

Metro duchů v Cincinnati – I. část

12.09 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Po dvou příspěvcích, které jsme věnovali otázce historie tramvajové dopravy a nově otevřenému tramvajovému provozu v americkém Cincinnati se do tohoto města podíváme ještě jednou, tentokrát na podzemní dráhu, která je známá jako nejdelší metro duchů ve Spojených státech amerických. Rozestavený systém totiž nikdy nebyl dokončen.

Jak už jsme si prozradili v článku o historii tramvají, zažívalo Cincinnati v druhé polovině 19. století obrovský rozmach a co do počtu obyvatel začalo dohánět například Boston či Philadelphii, tedy tradiční historická města USA na východním pobřeží. Význam průmyslu ve městě rostl například díky otevření vodního kanálu Miami – Erie (spojující Cincinnati s jezerem Erie), nicméně brzy se namísto lodní dopravy začaly více používat vlaky. Jejich trasa se sice Cincinnati nevyhnula, nepříznivé terénní podmínky v okolí (město je obehnáno ze tří stran kopci a na čtvrté straně se nachází řeka) ale způsobily, že investoři začali upřednostňovat jiná města – zejména St. Louis a Chicago. Město se proto snažilo vrátit zpět na výsluní. Jedním z prostředků, jak toho dosáhnout, se mělo stát i metro. To mělo vyřešit dopravní problémy města především v centru a vyslat jasný signál o tom, jak významným sídlem Cincinnati je. Ostatně metro (či jeho obdobu v podobě nadzemní dráhy) mělo na počátku 20. století jen málo amerických měst – konkrétně Boston (1901), New York (1904), Chicago (1897) a Philadelphie (1907). Cincinnati dlouhá léta snilo o tom, že se zařadí po bok těchto měst. A v roce 1916 začalo tuto myšlenku uvádět v život.

První návrh na zavedení metra do ulic Cincinnati je datován již v roce 1883, kdy magazín The Graphic vydal článek, který pojednával o možném využití již zmíněného kanálu Miami – Erie. Ten sice bezpochyby přinesl městu rozvoj průmyslu, jeho využití ale nikdy nebylo takové, jak si město představovalo, a celý projekt jeho výstavby skončil velkou ztrátou. Fakticky město přestalo kanál používat již v roce 1877 (jeho poslední části pak sloužily do roku 1913, kdy byly poškozeny vážnou povodní) a výše jmenovaný časopis přinesl zprávu, v níž navrhoval využití kanálu coby základu pro systém podzemní dráhy. Ve své době se jednalo bezpochyby o velmi pokrokovou myšlenku, zvážíme-li, že jediný systém podzemní dráhy na světě fungoval v té době teprve 14 let v Londýně. Snad i proto nebyla odvážná myšlenka vyslyšena a město upřednostnilo tramvaje. Jenomže jejich rozvoj se brzy vymkl kontrole. Tramvajové koleje byly položeny téměř všude (ostatně v době největšího rozmachu existovalo ve městě a nejbližším okolí 357 km tratí), avšak zájem o cestování neustával a na přeplněné tratě už nebylo možné pouštět další vozy. S růstem města se prodlužovala doba cestování, a tak v roce 1910 vznikl další plán na výstavbu metra, pod kterým byl podepsán Henry Thomas Hunt. Tento mladý muž (v roce 1910 měl 32 let) se stal o dva roky později dokonce starostou Cincinnati, jeho funkční období ovšem netrvalo dlouho a již v roce 1913 byl po opakovaných volbách

z místa starosty sesazen (faktem přitom je, že patřil k velice schopným politikům, který zaváděl rozsáhlé sociální programy, úspěšně bojoval s korupcí, lichváři či provozovateli heren atp., což se mu patrně stalo osudným a nakonec zabránilo ve znovuzvolení, neboť dokázal svou činností naštvat příliš velké množství vlivných lidí). Na druhé straně – plán Henryho Thomase Hunta na výstavbu metra nezůstal ani po jeho odchodu do New Yorku (kde se stal úspěšným advokátem) zapomenut.

Město se začalo plánem intenzivně zabývat v roce 1911, přičemž se znovu hovořilo o možnosti využití kanálu Miami – Erie. Město si následně najalo experty, kteří projektovali systém podzemních a nadzemních drah v Bostonu a Chicagu. Navrženy byly nakonec čtyři různé variant vedení tratě. Vítězem se stal čtvrtý návrh, který byl vypracován v několika dalších variantách, z nichž nejperspektivnější se jevila varianta označená písmenem H. Ta předpokládala vybudování velké smyčky okolo města, která by spojovala centrum s částmi St. Bernard, Norwood, Oaklay a Hyde Park.

