

Ohlédnutí za historií tramvajové a trolejbusové dopravy v Montevideu

27.02 2017 06:47, Redakce, Nezařazené

Pátečním příspěvkem jsme se podívali na ambice ruské Trolzy v Montevideu. Pro čtenáře našeho časopisu jsme ještě připravili malou exkurzi do historie tamní elektrické dopravy, která snad nebude na škodu už proto, že se v hlavním městě Uruguaye angažovaly v nemalé míře evropské podniky.

Počátky tramvajové dopravy ve městě

Dne 25. května 1868 byla inaugurována první tramvajová linka ve městě, která však byla řešena s využitím animálního pohonu, jenž zajišťovaly především koně. Linka spojující centrum se severovýchodně ležící čtvrtí Unión byla provozována společností „Tranvía a la Unión y Maroñas“ (Maroñas je čtvrť sousedící se čtvrtí Unión).

Provoz pro veřejnost byl zahájen o pár dní později, dne 1. června 1868. Postupně začaly operovat ve městě další společnosti, které otevíraly nové tramvajové linky s animálním pohonem, a počet takovýchto společností nakonec dosáhl čísla 13. Prodlužování tratí usnadňovalo růst města, když zároveň určovalo vznik nových čtvrtí, které byly s centrem města napojovány přímými a trvalými spojeními.

Roku 1896 byla ve městě zřízena „Sociedad Comercial de Montevideo“ (zkr. S.C. de M.), pobočka britského konsorcia Atlas. Tato společnost si dala za cíl skoupit jednotlivé koňky a vytvořit tak jednotnou síť, která by byla posléze elektrifikována. Téměř simultánně byla založena společnost „La Transatlántica“, filiálka německého podniku A.E.G., která měla podobné úmysly. Obě společnosti tedy mezi sebou soupeřily.

Elektrifikace

První linku elektrických tramvají, vedenou mezi celnicí (Aduana) umístěnou u břehu Atlantiku a cca 4 km vzdálenou východní čtvrtí Pocitos, zřídila prvně jmenovaná společnost, tedy S.C. de M., a slavnostně ji otevřela dne 19. listopadu 1906. Lidé se na ní ale mohli začít vozit až od 8. prosince onoho roku. La Transatlántica neotálela a již 2. června 1907 spustila provoz mezi celnicí a severozápadně ležící čtvrtí Paso Molino.

Příchod elektrických tramvají znamenal pro život ve městě razantní zásah. Zatímco do té doby byli místní zvyklí na tempo koňského klusu, nyní se ulicemi prohánějí tramvaje rychlostí až 40 km/h a na příměstských úsecích až 60 km/h.

Roku 1910 byla elektrifikace tramvajových tratí téměř dokončena, tedy až na síť podniku „Tranvía y Ferrocarril del Norte“, která sestávala z trati opisující v centru Montevidea široký okruh a dvou přípojných větví vedených do čtvrtí Reducto a Paso Molino, přičemž ještě byla u hlavové železniční stanice del Norte navázána na železniční dráhu směřující do nedaleké přístavní obce Santiago Vázquez (cca 15 km severozápadním směrem, dnes již okrajová součást Montevidea) a vlastněnou toutéž společností. Díky této dráze bylo z obce Santiago Vázquez, ve které byla umístěna jatka obklopená rozsáhlými pastvinami, rozváženo do ulic Montevidea maso i mléko. Soupravy operující na trati do Santiaga Vázquez byly obohacovány o osobní vozy pro přepravu zaměstnanců a náhodných cestujících. Roku 1915 se stal majetek podniku, který se ocitl v těžké krizi, jměním státu a poté, co selhaly různé pokusy o racionalizování provozu animálních tramvají, vyjely dne 31. prosince 1925 linky koňky v celém městě naposledy.

