

Úloha tramvají v obléhaném Leningradu. Kulometný vůz i zbraň propagandy

10.05 2020 18:36, Redakce, Ostatní

V těchto dnech si Evropa připomíná 75. výročí od kapitulace Německa a konce druhé světové války. Přestože jsou oslavy s ohledem na současnou situaci poměrně skromné, hodí se bezpochyby události nejkrvavějšího konfliktu v dějinách lidstva i jejich hrdiny připomínat. My si dnes připomeneme jednu z kapitol druhé světové války ve spojení s dnešním Petrohradem. Ten se zapsal do dějin jako město, které bylo nejdéle obléháno nepřátelskými vojsky – a přesto nepadlo.

Tramvajová doprava v Petrohradě začala sloužit veřejnosti (nejprve ve formě koňky) již v roce 1863. V předvečer napadaní Sovětského svazu, který až do června roku 1941 udržoval křehké spojenectví s nacistickým Německem, se nacházelo ve městě již okolo 220 km tratí, 10 vozoven a téměř 3.000 vozů. Práci u dopravního podniku mělo více než 21.000 lidí a v provozu bylo 42 tramvajových linek. Ročně přepravily tramvaje více než 1,2 miliardy lidí.

Útok Německa a jeho spojenců (mezi nimiž figurovalo mimochodem také Slovensko) byl zahájen dne 22. 6. 1941 a Rudá armáda na něj nedokázala zpočátku najít až na ojedinělé případy recept. Německá Skupina armád Sever mířila směrem k Leningradu, který se začal na snahu o dobytí města nepřítelem v předstihu připravovat. S ohledem na velké množství odvedenců z řad pracovníků tramvajové dopravy bylo nejprve nutné doplnit provozní personál. K tomuto účelu posloužily stejně jako v řadě jiných států (včetně protivníka v podobě Německa) ženy. Probíhal tak živelný zácvik nových pracovníků na nejrůznější pozice.

Mimoto bylo nutné začlenit tramvaje do role aktivního prostředku pomoci vojákům a občanům města. V ulicích se tak začaly objevovat nové tramvajové tratě, které byly vedeny k nemocnicím. Část vozů poté byla uzpůsobována na přepravu zraněných – v interiéru byla namontována držadla, která umožňovala umístit nad sebe ve třech úrovních nosítka se zraněnými, okna byla zahalena závěsy, které umožňovaly ponechat osvětlení vozidel i v době zatemnění, upraveny byly i vstupy pro snadnější manipulaci s nosítky a do interiéru byla přidána topná tělesa s předehřátou teplou vodou, která zajišťovala ohřev salónu. Řidiči vozů byli vybaveni lékárničkami a někteří z nich dokonce absolvovali zdravotnické kurzy, aby byli schopni zraněným i pomáhat.

Na budovanou obrannou linii před Leningradem bylo zapotřebí dopravit také velké množství vojáků,

materiálu a pracovníků. I tomuto účely tramvaje sloužily, nicméně jejich hlavní role zůstávala v přepravě obyvatelstva, neboť tramvaje po zrekvírování silničních vozidel zůstaly jediným prostředkem dopravy ve městě. Vojenská správa však dostala tramvaje plně k dispozici a podle dostupných materiálů bylo od července do prosince 1941 přepraveno tramvajemi okolo čtvrt miliónů vojáků. Další vozidla sloužila potřebám pošty (necelých 400 vozů), anebo pro přepravu nákladů. Z dvojice lomů v blízkosti Leningradu mělo být například přepraveno 67.500 m3 písku, který sloužil jak pro stavbu opevnění, tak k budování rezervoárů pro hasiče. Část tramvajových tratí poté byla přestavěna tak, aby se mohly po ulicích města pohybovat vedle tramvají i železniční soupravy. V Leningradu tak vznikl z nouze i jakýsi válečný tram-train.

Vojska Německa a jeho spojenců se mezitím hnala dál na východ skrze SSSR a v září dorazila až k Leningradu. Jelikož z druhé strany město obklíčila finská vojska (která se ale odmítla účastnit přímo bojů o město), a Němcům se podařilo přetnout vyjma Ladožského jezera všechny přístupové cesty do města, začala od 8. 9. 1941 blokáda Leningradu. S ohledem na velikost tramvajové sítě a postupem německých vojsk až před brány města, se několik tramvajových konečných dokonce ocitlo v německých rukou.

