

1956–60: Trolejbusy v Bohumíně

01.01 2023 14:06, Libor Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

V dnešním historickém příspěvku se poohlédneme za úvahami o zavedení trolejbusové dopravy v Bohumíně – jediném městě v dnešní České republice, které mělo vlastní tramvajový provoz, jenž nebyl po zrušení nahrazen jiným druhem městské hromadné dopravy a je dodnes, i přes svou velikost (ve městě žije přes 19 500 obyvatel), odkázáno jen na služby příměstských autobusových linek, které na průjezdu Bohumínem roli městské dopravy alespoň částečně suplují.

Připomínka bohumínských tramvají

Než se dostaneme ke slíbenému povídání o zavedení trolejbusů, připomeneme si v úvodní pasáži historii bohumínského tramvajového provozu, neboť je s ním otázka zřízení trolejbusové dopravy úzce provázána. Čtenáři, kteří jsou znalí této kapitoly historie veřejné dopravy na Ostravsku, mohou pochopitelně tuto část textu přeskočit.

Jako v celé řadě dalších měst, i v Bohumíně existuje kauzální poměr mezi dějinami železnice a zavedením tramvají. Bohumín se dočkal napojení na „velkou dráhu“ již v roce 1847, nádraží se ale nacházelo poměrně daleko (přes 3 km) od historického města, což vycházelo z odmítavého postoje tehdejších představitelů města k novému dopravnímu prostředku, jež si nepřáli vedení trati blíže jeho katastru, byť tak byla trať navrhována. Navíc finálnímu trasování dál od katastru Bohumína bylo uzpůsobeno i napojení na síť pruských drah z Annabergu – dnešních Chałupek. Brzy se ukázalo, že odmítnutí bližší pozice železničního nádraží byl krátkozraký krok. Zatímco oblast okolo nádraží se těšila rozvoji, starší část přimknutá k tehdejší pruské (později německé a dnes polské) hranici na významu ztrácela. Zabránit její izolaci měla výstavba pouliční dráhy, která by spojila historické město s nádražím.



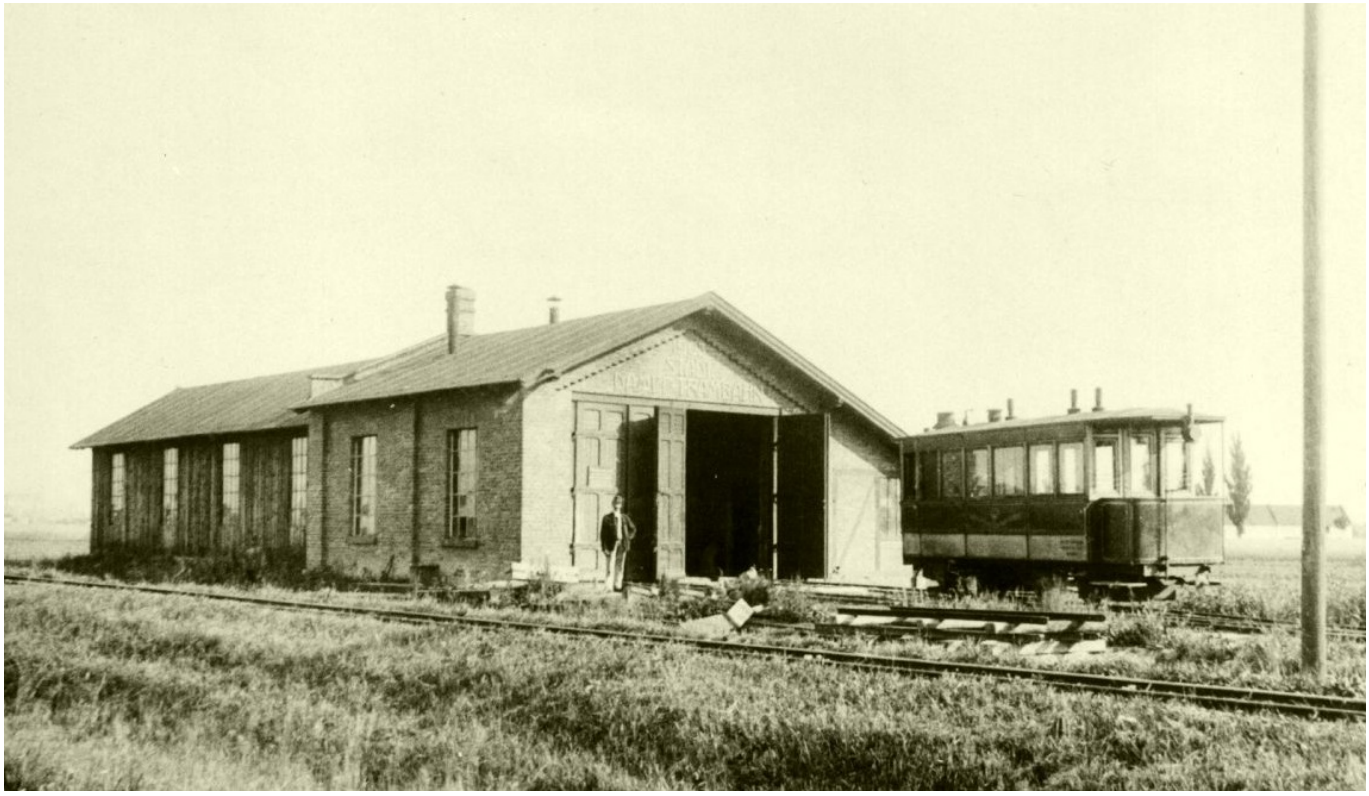
Zahájení provozu koňky v Bohumíně v prosinci 1902. Animální trakci vystřídal o 10 měsíců později parní pohon. (sbírka: Libor Hinčica)

