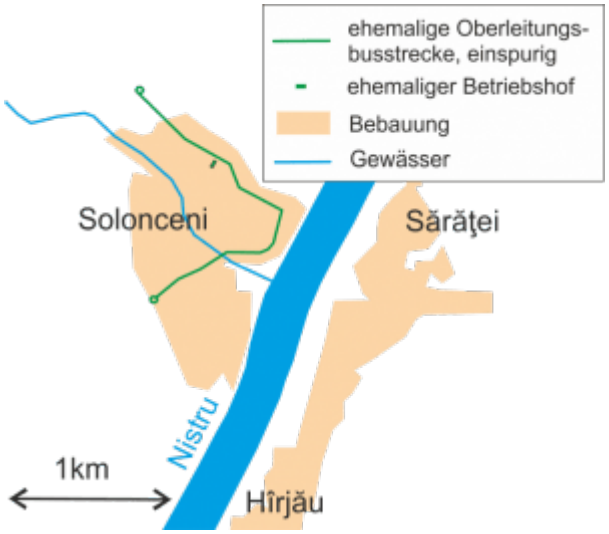


Za trolejbusy do Moldavska (4) – Solonceni

13.01 2019 20:19, Redakce, Nezařazené

Poslední díl našeho seriálu o trolejbusech v Moldavsku bude věnován již zrušenému provozu ve vesnici Solonceni (čti: Solončeny). Vzhledem k tomu, že se jedná o téma již dopodrobna zpracované, představuje následující text převážně překlad původního zdroje.

Vesnice Solonceni leží na severovýchodě země, blízko ukrajinských hranic, 12 km severním směrem od regionálního střediska Rezina. Vesnice je situována na pravém (západním) břehu řeky Dněstr, zatímco druhý břeh této řeky patří odštěpené Podněsterské moldavské republice. Ke konci existence Sovětského svazu, tj. na přelomu 80. a 90. let 20. století, měla vesnice 3 000 občanů a její sovchoz (státem vlastněný zemědělský podnik) byl obzvláště prosperujícím podnikem. Jeho součástí byl jednak komplex pro chov dobytka a produkci mléka, jednak sklad obilí a dále také meliorační středisko a stanice pro zemědělskou techniku a traktory. Celý sovchoz byl umístěn na výšině, severně od vesnice, a jelikož byl od hlavní rezidenční oblasti už poněkud vzdálen, byli pracovníci sovchozu sváženi do práce a z práce autobusy.

Mezi léty 1988 až 1993 byl výkonným ředitelem solončenského sovchozu Nikolaj Andrejevič Zajac, který svými vynikajícími manažerskými schopnosti přetvořil sovchoz v příkladný podnik. Kromě zavádění inovativních výrobních technik byl pan Zajac znám pro svůj neobvyklý smysl pro odpovědnost, což bylo v tehdejší plánované ekonomice jsoucí v područí SSSR spíše neobvyklým jevem. Následkem Zajacova řízení produkoval solončenský sovchoz 2,5krát více mléka, 2x až 3x více masa a 3x až 4x více obilí, než stanovovaly státem přidělené kvóty. Prosperita vesnice a životní úroveň pracovníků podniku díky těmto nadprůměrným výsledkům rostly. Dělníci na farmě vydělávali i 500 a dojičky až 600 rublů měsíčně, zatímco průměrná mzda v SSSR byla roku 1988 233 rublů. I přes vyšší vyplácené mzdy byl ještě sovchoz s to generovat značné roční přebytky rozpočtu.

Přebytečné peníze se měly dle tehdejších podmínek platných v SSSR vracet státu (tehdy to byla Moldavská sovětská socialistická republika), pokud nebyly určeny na rozvoz sovchozu nebo vesnice. Aby se peníze v Solonceni udržely a státu nevracely, nastartovalo se komplexní plánování a výstavba všech možných objektů, které se týkaly nejen závodů sovchozu, ale také civilní a kulturní infrastruktury ve vesnici. Solonceni se díky tomu staly vzkvétající obcí s životním standardem srovnatelným s tím ve městě. Přesto se vydělané peníze nepodařilo zcela utratit. Pan Zajac proto

začal zvažovat i realizaci různých neobyčejných projektů. Jedním z nich byla například lanovka přes řeku Dněstr. Dalším pak i trolejbusová trať, která měla spojit Solonceni se severně ležícím areálem sovchozu.

