

Taková maličkost: Jak ve skutečnosti VŽDY funguje volný trh Západu.

- editor007 | 3. května 2024

USA: Obnovená tramvaj ve Waschingtonu DC, tramvaje české výroby, Google street

Tramvaj v USA, tehdy ještě koňka, se objevila asi před 200 lety v roce 1828 v Baltimoru. A nejstarší tramvajová linka, která v současné době funguje ve Spojených státech, byla otevřena v New Orleans (New Orleans street car) v roce 1835. V druhé polovině 19. století se začaly tramvajové linky otevírat jedna po druhé v mnoha amerických městech, včetně velkých: Philadelphia (1859), San Francisco (1878), Boston a Pittsburgh (1897).

V USA (stejně jako v Ruském impériu) byly všechny tramvajové společnosti soukromé nebo byly divizemi železničních společností. Tramvaj se v Americe stávala stále oblíbenějším způsobem dopravy. V roce 1907 však došlo k události, která měla zvláštní dopad na životní styl všech Američanů a byla prvním krokem k úpadku americké tramvaje a velkých měst vůbec: byla vytvořena společnost General Motors Corporation.

V roce 1921 bylo 90 % veškeré osobní dopravy ve Spojených státech po kolejích (tramvaje i vlaky) a pouze 10 % autem. Průmysl vzkvétal, s přibližně 1200 samostatnými elektrickými městskými a příměstskými tramvajovými systémy ve Spojených státech. Průmysl zaměstnával 300 tisíc lidí a celková délka všech tratí byla 70 000 km. Tramvaj přepravovala 15 miliard cestujících ročně a příjem dopravců činil 1 miliardu dolarů v cenách roku 1920. Téměř každé město ve Spojených státech s populací více než 2 500 lidí mělo svůj vlastní elektrický silniční systém.

Právě v roce 1921 se protнула historie elektrické tramvaje ve Spojených státech a historie General Motors. Alfred Sloan přišel do společnosti GM a získal post viceprezidenta. Svůj vysoký post nastoupil poté, co GM v roce 1921 utrpěla značné ztráty ve výši 65 milionů dolarů. Alfred Sloan uvedl, že každý, kdo si chtěl koupit osobní vůz, tak již učinil a z tohoto důvodu se další rozvoj trhu stal nemožným. Sloanova strategie, kterou ocenil vrcholový management, byla jednoduchá: je nutné zničit hlavní překážku rozvoje automobilového trhu - elektrickou tramvaj! Právě tato strategie z něj udělala prezidenta korporace. Podle vlastních dokumentů GM byla v roce 1922 vytvořena divize, jejímž cílem bylo nahradit tramvaje silničními motorovými vozidly: osobními automobily, autobusy a nákladními automobily (Ano, tehdy tramvaje převážely i náklady především do center měst - pozn.překl.). Prezident GM Corporation Sloan je zobrazen s rukou na stole před Sněmovnou labouristů ve Washingtonu. Na obrázku jsou také William P. Connery (vlevo), předseda výboru, a Edward R. Stettinius (uprostřed), viceprezident GM, a Alfred Sloan u svého stolu.



To bylo realizováno jednoduše a efektivně: městské tramvaje provozovaly společnosti, které řídily i železniční dopravu. Prvními „obětími“ se stal Southern Pacific, vlastník Los Angeles Pacific Electric Line, největší meziměstské tramvajové sítě na světě o celkové délce 2 400 km (Pro srovnání – Praha má celkovou délku kolejí 150,3 km a délka všech linek činí 578,9 km – pozn.překl.); New York Central – vlastník New York State Railroads – 960 km městských a meziměstských linek na severu New Yorku; a New Haven – vlastník 2 400 km nadzemní kontaktní sítě v New Yorku, Connecticutu, Rhode Island a Massachusetts; stejně jako další společnosti. Všichni dostali ultimátum: buď zakázky na velmi výhodnou přepravu aut po železnici dostanou konkurenti, nebo tyto firmy nahradí své tramvaje autobusy. Protože bez takových zakázek by dopravci jen těžko mohli konkurovat jiným společnostem, souhlasili.