Přestože město bylo bombardováno a ostřelováno artilérií, dařilo se provoz tramvají i přes velmi svízelné podmínky a přerušování dodávek elektřiny udržovat ještě celý podzim roku 1941. V prosinci 1941 bylo rozhodnuto, že dojde k omezení provozu, nicméně nakonec se 8. 12. 1941 provoz zastavil neplánovaně celý, takže řada tramvají (a trolejbusů) zůstala v ulicích města a nebyla ani zatažena do vozovny. Takto zůstaly vozy prakticky celou zimu a řada z nich byla s ohledem na vojenské operace zcela zničena. Elektřina byla naprosto nedostatkovým zbožím a fakticky jí byly nadále zásobeny vedle vojenských objektů jen nemocnice, pekárny a další podniky nezbytné pro přežití obyvatelstva, které ale přesto umíralo hladem.

Pracovníci dopravního podniku poté dostávali náhradní úkoly, které spočívaly nejen v opravě vojenské techniky, ale také v oblasti těžby dřeva a rašeliny (i ta se využívala jako palivo). Po více než dvou měsících odstávky bylo dne 28. 2. 1942 rozhodnuto, že se tramvaje do ulic města opět vrátí, avšak jen v úloze nákladních vlaků. Po dílčích opravách se podařilo od 8. 3. 1942 zahájit provoz, přičemž tramvaje byly využívány k odvozu sněhu, odpadků a splašků, neboť město čelilo s oblevou možností šíření epidemií. Všichni leningradští dělníci museli po skončení práce v továrnách jít ještě na dvě hodiny povinně pracovat na úklidu města, ženy v domácnosti a studenti museli denně odpracovat nejméně 6 hodin.

Vzhledem ke zlepšení zásobování města se začalo pracovat také na obnovení tramvajového provozu pro potřeby osobní dopravy. Toho se podařilo docílit na 5 linkách od 15. 4. 1942, kdy vyjelo do ulic slavnostně celkem 116 souprav (tvořených 317 vozy). Během pouhých dvou dnů bylo přepraveno tramvajemi jeden milion cestujících. Pro občany města se jednalo o neuvěřitelnou morální vzpruhu. Podle vzpomínek pamětníků se lidé na ulicích při pohledu na projíždějící tramvaje objímali, smáli se i plakali. Na druhé straně jsou doloženy i vzpomínky z druhé strany frontové linie, kde měl obnovený provoz přesně opačný vliv na psychiku vojáků. Jeden ze zajatých německých vojáků měl na 15. duben 1942 vzpomínat následovně*: „Nad Leningradem se začaly objevovat podivné modré záblesky. To nebyly rakety, ne, to bylo něco úplně jiného. Zatraceně! Znovu začala jezdit tramvaj. V Leningradu? V sedmém měsíci blokády? Proč jsme tu celou zimu mrzli? Proč jsme vyvolávali hesla o nevyhnutelné smrti obyvatel města, o našem vítězství, když si klidně jezdí tramvají?“*

Přestože ostřelování a bombardování města dále pokračovalo, tramvajový provoz se již nezastavil. Naopak postupně docházelo k opravám vozidel i tratí a postupně přibývaly další nově zprovozněné

linky. Vzhledem k cílenému zaměřování byly měněny pozice zastávek ve městě, řidiči byli instruováni, jak mají cestující směřovat do nejbližších krytů, nicméně k trvalému zastavení provozu již nedošlo.

Na požadavek vojenské rady Leningradského frontu měly být zahájeny také práce na speciálním voze ev. č. 2435, který měl mít zesílenou konstrukci (pancéřování) a měl umožnit instalaci kulometů. Tento vůz měl být k dispozici pro případ, že by se blokáda podařila Němcům prorazit a armáda by byla přinucena přistoupit k bojům v ulicích města. Šlo patrně o jedinou pancéřovou tramvaj na světě, byť tažení plošinových vozů se zbraněmi bylo zřejmě realizováno i v dalších městech. Není však známo, zda byl vůz někdy dokončen a jeho funkčnost otestována. Dílny tramvají nicméně vyráběly velké množství vojenského materiálu, včetně protitankových ježků, částí zbraní atp.

Přestože se všeobecně hovoří o blokádě Leningradu, město nebylo nikdy odříznuto od sovětského zásobování zcela. Přestože podmínky byly naprosto hrůzné (někteří obyvatelé se uchylovali – ať již vědomě či nevědomě – dokonce ke kanibalismu) a obléhání města nepřežilo 2 milióny jeho obyvatel, nepodařilo se Leningrad nikdy pokořit a dobýt. V lednu 1943 zahájila sovětská vojska operaci Jiskra, které už nemohla německá armáda čelit. Blokáda Leningradu po téměř 900 dnech skončila a s ní i hrůzné utrpení většiny obyvatelstva.

Libor Hinčica

Url: Úloha tramvají v obléhaném Leningradu. Kulometný vůz i zbraň propagandy