Nápad postavit trolejbusovou trať přišel přímo od pana Zajace, rozhodnutí stavět ale nebylo orientováno ani snahou chránit životní prostřední, ani nějakým zvláštním zápalem pro trolejbusy. Oficiálně deklarovaným důvodem realizace projektu byl levnější provoz trolejbusu, protože zatímco tento stál jen 15 rublů za den, autobus si vyžadoval 93 až 94 rublů za den. Tento argument posloužil jako přesvědčivá zástěrka pro to, aby se mohly vydělané prostředky uchovat na místě.

Dle vyjádření, které pan Zajac poskytl osobně roku 2011, byl ale skutečným důvodem realizace projektu trolejbusů fakt, že autobusy byly často úředníky z vyšších míst povolávány na různé akce v okolí, jako třeba tehdy tolik populární politické demonstrace, což pak znemožňovalo zajišťovat návoz pracovníků do sovchozu. Trolejbus ale nešlo na takovéto akce povolávat, protože na troleji závisel, tudíž peníze byly opravdu použity v zájmu obce a navíc trolejbus ještě šetřil provozní náklady.

Budování systému

Oficiální žádost pro stavbu trolejbusové trati byla podána dne 28. února 1989. Projekt byl rozpracován státním projekčním institutem "Kišinjovprojekt" z Kišiněva. Sovchoz postavil mezi vesnicí Solonceni a mléčným závodem sovchozu novou asfaltovou silnici, která byla přizpůsobena budoucí trati. Samotná stavba trati se odehrála v letech 1991 a 1992. Vybudována byla 2,44 km dlouhá trať (v jednom směru). Smyčky nebyly uzavřeny s pomocí výhybek, a tak bylo nutné po každé jízdě sběrače překládat. Na smyčkách byly vztyčeny neobvyklé dvojité trakční stožáry, a to kvůli vyššímu zatížení trati v daných místech. Zhruba v polovině trati byla zřízena jednoagregátová měnírna. Kabely dálkového ovládání byly nataženy k oběma konečným, kde se také nacházela tlačítka pro ovládání měníren.

Návrh projektu také předpokládal dodatečné zemní práce jako stavbu obratišť včetně nástupních/výstupních ostrůvků pro cestující a přístřešků. Podél jižního úseku trati bylo doplněno veřejné osvětlení, které tam dříve chybělo, což s sebou neslo i přeložky dotčených elektrických, rádiových a telefonních tras. Železobetonové trakční stožáry a trolejové vedení byly dodány výrobci z města Bendery. Trolej byla zavěšena skupinou údržbářů z kišiněvského trolejbusového podniku, kteří byli pro tento účel zvlášť najati. V měnírně byla nainstalována zkušební elektrická výzbroj z Kyjeva. Celkem bylo na stavbu trolejbusové trati a práce vyvolané projektem vynaloženo 400 tisíc rublů (teoreticky si za tuto částku tehdy bylo možné, jak se lze dočíst hned v dalším odstavci, pronajmout 8 trolejbusů na celý rok, což znamená, že projekt nebyl nijak drahý).

Dva nejlepší řidiči ze sovchozu byli vypraveni do Kišiněva na 6měsíční kurz na řidiče trolejbusu. Po jeho absolvování strávili řidiči ještě 2 měsíce na praxi přímo v Kišiněvě. Vůz typu ZiU-682V ev. č. 2049, r. v. 1987, který patřil pod druhou kišiněvskou trolejbusovou vozovnu, byl pronajat za 50 000 rublů ročně. Před pronajmutím byl vůz zakonzervován ve vozovně, takže měl najeto jen málo kilometrů.

