



Konec trolejbusů v Japonsku

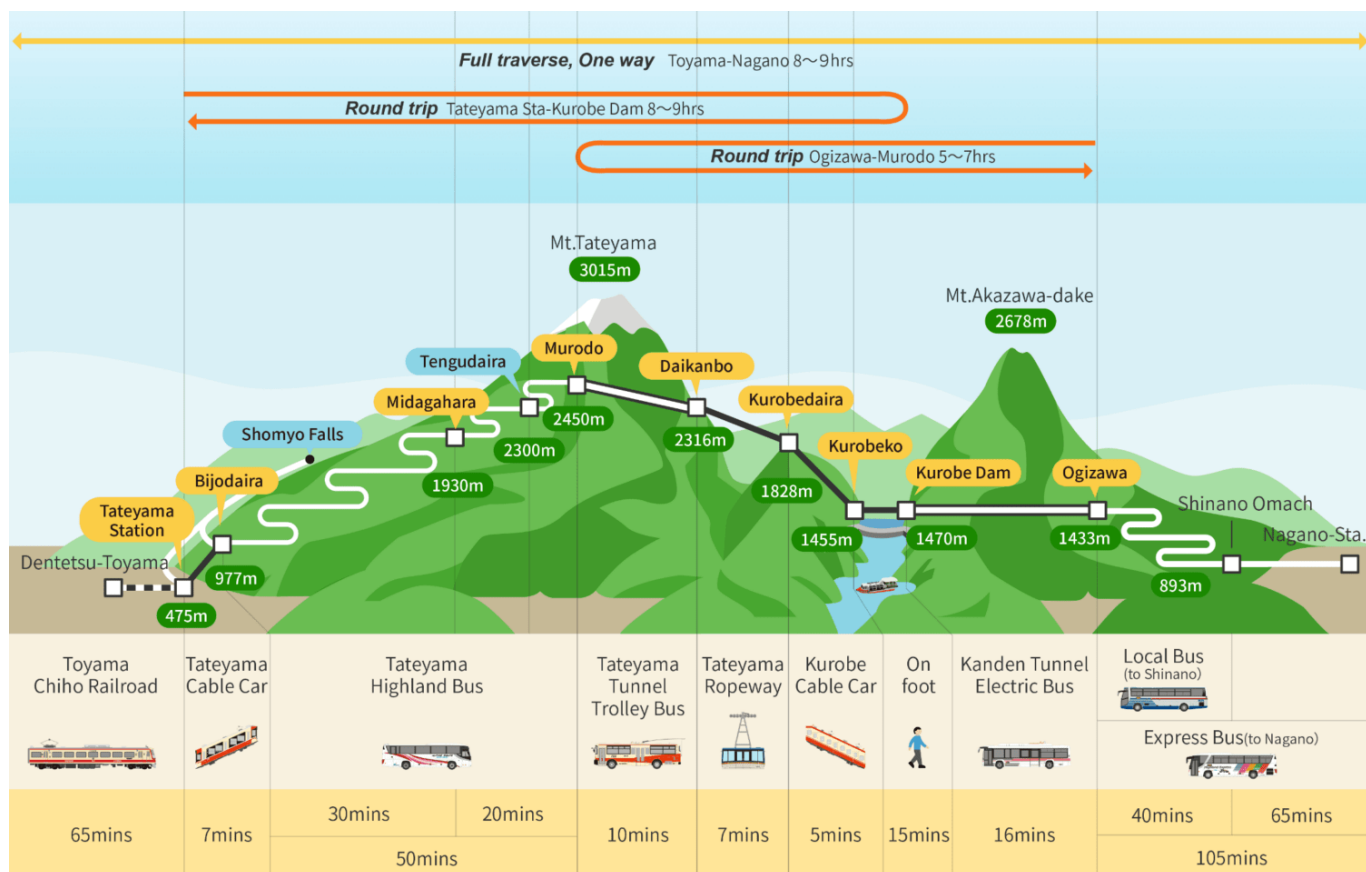
04.12 2024 18:00, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 30. 11. 2024 byl podle očekávání uzavřen poslední japonský trolejbusový provoz, který sloužil pro převoz turistů mířících za úchvatnými výhledy v pohoří japonských Severních Alp (v japonštině známé jako *Hida*). Provozní éra tohoto nezvyklého systému činila necelých 30 let, od nové sezóny, tj. od dubna 2025, zde již nastoupí elektrobusesy.

První trolejbusový provoz v Japonském císařství byl spuštěn v roce 1928, neměl však dlouhého trvání a už o čtyři roky později byl uzavřen. Později vzniklé systémy už měly delší trvání, s ohledem na rozlohu Japonska ovšem nelze říci, že by se zde trolejbusy výrazně zabydlely. V letech 1932 až 1964 se objevily už jen v sedmi destinacích, přičemž v jedné z nich byly v mezičase (1951) zrušeny. Všechny ostatní provozy - až na jedinou výjimku - byly zlikvidovány v letech 1964 až 1972.