Ještě předtím, roku 1924, dospěl státní drážní podnik se společností La Transatlántica k dohodě, díky které mohly být na dráze z Montevidea do lokality Santiago Vázquez zavedeny elektrické tramvaje. Elektrifikace železniční dráhy byla provedena roku 1926, a to od rozhraní ulic Llupes a Agraciada ve čtvrti Belvedere (tj. až za výchozí stanicí del Norte), kde se mohly tramvaje La Transatlánticy pohodlně napojit, až na novou konečnou Barra de Santa Lucía, která byla zvláště pro potřeby tramvají v obci Santiago Vázquez zřízena. Po dokončení všech prací byla dne 15. prosince 1926 zavedena nová linka „E“ (jediná, která nenesla v Montevideu číslo), jež měla trasu Plaza Independecia – Andes – Uruguay – Rondeau – Agraciada – Barra de Santa Lucía. Tato linka částečně příměstského charakteru se stala velkým úspěchem, protože z počátečních tří spojů denně se po čase dospělo až ke 40minutovému intervalu. V rurálních zónách mohly nasazené a postupně upravované čtyřnápravové vozy (10 ks) dosahovat rychlosti i 90 km/h. Vozy pro tramvajovou linku E poskytovala výhradně La Transatlántica, avšak provoz nebyl zcela v její režii: mezi centrem a čtvrti Belvedere měla na starosti provoz výhradně společnost La Transatlántica, avšak ve čtvrti Belvedere se měnili průvodčí privátní společnosti za průvodčí státního podniku.

Na železniční dráze státní podnik paralelně provozoval parní nákladní vlaky, a to až do 30. července 1929. Po tomto datu byl neelektrifikovaný železniční úsek Estación del Norte – Belvedere opuštěn a poté snesen a zbytek dráhy od té doby sloužil už jen tramvajím linky E.

Monopol, státní správa, konec…

Roku 1928 S.C. de M. provedla akvizici konkurenčního podniku La Transatlántica, avšak celá operace byla ukončena až roku 1933. Daný krok každopádně vedl ke změnám ve vedení tratí i spojů a promítl se i na barvě vozů. Dne 28. prosince 1947 byla zřízena „Městská správa veřejné dopravy“ (*Administración Municipal de Transportes Colectivos*), více známá pod zkratkou AMDET, která si pod svá křídla vzala tramvaje jako úhradu válečného dluhu, který vůči Uruguayi měla Velká Británie (Uruguay během války Brity zásobovala). Cílem Amdetu nicméně nebylo tramvaje rozvíjet, ale rušit a nahradit je sítí metra, trolejbusů, autobusů a mikrobusů, což se však docela nepovedlo. Tehdy evidovaných 61 linek tramvají se však podařilo z města během 10 let vymýtit. Dne 17. listopadu 1956 byly městské tramvajové spoje v ulicích hlavního města k vidění naposledy. V té době ještě přitom působilo hned 7 linek (č. 9, 10, 11, 12, 28, 55, 61), byť už neoperovaly v celém rozsahu svých původních tras. Zachována byla už jen příměstská linka E, již ve zkrácené podobě Belvedere – Barra de Santa Lucía. Avšak přesně v 1 ráno dne 14. dubna 1957 se s příjezdem vozu ev. č. 159 na konečnou v Belvedere uzavřela i kapitola tohoto provozu, a tedy i montevidejských tramvají.

Osud přeživších vozů a turistická linka

Šest elektrických tramvají (vůz ev. č. 159, který se ulicemi města projel jako poslední, a dále ev. č. 200, 370, 595, 599 a 881) a jeden vůz koňky (ev. č. 72) byly roku 1959 umístěny pod širé nebe v Muzeu a parku Fernanda Garcíi (*Museo y Parque Fernando García;* Fernando García byl jedním z předních uruguayských obchodníků a politiků a ve své závěti z roku 1943 odkázal pozemky o rozloze 17 ha městu s tím, aby na jejich místě zachovalo park a zřídilo muzeum). Ačkoli se pro tramvaje postavilo zastřešení, nikdy pod něj nebyly přemístěny, a tak jen trpěly pod nezmary počasí a vandalismem. Vozy č. 595 a 72 byly později z tehdy ještě improvizovaného muzea staženy, první z nich kvůli turistické lince na ulici Carlos Gardel (viz níže) a druhý pak pro to, aby byl vystavován jinde. Roku 1980 bylo pět zbývajících vozů přemístěno do bývalé vozovny Goes a dne 24. března 1982 zlikvidováno (z popudu téhož primátora, který se zasloužil o uzavření turistické linky).