Stavba trolejbusové trati se odehrávala během války v Podněstří. Vojenský kontingent ozbrojených sil Podněstří byl situován na vyvýšenině na druhém břehu řeky Dněstr. Ke zintenzivnění napětí došlo zejména v březnu 1992. Neobvyklá stavba vzbudila za řekou podezření, jelikož vojenští velitelé ozbrojených sil Podněstří shledávali stavbu trolejbusové trati na vesnici jako nevěrohodnou. Ředitel

sovchozu tak byl přinucen osobně překročit řeku, aby s protistranou jednal o uklidnění situace.

Provoz

Trolejbusová doprava byla zahájena na státní svátek 1. května 1992. Novému dopravnímu prostředku požehnali hned tři duchovní.

Na trase mezi jižním okrajem vesnice a mléčným závodem ležícím severně od Solonceni, za správními hranicemi vesnice, jezdilo pouhé jedno vozidlo. Z popisu trati je jasné, že se de facto jednalo o mezivesnický trolejbusový provoz, který měl být v té době navíc jediný v Evropě. Úředně bylo zavedeno 5 párů spojů denně. Jízdní řád se podřizoval směnám různých závodů místního sovchozu, které se podél trati nacházely, a rozvrhu místní školy.

Odjezdy z vesnice Solonceni:

05:00 – Rozvoz dojiček
07:30 – Traktoristé a školáci
09:00 – Polní brigády
13:30 – Poobědový rozvoz
19:00 – Noční personál a stráž

Odjezdy z mléčného závodu:
08:30 – Noční personál
12:00 – Rozvoz na oběd
14:00 – Školáci
17:30 – Traktoristé a polní brigády
22:00 – Dojičky

Různé zdroje často citovaly 6 až 8 denních jízd v jednom směru, a jak lze z jízdního řádu výše vyčíst, pro zajištění jízd jedním vozidlem bylo minimálně jednou denně uskutečnit jeden pár jalových jízd. Počet jalových jízd se mohl ještě navýšit, nicméně ty už nebyly jízdním řádem vynucené, protože trolejbusy mohly čekat na další odjezd v mléčném závodě. Uváděných 6 až 8 párů spojů tedy souhlasí s tehdejší možnou realitou. Úplný jízdní řád, avšak pouze přibližný, lze vidět zde.

Původní plán počítal se čtyřmi nácestnými zastávkami. Ve skutečnosti ale žádné zastávky po cestě neexistovaly a trolejbus stavěl v případě zájmu na znamení. Jízda v trolejbuse byla zdarma, platil ji místní sovchoz. Trolejbus byl u místních neobvykle populárním dopravním prostředkem, vozil až 1 000 cestujících denně, což je na pouhých 10 regulérních spojů denně a jedno sólo vozidlo opravdu obdivuhodné. Během jízdy hrála cestujícím hudba ze zakoupeného magnetofonu, který se zakoupil speciálně pro pronajatý trolejbus. Trolejbus podléhal také mytí, o které se starali řidiči na konečných zastávkách. V noci trolejbus přespával poblíž domu člověka zodpovědného za jeho hlídání, nebo byl odtažen traktorem na dvůr garáže pro skladování strojů a traktorů, která byla poblíž trati, avšak bez trolejového vedení.

Pronajatý trolejbus byl na údržbu posílán do Kišiněva, kam byl tažen výkonným traktorem typu K-700. Cesta do asi 110 km vzdáleného hlavního města Moldavska mu zabrala v jednom směru 6 hodin. Během 20měsíčního provozu mezivesnické trati byl trolejbus na návštěvu svého původního domova vyslán celkem 4x. Prováděná údržba byla preventivního typu, načež za celou dobu provozu trolejbus nikdy v provozu neselhal. V roce 1993 došlo k úplnému přelakování vozidla.

