

Ve Varšavě skončil provoz vlaků metra řady 81

08.12 2023 18:43, Libor Hinčica, Metro

Polská metropole udělala dne 28. 11. 2023 tečku za provozem vlaků metra sovětsko/ruské provenience typové řady 81. Náhradou za ně se staly české soupravy Varsovia z produkce Škody Transportation, jejichž dodávky se chýlí ke konci.

Varšava se dočkala příslibu nových jednotek metra již v lednu 1982, kdy Leonid Brežněv slíbil poskytnout polské metropoli 90 vagónů coby dar Sovětského svazu. Šlo o reakci na vývoj v Polsku v předchozích dvou letech, kterou do politického dění začalo mluvit nekomunistické odborové hnutí Solidarita, s nímž se nejprve snažila politická moc nalézt cestu dohody, nicméně stupňující se požadavky polského obyvatelstva a plíživá demokratizace vedly nakonec v prosinci 1981 k vyhlášení výjimečného stavu v zemi, (zdánlivému) zadušení aktivit Solidarity a k (taktéž ovšem zdánlivému) opětovnému pevnému uchopení otěží moci ze strany komunistů (*Polské sjednocené dělnické strany*).



Warszawskie metro otrzymało 8 kolejnych wagonów przeznaczonych do obsługi pierwszego odcinka między Kabatami a placem Politechniki. Kremowo-czerwone wagony, podobnie jak 10 dostarczonych wcześniej, wyprodukowane zostały w fabryce APO Wagomasz im. Jegorowa w Petersburgu. *Fot. Ryszard Baranowski*

Výřez z novin dokumentující dodávku dalších vozů pro varšavské metro v roce 1994. (zdroj: www.metroworld.ruz.net)

Sovětský vůdce Brežněv byl pragmatik a o upřímnosti polibků svých východoevropských partnerů při setkáních a loučeních na letištích měl pramalé iluze. Dobře věděl, že státy východního bloku zůstávají loajální jen potud, dokud jim Sovětský svaz „platí večírek" formou levných dodávek surovin. Ekonomové SSSR se snažili hledat cesty, jak hospodářství svých satelitů učinit na tom vlastním méně závislé. V případě Polska byla tato otázka zvlášť palčivá, protože šlo o zemi velkou rozlohou i počtem obyvatel. Brežněvův poradce Anatolij Čerňajev ještě v srpnu 1981 zapsal do svého deníku: *„Polsku plnou penzi poskytovat nemůžeme,"* přesto po vyhlášení výjimečného stavu uvolnil SSSR další úvěry (ve výši 2,7 mld. rublů), ale také obilí, máslo a maso ze státních rezerv, aby situaci v Polsku uklidnil (už v březnu 1982 však Polsko žádalo o další peníze). Dar 90 vagónů metra ze Sovětského svazu tedy nebyl ničím víc, než dalším úplatkem Moskvy toužící po uklidnění nepříznivého vývoje v zemi červeno-bílého praporu.

Brežněv sice v listopadu 1982 zemřel, nicméně jeho slib dále platil. Dodávka ale byla odsouvána v čase s tím, jak se natahovala i stavba metra, která byla zahájena až 15. 4. 1983. V roce 1990 dorazilo do Varšavy deset vagónů z Metrovagonmaše v Mytišči (vyrobeny byly již v roce 1989), z nichž byly složeny první dvě pětivozové soupravy tvořené čelními vozy 81-717.3 a vloženými 81-714.3. Za oněch deset vagónů Polsko skutečně nic nezaplatilo, avšak zhroucení sovětské říše (nejprve té vazalské, následně i té dozorované *Nejvyšším sovětem*) další tok „dárků" zastavilo.



Souprava řady 81 na stanici v centru Varšavy v den zahájení provozu, tj. 7. 4. 1995. (zdroj: www.metroworld.ruz.net)

Varšava zasažená demokratickým průvanem se začala poohlížet po možnostech nákupu nových vlaků metra od západoevropských producentů, vyprázdněná peněženka z předchozích let se nicméně s pádem Jeruzalského moci zázračně nenaplnila, a tak se Poláci chtě nechtě vrátili k jednacímu stolu s Rusy. Výhodnou nabídku na vozy takřka identického provedení dal druhý z ruských producentů vlaků 81-71 – petrohradský Vagonmaš, který do viselské metropole vyexpedoval v průběhu roku 1994 celkem 32 vagónů, z nichž bylo (v kombinaci s dříve dodanými deseti vozy) sestaveno 14 třívozových souprav. S takovou flotilou již bylo možné od 7. 4. 1995 zahájit konečně provoz na prvním 11km úseku.

Hodí se uvést, že vlaky vyráběné v Petrohradě nenesly označení 81-71 (resp. v polské modifikaci 81-717/81-714), ale 81-572 a 81-573 (užití číslice „5“ namísto „7“ vycházelo z číselného odlišení výrobců v rámci sovětského systému značení výrobků). Zatímco u nás proto hovoříme ve vztahu k předmětnému typu bez ohledu na lokalitu nasazení jako o vlacích 81-71 (s ohledem na pražské reálie), v Polsku se používá pojmenování „řada 81“, která zahrnuje jak vozy z Mytišči, tak z Petrohradu a kterého se přidržíme i v našem článku.



Čelní vůz řady 81 s původním designem a barevným řešením. (foto: Witold Urbanowicz)

Nákupy v Rusku dodáním vlaků v roce 1994 nekončily. Úspěch první linky předčil vkládaná očekávání a již v roce 1995 muselo být pro posílení kapacity přikoupeno dalších 18 vozů (dva čelní 81-572.1 a šestnáct vložených 81-573.1), které byly do provozu zařazeny od 28. 5. 1998.
Z třívozových vlaků se tak staly čtyřvozové a jedna souprava přibyla.