Mezi léty 1967 až 1974 byla na ulici Carlos Cardel ležící ve čtvrti Barrio Sur (nedaleko od centra) v provozu turistická linka, která byla známá více pod číslem 36. Jednalo se o údajně první turistickou tramvaj na světě, která se stala inspirací pro mnohé desítky jiných měst. Vůz č. 595, který byl na ni nasazován, přestal přepravovat cestující v roce 1974 proto, že se tehdejší primátor města rozhodl komunikace, po kterých trať vedla, pokrýt asfaltem. Vůz poté sloužil v místní univerzitě jako prodejna oblečení a okolo roku 1985 byl darován sdružení Asociación Uruguaya Amigos del Riel. To se jej snažilo restaurovat s tím, že by se mohla zavést podobná turistická linka jinde, jenže restaurační práce se kvůli nedostatku financí zakrátko zastavily, vhodné místo pro uskladnění vozu se nenašlo a o linku nikdo z činovníků města nejevil zájem, takže se vůz ve výsledku dočkal postupné zkázy. Dané sdružení ještě uchovávalo vůz koňky ev. č. 72 (ex-Unión y Maroñas), který roku 2015 po dříve provedeném restaurování uskutečněném třetí stranou předalo městskému Muzeu a parku Fernanda Garcíi, a také jeden z prvních elektrických vozů (ev. č. 46), které v Montevideu jezdily již roku 1906. Jedna osoba by ještě měla uchovávat vlečný vůz společnosti La Transatlántica, který od června 1998 vystavovala po několik let naproti městské radnici.

Nenaplněné vize

V květnu 1995 tehdejší starosta Montevidea vytvořil komisi, která měla studovat možnosti zlepšení veřejné dopravy, které nadále dominovaly autobusy vyrobené v letech 60. a 70., a tato komise navrhla vytvořit sedm okruhů, na kterých by operovaly moderní tramvaje v kombinaci s příměstskými vlaky, trolejbusy, autobusy a mikrobusy. V listopadu 1997 byl představen soukromý projekt na stavbu jedné trati podzemní dráhy, dvou tratí lehkého metra a jedné tramvajové trati, jenž nesl název „Metro Montevideo“. Nicméně ani plán komise, ani privátní projekt nenalezly další hmatatelné kroky, a zařadily se tak po bok nekonečné plejády neúspěšných vizí.

Proč zmizely tramvaje z Montevidea?

Tramvaje zmizely kvůli nadměrnému přetížení, kterému byly během druhé světové války vystaveny, a to vyústilo ve vysoké náklady, které by si následná rekonstrukce montevidejské tramvajové infrastruktury i vozového parku vyžádala. Převážil tedy zájem o rychlé a levné řešení v podobě masivního nástupu vozidel na pneumatikách bez domýšlení budoucích důsledků a tento zájem byl ospravedlňován argumentem, že tramvaj byla hlučná, obtěžující, anachronická, pomalá, třebaže hlavní příčinou tehdejšího tristního stavu tramvajového systému byly značně opotřebené materiály a chybějící investice. Ačkoli na mnoha místech Montevidea byly tramvaje v průběhu 50. let zastoupeny trolejbusy, budoucnost novátorského dopravního prostředku začala být již s příchodem další dekády zpochybňována. Není divu, mnoho měst ve světě se trolejbusů snažilo rychle zbavovat, přičemž se nejednou používaly stejné argumenty jako ty citované výše, a takovéto jednotné chování, které možno označit i za stádní, si nacházelo věrné posluchače i na jižní polokouli. Trolejbusy v Montevideu se sice přes 60. léta úspěšně přehouply a přežily i krušná 70. leta, ale jejich konec se stejně pomalu blížil.