Plány dalšího rozvoje

Na počátku 90. let vznikly plány regionálního rozsahu na prodloužení trati z vesnice Solonceni do města Rezina, které mělo tehdy okolo 15 200 obyvatel (dnes už méně než 12 tisíc) a leží 12 km jižním směrem. Podle těchto plánů, jejichž autorem byl ředitel Zajac, měla trolejbusová trať směřovat podél pravého břehu Dněstru přes vesnice Boşerniţa a Ciorna až do Reziny. Město Rezina měla trať protínat po její hlavní ulici, nazývané dnes 27. srpna 1989. V Rezině ovšem neměla být konečná, jelikož trolejbusy měly po projetí města pokračovat dále na západ po silnici R20 k vesnicím Ţareuca a Ţahnăuţti, jež spolu sousedí. Konečná měla být na trojúhleníkové křižovatce ještě před těmito vesnicemi (centrum první zmíněné by tak bylo od konečné vzdálené asi 1,5 km a centrum druhé zmíněné asi 3,5 km), nedaleko stanoviště policie, v místě, kde je dnes benzinová pumpa. Délka prodloužení měla činit 18,8 km. Podle jiného plánu, který svého času ohlásily regionální noviny, mělo prodloužení končit ve městě Rezina u místního auto-dopravního podniku, čímž by jeho délka byla jen 15 km.

V plánu bylo nasadit na prodlouženou trať čtyři trolejbusy. Sovchoz ještě v předstihu nechal vybudovat mezi Solonceni a Rezinou novou asfaltovou silnici. Kdyby se podařilo trolejbusovou trať zřídit, měli by se po cestě pasažéři trolejbusu hned na co dívat. Trolejbusy by totiž podjížděly nákladní lanovku rybnického metalurgického závodu překonávající řeku Dněstr, železniční most trati spojující města Rybnica (Rîbniţa) a Bělce (Bălţi) a překonávající tutéž řeku a také by se šplhaly po serpentinách, jelikož město Rezina spočívá ve vyšší nadmořské výšce než břeh řeky Dněstr. Dodejme, že město Rybnica leží přímo naproti městu Rezina, v odštěpené Podněsterské moldavské republice, a má skoro 50 tisíc obyvatel.

Uzavření provozu

Výše zmíněné plány se však po rozpadu Sovětského svazu nepodařilo zhmotnit. Ředitel Zajac se odmítl podílet na rozkrádání státního majetku, a tak byl někdy v září či říjnu 1993 zbaven své funkce. Trolejbus se dařilo držet v provozu už jen několik měsíců. Nový ředitel sovchozu s odkazem na údajné vysoké ceny elektřiny provoz trolejbusu zastavil. Naposledy vyjel trolejbus na trať 3. ledna 1994. Dle očitého svědka byla trať ještě 9. července 1994 v nedotčeném stavu a trolejbus ev. č. 2049 spočíval na dvoře výše zmíněné nezatrolejované garáže. Později ale došlo i na vyrabování trolejbusové infrastruktury, stejně jako závodu sovchozu. Trolejové vedení bylo prodáno do Kišiněvu, kam se vrátil i trolejbus 2049, který tam jezdil nejméně do roku 2006. V roce 2010 už na soupisce kišiněvského trolejbusového vozového parku trolejbus nefiguroval. Při návštěvě dne 6. května 2011 ze solončenské trati zbývaly jen pozůstatky, a sice sloupy trolejového vedení, trosky měnírny a nezvykle dobré vesnické silnice.

Závěrem

Teprve dnes jsme tedy ukončili seriál o všech trolejbusových provozech, které kdy na území dnešního Moldavska vznikly. Podobně jako třeba v ukrajinském Kamenci Podolském, i v moldavské vesnici Solonceni začali po konci SSSR úřadovat chamtivci, kteří namísto rozvoje obce upřednostnili rozprodej či rovnou rozkradení (nejen) jejího trolejbusového majetku, a to doslova za bílého dne. Sen ředitele Zajace, aby trolejbus obsloužil nejen jednu vesnici, ale i několik dalších a také střediskové město, se tedy bohužel rozplynul jako pára nad hrncem.

Text a neoznačené foto (z roku 2011): Jurij Maller, s překladem a úpravami Víta Hinčici

Více snímků zde.

Url: Za trolejbusy do Moldavska (4) – Solonceni