

Lodní doprava Dopravního podniku města Ostravy

09.09 2020 18:18, Libor Hinčica, Ostatní

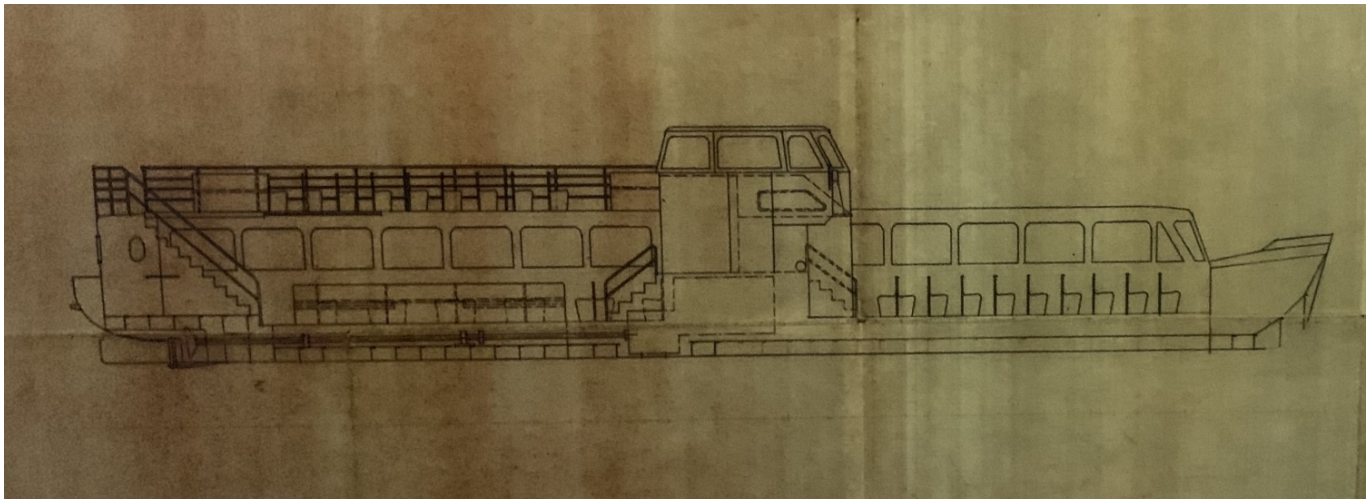
Dnes se podíváme na dosud nezpracovanou kapitolu z historie veřejné dopravy v Ostravě, která se bude zabývat problematikou lodní dopravy, kterou měl provozovat – alespoň podle prvotních úvah – Dopravní podnik města Ostravy, a to na Žermanické přehradě. Přestože si DP města Ostravy objednal již i loď, k dodávce nedošlo.

Lodní dopravu v bývalém Československu provozovalo hned několik městských dopravních podniků. Nejznámější jsou v tomto ohledu aktivity Dopravního podniku města Brna, který si svou lodní flotilu na Brněnské přehradě udržel dodnes. A právě s brněnským DP byla i úzce provázána aktivita okolo lodní dopravy na Žermanické přehradě u Havířova.

V únoru 1956 byla pořádána schůze Státní plánovací komise v Praze, které se účastnili také ministři místního hospodářství a dopravy. V rámci této schůze byl nastíněn plán na výrobu nových lodí a jejich předání pro provoz na nově budovaných přehradách v Československu, přičemž celkem mělo vzniknout 12 plavidel, každé s kapacitou 250 cestujících. Jejich výrobu měla zajistit loděnice brněnského DP, která už měla s výrobou plavidel pro přehradní plavbu zkušenosti a měla i potřebnou kapacitu, byť výroba 12 lodí v průběhu pouhých pěti let (1956–1961) byla přece jen ambiciózním plánem.