Počátky trolejbusové dopravy v Montevideu

Jak již bylo řečeno, na konci prosince roku 1947 byla zřízena AMDET, vytvořená nejen díky pořízení tramvajové společnosti S.C. de M., ale i autobusových podniků AMSA a TUSA. Dne 13. prosince 1950 vedení Amdetu oznámilo plán na vytvoření generální sítě trolejbusů v Montevideu. Tento plán se však nikdy úplně nenaplnil. Některé plánované trolejbusové linky byly otevřeny pod jinými čísly, jiné byly obsluhovány autobusy, některé se vůbec nezřídily a někdy se pro změnu otevíraly úseky, které nebyly pro trolejbusy původně plánovány.

Dne 28. března 1951 byla zprovozněna první trolejbusová linka č. 62 Ciudadela (v centru) – Pocitos (východně od centra). Prvních v souladu s plánem 18 nasazených vozů bylo britské značky BUT a neslo ev. č. 2001–2018. Dne 22. července 1951 byla zprovozněna druhá linka Ciudadela – Buceo (čtvrť ležící severovýchodně od čtvrti Pocitos) a označena byla číslem 63.

Dne 4. listopadu 1954 dorazilo prvních 5 trolejbusů Alfa Romeo/Fiat/CGE modelu „Montevideo“. Během roku 1955 dorazila další vozidla téhož druhu, až se jejich celkový počet zastavil na čísle 250. Přiřazená čísla italských vozů byla 2019–2268.

Tři roky po svém otevření byla dne 17. listopadu 1954 linka č. 63 protažena ze čtvrti Buceo do sousední čtvrtě Malvín. Zprovoznění protažené linky se odehrálo za příchodu právě dorazivších italských vozů.

Expanze trolejbusových linek

Tak jak se instalovalo trolejové vedení a byly přejímány nové vozy, docházelo k rušení dalších tramvajových linek, na jejichž místo se zaváděly trolejbusy. Mezi léty 1955–1959 bylo vytvořeno celkem 14 linek a v dalších letech ještě docházelo k prodlužování některých tras. Z celkového počtu 16 linek se však od druhé poloviny 70. let podařilo zachovávat jen 4 z nich. Následující výčet je určen jen opravdovým zájemcům o dané téma, neboť se při četbě není možné opřít o jakoukoli solidnější mapu.

Dne 15. května 1955 byla zrušena tramvajová linka 35 (Aduana – Punta Carretas), stejně jako mnohé další. Téhož dne byla zprovozněna trolejbusová linka č. 64 Ciudadela – Malvín, avšak vedená o něco více severněji než linka č. 63, jmenovitě po třídě Italia.

Dne 15. srpna téhož roku byla zprovozněna linka č. 65, která byla první trolejbusovou linkou, jež začínala u celnice (Aduana). Druhá konečná této linky, která byla zrušena v polovině března 1975, byla Trouville, tzn. linka přibližně zajížděla do míst, kam dříve směřovala tramvajová linka č. 35. Pro neznalé místa můžeme říci, že linka směřovala do nejjižnějšího cípu Montevidea, takže se stáčela na jihovýchod.

