

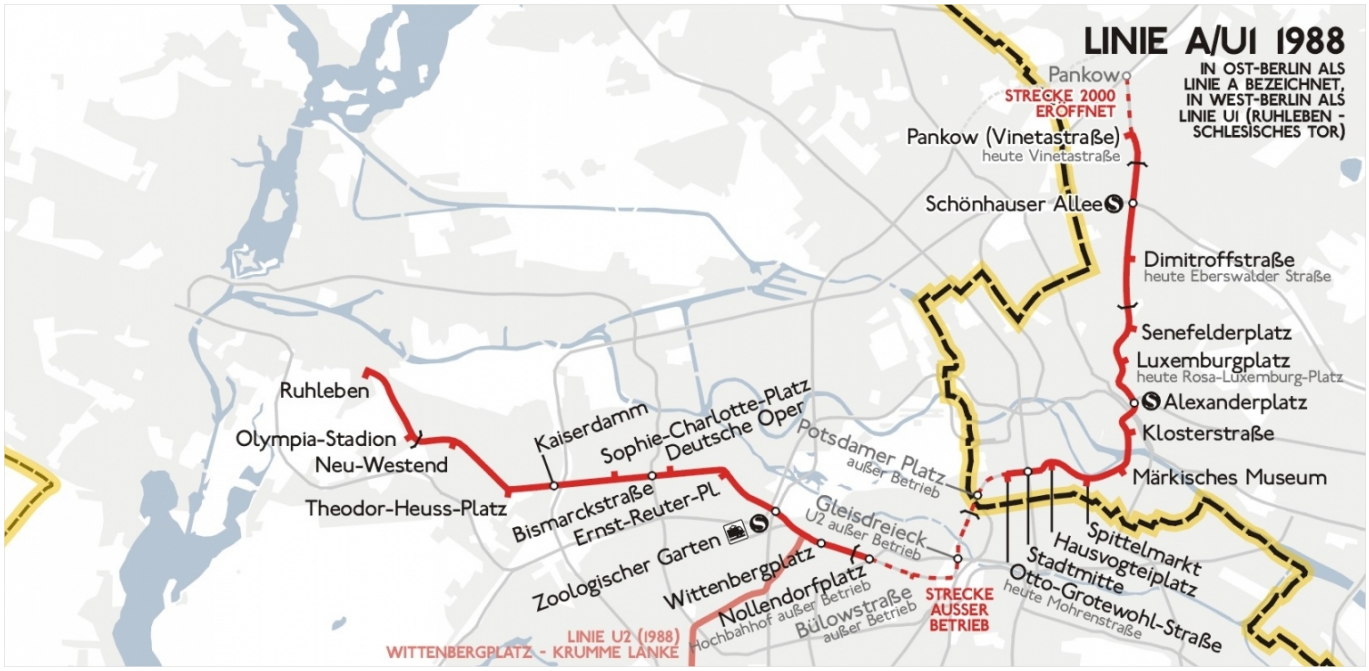
Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 26. díl – Magnetická dráha – část I.

07.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Pojmy S-Bahn a U-Bahn nejsou lidem pohybujícím se v prostředí hromadné dopravy nijak neznámé. Historie berlínské MHD je však spojena ještě s jedním dopravním prostředkem, a sice tzv. M-Bahn. Té budeme věnovat dnešní díl našeho seriálu.

Po rozdělení města zdí v roce 1961 byl přerušen provoz na tratích majících konečnou na území východního Berlína. Na každé straně zdi tak vznikly provozně oddělené úseky, avšak fyzické propojení existovalo i nadále. V případě původní trasy A (od roku 1966 v Západním Berlíně jako linka 2 a po převzetí S-Bahnu jako linka U2) bylo rozhodnuto, že linka A v západním sektoru nebude zajíždět až na Potsdamer Platz, ale bude končit o jednu stanici dříve, kde byly vybudovány obratové koleje. Metro tak ze západní strany končilo ve stanici Gleisdreieck. Jak se ale záhy ukázalo, byl po přerušení provozu na východ zájem o cestování trasou A v koncovém úseku velice slabý. Od 1. 1. 1972 tak došlo k dalšímu zkrácení, a to až do stanice Wittenbergplatz. Opuštěny tak zůstaly stanice i Nollendorfplatz, Bülowstraße a Gleisdreieck.

Trať ale zůstala nadále sjízdná, což se hodilo v roce 1977, kdy byl ve vyloučeném úseku zkušebně instalován systém SelTrac pro automatizované řízení provozu metra, který zde byl v režimu provozu bez cestujících. Uzpůsobena byla pro testy dráha o délce 1,6 km mezi stanicemi Potsdamer Platz a Bülowstraße, která byla do provozu uvedena ve dvou etapách (první byla dokončena počátkem roku 1977 a zahrnovala úsek dlouhý 833 m mezi stanicemi Bülowstraße a Gleisdreieck, druhá část byla dokončena až ve druhé polovině roku 1977). Na trase byla testována dvojice vlaků tvořená tehdy nejmodernějšími vozy typu A3L ve dvouvozovém složení (ev. č. 856+587 a 848+849). Provoz na prvním úseku byl – v režimu bez cestujících – slavnostně zahájen dne 9. 6. 1977. V prvním roce najely obě soupravy zhruba 12 000 km, ve druhém cca 42 000 km. Zkoušky systému byly ukončeny v roce 1979 a o rok později došlo k přestavbě obou dvouvozových vlaků na vozy pro standardní provoz. Další fáze testování automatického řízení vlaků byla testována již v ostrém provozu s cestujícími na lince U4 od roku 1981.



