

V okupovaném Mariupolu opět vyjely tramvaje

11.05 2023 19:06, Libor Hinčica, Tramvaje

Ukrajinský Mariupol, který se stal v loňském roce jedním ze symbolů hrdinné obrany země žluto-modré vlajky napadané bez vyhlášení války svým velkým sousedem, se dočkal návratu tramvají. Stalo se tak symbolicky k 90. výročí od zahájení tramvajové dopravy ve městě, přičemž distančně se události účastnil i prezident Ruské federace Vladimir Vladimirovič Putin.

Mariupol na pobřeží Azovského moře se stal logickým cílem útočící strany na samotném počátku konfliktu. V roce 2014, když si svět ještě ochotně (a ostudně) oblékl mnichovský plášť a nechal Rusko de facto (byť ne de iure) ovládnout Krymský poloostrov a smířil se s existencí loutkových režimů samozvaných republik vzniklých na částech území Luhanské a Doněcké oblasti, se podařilo takřka půlmiliónové město před útočníky ubránit a demarkační linie na několik let zůstala ležet východně od hranic města. Se spuštěním rozsáhlé invaze o osm let později ale Mariupol stál v cestě vytvoření pozemního koridoru mezi Ruskem a okupovaným Krymem, a tak na něj od prvního dne dopadaly dělostřelecké salvy a přes úpornou snahu město ubránit se kolem něj již 2. března uzavřela velká ramena kleští, jež pak postupně likvidovala ohniska odporu, až po 84 dnech město definitivně padlo, když se vzdali i poslední obránci, kteří na několik týdnů zvládli ve svou poslední citadelu proměnit někdejší železárny Azovstal.



Trolejbus Dnipro T103 byl vyroben za využití běloruské karoserie. Bělorusům se v kooperaci s domácími firmami na Ukrajině dařilo, ve válečném konfliktu však poskytlo Bělorusko nástupní prostory ruské armádě, což vztahy dostalo na bod mrazu. Na snímku vidíme trolejbus v září 2019 pod kulisou železáren Azovstal, které se staly poslední pevností ukrajinských obránců. Jak vidno z výzdoby, město se jako ruské necítilo… (foto: Bc. Petr Bystroň)

Okupace Mariupolu s sebou vedle tisíců obětí přinesla také nezměrné materiální škody. Podle některých údajů bylo zničeno až 90 % města. Ze zhruba 450 000 obyvatel jich většina v rámci humanitárních koridorů uprchla, takže ve městě zůstalo jen okolo 100 000 lidí, převážně dřívějších ročníků narození (mimoto ale měly ruské úřady zahájit rusifikaci města přemisťováním lidí přímo z Ruské federace, podle ukrajinských zdrojů je dnes ve městě až kolem 40 000 takových novousedlíků, tyto údaje ale nelze nezávisle ověřit). Zkáze pochopitelně neušla ani veřejná doprava.

Tramvajový i trolejbusový provoz se v době „ticha před bouří“ (tedy v mezidobí let 2014 až 2022) mohl pochlubit razantní obnovou vozového parku, byť v případě tramvají šlo o obnovu jen ojetými vozidly. Ta se dostala do města částečně bezplatně, konkrétně coby dar z Prahy, která hodlala udělat gesto vůči městu v Doněcké oblasti, které v roce 2014 nepadlo do rukou „zelených mužíčků“, a tak v roce 2015 schválila nejprve darování dvou vyřazených vozů T3SUCS, na něž o rok později navázalo dalších osm. Mimoto zamířilo přes prostředníka do Mariupolu 11 pražských tramvají, jež si město standardně odkoupilo, další „té trojky“ si pořídilo z Košic (19 ks T3SUCS a T3SU) a Rigy (zde šlo o modernizovanou verzi T3A, rovněž v počtu 19 ks). S ohledem na nákup rižských tramvají byl posunut proces zprovozňování vozů z české metropole, takže z 21 ex-pražských vozů čtyři nebyly do zahájení války o Ukrajinu v únoru 2022 vůbec uvedeny ve svém novém působišti do provozu. Mimoto mělo město k dispozici ještě osm vozů ukrajinské výroby z let 2006 až 2016 typů K1 a K1M z produkce Tatry-Jug, z nichž druhý jmenovaný typ byl částečně nízkopodlažní (zastoupen byl jen jediným kusem z roku 2016). Celkem tak Mariupol disponoval 67 tramvajemi.