Zde si dovolíme vsunout malou odbočku týkající se názvosloví. Nádraží bylo postaveno na katastru obce Šunychl a nová zástavba okolo něj podle toho získala jméno Šunychl-Bohumín nádraží, zatímco starší část (historická obec Bohumín) nesla pojmenování Bohumín město. Od roku 1924 byl název Šunychl vypuštěn a začalo se používat jméno Nový Bohumín, přičemž současně byla obec povýšena na město, čímž se tramvaj spojující Nový Bohumín a Bohumín město stala fakticky meziměstskou. Ke sjednocení obou měst do jednoho celku se současným názvem Bohumín došlo historicky dvakrát. Nejprve se tak stalo v roce 1949 (kdy bylo přičleněno k Bohumínu i několik dalších okolních obcí), následně ale došlo v roce 1960 opět k rozpadu, přičemž někdejší Bohumín město nesl název Starý Bohumín (jako městská část už od roku 1956) a Novému Bohumínu zůstalo ponecháno jeho někdejší jméno. Znovu byly oba Bohumíny sloučeny v jeden až na jaře 1973. V našem článku budeme pro snadnější orientaci tam, kde to budeme považovat za účelné, používat pro rozlišení obou dříve samostatných částí jednotně jména Nový Bohumín a Starý Bohumín, tedy pojmenování, která jsou historiograficky správná až v období po roce 1956. Tento přešlap proti obecným pravidlům činíme zejména s ohledem na čtenáře pocházející z oblasti mimo Moravskoslezský kraj, u nichž se domníváme, že by se mohli při akurátním dodržování názvů typických pro dané časové období poněkud ztrácet v místopisné i dějové lince.

Vybudování pouliční dráhy coby stimulu rozvoje Starého Bohumína předcházela dlouhá jednání na radnici historické části Bohumína, nicméně po získání souhlasného stanoviska zabrala výstavba dráhy o délce 3,46 km jen tři měsíce a do provozu byla uvedena 22. 12. 1902. Starý Bohumín ovšem nebyl ekonomicky silným subjektem, což se propisovalo do provedení dráhy, jež byla navržena jako úzkorozchodná (s rozchodem pouze 760 mm) a původně s koňským pohonem. Přestože koncese byla vydána pro provoz koňky, lze předpokládat (a některé zdroje to tak i přímo uvádějí), že se od počátku počítalo s pohonem parním, který byl skutečně na dráze jen o několik měsíců později zaveden, konkrétně od 12. 10. 1903. S přihlédnutím na očekávané dodací lhůty vozidel nelze tezi o koňce coby zamýšleném přechodném řešení (tj. do doby dodání parních vozů) vyloučit, historický pramen nám

ale k potvrzení této premisy chybí.

Parní tramvaje byly využívány ve městě příležitostně ještě v období první republiky, nicméně již od roku 1916 byla trať elektrifikována a byl na ní zajišťován paralelně (a primárně) elektrický provoz (nejprve zapůjčeným vozem od Slezských zemských drah – byť ty zapůjčení nejprve odmítaly –, později již s vlastními tramvajemi). Kdy se přestala parní trakce v osobní dopravě zcela využívat, se nepodařilo do dnešních dnů s jistotou vypátrat, jisté je, že nejpozději od roku 1917 již nebyly pro provoz využívány původní parní vozy, ale souprava parní lokomotivy s vlekem. V období první republiky nelze vyloučit nasazení takové soupravy například v případě výpadku napájení měnírny (využívala se rovněž měnírna Slezských zemských drah).



Původní vozovna městské dráhy v Bohumíně dodnes existuje, byť již pochopitelně neslouží svému účelu. Na fotografii vidíme jeden z motorových parních vozů na zhlaví vozovny. Jak je ze snímku patrné, byl prostor mezi Starým a Novým Bohumínem z velké části neosídlen, přičemž toto specifikum si zachovává část někdejší tramvajové trasy dodnes. (sbírka: Libor Hinčica)

Tramvajový provoz byl po první světové válce a změně politických poměrů v oblasti (vytvoření samostatného Československa, ztížený přechod hranic do/z Německa atp.) ztrátový, a to dokonce i v případě nákladní dopravy, která byla provozována na rozvětvené vlečkové síti a u níž se v době jejího zavádění věřilo, že by měla být ku prospěchu ekonomické stability. Město navíc nemělo finanční prostředky na to, aby mohlo pumpovat větší sumy do zlepšení stavu dráhy, přičemž po dvaceti letech provozu jej začal dohánět dřívější tlak na co nejlevnější provedení stavby trati projevující se tristním stavem vybraných úseků, takže o stav provozu se opakovaně zajímali úředníci ministerstva železnic. V napjatém rozpočtu Starého Bohumína nebylo na velké investice ani pomyšlení, takže se přikračovalo jen k nejnutnější obnově a například k dlouhodobému zavádění pomalých rychlostí, což dráhu činilo již v tehdejších podmínkách obtížně konkurenceschopnou. Není divu, že se Starý Bohumín snažil své dráhy nejpozději od roku 1922 zbavit, přičemž jediným v úvahu přicházejícím kupujícím byla Země Slezská, která budovala postupně od roku 1912 vlastní síť lokálních úzkorozchodných tratí (rovněž s rozchodem 760 mm), které napojily i oblast bohumínského nádraží, a to jak ve směru od Ostravy (v roce 1914), tak ve směru od Karviné a Orlové (již na konci

roku 1913).

