

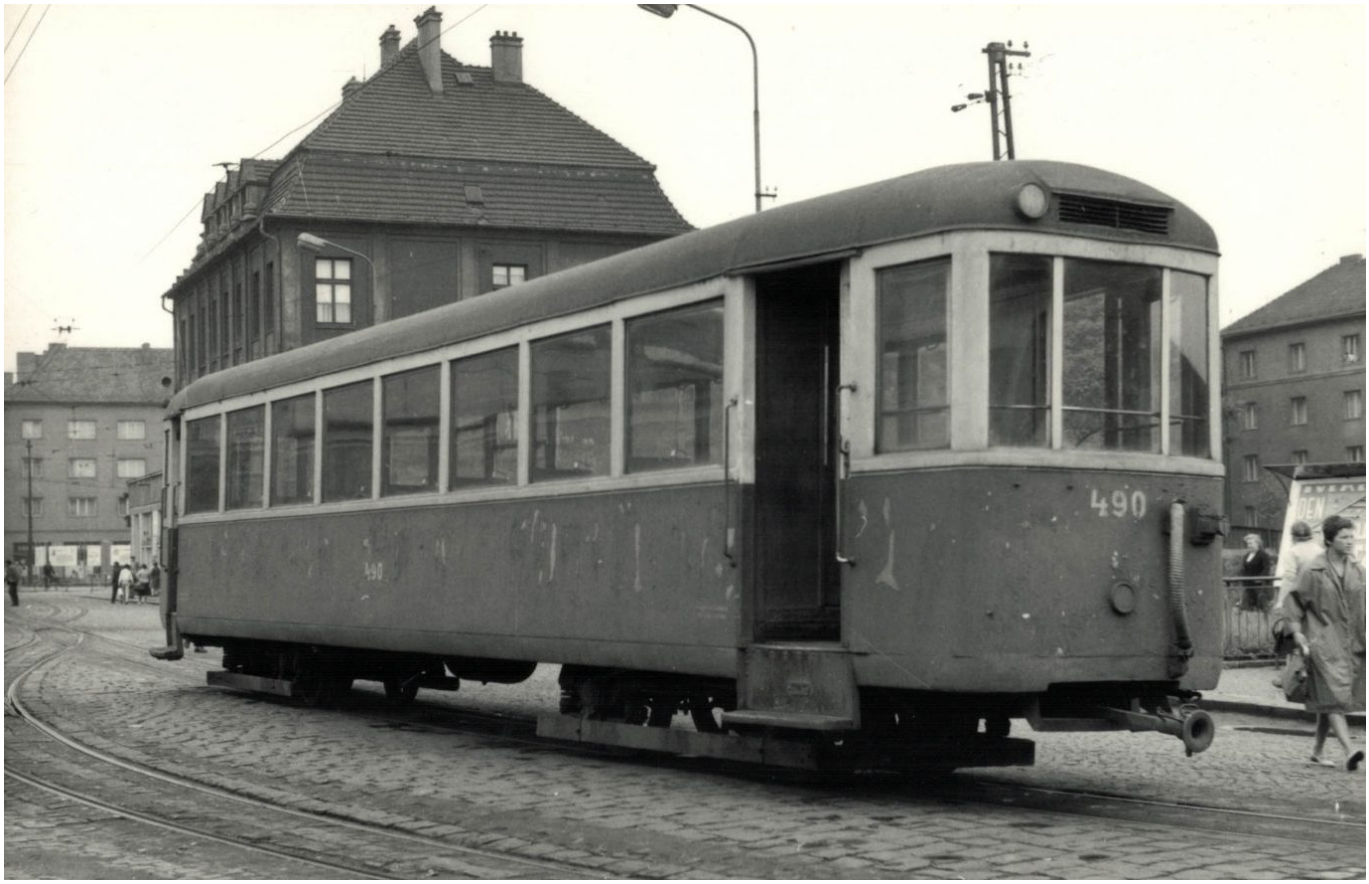
Osud úzkorozchodek v Ostravě byl rozhodnut už po válce – část I.

28.09 2021 11:56, Libor Hinčica, Tramvaje

Na Ostravsku a Karvinsku byl v minulosti vybudován rozsáhlý systém úzkorozchodných drah, který v roce 1949 celý přešel pod správu Dopravního podniku města Ostravy (DPMO). Ten pak zajišťoval provoz úzkorozchodných tramvají až do roku 1973, kdy byla zrušena poslední trať mezi Ostravou-Hrušovem a Bohumínem.

