

Návrat tramvají do Cincinnati – I. část – historický systém

09.09 2016 09:50, Redakce, Nezařazené

Americké město Cincinnati se dnes dočkalo návratu tramvají do svých ulic, a to po 65 letech od zrušení poslední linky tramvaje původního tramvajového systému

Nově vybudovaná trať v centru města tvoří zajímavou smyčku (ve tvaru osmičky), jejíž celková délka je 5,8 km. Město si od ní slibuje větší využití veřejné dopravy ze strany cestujících. Ti dnes jednoznačně ve městě upřednostňují osobní automobil a v rámci velkých amerických měst je Cincinnati na chvostu statistik přepravených cestujících. Město ostatně s ohledem na propad počtu pasažérů už v minulosti přistoupilo k nákupu autobusů s menší přepravní kapacitou, aby alespoň částečně snížilo náklady na provoz.

Cincinnati je dnes se svými cca 296 tisíci obyvateli třetím největším městem státu Ohio a 56. největším městem USA. Jeho význam byl v minulosti podstatně větší a dnes je město poněkud ve stínu větších států v Ohiu a okolních státech, což v minulosti místní představitelé velmi nelibě nesli. Tramvaje byly do provozu uvedeny již dne 14. 9. 1859, kdy byla do provozu uvedena první linka koňky. Ačkoli nešlo o první systém koňky ve Spojených státech, faktem zůstává, že díky pomalému nástupu koňky do amerických měst bylo Cincinnati i na sklonku 50. let 19. století teprve jedním z prvních amerických měst, které tento dopravní prostředek do svých ulic zavedlo (prvním byl v rámci USA New York již v roce 1832), což zřetelně ukazuje, jak významné město v dané době bylo (jeho tempu růstu bylo ostatně srovnatelné například s Bostonem). Tramvaje používaly rozchod 1 588 mm, což byl standardní rozchod vybraných tramvajových systémů v USA (používán je například dodnes v New Orleans), přičemž pro své užití ve státu Pensylvánie byl také nazýván jako rozchod pensylvánský.

Tratě koňky se ovšem nemohly rozšiřovat do všech částí rostoucího města. Překážkou byl místní kopcovitý terén, který koně nezvládaly. Proto začaly být poměrně brzy nahrazovány koně pomocí kabelových tramvají (cable cars). Od 17. 8. 1889 pak ke slovu přichází elektřina, která vytlačila kabelové tramvaje. Nadále však sloužily pro potřeby tramvají zajímavé kolejové lanové dráhy. První z nich byla otevřena již v roce 1872 (ještě pro potřeby koňky) a celkem nakonec vznikly ve městě 4 takové lanové dráhy. Ty fungovaly fakticky jako podvalník. Tramvaje najely na připravenou plochu s kolejnicemi, zastavily a celá plošina i s tramvají poté stoupala po kolejích lanové dráhy na některý

ze čtyř kopců. Nahoře byla opět připravena výtažná kolej a po zastavení lanovky mohla tramvaj odjet a pokračovat po své trase. Stejným způsobem tramvaje prudké kopce i sjížděly.

Tramvajová síť postupně narůstala a kromě Cincinnati brzy zasahovaly koleje také do sousedních obcí na severu státu Kentucky. V době vrcholného rozmachu měla tramvajová síť 357 km. Další technickou zajímavostí je, že tramvaje v Cincinnati používaly dvoupólové trolejové vedení, a tedy i dva tyčové sběrače (podobně jako trolejbusy). Podobný způsob zavěšení trolejového vedení pro tramvaje byl v USA poměrně unikátní a použit byl jen v dalších dvou amerických provozech (v Havaně na Kubě, která byla před válkou fakticky americkým protektorátem, a ve Wisconsinu). Důvodem pro uplatnění tohoto způsobu napájení vozidel v Cincinnati byla snaha města o ušetření finančních prostředků. Město se totiž nechtělo zabývat problematikou správného uzemnění kolejnic (z hlediska vedení bludných proudů), a tak kolejnice fakticky sloužily ve městě jen pro zajištění jízdního komfortu a nehrály roli v procesu vedení elektrického proudu. Jedinou výjimku představovala meziměstská linka č. 78, která měla standardní jednopólové trolejové vedení. V případě dalších meziměstských tratí sice bylo užito dvoupólové vedení, ale některé z nich byly řešeny jako úzkorozchodné, tedy úzkorozchodné ve vztahu k místnímu rozchodu 1 588 mm, neboť používaly rozchod 1 435 mm (tedy z našeho pohledu normální).

Tramvaje byly pro cestování v Cincinnati velice oblíbené a ročně přepravily stovky miliónů cestujících, takže město zvažovalo zavedení provozu metra, o kterém si povíme v některém z příštích článků. Pro srovnání můžeme uvést, že například v roce 2000 využilo služeb autobusů MHD v Cincinnati jen 25 mil. lidí, tedy čtvrtina předválečného stavu cestujících využívající tramvaje. Tramvaje měly zároveň pozitivní vliv na zaměstnanost, protože Cincinnati si tramvaje vozy i vyrábělo. Místní Cincinnati Car Company byla jednou z největších strojíren zabývající se produkcí tramvajových vozů (pro městskou i meziměstskou dopravu, vagónů metra a nadzemních drah a v menší míře i autobusů). Společnost fungovala v letech 1902–38.

Úpadek tramvají přišel s koncem druhé světové války, kdy se stále více rozmáhala individuální doprava a v městské dopravě přicházely ke slovu autobusy a trolejbusy. V roce 1948 skončila poslední z unikátních tramvajových lanovek na Mount Adams (ta přitom byla v dané době jednou z nejnavštěvovanějších turistických atrakcí ve městě). Poslední dvě tramvajové linky v Cincinnati dojezdily dne 29. 4. 1951. Obě byly stejně jako několik dalších v předchozích letech převedeny na trolejbusové linky. Ani trolejbusy ale ve městě nezůstaly dodnes a zrušeny byly 18. 7. 1965.

Url: Návrat tramvají do Cincinnati – I. část – historický systém