

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 28. díl – Návrat tramvaje do Západního Berlína

09.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Předchozí díl našeho seriálu věnovaný problematice magnetické dráhy v Berlíně nás zavedl až do 90. let, tedy do doby, kdy již bylo Německo opět sjednocené a pojem „NDR“ se stal už jen tématem dějepisců. Nyní se vrátíme v čase zpět, ale přitom neopustíme linku metra U2 (potažmo A), o níž byla řeč v předešlých dílech.

Připomeňme, že po rozdělení Berlína byla linka A (později v Západním Berlíně 2 a ještě později U2) zkrácena v západním sektoru o jednu zastávku na konečnou Gleisdreieck, aby byla od 1. 1. 1972 pro nerentabilnost provozu na koncovém úseku zkrácena ještě o další tři stanice a ukončila svou trasu na Wittenbergplatzu. Opuštěny tak zůstaly čtyři stanice: Nollendorfplatz, Bülowstraße, Gleisdreieck a Potsdamer Platz. Prozradili jsme si, že na úseku od stanice Bülowstraße až k Potsdamer Platzu byla v letech 1977 až 1979 testována technologie SelTrac a později byla část tělesa metra od Gleisdreiecku směrem na Potsdamer Platz využita pro potřeby M-Bahn. Řeč ale nebyla o mezistaničním úseku Nollendorfplatz – Bülowstraße, a právě tomu se budeme věnovat v dnešním díle seriálu. Tato část totiž posloužila pro návrat tramvaje.


NEUE HEIMAT
BVG
AUF DEM

Otevření „provozu“ na upravené dráze metra U2 s historickým motorovým tramvajovým vozem v roce 1978. (foto: archiv BVG)

V roce 1967 se Západní Berlín rozloučil se svou poslední tramvajovou linkou č. 55 v oblasti Spandau. S příchodem ropných krizí a modernizací tramvajových provozů ve světě se začala i v Západním Berlíně již v 70. letech přetřásat otázka možného návratu tramvají do jeho ulic, je ale hned na úvod vhodné říci, že se žádnou z úvah a záměrů nepodařilo dotáhnout do realizace a ani 30 let po sjednocení Německa se tramvaje za původní hraniční čáru sektorů až na několik čestných výjimek v podobě relativně krátkých úseků dostat nepovedlo. Přesto jedna tramvaj v Západním Berlíně jezdila, byť coby atrakce. Opuštěná nadzemní část stanice Nollendorfplatz byla v roce 1973 adaptována na bleší trh, který našel své zázemí v celkem 16 vyřazených vagónech metra. Úspěch tohoto blešího trhu vedl o dva roky později ke zřízení obdobného trhu také v sousední stanici Bülowstraße, jenomže se jej podařilo udržet pouze jeden rok. Znovu přišel pokus oživit stanici Bülowstraße v roce 1978, kdy zde byl zavedena nová forma obchůdků v rámci projektu nazvaného U-Tropia – Bahnhof der Nationen (U-Tropia – nádraží národů). Vyřazené vozy metra, v nichž byly obchody vytvořeny, byly dokonce vybaveny toaletami. Aby se atraktivita obou lokalit zvýšila, přišel sám západoberlínský DP s nápadem zavést na opuštěném tělese dráhy pravidelný provoz, který by byl zajišťován jednou historickou tramvají. V srpnu 1978 byl skutečně vůz ev. č. 3344 na dráhu vyzvednut a po doplnění trolejového vedení byl zahájen jeho provoz po jedné koleji.

Vůz ev. č. 3344 byl reprezentantem typové řady TM 27, která byla celá dodána v průběhu roku 1927 v počtu 300 kusů. Nová vozidla se středním vstupem měla nahradit nejstarší provozní tramvaje v Berlíně a přinést sjednocení vozového parku. Tramvaje se ale potýkaly s řadou nedostatků, což vedlo k tomu, že v roce 1931 musela být celá série vozů odstavena a výrobci vozů byli vyzváni, aby závady na tramvajích opravili. U tramvají došlo v jednotlivých vagónkách především k úpravám elektrické části. V roce 1933 bylo do provozu vráceno prvních 56 vozů (jako typ TM 33) z vagónky Görlitz, o rok později přibylo dalších 50 vozů z vagónky v Düsseldorfu (jako typ TM 34) a teprve v roce 1936 – tedy takřka po deseti letech od dodání – bylo z vagónky Niesky dodáno i zbylých 194 vozů, které byly označeny jako typ TM 36. Vůz ev. č. 3344 spadal do první série repasovaných vozů z roku 1932 (TM 33). Nemalá část vozů nepřežila druhou světovou válku a při dělení berlínského DP v roce 1949 bylo přerozděleno mezi východní a západní sektory celkem 220 vozů, z nichž 150 zůstalo v Západním Berlíně. 70 tramvají ve východním Berlíně posloužila v 60. letech na rekonstrukce na tzv. Rekowageny, v západních sektorech dojezdily tramvaje takřka bez úprav v roce 1967. Dochovat se podařilo v různých muzeích (i mimo Německo) hned několik zástupců původních vozů TM 27. Jedním z nich byl i vůz ev. č. 3344, který byl skutečně poslední západoberlínskou tramvají (jako součást slavnostního průvodu v roce 1967). V roce 1978 začala tramvaj opět sloužit pro provoz cestujících, byť jen coby atrakce.



Ještě jeden pohled na vůz ev. č. 3344, který byl určen pro provoz na nepříliš úspěšné atrakci spojující dvojici někdejších stanic metra. (foto: archiv BVG)

Projekt U-Tropia ve stanici Bülowstraße ale nebyl, podobně jako trh zřízený o pár let dříve, příliš úspěšný. Už v zimě roku 1978 byl proto zrušen, čímž postrádalo provozování tramvaje smysl. Tramvaj tak zůstala bez užitku v rámci krytého stání, a to až do roku 1980. V září tohoto roku byl ve

stanici zřízen tzv. turecký bazar, který si již na nezájem zákazníků stěžovat nemohl. Tramvaj vyjela opět do provozu a spolehlivě sloužila na trati více než deset let. Naposledy vyjela dne 28. 2. 1991, kdy musela vyklidit cestu obnovovanému průběžnému provozu metra U2 (dříve A) mezi někdejším Západním Berlínem a východním Berlínem (do provozu uvedeno v roce 1993).

Za muzejní provoz linky mezi oběma stanicemi vynaložil západoberlínský DP okolo 410 000 marek. Svezení bylo placené – jedna jízda stála jednu marku, což byla poměrně vysoká částka, takže rozhodně nešlo hovořit o tom, že by byl provoz přetěžován. Tramvaj navíc jezdila velmi pomalu. Rychlost na trati byla omezena jen na 10 km/h. O uzavření provozu se mělo pro nerentabilnost hovořit údajně ještě koncem 80. let, diskuzi nakonec utnul pád Berlínské zdi. A právě k tomuto dějinnému okamžiku jsme se v našem vyprávění o berlínské MHD nyní dostali.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 28. díl – Návrat tramvaje do Západního Berlína