Vozový park tramvají byl od roku 2016 kompletně obnoven ojetými tramvajemi T3 různých modifikací z Prahy, Košic a Rigy, přičemž část z nich zamířila do Mariupolu jako dar. Mimoto bylo v provozu i osm vozů K1 a K1M z produkce ukrajinského výrobce Tatra-Jug. Ten dodával tramvaje odvozené z českého typu T6B5. (foto: Bc. Petr Bystroň)

V případě trolejbusů byla situace veselejší (a o to smutnější je nyní) – jen v průběhu roku 2020 se podařilo zakoupit celkem 60 nových nízkopodlažních trolejbusů AKSM 321 (45 ks) a AKSM 32100D (15 ks vybavených trakční baterií), v obou případech šlo o vozidla dodávaná ukrajinským zastoupením běloruského Belkommunmaše, který na Ukrajinu úspěšně exportoval. Dalších 15 trolejbusů nebylo starších než 10 let, takže zde šlo flotilu považovat za zcela obměněnou.

Samostatnou kapitolu vedle vozidel představovala infrastruktura, do níž se léta takřka neinvestovalo, především v případě tramvají byla situace kritická. Ukrajinské vedení města slibovalo, že na opravy tramvajových tratí sežene peníze z externích zdrojů, ostatně už před zahájením „speciální vojenské operace“ byla ukrajinská ekonomika do značné míry závislá na evropských půjčkách. Do února 2022 se ovšem peníze na rekonstrukce tratí a napájení sehnat nepodařilo.

První omezení veřejné dopravy zažil Mariupol den po změně statusu války ze studené na horkou, tedy 25. 2. 2022, kdy se na levém břehu řeky Kalmius upravila trasa tramvajové linky číslo 11 a zkrátily trolejbusové linky č. 2, 15, a 17. Současně byla vyhlášena povinnost jízdy ve větších vzdálenostech, aby nedocházelo ke sjetí vozů do skupinek a zrušeno bylo vybírání jízdného. Hned následující den (26. 2. 2022) se veškerá doprava ve městě poprvé zastavila. Poslední únorový den byla obnovena, avšak jen na dvě tříhodinová okna (od 6:00 do 9:00 a od 18:00 do 21:00), přičemž vybrané trolejbusové linky byly částečně zkráceny (2, 15, 17) či přetrasovány (12) a změn vedení se dočkaly i některé autobusové linky (2, 10, 14A, 16A, 25A, 28A). Navíc vznikla jedna speciální autobusová linka spojující konečnou Kamens s Činoherním divadlem (jež se později stalo smutně

proslulé poté, co na něj útočící Rusové shodili pumu, přestože bylo viditelně označeno jako místo, v němž se ukrývají civilisté).



Touha obyvatel Mariupolu po zbavení se ukrajinského jha byla tak velká, že se město celých 84 dnů bránilo ruské přesile. Výsledky denacifikace v trolejbusové vozovně představuje tento snímek trolejbusů vyrobených v roce 2020. (foto: Doněcká tisková agentura)

Obnovení veřejné dopravy 28. února 2022 bylo už jen krátkým intermezzem snahy o zajištění běžného chodu města. Dne 2. 3. 2022 byl provoz znovu přerušen, tentokrát do doby, než nastane příznivější situace ve vývoji válečného konfliktu. Vyprázdněné město místo toho padlo do rukou samozvaných osvoboditelů.

Podle sdělení někdejšího mariupolského starosty (jenž město údajně neplánovaně opustil už na konci února) bylo v Mariupolu během jarních událostí loňského roku poškozeno 259 tramvají, trolejbusů a autobusů, přičemž přibližně 90 % z nich mělo být již neopravitelných. Zlikvidována byla také služební vozidla, výrazně poškozeny byly vozovny, dílny i garáže a infrastruktura trolejbusových a tramvajových tratí. Trolejbusové trolejové vedení během bojů prakticky zmizelo. Rusové se pokusili situaci ve městě konsolidovat, dosadili vlastní vedení a pozvolna začali s odklízením trosek i vybranými opravami. Návrat tramvají a trolejbusů do ulic města byl několikrát slíben, město ale sužovaly podstatně větší problémy než nefunkční veřejná doprava, které musely být řešeny prioritně.



