



## Rozdělená obloha, rozdělené koleje - 27. díl - Magnetická dráha - část II.

08.06 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Sen o magnetické dráze, jejíž stavba byla zahájena v roce 1984, se dále prodražoval. Zkoušky ale probíhaly poměrně uspokojivě a zdálo se, že by bylo možné přejít brzy do zkušebního provozu s cestujícími. Dne 18. 4. 1987 ovšem došlo ve stanici Gleisdreieck k požáru, který poškodil vůz ev. č. 02 a prakticky zničil vůz ev. č. 01. Současně byla poškozena významně i samotná magnetická dráha ve stanici. Požár přitom nebyl důsledkem technické závady, ale byl úmyslně založený. Obětí požáru se měla stát i stanice Kemperplatz, kde byla situována provozní centrála systému. Zde bylo dopraveno okolo 200 litrů benzínu, který měl být přiveden k explozi. Na poslední chvíli se ale podařilo útoku zabránit díky pozornosti strážné služby. Škody ale byly i tak vyčísleny na miliony marek.

Ke zkouškám byly nadále využívány vozy ev. č. 03 a 04, které mohly na trať vyjet po její opravě v květnu 1987. Zhaceny ale byly plány na zavedení pravidelného provozu, protože nebyla k dispozici provozní rezerva, která by umožňovala pravidelný provoz dle jízdního řádu. Na počátku roku 1988 bylo sice přemýšleno o tom, že by provoz mohl být i tak zahájen, avšak bezplatný, aby si lidé v případě závady nemohli stěžovat na absenci spojů. V témže roce došlo také k převzetí firmy Magnetbahn GmbH ve Starnbergu u Mnichova společností AEG-Westinghouse, která založila také dceřinou společnost Magnetbahn Berlin GmbH. Náklady na výstavbu a provoz berlínské M-Bahn byly mezitím vyčísleny na zhruba 140 mil. marek, přičemž jmenovaná společnost nesla zhruba třetinu nákladů. Mezi 13. 6. a 20. 6. 1988 byl provoz testován sice v režimu bez cestujících, ale již dle jízdního řádu s desetiminutovým intervalem. Po úspěšném absolvování této zkoušky se mohli dráhou svézt poprvé dne 23. 6. 1988 bezplatně první cestující, byť jen mezi 12. a 20. hodinou. Poté se pokračovalo opět ve zkušebním provozu bez pasažérů. Dne 19. 12. 1988 se na dráze odehrála druhá významná nehoda. Zatímco požár byl dílem žháře, v tomto případě šlo již o technickou závadu. M-Bahn byla provozována jako automatická dráha bez strojvedoucích. Veškeré vyhodnocování bylo na systémech ve vozidle a obsluze v centrální budově. Při zkoušce měření hluku došlo právě k chybě obsluhy vlaku (automatické počítání brzdné vzdálenosti bylo kvůli zkoušce vypnuto), která vedla k tomu, že souprava tvořená oběma provozními vozy ev. č. 04 a 03 nedobrzdlila včas ve stanici Kemperplatz a vůz ev. č. 04 prorazil prosklenou zeď budovy a vyjel o několik metrů nad ulici. Přestože chyba byla výsledkem selhání lidského faktoru, na celý projekt M-Bahnu vrhla nepříznivé světlo, což bylo umocněno palcovými titulky v novinách.