Začlenění bohumínské tramvaje do této struktury by sice mohlo mít určitou logiku, zemská vláda ovšem o deficitní provoz zájem nejevila. Přes svízelnou situaci popisovanou na řádcích výše se podařilo provoz uhájit. Do začlenění pod Zemské dráhy (již bez slovíčka „Slezské“, potažmo „Moravskoslezské“) sice nakonec přece jen došlo, stalo se tak ale až v roce 1947, načež o dva roky později došlo ke sloučení drah do nově zřízeného Dopravního podnik města Ostravy.

Trať z bohumínského náměstí k nádraží se tak stala součástí obrovské tramvajové sítě DPMO, nadále si ale uchovávala svůj svébytný charakter městské linky, byť část trasy pouliční dráhu rozhodně nepřipomínala (ostatně dodnes se nepodařilo mezi oběma částmi města vytvořit souvislou zástavbu městského typu). Od 21. 10. 1968 došlo ke zkrácení linky od náměstí k nemocnici v souvislosti s potřebou rozšířit silnici ve Starém Bohumíně, zbylý úsek o délce 2,86 km byl provozován až do 1. 8. 1973 a byl zrušen jako předposlední z kolosu ostravských úzkokolejek. Déle, a to jen o dva měsíce – do 1. 10. 1973 – existovala už jen spojnice mezi Ostravou a Bohumínem.



Tramvaje před bohumínským nádražím. Vlevo je vidět kolej, která je pozůstatkem původní tratě bohumínské pouliční dráhy, která byla v roce 1949 zrušena. Městská tramvaj pak byla přesměrována na trať Zemských drah přes centrum. (sbírka: Peter Martinko)

Náhradou za tramvaje se stala autobusová linka ČSAD, která ovšem nebyla vedena jako linka MHD, ale jako spoj dopravy příměstské s tím, že byla protažena až do Ostravy. Dříve existující přestupní vazby mezi městskou tramvajovou linkou číslo 19 a tramvajemi do/z Ostravy (linka č. 18) tak nahradilo přímé autobusové spojení, které (s nezbytnými úpravami) kopíruje obě tramvajové trasy dodnes. V rámci systému integrované dopravy Moravskoslezského kraje (ODIS) nese dnes linka číslo 555 a zajíždí až do centra Ostravy (na ústřední autobusové nádraží), vzhledem k charakteru linky i jejímu intervalu (60 minut o víkendech a v sedlech pracovních dnů a 30 minut během špiček

pracovních dnů) ale nelze hovořit o městské dopravě. V dějinách veřejné dopravy u nás představuje tímto Bohumín naprosto ojedinělý jev. Jak nicméně ukazují historické dokumenty, Bohumín s náhradou klasickou městskou dopravou počítal, a to minimálně v období druhé poloviny 50. let za využití trolejbusů.

Trolejbusy pro Bohumín

Stejně jako některé další příspěvky k tématu neuskutečněných plánů na vybudování trolejbusových či tramvajových provozů u nás, jež jsme publikovali na našich webových stránkách v minulosti, platí i v případě bohumínských trolejbusů, že byl autor odkázán na úzký rozsah primárních archivních zdrojů, jež vypátral a měl možnost načíst a zpracovat. Tento článek proto nemá a ani nemůže mít ambici být kompletním popisem dějinných událostí souvisejících s úvahami o zřízení trolejbusů v Bohumíně a shrnout může toliko ty materiály, které bylo možno nastudovat. Opět ovšem platí, že redakci není znám jiný publikační zdroj, který by se této problematice věnoval, a tak vnímáme zveřejnění předmětného příspěvku přes jeho zjevnou nekomplexnost jako obohacující pro lepší pochopení složitého spletence jménem Dějiny veřejné dopravy.

Jak již víme, disponoval Bohumín od roku 1902 vlastní úzkorozchodnou městskou dráhou, avšak budoucnost všech úzkokolejných tratí na Ostravsku byla již v prvních letech po druhé světové válce předmětem diskuzí, přičemž nejpozději v roce 1951 bylo rozhodnuto o tom, že má být celý systém postupně utlumen (podrobněji jsme se tomuto tématu věnovali kdysi zde). Roli úzkorozchodných tramvají měly pouze ve vybraných relacích převzít tramvaje normálněrozchodné, to se však nakonec podařilo pouze na jediném úseku v samotné Ostravě (mezi výstavištěm a Hranečníkem, potažmo na trati k Nové Huti, která byla dodatečně přeměněna v projektu na trať normálněrozchodnou, a takto již od počátku vybudována). Některé spojnice měla převzít autobusová doprava, větší role byla připisována trolejbusům. Ty ale nahradily ve výsledku jen dvě historické tratě – dráhu do Michálkovic (od konce roku 1953) a do Hrušova (v roce 1970).



Na této fotografii z období druhé světové války vidíme původní řešení kolejiště u nádraží. Vůz zcela

vlevo je tramvaj bohumínské pouliční dráhy, která křížila trať do Ostravy, jež odbočovala do centra města. (sbírka: Libor Hinčica)

Relace mezi Ostravou a Bohumínem patřila společně s trasou Ostrava – Karviná mezi ty, jež měly být podle úvah z počátku 50. let nahrazeny normálněrozchodnými tramvajemi. Ještě v dopise z 16. 5. 1951 je sice doložena zajímavá úvaha, že by se dalo pokračovat i v budoucnu s úzkorozchodnými tramvajemi, nutnou podmínkou ale bylo, že dojde k zajištění dodávek nových tramvají koncepce PCC (známých později jako typ Tatra TI) v úzkorozchodném provedení (!), přičemž vozidla měla mít pro takový případ zaměnitelné podvozky, navíc by bylo nutno vybudovat pro otáčení vozů smyčky či trojúhelníky.

