

Izraelské střípky – 3.

Magická dráha na hlavní tepně města

Jaffská třída dávno není tím místem, o kterém ve svých povídkách vypráví Viktor Fischl. Dnes se po ní prohánějí ortodoxní Židé na kolech a motorkách a můžete se po ní projet nejnovějším hitem Jeruzaléma – tramvají. Jsem hrdý na to, že jsem byl jedním z prvních Čechů, který jízdu Jeruzalémskou tramvají okusil na vlastní kůži.

Tento projekt provázela celá řada událostí, které v demokraciích západního stříhu označujeme u státních zakázek slovem „skandální“. Jenže jsme v Jeruzalémě, takže tady jde o něco bytostně orientálnějšího, možná místy až magického, neboť některé úkazy nejsou zcela racionálně vysvětlitelné. I když upřímně, označení zakázky jako „skandální“ zůstává...

Jak jsem se od třech různých lidí dozvěděl, šlo o dlouho připravovaný projekt, který se porůznu odkládal. Nakonec došlo k jeho realizaci a tedy i položení trati, která fakticky obchází Staré město po jeho severní a západní linii a přes Jaffskou třídu nejstarší část města spojuje s moderním západním Jeruzalémem. Jeruzalémská tramvajová linka začíná na místě arabského sídliště kus nad Damašskou bránou a končí nedaleko muzea Yad Vashem.

První incident s tramvají vznikl už při plánování: arabská část obyvatelstva se bouřila, že tramvaj bude končit právě v jejich čtvrti.

Po položení kolejí trati došlo k dalšímu nemilému překvapení. Celou záležitost lze snad vysvětlit tím, že šlo o spoluúčast zahraničních firem a tudíž že konstruktéři zřejmě podcenili místní podmínky. Ačkoli Jeruzalém leží na náhorní plošině ve výšce asi 800 metrů nad mořem, panují zde po řadu dní poměrně vysoké teploty. Snad nedovtipností techniků, možná vlivem teplot, případně nevhodným materiálem použitým na výrobu kolejí tedy nastalo něco zcela překvapivého. I když v tomto městě možná pochopitelného. Trať vlivem tepla vytvořila během pár dní „horskou“, či jak místní říkali „velbloudí“ dráhu. (I když v Jeruzalémě bych ani nevyučoval možnost, že *genius locci* města dal konstruktérům jasně na srozuměnou, že i tady byli kdysi jedním z hlavních dopravních prostředků právě velbloudi.) Nezbyvalo tedy, než trať, jejíž vlny připomínaly ony pověstné tukové hrby, vytrhat. Druhý pokus dopadl taktéž neslavně. Koleje byly položeny, aby se vzápětí zjistilo, že jsou nepoužitelné, neboť jsou prohozené. (Místním konstruktérům zřejmě nedošlo, že na rozdíl od železnice je u tramvaje nutné odlišit pravou kolej od levé kvůli vodící hraně.) Nicméně v tomto okamžiku se příběh Jeruzalémské tramvaje začíná ocitat v oblasti téměř legendických vyprávění.

Třetí pokus s kolejemi nakonec vyšel. Po úvodních kolejových nesnázích se město odhodlalo a přikročilo k dalšímu kroku: testovacím jízdám tramvajových vozů. Jedna z prvních jízd nedopadla úplně podle představ radnice. Jediné dvě soupravy na trati bouraly. Prý proto, že je někdo pustil po jedné koleji proti sobě. Někoho moudrého po tomto trapném incidentu napadlo namalovat mezi koleje šipky, ve kterém směru mají soupravy jezdit (o tom se můžete v Jeruzalémě přesvědčit na vlastní oči). Následovaly další jízdy spojené s nesnázemi. Čím více se blížil „den D“, tedy den spuštění ostrého provozu, spěchalo se s dalšími kroky. Na řadě bylo nainstalování automatů na prodej jízdenek na zastávkách a umístění jízdenečkových označovačů do vozů. Než se vše spustilo, zjistilo se, že u zařízení na jízdenky nefunguje program tak, jak by měl. Vedení města nakonec usoudilo, že pustí tramvaje na koleje v ověřovacím provozu a pro cestující zcela zdarma. Ostrý provoz znamenal čtrnáctidenní amnestii na jízdenky. Prostě neuvěřitelné...!

To, co je chvályhodné a co lze považovat za malé vítězství, jsou funkční informační panely nad zastávkami. Ty celkem spolehlivě ohlašují zbývající minuty do příjezdu linky, včetně oznámení poruchy soupravy na trati, či zbývajících minut do konce provozu, protože začíná Šabat a v něm tramvaje prostě nejedí...

Když jsem přibyl do Jeruzaléma, jezdila magická dráha teprve druhým či třetím dnem. Protože jsem neznal anabáze spojené s historií vzniku jeruzalémské linky číslo jedna, odvážil jsem se ji použít. A zažil jsem opravdu neskutečné věci.

Jeruzalém je město plné kontrastů. V přítomnosti se zde mísí dávná minulost s budoucností. A jeho první tramvajová trať není žádnou výjimkou: na své cestě „olizuje“ hranici nejortodoxnější Mea Shaerim, když předtím přejeďe jednu z nejrušnějších křižovatek města po nejúžasnější a nejodvážněji realizované tramvajové lánce, jakou jsem kdy viděl. Zakroucený most pro tramvaj a pěší visí na lanech jediného pylonu, který sám je ukotven na pouhých čtyřech lana.

Je fascinující, jak ortodoxní věřící rychle přijali nový dopravní prostředek coby báječnou příležitost k výletům svých rodin z konečné na konečnou. A tak zatímco dříve všude lidé spěchali pěšky či drandili na kolech, naučili se během pár dní na tramvaj čekat na zastávce, přestože do cíle své cesty by mnohem rychleji došli pěšmo.

Jeruzalémští občané také neuvěřitelně rychle pochopili, jak lze zablokovat zavírající se dveře, aby se do vozů stačili vmáchnout jejich přátelé a tramvaj se tak naplnila zhruba na dvojnásobek zamýšlené přepravní kapacity. Byl jsem svědkem toho, jak kdosi dokonale zablokoval dveře tak, že je dočista znehybnil. Stáli jsme na stanici asi deset minut, až nakonec vylezl řidič, který značně halasíc, nás z tramvaje všechny vyházel s tím, že jede na konečnou na opravu. Stejně se polovina původních pasažérů stačila nacpat zpět do vozu dříve, než řidič znovu usedl na své křeslo.

Aniž kdo mohl tušit, stala se první Jeruzalémská tramvajová linka stejnou legendou, jakou je samo město. Pro ty, kdo nevěřičně kroutí nad mými slovy hlavou, dodávám, že popisuji to, co jsem viděl na vlastní oči a čeho se dotýkaly mé ruce. A jak jsem příběh výstavby „nakoupil“ od obyvatel svatého města, tak jej předávám dál... Přesně tohle je ten pravý magický orient!

Petr Plaňanský