Jediným přeživším provozem byl ten vůbec nejmladší, jenž byl spuštěn 1. 8. 1964 a který měl specifické postavení, neboť nesloužil pro městskou dopravu, ale pro přepravu turistů ve vybudovaném tunelu severoalpské trasy známé jako *Tateyama Kurobe*. Ta dnes měří zhruba 90 km a turisté při jejím zdolávání používají nejrůznější dopravní prostředky - železnici, autobusy, různé druhy lanovek a (do nedávna i) trolejbusy.

Trať o délce 6,1 km známá jako „Tunelový trolejbus Kanden“ ovšem není tou, s níž se Japonsko uplynulou sobotu loučilo, byť byla součástí téže horské trasy. Historie této linky se totiž uzavřela již před šesti lety (s koncem sezóny 30. 11. 2018) s tím, že místo dříve užívaných 15 trolejbusů byly od dubna 2019 vypraveny elektrobusesy. Stejný osud nyní stihl i ten úplně poslední japonský provoz, jenž byl analogicky pojmenován jako „Tunelový trolejbus Tateyama“.



Celá trasa známá jako Alpen Route má okolo 90 km. Svezení je možné nejrůznějšími dopravními prostředky. U tunelu Kanden je již obrázek elektrobuse, do roku 2018 jezdily i zde trolejbusy (alpen-route.com)

Jeho vznik je datován s výrazným odstupem za ostatními japonskými provozy. Tunel, kterým byla trolejbusová dráha vedena, sice začal sloužit svému účelu již v roce 1971, cestující v něm ale byli dlouho převáženi klasickými dieselovými autobusy. Teprve v devadesátých letech bylo rozhodnuto, že s ohledem na ochranu životního prostředí a snahu snížit hluk by měla být také tato 3,7 km dlouhá trasa (Daikanbō - Murodō) vedená v nadmořské výšce mezi 2 316 až 2 450 m elektrifikována, což se od 23. 4. 1996 stalo realitou. Pro provoz bylo vyrobeno osm trolejbusů ev. č. 8001 až 8008 (r. v. 1995) označených jako typ *Tateyama Kurobe Kanko 8000*. Podvozková část pocházela od společnosti Mitsubishi Motors, karoserie od společnosti Osaka Sharyo Kogyo. Elektrická výzbroj byla postavena na bázi GTO tyristorů. Fakticky šlo o vozidla vycházející konstrukčně z typu *Kansai Electric Power Type 300*, který od roku 1993 sloužil na oné první tunelové trolejbusové lince.

Na obou tunelových trasách byly trolejbusy provozovány jednostopě s výhybnou situovanou uprostřed trasy. Zatímco delší tunelový provoz „Kanden“ měl i jednu nácestnou zastávku, v případě linky „Tateyama“ byly jedinými zastávkami ta nástupní a konečná. Trolejbusy jezdily zpravidla – s ohledem na vysoký zájem turistů – za sebou v počtu dvou až tří.



Trolejbusy v tunelu ve výšce přes 2 000 m n. m. jezdily v letech 1996 až 2024. Od příští sezóny již vyjedou elektrobuses. (zdroj: Wikipedia.org)

S ohledem na podmínky v oblasti (vysoká vlhkost, nízké teploty) byla trolejbusům věnována po každé sezóně zvláštní údržbová péče. Vzhledem k atypičnosti vozidel ale po takřka třech desítkách let služby musel provozovatel řešit absenci náhradních dílů, což se stalo nakonec hlavní záminkou pro zrušení systému, jímž se za 28 let existence mělo svézt zhruba 19 924 000 cestujících. Komplikace z hlediska zajišťování provozu a školení personálu měly být údajně spojeny také s faktem, že se na trolejbusy v Japonsku nahlíží jako na železniční vozidla, což mělo komplikovat školení personálu (zejména s ohledem na náročnost zkoušek pro řidiče).

Oznámení o záměru zrušit naprosto unikátní trolejbusový systém bylo vydáno již v loňském roce, počátkem října letošního roku pak bylo jen formálně potvrzeno, že 30. listopad 2024 bude s odjezdem v 15:00 z konečné Murodō definitivně posledním dnem, kdy se bude možné v Japonsku trolejbusem svézt. Zájemci o projíždku se mohli přihlásit do speciální loterie, z níž bylo vylosováno 200 účastníků, kteří tak mohli být oněmi posledními cestujícími japonských trolejbusů.

Rozloučit se s nimi přišli také pracovníci, kteří s nimi dlouhá léta sloužili, a tak není divu, že šlo o loučení nesmírně emotivní, u nějž nechyběly ani proudy slz. Celkově však na poslední cestu provázela trolejbusy spíše veselá nálada. Když se trojice vozů naposledy rozjela směrem do stanice Daikanbō, zaměstnanci drželi v ruce velký transparent s nápisem „Sbohem trolejbus“ . Ve spodní stanici pak byly trolejbusy a jejich obsluha přivítány dlouhým potleskem. Kapitola trolejbusů v Japonsku, a tím i všech trolejbusů s pravostranným řízením na světě, byla 30. 11. 2024 dopsána.

Url: [Konec trolejbusů v Japonsku](#)