



MALLORCA 2007

Cestovní zpráva z návštěvy železnic na Mallorce

Ostrov Mallorca leží v západní části Středozemního moře. Je největším ostrovem Baleárského souostroví a odedávna patří Španělsku. Obyvatelé mluví dialektem katalánštiny, používají ale i kastilštinu. V posledních dvaceti letech, po pádu Frankova režimu a po vzniku provincie Baleárské ostrovy, se většina geografických názvů již píše pouze v katalánštině. Železničním fandům a nejen jim, to občas může činit potíže při identifikaci jednotlivých lokalit. Proto někde uvádím v závorce i názvy v kastilštině (španělštině).

Na Mallorce jsem byl v době mezi 3. a 10. červnem 2007. Ve zprávě používám především vlastních poznatků. Doplnuji je o technické údaje z prospektů a internetu. Informace na internetu nejsou vždy spolehlivé. Na příklad některé mapky tratí odpovídají prvním plánům, nikoli skutečnosti.

Úvod

Železniční historie ostrova Mallorca je velmi bohatá. První vlak vyjel 24. února 1875 z Palmy de Mallorca do města Inca. Rozchod tratě byl 914 mm. Železniční síť Mallorských železnic (Ferrocarriles de Mallorca) se postupně rozrůstala až prakticky pokryla celý ostrov. Další společností, která vybuďovala železnici, byla společnost Sóllerské železnice (Ferrocarril de Sóller). Ta dala roku 1912 do provozu parostrojní železnici spojující Palmu de Mallorca s městem Sóller. Na ni navazovala tramvajová trať do města Port d´Sóller. Parní část byla v roce 1929 elektrifikována, ovšem jiným napětím, než tramvaj. V Palmě de Mallorca byla roku 1891 zřízena síť koňské tramvaje. Dne 1.7.1916 byla dána společností S.G.T.E.I. (Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma) do provozu i tramvaj elektrická. Poslední veřejnou železnici byla krátká trať o rozchodu 600 mm ze stanice Consell do městečka Alaró. Průmyslovou drahou byla trať z lomů v Genova do přístavu Porto Pí. Část její trasy je stále ještě zratelná.

Od padesátých let dvacátého století začíná rušení tratí. První byla trať z Alaró, po ní tramvaj v Palmě a všechny větve mallorských železnic, patřících již FEVE (Ferrocarriles Españolas de Vía Estrecha). Zůstala jen dvojkolejná trať do Inca. Beze změn se dochovala pouze trať do Sólleru a na ni navazující tramvaj. Devadesátá léta přinesla na Mallorce zcela zásadní změnu ve vztahu k železniční dopravě. Byla založena společnost SFM (Serveis Ferroviaris de Mallorca), která převzala veškerý majetek od FEVE na Mallorce. Nakoupila starší motorové vozy MAN a na jediné zbývající trati do Inca postupně změnila rozchod na 1000 mm. Nádraží na Placa d´Espanya v Palmě bylo zrušeno a na jeho místě byl vybudován park. V jeho rohu pak bylo malé dvoukolejné koncové nádraží trati do Incy, Sa Pobly a Manacoru.

27. prosince 2000 byla otevřena obnovená trať z Inca do Sa Pobly (La Puebla). Poté byla obnovena i trať z Inca do Manacoru. Zároveň byly zveřejněny velmi ambiciózní plány na další obnovu i výstavbu tratí. Na podzim roku 2003 se na pláncích sítě SFM objevila i nová trať k universitě. Na jaře 2004 tyto plánky zase zmizely.

Nedávná minulost

Na podzim 2004 bylo s konečnou platností rozhodnuto, že bude postavena podzemní dráha na Baleárskou universitu – UIB. Trať SFM byla dočasně ukončena na zastávce Son Fuster a spojení mezi Placa d'España a Son Fuster bylo pouze autobusy SFM. Celá trasa dráhy byla vytrhána a po stranách ulice byly vybudovány souběžné betonové stěny se zabetonovanými vrtů. Po odtěžení zeminy a zakrytí tak vznikl tubus pro čtyřkolejnou trať. V tubusu byly postaveny i dvě zastávky s ostrovními nástupišti pro každou trasu. Prostorem a penězi se nešetřilo. Na místě bývalého nádraží bylo postaveno velké podzemní koncové nádraží o pěti nástupišti a deseti kolejích, z toho tři elektrifikovaných.

V červnu se na všech stanicích ještě dokončovaly některé práce, především v zázemí stanic.

