



## Neznámé tramvaje na Mallorce - II. část

25.08 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Včera jsme se podívali na zrušený tramvajový provoz mezi městečky Alaró a Consell (1881–1935), dnes se podíváme přímo do metropole ostrova Mallorca, tedy do města Palma, kde žije okolo 400 000 obyvatel (tj. cca polovina populace Mallorky). Také zde v minulosti existoval tramvajový provoz.

První městská kolejová dráha byla zřízena v Palmě již v roce 1877. Svému účelu začala sloužit od 8. června toho roku, nicméně jednalo se o zvláštní typ tramvaje, neboť šlo čistě o nákladní provoz. Nákladní vozy tažené mulami dopravovaly zboží od nádraží společnosti Ferrocarriles de Mallorca do místního přístavu a zpět. Od roku 1881 se v čele nákladních vozů objevily parní lokomotivy, nicméně pro manipulaci s vozy (zejména v přístavu) se nadále využíval animální pohon. Nákladní tramvajová doprava byla uzavřena v roce 1931, kdy byl otevřen nový železniční tunel, který zajistil vlakům přímý přístup do přístavu, a tím odpadla složitá manipulace a doprava přes město.

Klasická městská tramvaj sloužící potřebám cestujících vznikla až v roce 1891. Tehdy byl dne 20. září otevřen první úsek o délce 4,4 km (Pza. de'n Coll - Porto Pi), pro který bylo pořízeno celkem 12 vozů, jež byly vyrobeny dle konstrukce tramvajů v Liverpoolu vagonkou ve španělské Zaragoze. Nejprve na trati sloužilo jen 9 vozů, další tři byly dodány se zpožděním. K tažení otevřených vozů (u nás bychom řekli letních) se používaly tradičně muly. Těch měl dopravce v roce 1891 k dispozici 28. Provozující společnost, kterou byla do roku 1914 Sociedad Mallorquina de Tranvías, se snažila vybudovat mnohem větší síť, to se jí ale z různých příčin nikdy nepodařilo. Jediná trať, kterou zvládla zřídit, měla konkurovat výše zmíněné nákladní tramvaji.

V roce 1914 vzniká nová společnost Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma, která využila koncesi jistého hraběte a jeho společníka, jimž byla udělena již v roce 1910. Tato koncese dávala držitelům povolení vybudovat a provozovat síť elektrických tramvajů. Nový provozovatel pohltil prakticky ihned původní společnost Sociedad Mallorquina de Tranvías, jejíž tramvajovou trať nechal v roce 1916 konečně elektrifikovat. Začalo se také se stavbou dalších tratí, jenomže první světová válka původní plány značně přibrzdila, a tak se skutečně dynamického rozvoje dočkává síť tramvajů až v průběhu 20. let a na počátku let třicátých. V roce 1935 dosáhla velikost tramvajové sítě v Palmě svého vrcholu - v ulicích bylo položeno 51,7 km kolejí. Zajímavostí bylo, že na jedné z linek byl provoz zajišťován nikoli elektrickými vozy, ale pomocí benzinových lokomotiv (v letech 1921–1940). Po dvou desítkách let ve znamení rozvoje sítě se však postupně začalo s omezováním provozu tramvajů, především v důsledku nedostatečné údržby, která plynula z těžkostí španělského hospodářství, jež utrpělo občanskou válkou (v letech 1936–39) i druhou světovou válkou

(byť v ní Španělsko mělo úlohu neutrální země). Ačkoli po druhé světové válce trpělo Španělsko nedostatkem pohonných hmot, začaly být v Palmě objednávány autobusy, které nejprve tramvaje začaly doplňovat, a posléze i nahrazovat.

Ještě v roce 1957 bylo v tramvajích přepraveno 11,67 mil. cestujících, v lednu 1959 ovšem vyjely do ulic města naposledy. Za celou provozní éru (od r. 1891) zvládly tramvaje přepravit okolo 400 mil. cestujících. Kromě nástupu autobusů byly příčinou ke zrušení zejména mizivé investice do obnovy a údržby sítě i vozového parku, což bylo spojeno s tím, že většina tratí byla po celou dobu provozu zachována jako jednokolejná s výhybnami, což při rostoucím zájmu o cestování nemohlo postačovat k zajištění plynulého provozu.

Staré tramvajové vozy navíc měly malou kapacitu a nedostatečný výkon sítě neumožňoval zapojení vlečných vozů (či doplnění dalších vozů motorových). Slabá kapacita sítě způsobovala v posledních letech provozu poměrně často výpadky proudu, což tramvaje zastavovalo. V neposlední řadě nesmíme zapomínat na lidský faktor. Vedení společnosti v průběhu let učinilo řadu chybných kroků, které zakonzervovalo stav tramvajové sítě na úrovni počátku 20. let. Poslední vládnoucí garnitura společnosti se navíc rozhodla, že si firemními penězi přilepší na svých vlastních kontech, a tak firmu zevnitř tunelovala. Proti tramvajím byla vedena negativní kampaň, přičemž vedení města tvrdilo, že jejich zrušením a nahrazením autobusy bude možné realizovat opravu ulic. Ty byly opravdu ve značně žalostném stavu, díky čemuž nebylo mj. možné ukončit provoz tramvajů dříve (některé úseky byly pro autobusy obtížně průjezdné). Město slíbilo občanům, že po zrušení tramvajů nechá zdevastované ulice opravit. Jak se ovšem říká, slibem člověk nezarmoutí, a tak ačkoli tramvaje už byly minulostí, zničené cesty tvořily kolorit města ještě dlouhá léta poté.

Url: [Neznámé tramvaje na Mallorce - II. část](#)