Pohled na trasu původní linky A, z níž je dobře patrné rozdělení mezi východní a západní částí města i neprovozní úsek, jehož část byla využita pro zkoušky automatického provozu metra a později pro přestavbu na M-Bahn. (zdroj: Wikipedia.org, zpracoval: Sanculotte)

Trať mezi Bülowstraße a Potsdamer Platz tím opět osiřela. Měla se ale dočkat dalšího využití. Přes zhoršující se situace ve financování nových projektů se Západní Berlín chtěl vydat i cestou testování nových technologií, které by se mohly stát budoucí veřejné dopravy. Zalíbení nalezl v systému dráhy využívající k pohybu jízdu na magnetickém polštáři. Principiálně nešlo o novinku – patent byl přihlášen Hermanem Kemperem již v roce 1934 –, nicméně pozornost začala být předmětné technologii věnována až na přelomu 60. a 70. let. Hlavní přínosy byly spatřovány v možnosti rychlé jízdy, takže se budoucnost magnetických drah věštila hlavně využití na dlouhé vzdálenosti, které bude možné hravě překonávat vysokou rychlostí. Firma Magnetbahn GmbH ze Starnbergu se ale ve spolupráci s technickou univerzitou v Braunschweigu a společností AEG-Telefunken rozhodla vydat cestou vývoje magnetických drah s provozním určením do rychlosti 80 km/h. Ve Starnbergu nedaleko Mnichova byla postavena dokonce i krátká zkušební dráha, která byla záhy doplněna o větší testovací trať přímo v areálu technické univerzity v Braunschweigu v roce 1975. Od 23. 12. 1978 byla v Braunschweigu k dispozici již kilometr dlouhá testovací trať. Berlín tyto zkoušky pozorně sledoval a v technologii nalezl zalíbení. Dne 2. 12. 1980 rozhodlo zastupitelstvo Berlína, že si nechá postavit a otestovat svou magnetickou dráhu, přičemž na projekt vynaložilo 50 mil. marek.

Původní úvahy směřovaly k možnosti využití technologie na trase metra číslo 3 (později U3) Uhlandstraße – Wittenbergplatz s možností prodloužení po zrušeném úseku metra linky 2 (U2) až na Potsdamer Platz. Posléze byl ale ambiciózní plán redukován s tím, že použita měla být jen trasa Gleisdreieck – Potsdamer Platz, na níž se nejezdilo již od roku 1961, pomineme-li tedy zkoušky se systémem SelTrac v letech 1977–79. Magnetická dráha však neměla zajíždět na původní konečnou Potsdamer Platz, ale měla se stočit k budově filharmonie na Kemperplatz. Část trasy M-Bahn, jak byla dráha nazvána, tak tvořila novostavba, část původní přestavěná trasa metra. Celková délka trati byla necelých 1 600 m, přičemž po trase se nacházela i jedna nová nácestná zastávka Bernburgerstraße. Přestože město na výstavbu systému uvolnilo značnou sumu, ukázalo se záhy, že nepůjde o částku dostatečnou a další peníze muselo vynaložit spolkové ministerstvo pro výzkum a technologie.



Automatický vlak metra na trase linky U4. Po odzkoušení systému na nepoužívané části trasy linky U2 byl zaveden od roku 1981 pravidelný provoz s cestujícími na lince U4. (zdroj: Wikipedia.de)

Výstavba byla předpokládána ve dvou etapách. Ta první měla zahrnovat jen úsek dlouhý cca 600 m, který přesně kopíroval vyloučený úsek provozu metra. Druhý, z hlediska získání potřebných povolení náročnější, byla novostavba na Kemperplatz k filharmonii o délce 927 m. Slavnostní prezentace nového systému se konala dne 28. 6. 1984, kdy bylo k dispozici již první z původně tří plánovaných vozidel. Ani první etapa výstavby dráhy ovšem ještě nebyla dokončena, a tak se jízda mohla odehrát jen na 150 m dlouhém úseku, což umožňovalo rychlost jen 30 km/h. Zkušební jízdy byly zahájeny s vozem ev. č. 706 přivezeným z Braunschweigu na konci července 1984. Další vozy byly dodány až v roce 1986 (oproti původnímu plánu nakonec byly postaveny další 4 vozy). Trať ale stále nebyla dokončena. Příprava pro výstavbu druhé etapy až k filharmonii byla zahájena až v létě 1985. Proti její stavbě se ale ohradil spolek pro ochranu životního prostředí, který chtěl bránit vzácné byliny rostoucí v plánované trase M-Bahn. Berlínský správní soud dne 12. 12. 1985 dokonce nařídil stavbu zastavit, avšak vrchní správní soud již o osm dní později stavbu zase povolil a definitivně byl protest smeten ze stolu dne 17. 1. 1985. Výstavba poté pokračovala v letech 1986 a 1987 a vyžádala si další finanční prostředky. Politickým zadáním přitom bylo, že se podaří zahájit provoz s cestujícími v roce 1987 při příležitosti 750. výročí založení města. K tomu ale nedošlo, byť byla dráha v roce 1987 již dokončena a bylo zahájeno testování bez pasažérů.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 26. díl – Magnetická dráha – část I.