

1898: Kolbenova tramvaj v Chomutově

06.11 2022 22:02, Libor Hinčica, Tramvaje

Dnešním článkem se opět podíváme do historie nerealizovaných úvah o zavedení elektrické veřejné dopravy. Náš příspěvek nás tentokrát zavede do Chomutova, kde od roku 1995 slouží veřejnosti trolejbusová doprava, jež byla upřednostněna namísto dopravy tramvajové v 80. letech. Úvahy o možném využití tramvají a chomutovsko-jirkovské konurbaci na přelomu 70. a 80. let jsou publikačně obstojně zpracovány, my se proto jimi v našem příspěvku blíže zabývat nebudeme a namísto toho zmíníme jiný plán na zavedení tramvají v Chomutově.

Ten nás zavede až na konec 19. století, konkrétně do let 1898 a 1899. Nutno dodat, že naše vyprávění bude tentokrát poměrně stručné, protože množství archivních dokumentů, které se podařilo k tématu prozatím nalézt, je tvořeno jen několika stranami, z nichž některé se navíc obsahově opakují. Dosud ale toto téma nebylo nejspíše rozpracováno (alespoň redakční tým takovou práci nezná), a tak považujeme za vhodné zmínit alespoň těch pár údajů, jež se shromáždit podařilo a které opět vnímáme hlavně jako možný výchozí bod na rozcestníku historického bádání pro ty zájemce, kteří by se chtěli do tématu ponořit hlouběji.

Chomutov získal už od 8. října 1870 napojení na železnici, konkrétně do něj byla přivedena trať Ústecko-teplické dráhy, k níž se jen o pár měsíců později (na počátku roku 1871) připojila i tzv. Buštěhradská dráha, čímž město získalo přímé spojení s Prahou (přes Kladno). Obě soukromé společnosti se dohodly na výstavbě společné výpravní budovy a v blízkosti nádraží se rozprostřely i provozy dep a dílen. Už roce 1872 přibyla třetí trať zajišťující spojení s Litvínovem a Děčínem (Podmokly; tzv. Duchcovsko-podmokelská dráha, která ale částečně zanikla a na části z Chomutova z ní existuje jen krátký úsek do sousedního Jirkova, který je dnes veden jako část tratě č. 124), v témže roce byl zahájen i provoz do Vejprt (a dále do Německa) a od roku 1873 se jezdilo z Chomutova až do Chebu.



Jako v celé řadě dalších měst, byl i v Chomutově návrh tramvají z konce 19. století spojen se záměrem napojit jimi nádraží, v tomto případě ovšem dokonce hned dvě – to v té době existující a uvedené do provozu v roce 1870, jež slouží veřejnosti dodnes, a to na dráze do Postoloprt, které nebylo nikdy vybudováno, neboť nevznikla ani zamýšlená dráha.

Mimo spojení s okolním světem bylo rychle využito služeb železných ořů i na lokální úrovni pro vytvoření vleček do nejrůznějších závodů a dolů a plánovalo se i vybudování dalších lokálních tratí. Chomutov vzhledem k objevení ložisek hnědého uhlí zažíval období rozmachu, u nějž se nezdálo, že by mělo být rychle ukončeno. Podle známých statistik žilo ve městě v roce 1880 necelých 12 000 obyvatel, o deset let později šlo už o více než 15 000 občanů a v roce 1900 o takřka 20 000 lidí. V roce 1910 byl Chomutov jen o málo menší než Olomouc či Most – města, která v mezičase tramvajovou dopravu získala. Z hlediska národnostního složení převládali jednoznačně Němci, proto se i v článku při užití dobových názvů ulic budeme přidržovat německého znění.