Tento námět ale vzal rychle za své, protože na státní úrovni bylo obratem odmítnuto se vývojem tramvajového podvozku koncepce PCC pro rozchod 760 mm zabývat a stát potvrdil, že hodlá celorepublikově přecházet pouze na normální rozchod (1 435 mm). Bohumínská tramvaje tedy měla být do budoucna přerozchodována, přičemž ve výhledovém plánu investic z roku 1951 se uvádí, že s přebudováním na normální rozchod lze počítat v letech 1964 a 1965. Současně ale tento dokument uváděl, že se má primárně počítat se zavedením trolejbusů mezi Bohumínem a Ostravou a pouze v případě, že by nedošlo k jejich zřízení, měla být zachována tramvajová doprava, prozatím jako úzkorozchodná existující odděleně od zbytku sítě. Nutno dodat, že se jedná o jedinou zmínku o trolejbusech z počátku 50. let, která je autorovi ve vztahu k ostravsko-bohumínské relaci známá a téže zpráva i grafické plány rozvoje linek MHD v Ostravě, jež byly její součástí, uvádějí na dalších místech pouze tramvajovou variantu (s avizovaným přerozchodováním v 60. letech). Máme zde tedy zjevně co do činění se zjevným faktografickým rozporem v rámci primárního archivního zdroje.

O tom, že se s trolejbusy pro Bohumín v nějaké podobě nejpozději v polovině 50. let počítalo, se dovídáme v poznámce k Směrnému územního plánu města Ostravy datované rokem 1956 (obsahově se však vyjadřující k návrhu plánu z roku 1955), kdy se uvádí, že se v Bohumíně počítá se zavedením trolejbusů s vedením do Ostravy přes Záblatí a Důl Stalin II (Důl Heřmanice) a že stávající úzkorozchodná tramvajová trať z Hrušova přes Vrbici a Pudlov by měla být nahrazena autobusy. Z návrhu týkajícího se projektované kapacity budoucích ústředních dílen z téhož roku (ty se nakonec povedlo uvést do provozu až v roce 1969) se pak dovídáme, že pro obsluhu Bohumína mělo sloužit 22 trolejbusů a 12 autobusů, s nimiž se tak mělo při plánování údržbové kapacity nového dílenského zázemí počítat.

Trolejbusový boom se měl na Ostravsku týkat vedle Ostravy a Bohumína také dalších měst, rozvoj trolejbusové dopravy se ale v Ostravě podobně jako v dalších městech Československa po roce 1953 prakticky zastavil, což bylo výsledkem destrukce hospodářských struktur po uchopení moci ve státě komunisty (tj. po únoru 1948), kdy bylo nesmírně obtížné shánět potřebný materiál na výstavbu nových tratí, měníren a koneckonců i vozidel. Neznamenalo to ale, že by se šmahem zastavily i přípravné a projekční práce. Na papíře se vizím plánovačů kladlo jen pramálo překážek.



Motorový vůz městské linky č. 14 (později byla linka přečíslována na 19) na konečné na náměstí ve Starém Bohumíně. Úsek od nemocnice k náměstí byl zrušen již v roce 1968. (sbírka: Libor Hinčica)

Podrobnější informace k bohumínským trolejbusům se dovídáme díky torzu dochované korespondence týkající se Směrného územního plánu Bohumína. Ta nás dostává do roku 1956. K předmětnému dokumentu se měl vyjádřit i ostravský DP, kterému v rámci delimitace zón dopravní obslužnosti připadl s ohledem na převzetí úzkorozchodné tramvajové sítě i Bohumín, byť šlo (stejně jako v případě ostatních úzkorozchodných tratí) o spojení meziměstské, jež by tradičně mělo spadat na bedra ČSAD, potažmo v případě kolejové dopravy ČSD. Na podatelnu ostravského DP měl dokument dorazit již 26. 6. 1956 s žádostí o vyjádření, avšak DPMO jej ignoroval, stejně jako několik následujících proseb a pozvánek v průběhu roku 1956 a 1957. Projednání směrného územního plánu se tak odehrálo v průběhu let 1956 a 1957 bez něj, přičemž z dopisu z 12. 12. 1957 lze usoudit, že ostatní subjekty, jež se k tomuto tématu měly vyjádřit, nemohly dlouho nalézt shodu na výsledné podobě, takže k uzavření základních rysů budoucího směřování Bohumína mohlo dojít až v závěru roku 1957. Nadále ale zůstávala otevřena otázka veřejné dopravy. Dopisem z poloviny prosince 1957 byl tedy ostravský DP znovu vyzván k tomu, aby k návrhu zaujal nějaké stanovisko.

Tužkou psaný přípis na přebalu složky s dokumenty dnes vysvětluje, proč DP města Ostravy nijak v průběhu let 1956 a 1957 nereagoval. Dopisy sice na jeho adresu přišly a byly i řádně zaevidovány, namísto odeslání na odbor investic ale byly dlouhodobě posílány na odbor dopravy, který se k obdobným vyjádřením necítil způsobilý, a tak – aniž by se pídil po tom, zda problematika nespadá do gesce některého z dalších odborů – žádosti o vyjádření i pozvánky na jednání zahazoval. Odbor investic se tak k navrhovanému plánu řešení městské dopravy vyjádřil na jednání se zástupci krajského národního výboru až 11. 1. 1958.