Po obsazení města se podařilo jako první obnovit autobusovou dopravu. Tomu výrazně napomohly autobusy předané z Petrohradu, jejichž dodávky začaly již v červnu. Celkem se jich mělo do března letošního roku dostat do města 96 ze slíbených 100. Jde ve všech případech o starší autobusy, které Petrohrad hodlal tak jako tak vyřadit. (foto: Doněcká tisková agentura)

Už 24. 5. 2022 – čtyři dny poté, co vedení ruské armády prohlásilo Mariupol za definitivně dobytý – bylo oznámeno, že Mariupol získává nové partnerské město v podobě Petrohradu, který přispěchal s podporou svých odborníků při obnově města a slíbil, že do města pošle celkem 100 autobusů, které hodlá v rámci pravidelné obnovy vozového parku vyřadit. Prvních 34 vozů typu NefAZ 5299-30-32 (5299CN) vyrobených v roce 2010 bylo skutečně v červnu 2022 do Mariupolu dodáno, což umožnilo zahájit provoz alespoň na některých linkách MHD. K tomu se podařilo obnovit i několik původních mariupolských autobusů (podle některých ruských zdrojů mělo jít o 21 kusů, které ale měly být později předány do jiných měst). Další autobusy Petrohrad posílal průběžně během léta a podzimu, přičemž cílový stav jednoho sta ex-petrohradských vozidel byl přislíben na konec září 2022. V březnu 2023 však bylo v Mariupolu jen 96 vozů z města na Něvě, nicméně pro provoz jich stejně více nebylo zapotřebí, neboť denní vypravenost v té době činila jen 46 vozů, nikoli proto, že by poptávka cestujících nebyla větší, ale proto, že Mariupolu chybí řidiči. Ti původní totiž z města s blížící se vidinou nastolení ruského ráje z města povětšinou zavčasu utekli.

Trolejbusy se do ulic města vrátily až 23. listopadu 2022, a to na linku 2T. Její provoz byl ovšem značně specifický. Denní rozsah byl nastaven od 7:00 do 18:30, ale s pauzou mezi 11:00 a 15:00, kdy se čtyři provozní vozidla nabíjela ve vozovně. Trolejbusy totiž s ohledem na absenci trolejového vedení jezdily pouze na baterie, přičemž je otázkou, na kolik je takový provoz s ohledem na typ a kapacitu použitých baterií dlouhodobě udržitelný. Představitelé samosprávy si s takovými podružnostmi hlavu příliš nelámali a již 30. 12. 2022 obnovili ve stejném režimu i linky 1T a 3T. Celkem by mělo být k dispozici 10 trolejbusů, potažmo v současném režimu spíše elektrobusů.



Před válkou bylo do Mariupolu dodáno 59 ojetých tramvají T3, ne všechny se však podařilo do vypuknutí války zprovoznit. Na snímku vidíme jeden z ex-rižských vozů T3A. (foto: Bc. Petr Bystroň)

Na řadě byly tramvaje, u jejichž znovuzprovozňování opět významně figurovali petrohradští odborníci. Dne 24. 2. 2023 se podařilo obnovit trolejové vedení v tramvajové vozovně a zahájit první zkušební jízdy s tramvají T3 ev. č. 0091 (resp. 749, v Mariupolu se používá ještě tzv. pomocné číslo), což je někdejší košický vůz ev. č. 410 z roku 1987. Dne 19. 4. 2023 se poté uskutečnila s vozem ev. č. 0085 (734) typu T3A (tj. jedna z původně rižských tramvají) zkušební jízda mimo areál vozovny a na 1. 5. 2023 bylo oznámeno obnovení provozu. Nakonec došlo k obnovení provozu o den později, tedy 2. 5. 2023, přičemž ceremonie se formou videokonference účastnil i ruský prezident Vladimir Vladimirovič Putin a gubernátor Petrohradu Alexandr Dmitrijevič Beglov. Další hosté byli přítomni přímo v Mariupolu. Na židlích vedle sebe seděla před tramvajemi skupinka důchodců, která byla do města přepravena z Petrohradu. Šlo o pamětníky druhé světové války, konkrétně tzv. leningradské blokády, o čemž bude dále ještě řeč.