Nevýhodou vybudovaného nádraží v Chomutově byla jeho vzdálenost od centra města, s čímž ostatně bojovala většina měst té doby, která se napojení na železnici dočkala. V Chomutově poněkud nezvykle nebyla do prostoru mezi nádraží a historické centrum směřována urbanistická výstavba ani v dalších desetiletích (prostor dokonale obsadila další zařízení drah), takže charakter nádraží odříznutého od obytných celků zůstal jako v jednom z mála významných českých měst uchován až doposud. Pěší vzdálenost od nádraží na centrální náměstí činila (a činí) přibližně 1,5 km. Překlenout tuto mezeru rychleji než jen střídavým pohybem vlastních nohou bylo možné pomocí drožek a fiakrů, tedy předchůdců dnešních taxíků, přičemž služeb těchto vozidel rozhodně nemohli využívat občané z nižších společenských vrstev. Fiakry měly být později doplněny i o větší omnibusy jezdící už podle pravidelného jízdního řádu mezi náměstím a nádražím. Kdy přesně byly takové omnibusy v Chomutově zavedeny, jaký byl charakter jejich provozu a jízdné, se nám bohužel dopátrat nepodařilo. Nezřídka bývaly jejich provozovateli hotely, přičemž v té době bylo obvyklé, že omnibusy sice jezdily podle jízdního řádu, ale jen za předpokladu, že se je podařilo odpovídajícím způsobem naplnit, takže jednotlivec na jejich služby příliš spoléhat nemohl.



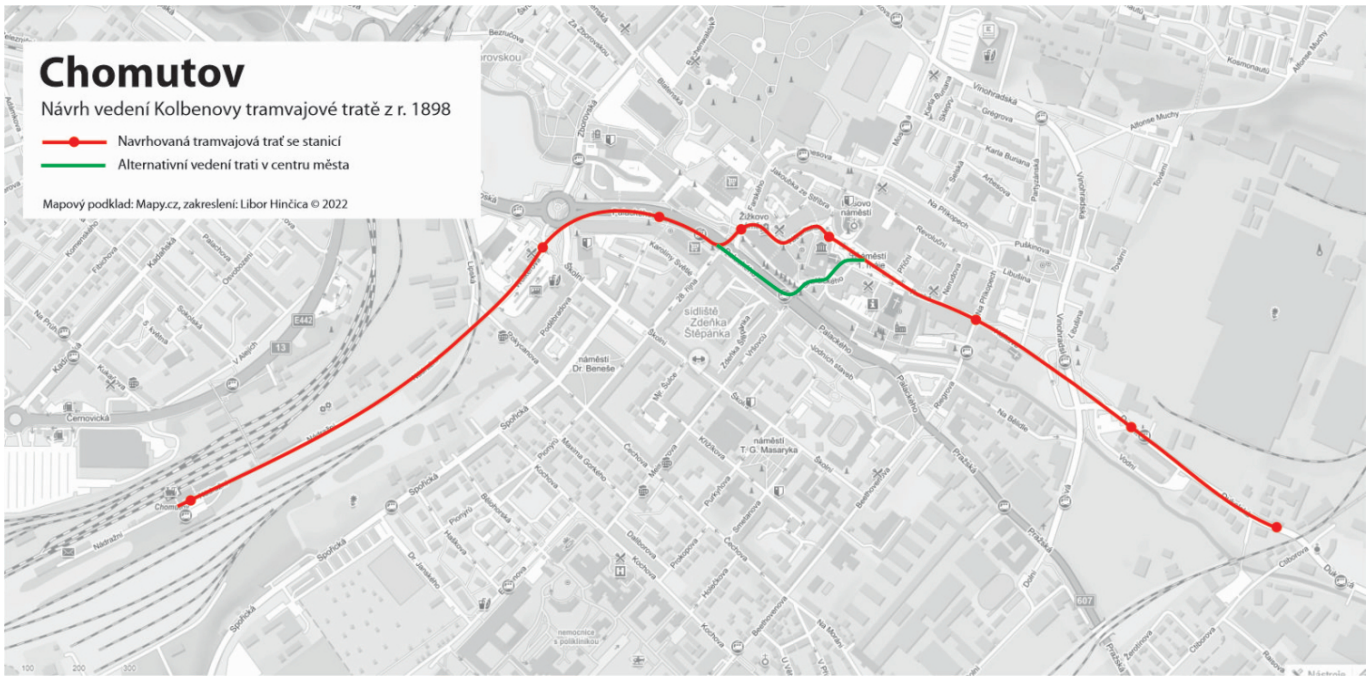
Emil Kolben se snažil získat koncese pro budování drah i přímo v Praze. Nakonec vlastní tramvaje nepostavil, stal se však klíčovým hráčem na trhu s dodávkami elektrických zařízení pro ně. Mimořádně úspěšný podnikatel odmítal se zhoršující se politickou situací opustit Československo, za což zaplatil ztrátou svého majetku a v roce 1943 i ztrátou života… (zdroj: WIkipedia.org)