Fotografie ze slavnostní prezentace M-Bahnu v roce 1984 v někdejší upravené stanici metra Gleisdreieck. První cestující se mohli svézt moderním dopravním prostředkem až v roce 1988 (a to jen po dobu několika hodin). Pravidelný provoz se podařilo zahájit až 24. 8. 1989. (foto: archiv BVG)

Počátkem roku 1989 bylo znovu nutné přisypat prostředky do projektu M-Bahn. Od roku 1981 se tak investice vynaložené do projektu testovací dráhy se třemi stanicemi vyšplhaly již na cca 160 mil. marek, z nichž většinu uhradil Západní Berlín a ministerstvo pro vědu a výzkum. V polovině června 1989 se ale konečně podařilo sehnat předběžné schválení pro provoz s cestujícími, který mohl být zahájen od 28. 8. 1989 (stále bezplatně). V té době byl vozový park tvořen dvěma vozidly – jedním na dieselový pohon (ev. č. 05) pro manipulační účely a vozem ev. č. 04, který byl po proražení stěny stanice u filharmonie opět opraven. Vůz ev. č. 03, jenž se také nehody účastnil, sice zůstal ve stanici, vypadl ale z dráhy a byl tak vážně poškozen, že bylo rozhodnuto o jeho vyřazení. Jelikož již předtím byly vyřazeny oba požárem zničené vozy, a vůz ev. č. 706 zapůjčený z Braunsweigu na první etapu zkoušek byl již v roce 1986 vrácen zpět, byl vůz ev. č. 04 jediným, který mohl vozit cestující. Objednány ale byly dva vozy náhradní, které obdržely ev. č. 06 a 07. Jejich zařazení do provozu se ovšem značně protáhlo.

Vůz ev. č. 06 byl sice téměř hotový již v dubnu 1989, chyběla mu ale elektrická výzbroj. Do provozu tak byl nasazen až v květnu 1991. O moc lépe na tom nebyl ani vůz ev. č. 07, který byl sice na dráhu umístěn již v říjnu 1989, jeho uvedení do provozu ale zabralo neuvěřitelných 6 měsíců, načež byl vůz stejně až do prosince 1990, kdy již bylo Německo sjednoceno, používán ke zkouškám a nebyl nasazován do provozu s cestujícími. První vypravení s pasažéry je datováno až 11. 1. 1991. V té době již bylo jasné, že M-Bahn před sebou žádnou budoucnost nemá. Režim ve východním Německu padl a Německo se sjednotilo, přičemž jedním z důležitých úkolů bylo také obnovení průběžného provozu metra. Znovu se tak měly propojit oba úseky někdejší linky A (U2) rozdělené v roce 1961, a to ve stejné trase jako v minulosti. Tomu ovšem M-Bahn stála v cestě. Při stavbě přitom bylo již v roce 1982 přistoupeno na to, že pokud by někdy měl být obnoven průběžný provoz linky U2 (resp. původně A), tak bude dráha M-Bahn demontována. To, co se zdálo v roce 1982 jako velmi nepravděpodobné, se stalo již o pár let později skutečností. Berlínský senát stihl ještě v roce 1989

zastavit další financování projektu a o rok později se dohodl s ministerstvem pro vědu a výzkum a s AEG na zrušení provozu s tím, že k zastavení dopravy má dojít v roce 1991. Ještě během provozu dráhy se začalo intenzivně pracovat na obnovení průběžného provozu metra.



Odstavené vozy M-Bahn v roce 1986. Za původní stanicí metra Gleisdreieck vzniklo nové zázemí depa. (foto: archiv BVG)

M-Bahn zastavila svůj provoz poprvé dne 17. 9. 1990 (do té doby zvládla přepravit zhruba 1,7 miliónu pasažérů a najet 76 000 km, což rozhodně nelze považovat za špatný výkon). Po provedení nutných údržbových prací byla doprava znovu zahájena dne 11. 1. 1991. Stejně jako předtím se veřejnost mohla netradiční soupravou, jež v provozu s cestujícími mohla jet max. rychlostí 72 km/h, svézt zadarmo. Interval byl ale upraven z 10 na 15 minut a jízdní řád omezen v pracovní dny na čas od 15:00 do 22:30 a o víkendu od 8:00 do 22:30. Po pár týdnech byl ale provoz celotýdenně prodloužen od 7:30 do 22:00. Roli v tom nehrála poptávka cestujících (ti se ostatně stejně vozili zadarmo), ale snaha získat povolení pro oficiální provoz systému, k čemuž bylo zapotřebí najet 100 000 km. Berlínský senát v mezích vyhlásil, že by měly být práce na obnovení provozu metra mezi oběma dříve rozdělenými částmi města zahájeny již od 1. 8. 1990, takže se krátil čas na dobu dokončení těchto zkoušek. V provozu byla v tomto čase využívána souprava vozů 04+07, od května 1991 se ještě přidal konečně dokončený vůz ev. č. 06.