Dovídáme se, že Bohumín do budoucna počítal s trojsložkovým systémem veřejné dopravy

postaveným na tramvajích, trolejbusech a autobusech. O navrhovaném vedení autobusové linky či linek bohužel údaje nemáme, v případě trolejbusů měly být navrženy dvě linky, z nichž jedna by spojovala Starý a Nový Bohumín (a tím nahrazovala městskou tramvaj), přičemž však měla objíždět (v textu nespecifikovanou trasou) centrum města, druhá už měla tvořit meziměstskou spojnici od bohumínského nádraží (Nového Bohumína) do Hrušova, nikoli však v ose existující úzkorozchodné dráhy, ale s vedením přes Záblatí a Heřmanice. Bohužel samotný návrh směrného územního plánu, jenž měl být přílohou, se nepodařilo autorovi v archivech dohledat, takže nelze uvést přesné směrové vedení. Zajímavostí je, že se nadále počítalo s úzkorozchodnými tramvajemi. Ty měly zajišťovat existující meziměstská spojení – do Ostravy a do Karviné (potažmo Orlové), a tím i do budoucna spojení mezi Skřečoní a bohumínskými drátovnami.



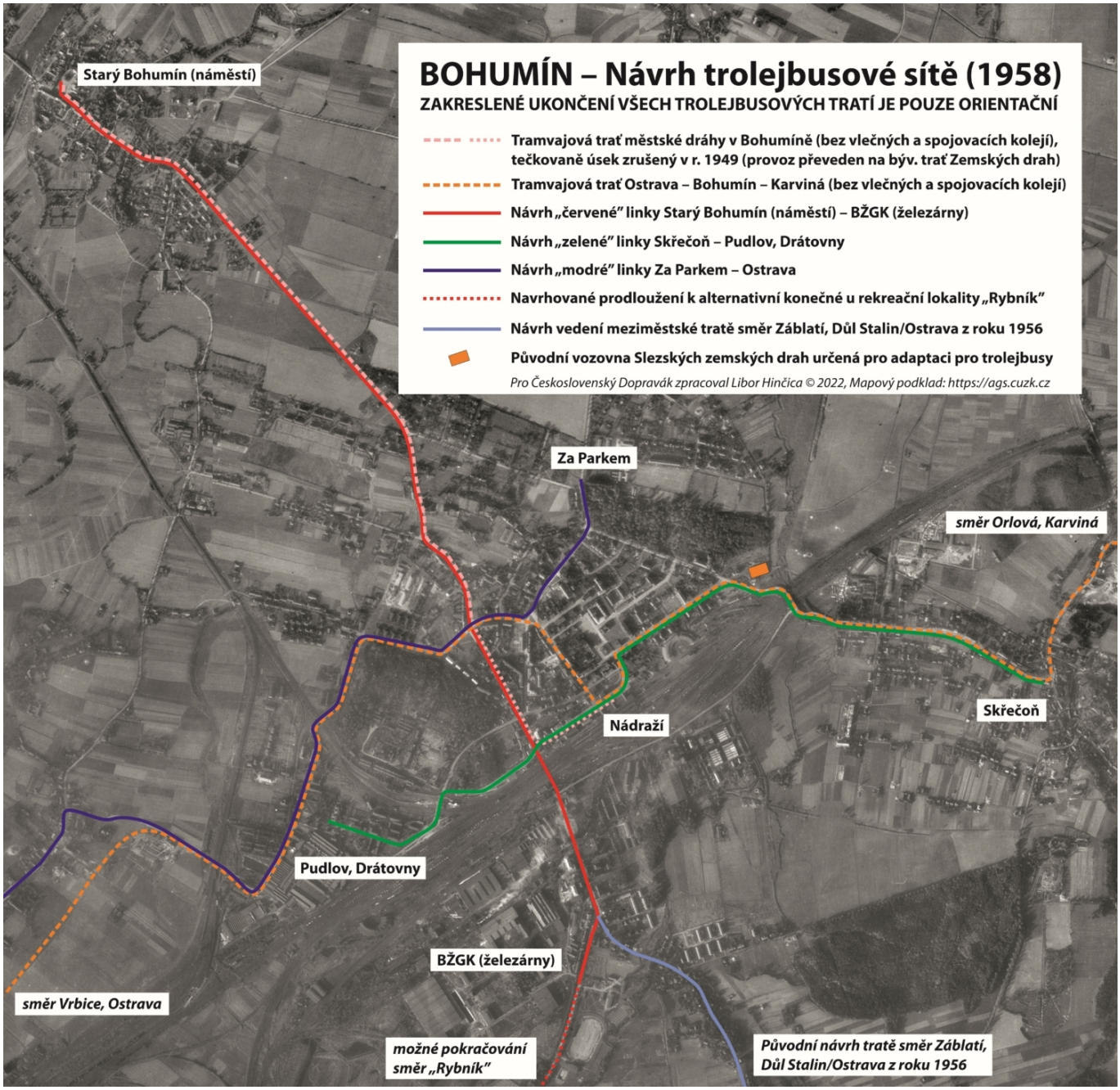
Zahájení provozu trolejbusové linky č. 55 do Hrušova s trolejbusem Tatra 400 ev. č. 26. V pozadí vykukuje úzkorozchodná tramvaj na trati z Ostravy do Bohumína. Trolejbusy v Ostravě nahradily v průběhu 50. let jen jedinou někdejší úzkorozchodnou tramvajovou linku, a sice tu do Michálkovic. V Hrušově si však již v roce 1952 „přivlastnily“ někdejší tramvajovou vozovnu. Ta nová totiž ještě nebyla dokončena (do provozu byla uvedena až v roce 1954). (sbírka: Libor Hinčica)

Skutečnost, že tramvaje byly zahrnuty ve směrném územním plánu z roku 1956 ale neznamená, že by se přehodnotily plány na jejich zrušení. Tramvaj měla být v plánu zahrnuta jen proto, že v dané podobě již existovala, takže se nabízela její exploatace až do doby, než dojde k dožití infrastruktury i vozidel. Ostatně i přes rozhodnutí o postupné likvidaci se do zařízení dráhy dále investovalo. Při pohledu na celou ostravsko-karvinskou aglomeraci zjistíme, že ještě v roce 1953 dokonce vzniklo poslední prodloužení v rámci Karviné (na sídliště Stalingrad), v případě tramvajové tratě z Ostravy do Bohumína lze zmínit například vybudování nové přeložky v části úseku v roce 1952 či zřízení nové výhybny ve Vrbici v roce 1956.