Za počátek autobusové dopravy ve městě, která měla omnibusy vytlačit, se považuje až rok 1927, kdy měl místní podnikatel Erwin Leidl zahájit provoz na první lince, u níž není překvapením, že spojovala rovněž centrum s nádražím. Jak dnes díky archivním dokumentům víme, již v samém závěru 19. století měla být v Chomutově zvažováno vybudování pouliční dráhy. Nejstarší dokument, který archivy prozatím vydaly autorovi ze svých kasematů spící historie, je datován 31. lednem 1898. Jedná se o žádost na zřízení městské pouliční dráhy, která měla být vedena v trase nádraží – centrum – plynárna.

Pod žádostí byl podepsán Carl Bondy, ten ji ale nepodával svým jménem, ale v zastoupení společnosti Kolben (celým jménem *Fabrik für elektrische Maschinen und Apparate Kolben & Co. Prag-Vysočan*), pro níž pracoval. Představovat podnikatele Emila Kolbena, jehož život skončil v roce 1943 smutně za zdmi terezínského ghetta, asi není čtenářům našich webových stránek zapotřebí, vždyť prostřední písmeno legendární značky ČKD je právě první literou jeho jména. Postupné pohlcování konkurence pod jeho taktovkou vedlo ke vzniku strojírenského gigantu Českomoravská-Kolben-Daněk (k tomu však došlo až v roce 1927), jehož hlavní výrobní prostory byly po dlouhá desetiletí soustředěny do pražských Vysočan. Méně známou kapitolou Kolbenových podnikatelských aktivit jsou jeho snahy

o získání koncesí na budování tramvajových tratí. Neúspěšné pokusy o vydobytí koncesí na stavbu pouličních drah jsou doloženy přímo v Praze a dnes k nim můžeme s klidným svědomím zařadit i chomutovské intermezzo.

Ačkoli žádost o *„vydání předběžné koncese k povolení přípravných technických prací pro malodráhu s elektrickým pohonem“* je datována až posledním lednem roku 1898, je zřejmé, že Emil Kolben (potažmo jeho zástupce Carl Bondy) nemohl odeslat tuto žádost předtím, než byla celá věc projednána se samotným městem Chomutov, které k tomu muselo vydat souhlasné stanovisko. Lze tedy téměř s jistotou tvrdit, že prvotní úvaha o tramvajích v Chomutově bude minimálně ještě o rok starší (tj. z roku 1897). Odpověď z ministerstva se nám nalézt nepodařilo, podle dopisu z 22. 4. 1898 ale víme, že existovala a že byla zpět k rukám Carla Bondyho odeslána již 9. 2. 1898. Lze usuzovat, že ministerstvo železnic upozornilo Carla Bondyho na skutečnost, že je žádost neúplná, neboť neobsahovala ani návrh vedení plánované pouliční dráhy. List z 22. 4. 1898 takový plán (datovaný 12. 3. 1898) ve formě jednoduché skici již obsahoval, přičemž výslovně uváděl, že je doplněn na žádost ministerstva. Díky tomuto náčrtku dnes můžeme rekonstruovat, kudy měla být zvažována tramvajová trať vedena.