Dne 6. prosince 1955 byla zprovozněna linka č. 66 v trase Aduana – Sayago, tj. trolejbusy vyjely poprvé jinam než na východ, protože Sayago leží od celnice, potažmo centra města, severně, dnes už však vlivem rozšíření hranic města de facto blízko geografického středu Montevidea. Jednalo se o linku, kterou AMDET před svým zánikem roku 1976 spravoval jako poslední a která zanikla 1. února 1976 (viz dále). Dne 13. prosince 1955 byla zřízena linka č. 67 Ciudadela – Malvín a 28. prosince ještě došlo k otevření linky č. 68 vedené v trase Buceo – Palacio Legislativo – křižovatka tříd Millán a Doctor Luis Alberto de Herrera (tehdy Larragaña). Tato linka se později protáhla z Bucea do Malvínu a na své druhé straně do čtvrti Sayago.

Dne 22. srpna 1956 byla zprovozněna linka č. 83 Trouville – Constituyente – Fernández Crespo

– Agraciada – Belvedere. Pochopení vedení linek je bez detailnější mapy logicky nemožné, jako pomůcku možno použít plánek uveřejněný níže. Zjednodušeně lze říci, že otevřením linky č. 83 už byly trolejbusy propojeny téměř všechny tehdy významnější části Montevidea.

Dne 25. srpna 1956 začíná operovat linka č. 3 mezi celnicí a hipodromem ležícím na severu města (po třídě General Flores) a dne 20. listopadu téhož roku byla spuštěna linka č. 5 Ciudadela – Mercedes – General Flores – Industria (dnes Pres. Ing. José Serrato), která kopírovala většinu trasy linky č. 3. Linky č. 3 a 5 byly roku 1969 převedeny do autobusového módu, oficiálně pro nedostatek vozidel, načež došlo v převážné části tras těchto linek k demontáži troleje. AMDET udržovala autobusovou náhradu do 15. května 1975.

Dne 18. listopadu 1956, den po zrušení posledních sedmi městských linek tramvají, vyjela linka č. 4 Aduana – Curva de Maroñas, která byla první, jež jezdila po známé montevidejské třídě 18 de Julio. Roku 1972 byla linka protažena do severovýchodní čtvrti Punta de Rieles.

Dne 20. prosince 1956 byla zavedena jiná linka, která byla třikrát rozšiřována, až se se svými více než 20 km stala nejdelší ve městě. Jednalo se o linku č. 70, která nejprve spojila čtvrť Belvedere s rozhraním tříd Italia a Comercio (severovýchodně od centra). Později byla „sedmdesátka“ protažena na východ do čtvrti Malvín a současně s tím na západ k náměstí Lafone, následně se dočkala dalšího rozšíření na jihozápad na konečnou Curva de Grecia (rozhraní třídy Carlos María Ramirez s ulicí Grecia) a poté ještě byla obohacena o úsek Curva de Grecia – Terminal Cerro. V listopadu roku 1975 ovšem byla „sedmdesátka“ nahrazena autobusovou linkou č. 370.

Dne 26. ledna 1957 vznikla linka č. 75 Aduana – Plaza Lafone, později, spolu s dokončováním montáže nového trolejového vedení, prodloužená ke Curva de Grecia a na Terminal Cerro. Roku 1975, ovšem už 15. července, byla zrušena.

Mezi únorem 1957 a prosincem 1966 jezdila linka 81 v trase Aduana – San Martín – Cementerio del Norte. K severně ležícímu hřbitovu jezdila i linka 96 zprovozněná v říjnu roku 1957, avšak začínající nikoli u celnice, nýbrž u Ciudadely. Linka č. 96 byla 15. července 1975 nahrazena autobusovou linkou č. 396. Poslední linku, kterou AMDET zprovoznila, byla dne 16. září 1959 č. 60 Aduana – 18 de Julio – Rivera – Malvín. Tato linka byla jednou ze čtyř, které operovaly pod družstvem COOPTROL (viz dále) až do konce trolejbusového provozu v Montevideu datovaného 26. lednem 1992.

Na cestě k úpadku

U 16 linek se jen ve třech případech nepodařilo identifikovat jejich alespoň přibližné datum zrušení (63, 67, 68), každopádně od února 1976 jezdily ve městě jen čtyři, a to 4, 60, 62, 64.