Stručné připomenutí historie drah

Historie úzkorozchodných drah na Ostravsku a Karvinsku se začala psát v roce 1902 v Bohumíně, kde byla dne 22. 12. 1902 otevřena slavnostně jediná městská trať doplněná o vlečné koleje, přičemž původně sloužila potřebám cestujících koňka. Na rozdíl od dalších, později budovaných úzkorozchodných drah, byla tato trať legislativně považována za dráhu pouliční, nikoli místní. Jejím vlastníkem bylo město, které nechalo v roce 1903 vyměnit koně za parní vozy, jež byly až v roce 1916 nahrazeny v osobní dopravě vozy elektrickými. Město si udrželo dráhu ve vlastnictví až do roku 1947, kdy došlo k jejímu krátkodobému předání pod správu Zemských drah (původně Slezských zemských drah), jež následně odevzdaly dráhu pod správu DPMO (v r. 1949).



Tramvajový vlečný vůz pocházející z poválečné dodávky vozů, jež byla objednána ještě v období protektorátu. (foto: Hans Lehnhart)

Po bohumínské tramvaji vznikla v roce 1904 dráha z Polské (dnes Slezské) Ostravy do Hrušova, přičemž i zde sloužily původně parní vozy. Přestože z dnešního pohledu by šlo říci, že se tato trať nacházela pouze na katastru Ostravy, tehdy sloužila ke spojení samostatných obcí. Provoz trati převzala v roce 1911 Místní dráha Ostrava – Karviná (MDOK; o ní bude řeč dále v textu) a v roce 1914 Slezské zemské dráhy (SZD), které, jak název napovídá, byly vlastněny a budovány pod patronátem zemské vlády ve Slezsku, resp. přesněji v té době vlády vévodství Horního a Dolního Slezska. Tratě SZD byly až na jednu výjimku stavěny pouze na rozchodu 760 mm, přičemž první trať byla dokončena v září 1912. Také ona začínala v dnešní Slezské Ostravě, od dráhy do Hrušova se však rychle odklonila směrem do prudkých serpentin, kterými tramvaj vystoupala k Muglinovu, odkud pokračovala až do Michálkovic (dnes rovněž součást Ostravy).

V krátkém sledu let 1912–14 vybudovaly SZD prakticky celou plánovanou síť úzkorozchodných drah v průmyslovém regionu Karvinska a Ostravska, když postupně po michálkovické trati zprovoznily spojení mezi Karvinou a Fryštátem (1912), Karvinou a Orlovou (ve dvou etapách v r. 1913; včetně trati do Orlové na náměstí), Bohumínem a Orlovou (1913) a Bohumínem a Hrušovem (1914), přičemž současně převzaly, jak již bylo zmíněno, existující trať vedenou proti proudu Ostravice směrem do centra Polské (Slezské) Ostravy, čímž bylo možné dosáhnout i napojení na michálkovickou trať.

Poslední dosud blíže nezmíněná dráha, pomineme-li tedy různá dílčí prodloužení a přeložky těch už výše představených, byla z provozního hlediska nejvýznamnější. Šlo o trať z Moravské Ostravy do Karviné, na níž byl provoz zahájen již v roce 1909 (od počátku v elektrické trakci). Jejím vlastníkem bylo město Moravská Ostrava, které tak vstoupilo do podnikání v oblasti provozování místní dráhy. Šlo o první „tramvaje“, které město Moravská Ostrava vlastnilo, protože existující systém normálněrozchodných drah (Moravskoostravské místní dráhy) přímo ve městě byl v té době ještě ve

vlastnictví soukromé společnosti a Moravská Ostrava v ní získala majoritu až v roce 1922.



Motorový vůz ev. č. 431 z vagónky Česká Lípa byl dodán s několikaletým zpožděním až v roce 1954. Šlo o poslední úzkorozchodné tramvaje (pro rozchod 760 mm), které byly v Československu vyrobeny. (foto: Hans Lehnhart)