Trasa SFM vyjíždí na povrch před stanicí Son Fuster, pod okružní dálnicí Vía Cintura. Trasa metra se stáčí vlevo a jde v podzemí v prefabrikovaném tunelu.

Estació Intermodal Placa d'España

25.dubna 2007 byla otevřena nová stanice, společná pro metro i železnici. Zároveň začal provoz metra. V prostoru pod bývalým nádražím FdM, vlevo od výpravní budovy je široký vchod do podzemí. Po pohyblivých schodech se dá sjet do prvního podzemí, kde jsou pokladny, turnikety, toalety, bufet a vyhlídková rampa na kolejiště. Dalšími schody se dostaneme na základní nástupiště, které je dimenzováno opravdu velkoryse. Z něho vychází pět širokých a dlouhých nástupišť. Na jejich konci, stále v podzemí, je most, který umožňuje přímé spojení na autobusové nádraží, které je na povrchu v místě bývalých dílen FdM. Prostor je velký proto, že vlaky SFM jsou motorové a je nutné udržet nízkou koncentraci spalin. Proto je nad kolejemi i několik světlíků a větracích šachet. Velký prostor ovšem působí jako ozvučnice a při příjezdu a odjezdu vlaku je hluk velmi silný. Jsou ale vidět první pokusy omezit hluk zavěšením pruhů plachet na strop, účinné to zatím není.

Koleje č.2, 3 a 10, určené pro metro, jsou elektrifikované nadzemním vedením. V podzemí je vodičem zavěšená kolejnice.

Z podzemního nádraží vede pod bývalou tratí SFM široký, čtyřkolejný tunel, vysoký 5,5 m. Osová vzdálenost kolejí metra (i SFM) je 2,7 m. Osová vzdálenost kolejí metra a SFM je 3,5 m. V místě bývalého křížení s ulicí Jaime Balmes je první společná stanice Jacint Verdaguer. Každá trať má vlastní ostrovní nástupiště s vchodem z povrchu. U každé podzemní stanice je i výtah na povrch pro invalidy, nemohoucí a líné cestující. Rovněž je na každé stanici elektronický informační systém. Druhá obdobná stanice je před Vía Cintura a jmenuje se Son Costa-Son Fortesa. Jak jsem již uvedl, tunel je dimenzován velmi velkoryse a tak je stanice vidět daleko na trať.

V místě bývalé tratě, v ulici Jacint Verdaguer je vybudován pěší bulvár. Po levé straně se již zastavují proluky vysokými činžovními domy. Vpravo se teprve začínají bourat první staré, typické mallorské domy. Podle tisku stoupla hodnota parcel několikanásobně. Není se co divit. Vzniklo tam velmi příjemné prostředí. Ovšem práce na prodloužení ulice pokračují a pokud se na ni stáhne doprava, prostředí se zhorší.

Metro de Palma

První linka Metro de Palma začíná na nádraží Estació Intermodal Placa d'España a za stanicí Son Costa-Son Fortesa se, stále v podzemí, odklání táhlým levým obloukem od trasy SFM. Podjíždí rozvětvené nájezdy na Vía Cintura a na dálnici do Inca. První stanicí je Son Fuster Vell. Tak, jako všechny další stanice, má boční nástupiště. Na povrchu jsou sportoviště a průmyslová zóna. Další tři stanice, Son Castelló, Gran Vía Asima a Camí Dels Reis jsou blízko sebe s výstupy na ulici Gran Vía Asima v průmyslovém polygonu Victoria. Za zástavbou vychází trať metra na povrch a další stanice je v Son Sardina, v těsné blízkosti stejnojmenné stanice Sóllerské železnice. Zde je nejlepší místo na fotografování. U stanice se dokončuje záchytné parkoviště. Dále trať metra pokračuje nad zemí. Nadjezdem dlouhým 180 m přejíždí metro železnici a silnici do Sólleru. Podle plánu měla trať pokračovat na povrchu až na konečnou stanici U.I.B. Nakonec ji ale zavedli mělko pod zem. Stanice U.I.B (Universitat de les Illes Balears) je jen dočasná konečná. Trať má pokračovat až do Parc Bit.

Délka tratě je 8,2 km, doba jízdy 13 minut. Vlak projede bez zastávek trať za 5 minut. Interval mezi vlaky je rovněž 13 minut. Maximální spád tratě je 2,5%. Metro de Palma má šest elektrických jednotek (71-01 až 71-12), vyrobených firmou CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarril, S.A. Délka soupravy je 33,082 m, šířka 2,55 m a kapacita 380 osob. Trakční napětí 1500 V. Maximální rychlost 100 km/hod, zrychlení 1,1 m/sec.