Roku 1963 dorazilo do Montevidea 50 sólo vozů a 40 článkových vozů italské značky Ansaldo San Giorgo. Zatímco dne 9. listopadu 1963 byly čtyři z článkových vozů poprvé odzkoušeny na třídách Millán a San Martín, dalších 86 trolejbusů muselo spolu s 242 z celkem 250 autobusů Leyland Master čekat v přístavu, kde byly až do roku 1967 zadržovány úředním šimlem.

Čím dál více zadlužená AMDET se v polovině 70. let zbavuje svých trolejbusových linek a převádí je na nově vzniklá družstva, jež měla být alternativou pro masivní rušení pracovních míst. Dne 25. října 1975 bylo zřízeno družstvo COOPTROL (Cooperativa de Trolebuses), které pod svá křídla převzalo čtyři linky (4, 60, 62, 64), pro jejichž obsluhu získalo 52 sólo a 20 článkových vozů, všechny značky Ansaldo. Dva ze sólo vozů byly vytvořeny z článkových. Ostatní trolejbusové linky ale přešly pod družstva, která provozovala autobusy, a tak se na nich trolejbusy už neobjevovaly. AMDET ukončuje

svou činnost v únoru 1976, na jehož samotném počátku ještě dojezdí linka č. 66, kterou AMDET spravovala jako vůbec poslední.

Na počátku roku 1981 dorazil do Montevidea moderní brazilský trolejbus, který zapůjčil městský saopaulský dopravce, a od 27. ledna byl po dobu několika týdnů zkoušen v síti Cooptrolu. Ačkoli se z Brazílie zamýšleno pořídit 50 vozů, tento záměr se z různých důvodů nikdy nepodařilo naplnit.

Ve dnech 27. března a 19. dubna 1991 proběhly oslavy 40letého provozu trolejbusů v Montevideu. Vůz č. 29 byl při této příležitosti využit jako pojízdná expozice.

Dne 26. ledna 1992 přestaly trolejbusy jezdit ve městě poté, co družstvo COOPTROL, toho času v těžké ekonomické krizi, přišlo rozhodnutím města o všechna povolení k provozu. Poslední trolejbus v provozu nesl ev. č. 44 a uzavřel čtyři dekády provozu trolejbusů poté, co ve 22:50 dorazil do vozovny Buceo.

Dne 14. září 1992 byly trolejbusy předmětem dražby, prostřednictvím které měly být získány prostředky pro (alespoň částečné) vyrovnání dluhů, které mělo družstvo COOPTROL vůči svým věřitelům. Argentinská společnost Expreso Emir z argentinské Córdoby pořídila 31 vozů a mínila využít jejich mechanických a elektrických částí pro stavbu nově karosovaných vozidel, jenže sotva se začaly věci dávat do pohybu, vyhlásil argentinský podnik bankrot. Do Córdoby putoval pouze vůz ev. č. 28, který se však za řekou Plata dočkal opuštění a nájezdů vandalů. Společnost Expreso Emir alespoň darovala vůz uruguayskému sdružení Asociación Uruguaya Amigos del Riel, které jej hodlalo zařadit do expozice svého plánového dopravního muzea, jenže nečinnost města a ochablá činnost sdružení vedly k tomu, že se pro muzeum nenašlo vhodné místo. A tak se vůz ev. č. 29 dočkal podobného osudu jako vůz ev. č. 28. Zbytek trolejbusů byl sešrotován nebo využit coby pojízdné kanceláře stavebních společností.

Toto je z historie montevidejských tramvají a trolejbusů ve zkratce vše. Autobusová doprava nijak zvláště městu neulehčila, finančně se totiž zpravidla neobejde bez dotací a ani není nijak zvláště rychlá a moderní. Změní tristní stav tamní MHD produkty Trolzy?

Text: Vít Hinčica, Marcelo Benoit

Url: Ohlédnutí za historií tramvajové a trolejbusové dopravy v Montevideu