Dne 18. 7. 1991 bylo konečně najeto požadovaných 100 000 km a dráha byla oficiálně schválena pro provoz v souladu se zákonem. Od téhož dne byl ještě zaveden pravidelný tarif BVG, desetiminutový interval a jízdní řád v rozsahu od 8:00 do 21:30. Provoz M-Bahn pod sebe převzal berlínský DP BVG, který ale dráhu provozoval necelé dva týdny. Dne 31. 7. 1991 byl provoz s cestujícími ve 21:45 zastaven. Tři týdny ještě jezdila vozidla po trase (opět pod taktovkou Magnetbahn Berlin GmbH) v rámci vybraných zkoušek. Na konci srpna 1991 začala demontáž zařízení dráhy, přičemž původní snahou bylo provést demontáž veškerého zařízení tak, aby jej bylo možné ještě dále použít, o čemž zástupci AEG s berlínským senátem jednali. Jednou z lokalit, kde se počítalo se znovuobnovením provozu, byla oblast letiště Schönefeld, případně náhrada tzv. Siemensbahn (část S-Bahnu, na níž byl

uzavřen provoz) v oblasti Spandau. Veškeré náklady na demontáž zařízení na sebe převzal Berlín, což jej stálo dalších zhruba 11 mil. marek. Dne 16. 9. 1991 byla z dráhy odstraněna i vozidla a o den později začaly mizet mohutné konstrukce dráhy. V únoru 1992, o měsíc dříve, než bylo původně očekáváno, byla dráha kompletně odstraněna.



Vůz berlínské dráhy M-Bahn v muzeu v Norimberku v roce 2006. V současné době by měl být vůz již pravděpodobně zlikvidován. (zdroj: Wikipedia.de; foto: FloSch)

Berlín na sebe převzal veškeré náklady i za skladování vozidel a veškerého vybavení dráhy, přičemž vybraná zařízení musela být dokonce skladována v klimatizovaných místnostech s předepsanou teplotou. Pro nové využití zařízení byla podle očekávání vybrána varianta spojení mezi letištěm Schönefeld a stanicí S-Bahnu. Projekt se ale nerealizoval. Za uskladnění zařízení dráhy platil Berlín až do roku 1994, kdy se účet zastavil zhruba na milionu marek. Poté již bylo vyhodnoceno, že zejména řídicí počítače jsou natolik zastaralé, že je jejich použití dále znemožněno. Také ostatní zařízení dráhy, jež bylo deponováno na venkovních prostranstvích, trpěla, a tak bylo rozhodnuto o jejich likvidaci. Tím se kapitola berlínské M-Bahn definitivně uzavřela. Na projekt se přes jeho relativní úspěšnost (zkoušky prokázaly dobré vlastnosti systému), nepodařilo dále navázat a veškeré aktivity kolem něj utichly po roce 1998. V dopravním muzeu v Berlíně je možné dnes narazit na vůz ev. č. 401 z dráhy v Braunschweigu (z roku 1979), který ale v Berlíně nikdy nejezdil. Nejasný zůstává osud berlínského vozu ev. č. 06, který byl dlouhou dobu deponován v muzeu dopravy v Norimberku. S největší pravděpodobností však byl tento vůz již zlikvidován.

Url: [Rozdělená obloha, rozdělené koleje - 27. díl - Magnetická dráha - část II.](#)