Na Ostravsku začala v roce 1951 stavba přehradní nádrže na řece Lučině u obce Žermanice, přičemž hlavní funkcí přehrady mělo být zásobování průmyslových podniků v okolí. Sekundární funkce pak spočívala v rekreačním využití nádrže, což otevíralo dveře i využití lodní dopravy. Ministerstvo pro místní hospodářství rozhodlo – prakticky bez vědomí místních orgánů – že by také Žermanická přehrada měla posloužit rekreační plavbě, přičemž jako dopravce byl určen Dopravní podnik města Ostravy (DPMO). Ten sice neměl s lodní dopravou žádné zkušenosti, nicméně přání ministerstva bezezbytku vyhověl a podle instrukcí objednal dne 22. 6. 1956 u Dopravního podniku města Brna jednu rekreační loď s dieselovým pohonem a s kapacitou 250 osob. Teprve po několika měsících – v říjnu 1956 – požádal DPMO o schválení objednávky dle předepsaného formuláře odbor správy místního hospodářství krajského národního výboru a odbor správy místního hospodářství městského národního výboru. Ti ale měli pro objednávku DP města Ostravy za cca 1 mil. Kčs pramálo pochopení a svým dopisem z 26. 10. 1956 se jednoznačně vymezili proti tomu, aby provozovatelem lodní dopravy na Žermanické přehradě byl městský DP v Ostravě. Navrhli ale variantu, aby dopravu zajišťoval podnik komunálních služeb ve (Frýdku-)Místku, s tím, že se zástupci městského i okresního národního výboru v Místku měla proběhnout v průběhu října 1956 i jednání, a ti se k provozu lodní

dopravy stavěli příznivě.



Takto měla loď pro Žermanickou přehradu vypadat. Identická plavidla byla navržena také pro další provozovatele mimo DPMB. (sbírka: archiv DPMB)

Dopravní podnik města Ostravy sice objednávku brněnskému DP už v červnu 1956 vystavil, s ohledem na to, že tak bylo provedeno pouhým dopisem a chyběla potřebná razítka ze strany nadřízených orgánů, byla formální objednávka ze strany krajského národního výboru v Ostravě dne 5. 11. 1956 vrácena zpět ministerstvu pro místní hospodářství jako nepotvrzená s dodatkem, že o tom mám být informován i brněnský DP. Tomu nezpůsobil ostravský veletoč s objednávkou prakticky žádné problémy, protože loď měla být tak jako tak předána až v roce 1959.

Pro potřeby lodní dopravy na Žermanické přehradě měly být nově objednány menší lodě s kapacitou max. 50 osob, a to v celkovém počtu tří kusů. Toto rozhodnutí vyplývalo z diskuze s vedoucím projektu přehradní nádrže Ing. Skalkou který upozornil na kolísání hladiny až o deset metrů a špatné půdní složení. Po dostavění přehrady se počítalo s omýváním břehů a jejich sesouváním, a to v dlouhodobém horizontu. Proto bylo vyloučeno používání velkých plavidel, která by působila velká vlnobití. Použití malých lodí mělo navíc přinést benefity v podobě snadnějšího uskladnění plavidel, neboť by pro ně šlo využít garážové prostory zděných budov, jež byly postaveny v souvislosti se stavbou přehrady. Lodě měly být dodány v roce 1959, což byl – jak je uvedeno výše – i plán pro původní plavidlo z DPMB objednané ostravským DP. Přehradě sice měla být dokončena už v roce 1957, po dobu dvou let se ale měly provádět ještě zkoušky pevnosti hráze a břehů.

Sami zástupci ministerstva pro místní hospodářství na svém zasedání dne 13. 12. 1956 vzali rozhodnutí ostravských kolegů na vědomí. Zároveň ale konstatovali, že výrobu lodí s kapacitou 50 osob není možné realizovat v DPMB a že se mají zájemci o jejich stavbu obrátit na loděnice v Ústí nad Labem. Původní plán na výrobu 12 lodí pro přehrady v ČSR v režii DPMB byl redukován v prosinci 1956 na pouhých 8 plavidel, nakonec se v brněnském DP zrodilo do roku 1959 jen pět lodí pro cizí zákazníky. Tři skončily na Slapské přehradě, jedna v Praze a jedna putovala na Oravskou přehradu.

Žermanická přehrada byla dokončena až v roce 1958 a je dodnes velmi oblíbeným cílem pro rekreaci lidí z Ostravska a Karvinska. Pravidelná lodní doprava zde ale nikdy zahájena nebyla.

Url: [Lodní doprava Dopravního podniku města Ostravy]