7.května 2007 vyhlásil předseda vlády Baleárských ostrovů Jaume Matas plán na výstavbu dalších tří linek metra. Druhá linka má vést ze Son Gotleu přes stanici Intermodal na Camí dels Reis (linka 1). Třetí je plánována na Parc del Mar a čtvrtá do Son Ferriol. Celkové náklady jsou kalkulovány na 473 milionů Euro. Doba výstavby mezi 4 až 8 lety.

Do konce září je jízdné metra zdarma. Cílem je naučit cestující metro používat a předejít nepříjemnostem při nepravidelnostech provozu.

Nepodařilo se mi zjistit, kde je depo metra. V pravidelném provozu jsou tři soupravy a čtvrtá je v záloze ve stanici Intermodal, kde se provádí i drobná údržba.

Serveis Ferroviaris de Mallorca

Na SFM není mnoho změn. Především je první část tratě vedena v podzemí, kde je nové koncové nádraží a dvě stanice pod zemí. Novou stanicí je Festival Park, který je asi jeden km za Marratxi. Vlaky také zastavují na stanici Enllac (Empalme). Ta je nově oplocena vysokým a hustým plotem a velmi špatně se v ní fotografuje. Pohybovat se v kolejišti a poblíž něho uvnitř oplocení je vyloučeno. Drážní personál je zcela nekompromisní a nevidí nejmenší důvod, proč by se vlaky měly fotografovat. Důvodem jsou striktní bezpečnostní ohledy. Tvrdit, že předpisy znáte a také pracujete na dráze, situaci spíše zhoršuje.

Ve stavu je 22 jednotek + 6 motorových vložných vozů. Všechny vyrobila CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarril, S.A. Jedna souprava, po havárii v Sa Pobla, je již vyřazena, v provozu lze zahlédnout nejvyšší číslo 61-46.

Jízdenka z Palmy do Manacor stojí 3.70 Euro. Nejlevnější jízdenka je z Palmy na Festival Park a stojí 0,65 Euro. Pro každodenní cestující jsou určeny měsíční jízdenky zaparkuj a jed' v ceně 60 (Inca - Sa Pobla) až 75 Euro .

Ferrocarril de Sóller

Z jízdního řádu již zmizel turistický vlak, protože všechny vlaky jsou jen turistické. Jednosměrná jízdenka Palma – Sóller je proto za 9 Euro, zpáteční za 14 Euro. Odjezdy z Palmy jsou v 8:00, 10:10, 10:50, 12:15, 13:30, 15:10 a 19:30. Remíza v Palmě již neslouží dráze a byla upravena na výstavní galerii. Vstup je zdarma. Koleje zůstaly a jsou zakryty skleněnými deskami.

Jízdné tramvaje je 3 Euro. Celé okolí konečné stanice tramvaje v Port d´Sóller je zcela přestavěno. Část budov byla stržena a prostor byl upraven na kavárny. Lisabonské vozy se postupně upravují do sóllerského stylu. Plechové bočnice se nahrazují plaňkovými. V červnu byl v opravě mo 20. Provozní mo 24 již plaňkové bočnice měl. Další provozní, mo 21, jezdil ve stavu po rekonstrukci.

Všechna vozidla a zařízení FdS jsou stále ve výtečném stavu. Společnost, patřící místním občanům, prosperuje.

C.F.V.M. (Club Ferroviari Vaporista de Mallorca)

V hale nádraží Intermodal jsou vystaveny dva vzácné železniční exponáty. První je parní lokomotiva Baldwin, v.č. 52659 z roku 1919, typ Pradera, která jezdila s číslem 6 a jménem Landaluce na uhelné dráze Ponferrada – Villablino. Za dobu své existence najezdila 6 milionů kilometrů. Klub CFVM ji koupil ve velmi špatném stavu. Lokomotiva má již opraven pojezd. Kotel je jen ve vystavovatelném stavu a čeká na opravu. Druhým exponátem je nejstarší dochovaný poštovní vůz ve Španělsku. Vyrobila ho na konci sedmdesátých let 19.století britská vozovka Swansea Wagon Company z Cardiffu pro FdM. Má dva postranní oddíly druhé třídy, uprostřed je oddíl poštovní. Vagon byl v provozu do poloviny šedesátých let na trati do Felanitx. Restauraován byl v dílnách v Sinéu.

Ing. Rudolf Tyller, 12.června 2007