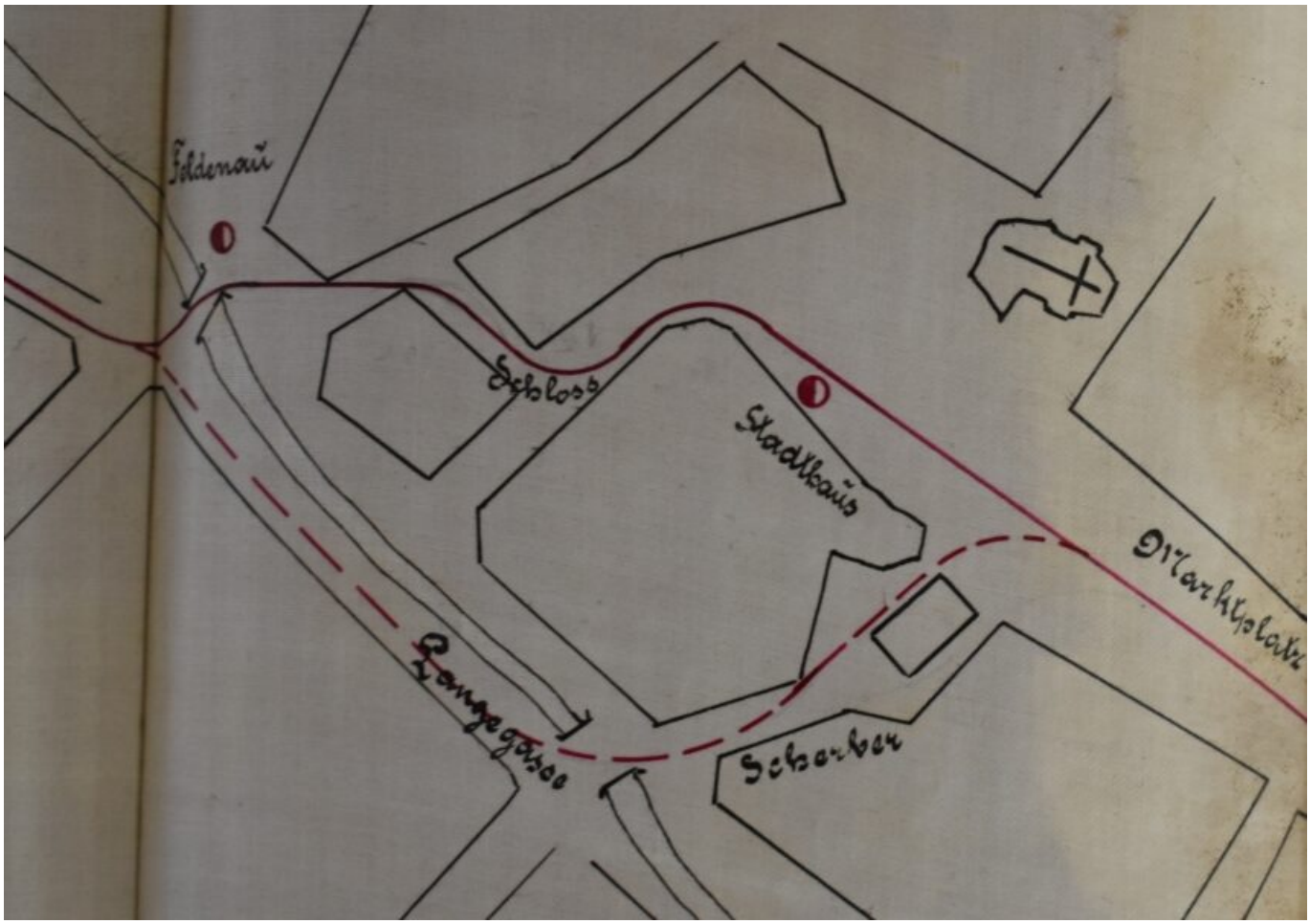


Návrh vedení tramvajové trati zakreslený do současného mapového podkladu.

S ohledem na úvod našeho článku asi čtenáře nepřekvapí, že výchozí stanice (km 0,0) měla být u nádraží Buštěhradské dráhy, odkud měla trať pokračovat Nádražní ulicí až ke křižovatce s ulici Lipskou (tj. přibližně do míst dnešní kruhové křižovatky u autobusového nádraží). Po cestě měla trať úrovňově křížit jednu z železničních kolejí odstaveného nádraží a před křižovatkou s ulicí Lipskou měla být situována první zastávka (přibližně v km 0,8/0,9). Ta ale nebyla – stejně jako všechny další – v zakresleném plánu nijak pojmenována. Trať měla dále pokračovat ulicí Langegasse – dnes Palackého (byť v mírně odlišném směrovém vedení, než je stávající komunikace) – a na úrovni dnešního průchodu domem do ulice Spořické byla navržena (zhruba v km 1,15) další zastávka. Následně měla trať pokračovat na náměstí, přičemž plán vedle preferované varianty připouštěl i alternativní vedení.

