

Neznámé tramvaje na Mallorce – I. část

24.08 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Pokud jste během letních dovolených zavítali na španělský ostrov Mallorca, jistě jste využili možnost svézt se místní významnou turistickou atrakcí v podobě cca 4,9 km dlouhé jednokolejné tramvajové tratě ve městě Sóller, na níž jsou provozovány staré dvounápravové vozy. Tramvaj je jedním z nejdůležitějších lákadel turistů v oblasti a prakticky celoročně jsou tramvajové soupravy pronajímány turistickými skupinami a fanoušky dopravy, kteří se chtějí tramvajemi projet nebo si je nafotit. Dnes jediná existující tramvajová trať na ostrově byla uvedena do provozu 4. 10. 1913 a doposud jsou na ni provozovány i původní více než sto let staré vozy.

Provoz v Sólleru je dostatečně známý a byl nesčetněkrát popsán v časopisech i na internetových stránkách snad ve všech jazycích. My se proto zaměříme stručně na další tramvajové provozy na Mallorce, které na ostrově existovaly v minulosti a které jsou už nyní zrušeny. V první části si stručně připomeneme zajímavý provoz mezi městečky Alaró a Consell, jehož historie úzce souvisí s železniční tratí Palma – Inca, která byla uvedena do provozu v roce 1875. Tato železniční trať se svou trasou vyhýbala obci Alaró kvůli členitému terénu a obyvatelé města tuto skutečnost vnímali jako velký nedostatek pro další rozvoj. Proto byl v roce 1880 založen podnik Sociedad del Ferrocarril de Alaró, který získal koncesi na stavbu a provoz 3,4 km dlouhé úzkorozchodné tratě (podle místních zvyklostí měla rozchod 914 mm), jež měla spojit vlakové nádraží Consell s obcí Alaró. Společnost usilovala o to, aby na trati mohl být zaveden provoz parních tramvají, avšak na trhu se nepodařilo prodat všechny vydané akcie, a tak se muselo vzít zavděk trakcí animální. S ohledem na krátkou vzdálenost se ovšem nejednalo o žádnou katastrofu a i původní navržená jízdní doba 15 minut zůstala identická.

Provoz na trati byl zahájen 5. 5. 1881 a byl organizován zajímavým způsobem. Vůz (který měl vyhotovena místa k sezení i na střeše, a šlo tedy fakticky o patrovou tramvaj, avšak s nekrytým vrchním patrem) byl ve směru do obce Alaró (která má dnes okolo 5 000 obyvatel) tažen v zápřahu za dvěma mulami. Na konečné byly muly vypřaženy a řidič je poslal zpět do Consellu (zde dnes žije okolo 4 000 obyvatel), kam doklusaly bez dozoru samy. Tramvaj se pak vracela do Consellu pouze vlivem gravitace, tedy samospádem po šikmé trati (převýšení mezi konečnými bylo víceméně plynulé a na celém úseku činilo cca 200 m). Takový provoz vyžadoval velké umění řidiče, protože pokud by řidič nezvládal správně brzdit, mohl vůz nabrat takovou rychlost, že by jej již ubrzdit nešlo, případně by naopak nadměrné brzdění zastavilo vůz na rovince dříve, než by dosáhl konečné. K takové situaci během provozu prokazatelně několikrát došlo.

Muly se v čele tramvajových vozů udržely až do roku 1922, kdy byly pořízeny dvě lokomotivy modelu Campagne. Nešlo však o parní stroje, o kterých v obci Alaró snili 40 let předtím, ale o lokomotivy, které byly poháněny benzinovým motorem o výkonu 18 koní. Tato modernizace dráhy ovšem způsobila provozovateli brzy velké potíže. V roce 1923 totiž postihla trh krize s lignitem, který se v oblasti okolo Alaró těžil. To se podepsalo i na přepravních výkonech dráhy, které poklesly tržby do té míry, že nebyla schopná splácet prostředky, které na nákup zmíněné dvojice benzinových lokomotiv získala. Krátce na to přestala dráha coby tramvaj existovat, avšak prozatím pouze papírově. Došlo totiž k jejímu převedení z tramvajového režimu na železniční, čímž se její majitelé snažili otevřít dveře k případnému sloučení se společností Ferrocarriles de Mallorca, která provozovala mj. železniční dráhu Palma – Inca, na niž tramvaj ve stanici Consell navazovala. Železniční dopravce ovšem o zadlužený podnik nestál, a tak nakonec 24. 2. 1935 vyjely tramvaje naposledy.

Některé zdroje uvádějí, že na trati byl následně udržován ještě sporadický provoz v letech 1936–39, což se však nepodařilo ověřit. V období druhé světové války se trať zjevně nepoužívala. Až na jejím samotném konci byla trať přece jen předána do správy železničnímu dopravci Ferrocarriles de Mallorca. Ten na trati opět zahájil provoz, avšak výhradně nákladních vlaků. K definitivnímu zrušení původně tramvajové trati tak dochází až v roce 1951.

Url: Neznámé tramvaje na Mallorce – I. část