V roce 1916 vydala městská rada dluhopisy v celkové výši 6 mil. dolarů (se zhodnocením 4,25 %), které měly přinést finanční prostředky na výstavbu nového systému podzemní dráhy. Počítalo se, že se z prodeje dluhopisů podaří ufinancovat celou plánovanou stavbu o délce cca 26 km, která přinese tak výrazné zatraktivnění města, že dojde k zastavení poklesu počtu obyvatel. Výstavbu metra ovšem museli odhlasovat ještě občané. Ti se dostavili k volebním urnám dne 17. 4. 1917 a i díky masivní reklamní kampani dali poměrem hlasů 30 165 : 14 286 metru zelenou. Většina úseků budoucí podzemní dráhy měla být řešena jako nadzemní. Pod zemí měly být vybudovány nové tunely jen tam, kde to bylo nezbytně nutné, přičemž využít se mělo i nám již známého kanálu Miami – Erie.

Do výstavby dráhy ale nepříznivě zasáhla první větová válka. Do ní vstoupily Spojené státy americké pouhých 11 dnů před hlasováním v Cincinnati, přičemž města nemohla po vstupu do války vydávat žádné dluhopisy. Město sice mohlo začít s výstavbou i na vlastní pěst (a dluhopisy vydat až po skončení války), nicméně začít s výstavbou nebylo doporučováno z vyšších míst kvůli možnému neúměrnému navýšení nákladů vlivem poklesu na trhu dostupných potřebných technologií, jenž byl způsoben právě zapojením USA do vojenských operací v Evropě.

Faktem ovšem bylo, že skutečný nárůst cen přinesl paradoxně až konec první světové války a skokový nárůst poptávky snad po všem myslitelném. Na konci roku 1918 byly odhadované náklady na výstavbu metra navýšeny z původních 6 mil. dolarů na 12 mil. dolarů. O rok později byla částka navýšena ještě o další milion dolarů. Ani to ale město od jeho plánu na zavedení metra do ulic Cincinnati neodradilo a dne 28. 1. 1920 začalo konečně s výstavbou moderního rychlého systému veřejné dopravy.

Jelikož náklady stoupaly, rozhodlo se vedení města, že stavbu rozdělí na dvě etapy. Smyčka kolem města tedy neměla být v první etapě kompletní, což mělo nároky na městský rozpočet snížit. V roce 1927 byla vybudována takřka polovina budoucí trasy metra, přesněji 11 km. V žádném úseku ovšem ještě nebyly položeny koleje a hotovy byly jen zemní práce, tunely, mosty a další infrastruktura. Přesto bylo možné projekt v relativně krátké době dokončit. Chyběly ovšem finanční prostředky, protože peníze získané z prodeje dluhopisů byly právě v roce 1927 vyčerpány. Město tak stálo před otázkou, jak se ke stavbě metra postaví. O rok později přitom byla dokončena (a slavnostně otevřena) nová třída Central Parkway na místě původního plavebního kanálu, pod jejímž povrchem byly vytvořeny hloubené tunely. O metru v nich se ovšem v dané době hovořilo už negativně. Mohla za to zejména kampaň Murraye Seasongooda, významného židovského politika, který začal proti metru brojit již v roce 1920. Když jej pak hlasy voličů vyšvihly až do křesla starosty (funkci zastával v letech 1926–30), rozhodl na začátku roku 1929 o zrušení speciální komise, která měla do té doby výstavbu metra na starosti, a převzal správu projektu přímo pod kancelář starosty. Psát proti stavbě metra

byly instruovány také místní noviny. Ty přicházely s úžasnými zprávami o tom, že výstavba metra je spojena s vysokou mírou korupce nebo o tom, že tunely metra jsou příliš malé a oblouky příliš ostré pro provoz vagónů metra.

Díky prohibici a poklesu daňových příjmů do městské kasy nemělo Cincinnati k dispozici již žádné další zdroje, které by bylo ochotno do stavby metra investovat. Naděje pak zcela zmizela s pádem newyorské burzy v říjnu 1929. Stavba metra, které mělo být původně dokončeno v roce 1925, byla nakonec zcela zastavena. Oficiálně se přitom hovořilo o tom, že se jedná jen o dočasné přerušení stavby do doby, než se americká ekonomika zmátoří. V tomto duchu dokonce hovořil i sám starosta Seasongood.

Takřka dokončený systém v podzemí města má délku okolo 4,8 km a nachází se na něm celkem 4 stanice. Proto je dnes metro v Cincinnati označováno jako nejdelší systém „metra duchů“ ve Spojených státech. O snahách na znovuobnovení projektu a současném využití tunelů metra si povíme v dalším článku, na který se můžete těšit již zítra.

Url: Metro duchů v Cincinnati – I. část