Totéž se dělo s bankami, které poskytovaly úvěry tramvajovým společnostem. Představitelé GM navštívili banky poskytující půjčky na tramvaje ve Philadelphii, Dallasu, Kansas City a dalších a požádali banky, aby na své účty uložily miliony dolarů General Motors, a na oplátku je požádali, aby rozšířily své půjčky na auta a opustili kreditování tramvajů.

Když tato opatření nepomohla, GM prostě vytvořil holdingové společnosti, které koupily tramvajové společnosti a uzavřely je: stalo se to v New Yorku, Los Angeles, Chicagu, Philadelphii, Baltimoru, Washingtonu, St. Louis, Salt Lake City, Sacramentu, San Diegu a Oaklandu. Tramvajové vozy ze zrušených společností byly vyřazeny např. i na Terminal Island, Kalifornie, 1956.



Prostřednictvím autobusových společností Greyhound a National City se General Motors podařilo koupit a zlikvidovat North Shore Line za 50 milionů dolarů, nejrychlejší tramvajovou linku na světě, která spojovala pobřežní města Wisconsinu a severní předměstí Chicaga s centrem. Díky manipulaci se General Motors podařilo koupit a sešrotovat tramvaje, které obsluhovaly linku Minneapolis-St Paul. Do poloviny 50. let společnost General Motors různými způsoby převedla více než 900 tramvajových sítí na autobusy.

Zakladatel Electric Transport Workers Association, E. J. Quinby, napsal dopis americkému ministru spravedlnosti, že General Motors se spojil s Standard Oil of California (Chevron), Philips Petroleum a Firestone, aby vytvořily „National Lines“ jako součást strategie k úplnému odstranění elektrických dopravních systémů v Americe.

Propaganda se přitom prováděla na všech frontách. Obyvatelé Ameriky byli účinně krmeni „Velkým americkým snem“ – dům na předměstí, osobní auto a svoboda pohybu! Během desetiletí od roku 1945 do roku 1954 se počet obyvatel předměstí zvýšil o 10 milionů lidí a od roku 1950 do roku 1976 o 85 milionů lidí. Suburbanizace začala pohlcovat zemi. V roce 1976 žilo více Američanů na předměstích než ve velkých městech nebo na venkově.

Nepřekonatelná moc automobilových, ropných a pneumatikářských gigantů pokračovala téměř až do konce 20. století. V polovině 20. století byly otevřeny pouze dvě linky Clevelandského metra, Boston Streetcar Line (1929) a Newark Light Rail (1935). Další, lehká železnice v San Franciscu (Muni Metro), byla otevřena až v roce 1980.

Spiknutí bylo nakonec odhaleno, ale dokázali prokázat pouze lobbování za prodej autobusů od GM. Společnost proto dostala pokutu ... 5 000 USD a každý manager – 1 USD! Kolosální ztráty a urbanistické chyby, které vyrostly z počínání General Motors a zaujatosti vůči divoké motorizaci v USA, které si dodnes všichni všímají, ještě nikdo nespočítal. Typická předměstská ulice z 50. let lemovaná domy ve čtvrti Queens v New Yorku.

V posledních desetiletích se ve městech USA začalo objevovat nejen metro, lehké metro a LRT, ale také tramvaje v tom nejznámějším slova smyslu. Od roku 2000 bylo ve Spojených státech otevřeno několik dopravních systémů (obnovených i nových): historických i nejmodernějších. Patří mezi ně New Jersey Light Rail (2000), Portland Streetcar (2001), historická tramvaj Tampa (2002) a San Pedro Streetcar (2003), Tacoma Light Rail (2003), Minneapolis Hiawatha Line, New Jersey's Riverway, Houston Light Rail (2004), Seattle and Charlotte Light Rail (2007), kalifornský Sprinter a Phoenix Light Rail (2008), Seattle's Central Line (2009) a Norfolk Light Rail (2008) 2011). V hlavním městě USA Washington, kde tramvaj fungovala 100 let od roku 1862 do roku 1962, kdy ji nahradil autobus. V roce 2014 se zde tramvaj (DC Streetcar) znovu objevila. Navíc vozy vyrábí a dodává česká Škoda (výroba i podle licence v USA – pozn.překl.) – jak moc výroba tramvají v USA zaostala kvůli zapomnění ve 20. století. Clevelandský lehký železniční systém, vlastněný RTA. 1959



ZDROJ: <https://historyfoto.ru> Zpracoval: Peter008/Pokec24