Základní trasa byla navržena překročením mostu přes říčku Chomutovku s vyústěním trati na dnešním Žižkově náměstí (zde měla být další zastávka; cca km 1,3), načež by se tramvaj propletla esíčkem dnešní ulice Táboritské a zpoza zámku a radnice vyjela na hlavním náměstí (Marktplatz,

dnes Náměstí 1. máje). Před budovou radnice byla zakreslena další zastávka (asi v km 1,5). Náhradní verze počítala s tím, že trať bude vedena dál dnešní Palackého ulicí a tok Chomutovky překročí až na dalším mostě. Trať by se pak k náměstí dostala ulicí Chelčického, přičemž zajímavé bylo, že tramvaj se měla vtěsnat do úzké uličky mezi kostelem sv. Kateřiny a domem č. p. 2. U této verze nebyly žádné zastávky zakresleny (přinejmenším u radnice či na náměstí by ale jistě nějaká vznikla). Za náměstím by trať vedla dnešní ulicí Ruskou a Hálkovou (tehdy šlo o soubor více ulic s různými názvy – Steingasse, Gerstnergasse, Schäffergasse) jihovýchodním směrem až k plynárně. Vzhledem k později realizované přestavbě uliční sítě tato přímá spojnice dnes už zanikla, v cestě jí stojí především dnešní trolejbusová smyčka Vodní. U křížení s dnešními ulicemi Na Příkopech a Riegrovou (odhadem v km 1,8/1,9) byla navržena další zastávka v blízkosti budovy soudu, a o tři bloky dále (tj. asi v km 2,2/2,3) na dnešní ulici Dukelské (téměř přesně v místech dnešní autobusové zastávky Dukelská I) byla ještě jedna nácestná zastávka. Poté už byla plánována jen konečná před křížením s vlečkou do místního dolu (v plánu nazývaný jako důl Mars, ten byl později začleněn do dolu Augusta, který se po druhé světové válce dočkal přejmenování na Důl Žižka a v provozu se udržel až do roku 1992).



Výřez z originální skici vedení tramvajové tratě v centru Chomutova z března 1898. (zdroj: Národní archiv)

Celková délka trati měla činit přibližně 2 560 m, pokud by byla zvolena alternativní trasa vedení centrem, byla by zřejmě jen o zhruba 30 metrů delší. Výhybny byly ve skice zakresleny jen v koncových stanicích, vzhledem k jeho schematičnosti tomu ale nelze přikládat větší váhu. Koncová stanice u plynárny nebyla zvolena primárně kvůli přítomnosti zde již tehdy existujících průmyslových podniků, ale kvůli jiné dopravní stavbě, která, jak dnes víme, zůstala jen na papíře. Konkrétně mělo jít místní dráhu Chomutov – Postoloprty, jejíž nádraží zde mělo vzniknout. Z popisu přitom

nevyplývá, zda mělo jít o nádraží koncové, anebo nácestnou stanici.

Povolení, o které Kolben prostřednictvím svého zástupce usiloval, bylo nakonec vydáno dne 14. 5. 1898. Jeho platnost, jak bylo pro obdobné dokumenty v té době typické, činila šest měsíců. Během této doby se ale Kolbenova továrna do výstavby tratě nepustila, a tak musela požádat koncem roku 1898 o prodloužení o dalších šest měsíců. Poslední záznam, jenž jsme měli možnost prostudovat, poté pochází z 3. 5. 1899. I ten žádá ministerstvo o prodloužení příslušné koncese o dalších šest měsíců. Důvodem měla být skutečnost, že Chomutov měl v mezičase podepsat smlouvu se zhotovitelem městské elektrárny, která by měla zásobovat energií i plánovanou pouliční dráhu. Výstavba elektrárny, bez níž nešlo elektrickou tramvaj provozovat, ale ještě nezačala a proběhnout neměla ani žádná jednání o podmínkách dodávek elektřiny s budoucím stavitelem elektrárny, jenž nebyl v dokumentu jmenován. Jaký osud tato žádost o další prodloužení koncese měla, už bohužel nevíme. Více nám toho prozatím archiv nevydal.

Url: 1898: Kolbenova tramvaj v Chomutově