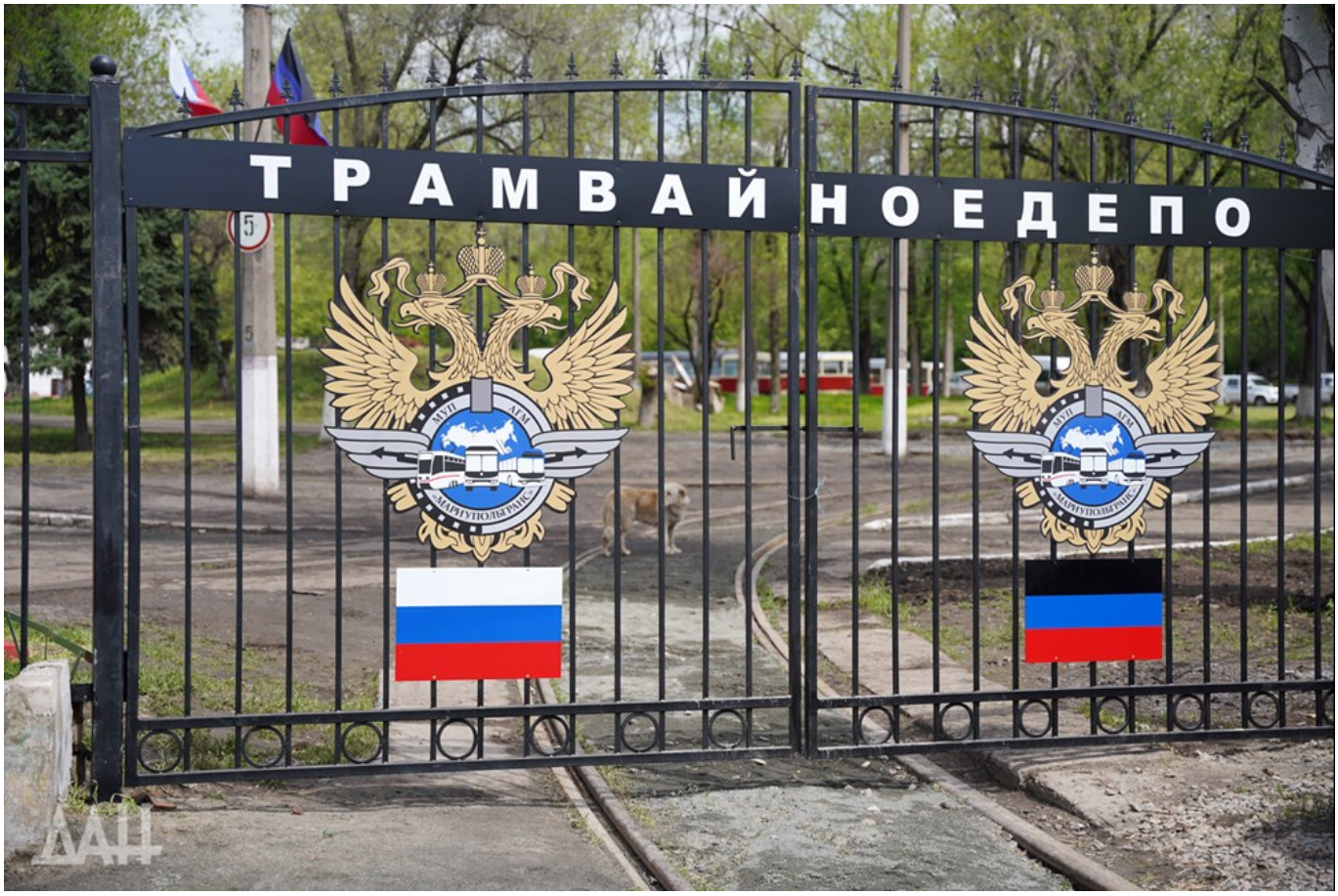
Provoz byl obnoven na části tramvajové trasy někdejší linky číslo 1 od tramvajové vozovny k městské nemocnici č. 3. Opravit se podařilo celkem 13 tramvají T3SU, T3SUCS a T3A, přičemž cestování tramvajemi je prozatím zdarma. Ruský prezident se ve svém televizí přenášeném projevu uvedl: *„Dnes je zprovozněno více než 10 kilometrů trati. Samozřejmě je to jen malý zlomek, protože celkem bylo ve městě téměř sto kilometrů tramvajových tratí. Ale to je jen začátek, první etapa práce v této oblasti.“* O tom, že původní síť zničila ruská vojska slovo (pochopitelně) nepadlo. Opatrně je zapotřebí vnímat i uvedené údaje o délce sítě. Opraveno sice bylo 10,4 km kolejí, jedná se ale o hodnotu měřenou obousměrně (délka linky v jednom směru je tedy jen 5,2 km). Podobně i předválečná velikost sítě byla zmíněna při obousměrném měření, samotná délka tratí činila okolo 51 km, nikoli jednoho sta.



