

Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 34. díl – Tramvaje pro Západní Berlín

17.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Pomineme-li atrakci v podobě historické tramvaje jezdící po tělese zrušeného úseku metra U2 v Západním Berlíně, byly tramvaje od roku 1967 ve městě minulostí. Naopak ve východním Berlíně se rozvíjely a s pádem Berlínské zdi nabyly některé dříve opomíjené trasy na významu. Šlo především o tramvajové linky čísel 3 a 4, jejichž konečné se nacházely v blízkosti hranic (Bornholmer Straße a Bernauer Straße). Nápor cestujících byl tak velký, že od 18. 11. 1989 byly zavedeny nové posilové linky s označením 3E a 4E vedené k hranici. Jejich provoz byl zastaven až 8. 1. 1990, kdy největší nápory cestujících opadly. Už po několika týdnech po otevření hranic se začala skloňovat možnost prodloužení tramvajových tratí z východního Berlína na území Západního Berlína. Vypracovány byly poměrně ambiciózní plány, které odrážely obecný příklon k tramvajové dopravě na konci 80. let a které korespondovaly i s úvahami o možném návratu tramvají do Západního Berlína ve vlastní režii města.

Nejsnáze proveditelné se zdálo být navrácení tramvají přes most Bösebrücke, po němž tramvaje až do roku 1961 jezdily a kde vznikl v listopadu 1989 první nový hraniční přechod doplňující ty, jež zůstaly k dispozici po stavbě zdi v roce 1961. Tramvaj měla být prodloužena ke stanici metra Osloer Straße (resp. až po smyčku Wedding, Louise-Schroeder-Platz). Tento cíl se ale podařilo splnit až na podzim 1995, konkrétně dne 14. 10. 1995, kdy se tramvaje poprvé rozjely přes most do někdejšího Západního Berlína.

Od roku 1989 do roku 2020 bylo v rámci Berlína zprovozněno celkem 12 nových úseků tramvajových tratí, oproti tomu na pěti jiných byl provoz zastaven. Ze zmíněné dvanáctky úseků však většina zahrnovala tratě v rámci někdejšího východního Berlína, nikoli expanzi do bývalých západních sektorů. Výjimku představují jen zmíněná trať do Weddingu zprovozněná v roce 1995 a v roce 1997 prodloužená až na konečnou Virchow-Klinikum, a dále trať Eberswalder Straße – S-Bahnhof Nordbahnhof (vedená po někdejší sektorové hranici) zprovozněná 28. 5. 2006 a navazující úsek S-Bahnhof Nordbahnhof – Hauptbahnhof – Moabit, Lüneburger Straße uvedený do provozu dne 14. 12. 2014.



V roce 1995 se konečně podařilo dostat tramvaje do Západního Berlína. Rozvoj tramvají v hlavním městě Německa je ale ostudně pomalý. (foto: archiv BVG)

V případě některých úseků byly provedeny již tzv. přípravy pro stavbu nových tramvajových tratí. V roce 1995 byla dokončena finančně náročná rekonstrukce mostu Oberbaumbrücke, na němž již byly položeny koleje, které měly posloužit tramvajím ve směru na území bývalého amerického sektoru do části Kreuzberg (s plánovaným ukončením na Hermannplatz). V roce 2000 byly koleje přivedeny až k mostu ze strany východního Berlína, šlo však jen o krátké prodloužení z dřívější konečné Warschauer Straße ke stejnojmenné stanici metra. Napojení na koleje na mostě realizováno nebylo, stejně jako prodloužení do Kreuzbergu. O dostavbě tramvajové trati se sice tu a tam hovoří, zatím však vznikají jen nejrůznější studie možných variant vedení trasy a ukončení, takže z tramvají profitují jen projekční kanceláře.

Obdobná situace jako na Oberbaumbrücke nastala také na Leipziger Straße. Dříve významný přestupní uzel se stal po stavbě zdi takřka opuštěným územím. Metro ze Západního Berlína sem jezdit nemohlo, východní Berlín využíval stanici jen jako obratovou. Ulice se s výstavbou zdi stala slepá, čímž postrádal smysl i další provoz tramvají, který byl od 24. 8. 1970 zastaven a nahrazen autobusy. Krátce po sjednocení Německa vznikaly plány na to, aby se tramvaje do lokality vrátily s tím, že měly zajíždět do dřívějšího britského sektoru, neboť konečná byla plánována až v části Tiergarten (s plánovým ukončením na zastávce Kulturforum; fakticky však nedaleko původní hraniční čáry). Napojení na stávající síť mělo být provedeno už u Alexanderplatzu. V roce 2000 byly na části Leipziger Straße skutečně položeny koleje v délce několika stovek metrů, a to jako součást celkové rekonstrukce ulice. Blízkého návratu se ale tramvaje do lokality nedočkaly, protože po změně politické reprezentace na radnici byly zastaveny všechny plány na rozvoj tramvají, na které se dosud nepodařilo navázat, byť město v únoru 2020 představilo novou variantu vedení trati a stále se k projektu hlásí jako k živoucímu. Ostatně není divu, protože Potsdamer Platz za 31 let od pádu Berlínské zdi nabral nesmírně na významu a je dnes jednou z tepajících částí německé metropole.

