila chyby napáchané v předešlých letech postupně napravovat, československá města sledovala dřívější koncepci slepě dále a některá tak činí dokonce doposud (silnice jsou zkrátka stále v územním plánu, a tak přece musí vzniknout…). Vraťme se ale zpět do Berlína.

Západní Berlín se se svými tramvajemi rozloučil, východní však rovněž hodlal budovat po vzoru západu a byl odhodlaný se svých tramvají také vzdát, anebo jejich síť alespoň významně redukovat. Plány na vymýcení tramvají z centra pocházejí již z 50. let. Podle schváleného záměru z roku 1967 měla být síť tramvají ve východním Berlíně zredukována ze 174 km na pouhých 65 km, přičemž role

tramvají měla být osekána na obsluhu okrajových částí města. Ekonomická situace ale východnímu Berlínu takové zásahy neumožňovala, byť v lednu 1967 musely tramvaje vyklidit Alexanderplatz přestavěný v mezičase na moderní socialistické centrum města a v nadcházejících letech došlo skutečně ke zrušení několika tramvajových tras především v jižní části východního Berlína. Náhradou za tramvaje se měly stát – stejně jako v Západním Berlíně – autobusy a metro.



Od 14. 4. 1963 do počátku května téhož roku byl ve východním Berlíně zkoušen druhý prototyp článkového autobusu Ikarus 180. Sériové dodávky do východního Německa začaly až v roce 1967. (foto: archiv BVG)

Socialistická metropole ale nebyla schopna síť metra vůbec stavět a dokonce ani pořizovat pro linku E nové soupravy. V roce 1956 představil Západní Berlín svou novou jednotku metra řady D (přezdívanou později Dora), na což východní Berlín odpověděl v roce 1958 vlastním prototypem. Jenomže zatímco Dora do sériové výroby zamířila, východoberlínský prototyp nikoli. Zajímavostí bylo, že nové jednotky „Dora“ Západní Berlín zpočátku záměrně neposílal na linky vedoucí přes území východního Berlína, neboť se představitelé západní části města báli, že by mohlo dojít k zadržení soupravy a zneužití jejího technického řešení ze strany východoberlínských konstruktérů. Východní Berlín řešil obnovu vozového parku metra trasy E poněkud bizarním způsobem, když se spokojil s rekonstrukcemi starých souprav S-Bahnu (využíván byl původní spodek vozů). Plány s metrem ale byly přesto velkolepé. Linka E (dnes U5) měla být významně prodloužena, linka D (dnes U8), jejíž trasa vedla částečně pod východním Berlínem, měla být napojena na nové úseky ze strany východního Berlína, čímž by Západní Berlín ztratil možnost tuto trať používat a bylo by možné ve východní části města obnovit stanice uzavřené po výstavbě Berlínské zdi. Plánování tedy na východě šlo, přetavit jej v realitu bylo s ohledem na ekonomickou kondici země složitější. Teprve v roce 1973 byl do provozu uveden první nový úsek od konce druhé světové války. Šlo o prodloužení linky E (dnes U5) o délce 1,2 km. Za stejnou dobu již Západní Berlín stihl zvětšit svou síť metra o 33 km.

Role tramvají tak zůstala pro východní Berlín naprosto nezastupitelná. Jelikož se však počítalo s redukcí jejich sítě, nebyla flotila tramvají prakticky vůbec obnovována novými vozidly. Výsledkem tak bylo, že vozový park tramvají ve východním Berlíně byl beznadějně přestárlý. Řešením naprosto otřesné situace, kdy pouze 2,5 % vozového parku tramvají bylo mladších 15 let, se stalo využití dílen východoněmeckých drah (DR), které zajišťovaly přestavbu starších motorových vozů (za využití původních spodků, motorů, náprav atp., nicméně postupně se přešlo na prakticky úplné novostavby) na tzv. Reko-Wageny, u nichž se používaly designové prvky ze soudové produkce tramvají Gotha. Pro Berlín mělo jít jen o dočasné řešení situace. Dvounápravové vozy Gotha byly vnímány pro provoz v Berlíně jako nevhodné (přesto jich město v roce 1959 alespoň pár dostalo) a budoucnost měla být spojována s velkokapacitními vozy, což měly být čtyřnápravové vozy Gotha, případně článková vozidla. Jenomže v rámci specializace zemí v Radě vzájemné hospodářské pomoci bylo rozhodnuto, že se východní Německo vzdá své produkce tramvají ve prospěch Československa. ČKD Tatra sice slibovala převzít dosavadní produkci vagónky Gotha, do výroby se ale dostaly jen dvounápravové vozy (s československým označením T2D/B2D) a za kapacitnější vozy hodlal český výrobce nabídnout již typy ze své produkce uzpůsobené pro východoněmecký trh. Než k tomu ale došlo, uplynula dlouhá cesta. Berlín se tak stal na tzv. Reko-Wagenech naprosto závislý. Teprve v roce 1976 byly zahájeny dodávky prvních vozů KT4D z Československa. Pro jejich provoz však musela být síť výrazně uzpůsobena (především v oblasti napájení), celý problém se však až do pádu východního Německa nepodařilo zcela uspokojivě vyřešit.



Snímek z roku 1973 nám představuje již jeden ze sériových vozů Ikarus 180 předaných do Berlína. Ikarus se v rámci RVHP stal hlavním dodavatelem autobusů pro východní Německo. (foto: Noah Caplin; archiv BVG)

Odlišný vývoj panoval pochopitelně také v oblasti dodávek autobusů. Jedním ze symbolů Berlína byly podobně jako v Londýně patrové autobusy. I východní Berlín v tradici nasazování tohoto typu vozidel

coby velkokapacitního prostředku pokračoval, dokonce zde byl provozován netradiční trolejbusový návěs, který byl rovněž koncipován jako dvoupodlažní. Vagónka v Bautzenu vyráběla v letech 1954 až 1959 patrové autobusy typů Do 54 a Do 56. Celkem vzniklo pro Berlín 190 těchto vozů (z toho 105 typu Do 56 a 85 typu Do 54), nicméně následovníci se už do ulic východního sektoru Berlína nevydali. V roce 1974 bylo v souvislosti s pořízením nových autobusů od maďarského Ikarusu přikročeno k vyřazení všech zbylých patrových vozů (víc než 100 ks) a ulice ovládly článkové vozy Ikarusu, který se stal prakticky výhradním dovozcem autobusů pro východoberlínský DP od poloviny 60. let. V Západním Berlíně oproti tomu vsázeli nadále na patrové autobusy než na kloubové vozy. Oba podniky se zkrátka po stavbě Berlínské zdi kráčely naprosto odlišnými cestami. Přesto bylo možné se ve východním Německu svézt autobusem západoberlínského DP a v Západním Berlíně naopak využít služeb autobusu z východního Berlína.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 16. díl – Každý svou cestou