Ačkoli ruská média hovoří o tom, že nově zprovozněná trať byla částečně rekonstruována za využití nových kolejnic, tento snímek z ledna 2023 má dokazovat, že si ruská okupační správa pomohla kolejemi z jiných tramvajových tratí v Mariupolu… (snímek z Telegramu poradce mariupolského starosty Pedra Andjušenka)

Přes snahu ruských médií prezentovat fotografie nově pokládaných pražců či instalaci nového trolejového vedení je zřejmé, že z větší části byla použita infrastruktura, která ve městě už existovala. Podle ruských médií mělo být obnoveno i pět měníren, z toho jedna měla být dodána jako zcela nová z Petrohradu, není ale zřejmé, proč by pro pětikilometrovou linku bylo zapotřebí disponovat tak rozsáhlým napájecím arzenálem. Ukrajinská média a někdejší představitelé města se putinovské slavnosti v Mariupolu vysmáli. Lapidárně to vyjádřil poradce mariupolského starosty (toho skutečného) Pedro Andjušenko: *„Ve městě bylo* (před válkou) *13 linek. Otevřeli jednu, navíc s tramvajemi, které koupila Ukrajina před válkou z České republiky. Přivedli město do stavu, v jakém bylo před 90 lety. Celá velikost Putina spočívá v otevření tramvají ve zničeném Mariupolu během přenosu v televizi. Vypadá to velmi vtipně. Příště mohou otevřít třeba veřejný záchod.“*

Jak se navíc ukázalo, rekonstrukce byly provedeny tím neúspornějším způsobem, a i když se oficiálně hovoří o jednom kilometru zcela nově položených kolejí, podle dostupných informací došlo jen k vytrhání kolejí v jiné části sítě a jejich přemístění na trasu linky číslo 1. Už druhý den obnoveného provozu (3. 5. 2023) ostatně jedna z tramvají na trati, jež byla již před válkou ve špatném stavu, vykolejila. Ruská okupační správa slibuje, že brzy dojde k dalším investicím do tramvajové infrastruktury. V současné době mají probíhat práce na rekonstrukci vozovny a údajně už mají existovat dohody o dodávkách moderních tramvají ruské výroby.



Obnovený vjezd do tramvajové vozovny s vlajkami Ruské federace a Doněcké lidové republiky a státním znakem Ruska, do nějž byl vnořen symbol mariupolského DP… (foto: Doněcká tisková agentura)

Vraťme se ještě na okamžik k přítomnosti veteránů, jež přežili obležení někdejšího Leningradu v období druhé světové války a kteří byli s navěšenými metály navezeni do mariupolské vozovny, aby sekundovali aktu slavnostního znovuzprovoznění tramvají, a následně se stali prvními slavnostními pasažéry v opravených „té trojkách“. Připomeňme, že tzv. leningradská blokáda začala v září 1941 a skončila až definitivním odražením německých jednotek od bran města v lednu 1944, přičemž se zpravidla uvádí, že obléhání trvalo celých 872 dnů (ve skutečnosti však nikdy všechny přístupové cesty do města odříznuty nebyly a už od ledna 1943 se podařilo vedle spojení po vodě otevřít i veledůležitý pozemní koridor). Především v první zimě obléhání se město muselo potýkat s nepředstavitelnými hrůzami života ostřelovaného města, mezi nimiž čelní pozici zaujímal hladomor. Mezi prosincem 1941 a dubnem 1942 byla zastavena i osobní tramvajová doprava (ta nákladní byla obnovena částečně v březnu 1942; podrobněji jsme se úloze tramvají během leningradské blokády věnovali v tomto článku). Pamětníci událostí té doby ve svých vzpomínkách shodně uvádějí, že když se tramvaje na jaře 1942 znovu rozjely ulicemi, byla to pro lidi výrazná morální vzpruha, která vedla ke spontánním oslavám. Právě na tento okamžik si kdosi z propagátorů současného ruského vedení rozvzpomněl a pokusil se vytvořit paralelu mezi událostmi, jež se odehrávaly před jednaosmdesáti lety mezi Ladožským jezerem a Finským zálivem a těmi, které se před rokem udály na pobřeží Taganrožského zálivu.