Bohužel z žádné z archivních zmínek nevyplývá, zda se předpokládalo využití tratě na bohumínském úseku v režimu do té doby existujícím, tj. s obsluhou města zajišťovanou výhradně vozidly jedoucími na trase z Ostravy přes Bohumín do Karviné (a zpět), anebo zda si směrný územní plán pohrával s myšlenkou, že by vznikla ryze městská linka, která by na stávající infrastruktuře zajišťovala spojení mezi Skřečoní a drátovnami. Ať tak či tak, pracovníci odboru investic Dopravní podnik města Ostravy tramvajové řešení zcela odmítli.

Ze směrného územního plánu bylo zřejmé, že přepravní vazba Pudlov, drátovny – Skřečoň je silná již v té době a že se do oblasti Skřečoně má soustředit další bytová výstavba, což poptávku po dopravním spojení ještě zvýší (nakonec zde nicméně plánované sídliště nevzniklo, pozn. autora). Jelikož měla být úzkorozchodná tramvajová síť zrušena, došlo by dříve nebo později i ke snesení úseku mezi drátovnami a Skřečoní, čímž by se tato oblast určená k rozvoji ocitla bez dopravní obslužnosti. Bylo proto navrženo, aby se s tramvajemi pro další léta už vůbec nepočítalo a z plánu byly vyjmuty. To otevřelo dveře pro navržení další trolejbusové linky.

DP města Ostravy projednal celou záležitost se zástupci městského národního výboru v Bohumíně, kteří k jeho pozměňovacím plánům přijali kladné stanovisko. Jak tedy měla upravená síť trolejbusů ve městě vypadat?



Městskou tramvajovou linku mezi Starým a Novým Bohumínem měl nahradit trolejbus prakticky v existující stopě tramvajové trati s tím, že trolejbusová trať neměla končit u nádraží, ale využívat nový plánovaný nadjezd nad kolejištěm ČSD (ten byl do provozu uveden až v roce 1964) a vést k areálu Bohumínských železáren Gustava Klimenta (BŽGK; připomeňme, že Gustav Kliment byl významný komunistický politik – člen ústředního výboru strany a ministr průmyslu, po němž se mimochodem dodnes jmenuje jedna z ulic v Ostravě-Porubě). S ohledem na délku a sklon plánovaných nájezdových ramp nebylo možné trolejbus vést přímo kolem nádraží, byť to byla původně preferována varianta, takže by se trolejbusy nádraží pouze přibližovaly (docházková vzdálenost od nejbližší zastávky měla činit cca 100 m). U železáren bylo navrženo ukončení přímo v průmyslové zástavbě BŽGK, případně mělo být zváženo protažení do prostoru přilehlé rekreační oblasti zvané Rybník (tím byl patrně myšlen rybník Nový Stav, Záblatský rybník, který je blíže areálu železáren, v té době ještě neexistoval). Zcela mělo odpadnout možné prodloužení ve směru na Záblatí, neboť by tím údajně došlo k odklonění od důležitého dopravního cíle. Obsluhu relace Záblatí – BŽGK měla převzít autobusová linka, která by sem byla prodloužena například z Rychvaldu.

Druhá městská trolejbusová linka se měla stát náhradou části výše zmíněné meziměstské tramvajové

tratě, tj. spojit Skřečoň s průmyslovou oblastí u drátoven, přičemž tramvajovou trasu měly trolejbusy až k nádraží prakticky kopírovat, dál lze usuzovat, že měl trolejbus pokračovat nejkratší trasou. Třetí trať měla tvořit meziměstské spojení s Ostravou, nikoli však dle původně navrhované trasy přes Záblatí a Důl Stalin II (později Důl Heřmanice) do Hrušova, ale již coby náhrada tramvajové tratě z Hrušova přes Vrbici a Pudlov.

Je zřejmé, že návrh meziměstské tratě z roku 1956 přes Záblatí a Heřmanice počítal s tím, že tramvajová dráha do Ostravy bude existovat souběžně s novou trolejbusovou tratí (tedy že Bohumín bude mít spojení s Ostravou jak tramvají, tak trolejbusem), to ale DPMO odmítl a uvedl, že přepravní poptávka v relaci obsluhované tramvajemi je vyšší než v navrhovaném směru přes Záblatí a Heřmanice, a tudíž že by trolejbusy měly být využity právě coby náhrada tramvají, zatímco spojení Bohumín – Záblatí – Heřmanice – Hrušov mělo být ponecháno autobusům ČSAD (to koresponduje s výše uvedeným návrhem na protažení autobusové linky z Rychvaldu). Stejně jako v případě relace Skřečoň – Pudlov, drátovny (která ostatně byla součástí předmětného meziměstského tramvajového spojení) zde byla odmítána otázka dočasného řešení. Nová trolejbusová linka měla být v rámci Bohumína vedena nikoli k nádraží, ale středem města po tehdejší Leninově ulici (dnes Štefánikově) k prostranství u městského parku, kde se plánovala nová občanská a bytová výstavba. Na úseku v rámci Bohumína by linka měla roli městské dopravy, na zbylém úseku do Ostravy by šlo o zajištění meziměstských vazeb.