Vraťme se nyní zpět do období, pro které se v Německu vžil název „Wende“ (v překladu převrat, případně změna, dnes i obecně pád komunismu; značí období let 1989 a 1990). Kromě zmíněných linek 3E a 4E, jež posilovaly provoz k hranicím na přelomu let 1989/90, je vhodné zmínit, že se změny odehrávaly pochopitelně také na dalších tramvajových linkách, kdy bylo kvůli nedostatečnému počtu vozidel a nepřipravenosti napájecí sítě nutné omezit provoz některých spojů a linek, aby bylo možné zajistit dopravu na zatíženějších tratích. Poměrně brzy se ale začalo v jízdních řádech také proškrtávat. Východní Němci získali příležitost koupit si bez nutnosti jakéhokoli vyčkávání vysněné auto, což se ještě prohloubilo po vyrovnání měny v poměru 1:1 mezi východní a západní markou (a současnému přechodu na západní marku). Koupěschopnost obyvatelstva tak výrazně vzrostla a ulice východního Berlína a ulice východního Berlína začala zaplňovat auta. Tím bylo možné v rámci úspor zrušit řadu spojů hromadné dopravy, což v tramvajovém provozu dopomohlo omlazení vozového parku, když byly postupně odstavovány nejstarší Rekowageny a tramvaje Gotha, včetně těch čtyřnápravových, na nichž se počínaje rokem 1990 přestaly realizovat střední opravy. Přehodnotily se rovněž plány na obnovu vozového parku novými vozidly, a to i s ohledem na absenci finančních prostředků. Plánované nákupy vozů T6A2 a B6A2 byly v roce 1990 zastaveny po dodání 118 motorových a 64 vlečných vozů. Rezignovalo se také na snahu o úsporu pohonných hmot, tolik charakteristickou pro prakticky všechny socialistické země v osmé dekádě 20. století.



V lednu 1990 byl zachycena souprava nákladních tramvají v Berlíně sloužící podniku SERO Mahlsdorf pro svoz papírového odpadu. V květnu 1990 byl provoz nákladních tramvají v Berlíně ukončen. zdroj: Wikipedie.de; foto: Felix O)

V díle věnujícímu se problematice vztahů mezi oběma Německy na počátku 80. let, jsme vzpomenuli ropné krize, v jejichž důsledku Sovětský svaz prudce zdražil cenu za surovou ropu všem svým satelitům, NDR nevyjímaje. Východní Německo mělo na zpracování sovětské ropy postavenou

značnou část svého hospodářství, drahá nafta mu však znesnadňovala jak prodej produktů ze svých rafinérií na západní trhy, tak vlastní ekonomickou bilanci. Proto byl již na počátku 80. let přijat program, jehož cílem mělo být snížení závislosti na naftě a rozvoj takových druhů dopravy, které mohou využívat lokálních zdrojů, což v praxi znamenalo příklon k elektrické dopravě. Města z toho profitovala v otázce stavby nových tramvajových tratí i záchraně a omlazení trolejbusových systémů. Zvláštní kapitolu představovala snaha zajistit nákladní dopravu v rámci měst pomocí nákladních tramvají. Takovými plány se zabývala prakticky všechna východoněmecká města provozující tramvaje a řada z nich skutečně nákladní tramvajovou dopravu zavedla, byť šlo prakticky ve všech případech o značně diskutabilní projekty, o jejichž přínosu by bylo možné dlouze diskutovat. Berlín nebyl výjimkou a od 28. 6. 1982 začaly ve východním Berlíně sloužit opět nákladní tramvaje spojující konečnou Niederschönhausen s částí Oberschöneweide (Wilhlminenhofstraße). Pro provoz na ní byl určen jeden nákladní vůz vzniklý přestavbou tzv. Rekowagenu a dva přívěsné vozy. Linka zajišťovala transport dílů pro podnik TRO (Transformatorenwerk Schöneweide). Po pádu Berlínské zdi byl provoz sice ještě několik měsíců udržován, ale dne 24. 4. 1990 vyjel nákladní vlak naposledy a jeho roli převzaly stejně jako před rokem 1982 nákladní automobily.

Stejný osud čekal také druhou linku nákladních tramvají v Berlíně, jež zajišťovala spojení do podniku SERO Mahlsdorf (trasa začínala na Grünauer Straße). Zde nákladní tramvaj vyjela naposledy dne 11. 5. 1990.

Url: Rozdělená obloha, rozdělené koleje – 34. díl – Tramvaje pro Západní Berlín