Další navýšení přepravní kapacity přišlo o necelou dekádu později. V říjnu 2005 byla vyhlášena veřejná zakázka na dodání 14 vložených vozů, za níž už v prosinci téhož roku následovala ještě jedna soutěž na 16 vložených vozů, čímž by bylo možné prodloužit stávající vlaky až na šestivozové. Oba tendry vyhrál tentokrát Metrovagonmaš, s nímž byly smlouvy podepsány v dubnu a říjnu 2006 a již o rok později začaly přicházet první vozy (jako typ 81-714.3).

Mimoto spatřila v roce 2006 světlo světa ještě soutěž na dalších pět nových šestivozových vlaků, kde si vítězství v červenci 2007 odnesl (pro změnu) petrohradský Vagonmaš, přičemž Varšava následně dokoupila ještě další dva vlaky bez výběrového řízení. Celkem tak v letech 2008 a 2009 obohatilo varšavskou podzemku 42 nových vagónů typových označení 81-572.2 a 81-573.2. Ty se vyznačovaly mj. novým designem čel, který měl utvářet dojem modernějšího provedení vozidel, nicméně přezdívka, kterou si facelift vysloužil, a sice *„toi toika“*, svědčí nejlépe o tom, jak byl veřejností ruský moderní design přijat. Nutno říci, že nové vlaky nebyly v provozu ani příliš populární, protože vykazovaly celou řadu poruch a cestující si u nich po právu stěžovali na špatnou distribuci vzduchu (ventilace již nebyla nucená, takže ve vlacích bývalo v letních měsících nepříjemné dusno). Z těchto skutečností pak vyplývala druhá přezdívka, kterou byly vozy ověnčeny – *„Putinova pomsta“*.



Po dodání vlaků Siemens Inspiro byly do dokončení plánovaných prodloužení některé vlaky řady 81 zabaleny do ochranné fólie a dlouhodobě odstaveny. (foto: Witold Urbanowicz)

Celkem bylo pro potřeby varšavského metra dodáno v letech 1990 až 2009 132 vozů řady 81, které tvořily 22 šestivozových souprav. Přestože nejmladším vozům bylo letos teprve 14 let, rozhodlo vedení varšavského metra už v roce 2016 o tom, že po pořízení nových vlaků (výběrové řízení vyhrála Škoda Transportation) budou postupně sovětsko-ruské vlaky odstaveny. Původně se očekávalo, že k jejich vyřazení dojde okolo roku 2020, jenomže výrazné protažení tendru (a následné opoždění dodávek českých náhradníků) život petrohradské a mytiščinské techniky prodlužovalo. K vyřazení první jednotky tak mohlo dojít až 29. 3. 2023. Část jednotek – celkem 10 souprav – byla v letošním roce darována do Kyjeva, další tři soupravy byly na podzim letošního roku přislíbeny Charkovu.

Doplňme, že během provozu ve varšavském podzemí prošly vozy řady 81 modernizačním procesem a velkými opravami, které se odehrály v režii firmy ZNTK Mińsk Mazowiecki (od roku 2008 součást u nás dobře známého výrobce PESA Bydgoszcz). Omlazovací kúře zahrnující v první etapě u vozů s původním designem výměnu podlah, oken, instalaci nových madel, odhlučnění kabiny strojvůdce a změnu lakování se začaly vlaky podrobovat od roku 2005. Některé ze souprav řady 81 stihly za svou životnost projít dokonce dvojicí generálních oprav. Později se dočkaly repase i všechny *„toi toiky*“.



Poslední série vlaků řady 81 si vyloužila nelichotivé přezdívky toi toika a Putinova pomsta. (foto: Witold Urbanowicz)

Brouzdání pod Varšavou se některým z vlaků prodloužilo oproti očekávání ještě letos v létě, kdy se měly vyskytnout problémy s nedostatečnou ventilací nových vlaků Škoda Varsovia (byť to vedení provozovatele metra nikdy oficiálně nepřiznalo). S poklesem venkovních teplot na podzim už ovšem nic nebránilo tomu, aby se na trasu ve větším počtu vrátily nové české vlaky a staré soupravy řekly své *„da svidanija“*. Z vozů s původním designem vyjely naposledy vlaky č. 13 dne 8. 10. 2023 a č. 02 dne 27. 10. 2023. Vlak 02 má však zvláštní postavení, neboť zůstává zachován jako historický. Poslední z vozů s novým designem – vlak č. 38 – reprezentující novější sérii dojezdil dne 28. 11. 2023.

Varšava si z vozů s původním designem nadále ponechala vedle historického vlaku č. 02 (který je složen z vozů dodaných v roce 1990) ještě vlak č. 11, který má sloužit jako zdroj náhradních dílů. Zbylých 13 souprav bylo či má být darováno na Ukrajinu, jak bylo zmíněno výše. V případě vlaků čísel 34–40, tedy novějších sedmi souprav *„toi toiek“*, je situace poněkud složitější. Všech 42 vozů sice bylo odstaveno, nicméně vlaky ještě vykazují vysokou zůstatkovou hodnotu (ostatně poslední z nich prošel velkou opravou až v roce 2022), takže je nelze jednoduše účetně vyřadit a prodat. Formálně tedy zůstávají vozidla stále ve stavu dopravce *Metro Warszawskie*.

Url: Ve Varšavě skončil provoz vlaků metra řady 81