Čím více trikolory, tím více Ruska. Ruská vlajka doplněná o symbol holubic coby nositelek míru na bočnici tramvaje T3A, kterou zakoupilo ukrajinské vedení města za ukrajinské peníze. Nicméně úcta k soukromému vlastnictví nepatřila s výjimkou krátkého dějinného období na počátku 20. století k silným stránkám ruských představitelů, stejně jako smysl pro dodržování mezinárodních dohod, závazků a smluv. (foto: Doněcká tisková agentura)

Vadou na kráse příběhu je, že neúspěch německé Skupiny armád Sever při obléhání „Leninova města“ a mariupolská Odyssea nemají ani zrnko historické podobnosti, což celou fraškovitost slavnostního obnovování tramvajového provozu jen obtahuje výraznějšími konturami. Zatímco Leningrad se nacházel na území SSSR a byl blokován vojsky útočící strany (armádami Osy), Mariupol není a nebyl ruským městem, které by bylo obklíčeno a ničeno vojsky Ukrajiny, ale naopak jde o město nacházející se uvnitř mezinárodně uznaných ukrajinských hranic (uznaných v minulosti i Ruskou federací), které bylo obklíčeno a z větší části zničeno Ruskem v roli útočníka, který navíc město (na rozdíl od Leningradu) nakonec dobyl.

Jde tedy o příběh zcela odlišné povahy a jeho směšování s leningradským bohatýrstvím před osmi desítkami let je naprosto absurdní. Přitom ve smutných kapitolách druhé světové války by si mohli ruští propagátoři nalistovat celou plejádu sovětských měst, v nichž se v uzavřených kotlích držela nacistická vojska obklíčená Rudou armádou, která nakonec Němce a jejich spojence porazila (z nichž nejznámější je bezpochyby Stalingrad/Volgograd), čímž by si mohli vytvořit alespoň nějaký historický oslí můstek pro svou tezi o likvidaci údajného boje s ukrajinským fašismem.



Slavnostní prezentace na nádvoří tramvajové vozovny. Na židlích sedí pamětníci leningradské blokády, nechutně využití pro propagandu současné politiky vedení Ruské federace. (foto: Doněcká tisková agentura)

Ruská média (na rozdíl od těch ukrajinských) ovšem nelogické propojení Leningradu čtyřicátých let minulého století a Mariupolu dvacátých let aktuálního století nijak nerozporují, naopak jej ochotně přetiskují a přidávají další údajná historická pojítka. Například list Komsomolskaja Pravda napsal: *„Tramvajová doprava v Mariupolu byla zastavena na dlouhou dobu pouze dvakrát v historii: v důsledku taktiky spálené země při ústupu nacistických okupantů z města v roce 1943 a v roce 2022 při ústupu jejich ideových nástupců – ozbrojených sil Ukrajiny a národních praporů.“*

Mělo by nicméně zaznít, že zneužití lidského utrpení, sebeobětování i hrdinství obyvatel Leningradu a vojáků Rudé armády v období druhé světové války pro potřeby aktuální válečné propagandy ostudně realizované ve jménu celého ruského národa je cynické a hanebné, a je jen bohapustým pošpiněním památky těch, kteří v tomto období položili při obléhání města svůj život, anebo se v kritickém období snažili o záchranu bývalé metropole carského Ruska.

Url: V okupovaném Mariupolu opět vyjely tramvaje