V navrženém plánu byla meziměstská linka označena jako modrá, trať ze Starého Bohumína k Bohumínským železárnám Gustava Klimenta nesla červenou barvu a linka ze Skřečoně k drátovnám zelenou barvu. Toto barevné rozdělení jsme použili i v našem ilustračním plánku.



Známá fotografie ze závěrečné etapy provozu tramvají v Bohumíně ukazuje tramvaj z vagónky Česká Lípa z poslední dodávky určené pro ostravský úzkorozchodný provoz (r . v. 1954), které sekunduje

moderní panelová výstavba. (sbírka: Jindřich Sulek)

Přestože by se vždycky dvojice linek vzájemně křížila, neměly sdílet žádné společné úseky. Poukazováno bylo i na absenci napojení budovy národního výboru (radnice) v Novém Bohumíně. Autoři návrhu ovšem vysvětlovali, že návrh tras je proveden tak, aby pěší vzdálenost k budově národního výboru či k ústavu národního zdraví nečinila z žádné z tras více než 250 m, v místech křížení tras se poté předpokládala možnost přestupu mezi linkami. Absence vedení trolejbusů skrze hlavní náměstí v Novém Bohumíně měla být vnímána pozitivně i z toho důvodu, že v případě pořádání nějakého shromáždění na prostranství před národním výborem nebude nutné omezovat či dokonce zastavovat tudy vedenou trolejbusovou linku.

Takto navržený plán trojice trolejbusových linek měl být detailně projit se zástupci městského národního výboru v Bohumíně, kteří s ním měli vyslovit plný souhlas.

Pro účely deponování vozidel měla posloužit stávající tramvajová vozovna v Novém Bohumíně z roku 1913, jež měla být pro potřeby trolejbusů adaptována. Stejně tak se počítalo s využitím stařičkých měníren, u nichž mělo dojít pouze ke snížení napětí z 900 V na 600 V. Pro vlastní obsluhu dvojice ryze městských tras (plánovači se přidržovali svého barevného členění, tj. v tomto případě hovořili o červené a zelené lince) mělo postačovat zhruba 15 až 20 trolejbusů. Obsloužení meziměstské relace Bohumín – Ostrava by ale vyžadovalo podstatné zvýšení vozového parku. Přestože se počítalo s nárůstem počtu obyvatel v Bohumíně (cílový stav dle směrného územního plánu měl činit 30 000 obyvatel, přičemž ve skutečnosti nejvyšší počet v historii dosáhl Bohumín až v polovině 90. let, kdy měl cca 24 000 obyvatel), byl by vozový park vzhledem k velikosti města při započtení potřeb „modré linky“ neúměrně vysoký, takže se očekávalo, že větší část vozidel určených pro krytí potřeby této linky bude deponována a vypravována z Ostravy a v Bohumíně bude soustředěna jen alikvotní část.

Celková délka navržené trolejbusové sítě měla být 16 km. Náklady na vybudování dvoustopých tratí byly odhadovány na 4,8 mil. Kčs, k čemuž bylo nutno připočíst ještě investice do napájecích a zpětných kabelů (3,328 mil. Kč), adaptaci měnírny (1 mil. Kčs) a vozovny (1 mil. Kčs) a nákup vozidel, kdy se počítalo jen s oněmi 20 vozy (8,4 mil. Kčs). Očekávaná kompletní cena tak činila 18,528 mil. Kčs.



Tramvaj mezi Bohumínem a Ostravou. Úvahy o její náhradě trolejbusy se nejprve soustředily na doplnění stávající nabídky o spojnici přes Záblatí a Důl Stalin (Důl Heřmanice) do Hrušova. Souběžně by tedy existoval jak tramvajový, tak trolejbusový provoz. Jenomže tramvaje se měly výhledově stejně zrušit a relace přes Vrbici, kudy tramvaj jezdila, byla o poznání vytíženější, než přepravní směr přes Záblatí a Heřmanice. Proto byl trolejbus na návrh z roku 1958 zanesen právě jako náhrada tramvajové tratě. Bohumín se však trolejbusů nikdy nedočkal. (foto: Michal Martínek)

Vzhledem k investičním možnostem se předpokládalo, že trolejbusový provoz bude vybudován po etapách. Jako první měla zaniknout stávající městská tramvajová linka mezi Starým a Novým Bohumínem, kterou by nahradil trolejbus vedený až k železárnám. Tato investiční akce měla být provedena současně s výstavbou nového silničního nadjezdu nad tratí ČSD. S využitím městské autobusové dopravy se vůbec nepočítalo, ve vybraných přepravních směrech měly vypomáhat regionální spoje ČSAD.

Uvedeným popisem z poloviny ledna 1958 se stopa po trolejbusech pro Bohumín na čas vytrácí. Znovu se o nich můžeme doslechnout takřka přesně o dva roky později – 20. 1. 1960 se zástupci DPMO vyjadřují k dopracovanému směrnému územnímu plánu vyhotovenému Krajským projektovým ústavem v Ostravě o rok dříve (ke schválení byl navržen 2. 12. 1959). Pracovníci ostravského DP v lednu 1960 bez bližších podrobností uváděli, že v dokumentu neměly být zohledněny požadavky DPMO, které byly projednány 11. 1. 1958, s tím, že se trvá na zřízení trojice trolejbusových linek Pudlov, drátovny – Skřečoň, Bohumín město – Záblatí (ve smyslu vedení k železárnám) a Bohumín – Ostrava, kde poslední jmenovaná nahradí stávající tramvajovou trať.

Ještě v roce 1960 tedy byl návrh – alespoň z pohledu DPMO – nadále živý. Zajímavostí ovšem je, že i v samotné Ostravě existovaly patrně určité nejasnosti ohledně budoucí role trolejbusů a tramvají ve vztahu k Bohumínu.

Bohumín pochopitelně nebyl jediným městem, v němž se diskutovalo nad územním plánem, podobný dokument vznikal i v dalších městech ostravsko-karvinské aglomerace, včetně Ostravy samotné. Jak se dovídáme z dopisu Státního výboru pro výstavbu datovaného 28. říjnem 1958, byl kritizován fakt, že přes existenci úzkých vazeb mezi jednotlivými sídly jsou směrné plány připravovány vytrženě od této reality a řeší zpravidla jen úzké dopravní vazby. Jako příklad absence koordinace byl uveden právě Bohumín, když se uvádělo: *„Například směrný plán Bohumína uvažuje pouze trolejbusovou dopravu, zatímco směrný plán města Ostravy předpokládá navázání své trolejbusové dopravy na kolejový systém ve Vrbici.“* Toto tvrzení je vzhledem k výše popsanému návrhu z ledna 1958 poněkud překvapivé, neboť jak víme, byla to právě Ostrava, potažmo její DP, který Bohumín přiměl, aby byla role dožívajících tramvají zcela upozaděna a systém bohumínské veřejné dopravy (včetně onoho meziměstského napojení na Ostravu) byl postaven jen na trolejbusech, přičemž na tomto stanovisku DPMO trval ještě v lednu 1960. Lze tedy předpokládat, že Státní výbor pro výstavbu pouze neměl v říjnu 1958 kompletní soubor informací, pro úplnost jsme nicméně tuto zmínku chtěli do tohoto článku zakomponovat.



Českolipský vůz z roku 1954 ve společnosti trolejbusu Škoda 8 Tr na smyčce Hrušov, kde se na tramvaj do Bohumína přestupovalo. V roce 2003 byla trolejbusová smyčka a s ní i část tratě v Hrušově zrušena. (foto: Michal Martínek)

Další poznámku k trolejbusům v Bohumíně máme doloženou ze dne 29. 7. 1960, kdy Ing. Balcar ze Státního projektového ústavu žádá od DP města Ostravy vyjádření o možném zrušení a snesení bohumínské městské tramvaje (tj. mezi Starým a Novým Bohumínem), a to vzhledem k plánovaného výstavbě nových domů v oblasti. Státní projektový ústav uváděl, že tramvajová trať má být nahrazena dle směrného územního plánu autobusem. DPMO na tento dopis reagoval tím, že mu není takové

řešení známo a že patrně muselo ve směrném územním plánu dojít ke změně, s níž nebyl obeznámen, protože podle něj má být doprava na úzkorozchodné trati nahrazena trolejbusy. Zda se Ing. Balcar pouze omylem přepsal a zaměnil slovo „trolejbusem“ za „autobusem“, anebo zda byl směrný územní plán skutečně revidován ve prospěch autobusové dopravy, už bohužel nevíme. Odpověď na dopis DPMO se nám v archivních síních dopátrat nepodařila a stopa po bohumínských trolejbusech pro nás tímto mizí.

Znovu se o nich můžeme zmínit až v souvislosti se Studií rozvoje trolejbusové dopravy v Ostravě, jež byla vypracována v červnu 1969. Ta řešila výhradně možný rozvoj trolejbusů ve vnitroměstských vztazích Ostravy, přesto zde jedno vzpomenutí trolejbusů ve vztahu k Bohumínu je, když se lakonicky uvádí: *„Otázkou je dopravní spojení Nového Bohumína na město Ostravu po dožití staré tramvajové linky. Tato otázka nebyla předmětem studie a souvisí s komplexním řešením MHD v městě Bohumíně.“*

Po zrušení tramvají mezi Starým a Novým Bohumínem od 1. 8. 1973 ale vyjely namísto tramvají autobusy ČSAD, které byly dva měsíce vedeny jako náhradní doprava na objednávku ostravského DP. O dva měsíce později (od 1. 10. 1973) se nicméně uzavřela i kapitola provozu tramvají mezi Ostavou a Bohumínem a autobusy ČSAD převzaly i meziměstské spojení s Ostravou – tentokrát již trvale a v celé délce obou někdejších tramvajových linek (č. 19 a 18). Trolejbusová linka, která končila v Hrušově, sice měla být i podle některých pozdějších úvah prodloužena ve směru na Bohumín, podle známých dokladů se ale hovořilo už vždy o ukončení ve Vrbici v blízkosti místní štěrkovny, která sloužila jako rekreační plocha. Z období 80. let, kdy se objevovaly nejrůznější návrhy na zřízení nových trolejbusových systémů v ČSSR, není autorovi tohoto příspěvku známo, že by se měl mezi v úvahu přicházejícími městy vyskytoval také Bohumín. Ten tak skutečně zůstal v českém prostředí naprosto nevídaným příkladem města, které mělo vlastní městskou tramvaj, meziměstské tramvajové spojení, ambici provozovat hned tři trolejbusové linky, a přitom v současné době nemá ani jedinou linku alespoň autobusové městské dopravy.

Autor článku děkuje za konzultace, připomínky a korekce panu Jiřímu Boháčkovi.

Url: 1956–60: Trolejbusy v Bohumíně