Vždyť je to rozvoj

Úzkorozchodné elektrické dráhy na Ostravsku a Karvinsku tvořily v rámci Habsburské monarchie i později vytvořeného Československa opravdu unikátní systém. V roce 1949 se podařilo včlenit zbylé dva provozovatele drah do nově založeného komunálního podniku (DPMO), přičemž dráhy byly považovány i přes jejich meziměstský charakter (jen dráha Ostrava – Karviná měla délku cca 20 km) za dráhy tramvajové. Přestože se v literatuře obecně uvádí, že konec existence tohoto systému je spojen až s postupným rušením v období 60. let, resp. s klíčovými rozhodnutími provedenými na počátku šedesátých let, archivní dokumenty prozrazují, že o konci úzkokolejek na Ostravsku a Karvinsku bylo rozhodnuto o mnoho let dříve, konkrétně již v prvních poválečných letech (v případě dráhy Slezská Ostrava – Michálkovice se zrodily první úvahy dokonce již v období druhé světové války). Poněkud paradoxně se tak o likvidaci systému s rozchodem 760 mm rozhodlo v době, kdy ještě byly plánovány (a následně i částečně uskutečněny) vybrané investiční akce zajišťující poslední rozvoj systému.

Pohlédneme-li do historie, zjistíme, že ještě v letech 1948 až 1954 byl vozový park úzkorozchodných tramvají obnoven novými vozidly. V roce 1948 bylo dodáno nejprve 8 čtyřnápravových vlečných vozů z vagónky Tatra Studénka pro dráhu Ostrava – Karviná, na které o dva roky později navázala dodávka dalších čtyř prakticky identických vozů objednaných původně ještě Zemskými drahami. V roce 1954 poté doputovaly i nové motorové vozy, jež vycházely konstrukčně z vozidel dodaných o šest let dříve na dráhu Trenčianské Teplice – Trenčianská Teplá. Kromě osmi motorových vozů, pro

které se vžila přezdívka „sedan“, byly dodány i vzhledově identické čtyři vozy vlečné.



Původní městská bohumínská tramvaj nesla později v rámci DPMO číslo 19 (vůz na snímku má špatnou linkovou orientaci). Od roku 1968 došlo k jejímu zkrácení k městské nemocnici, odkud pochází i tento barevný snímek. Provoz na trati byl zastaven k 1. 8. 1973. Zbytek provozu přežil jen do 30. 9. 1973. (foto: Ernst Lassbacher)

V roce 1950 došlo v historii tramvajové dopravy v Ostravě ke zcela ojedinělému případu, kdy úzkorozchodná tramvaj nahradila tramvaj normálněrozchodnou, a to na úseku v samotném srdci Ostravy. Od dnešního mostu Miloše Sýkory byla prodloužena tramvaj ve směru od Bohumína (a Hrušova) přes centrální náměstí (dnes Masarykovo) do oblasti Smetanova náměstí (dnes zastávka Výstaviště). Zde došlo k propojení s tramvajovou tratí Ostrava – Karviná a vytvoření přestupního uzlu, jenž byl dobově nazýván jako nádraží úzkorozchodných drah.

V roce 1951 byla schválena stavba úzkorozchodné tramvajové trati vycházející z trati Ostrava – Karviná u Hranečníku směrem k budovanému areálu železáren na jihu města (Nová Huť Klementa Gottwalda) a rozvoj úzkorozchodných tramvají se předpokládat také v oblasti Karviné. Od 1. 1. 1951 zde došlo k přeložení trati od náměstí na novou konečnou Karviná, ONP (Okresní národní pojišťovna), načež byla trať dále prodloužena až k nově budovanému hornickému sídlišti Stalingrad (od 1. 5. 1953), kde byla trať nezvykla ukončena smyčkou (jedinou v úzkorozchodné síti). V květnu 1953 tak dosáhl systém svého naprostého vrcholu z hlediska rozsahu sítě, když zahrnoval tratě o délce 63 km, navíc se v rámci Karviné plánovalo ještě další prodloužení dál do budovaného sídliště.



Pohled na českolipský „sedan“ na konečné v Ostravě-Hrušově, kde byl přestupní bod s trolejbusem. (foto: Hans Lehnhart)

Přes nemožnost a později už neschopnost zajišťovat v poválečné éře požadované dodávky nových energetických zařízení, zejména měníren, se dařilo realizovat i dílčí investice do zlepšení napájecích poměrů. Poslední nová měnírna pro potřeby úzkorozchodných tramvají byla vybudována dokonce až v roce 1962 (Karviná, U Jámy).

Úzkorozchodné tramvaje se také dočkaly zcela nové vozovny a dílen, které byly postaveny v oblasti Hranečníku a plně do provozu uvedeny v roce 1953. Vozidla vypravovaná na ostravsko-karvinskou trať se tak dočkala nového zázemí.

Zapomínat nesmíme ani na další dílčí investice, jako doplnění výhyben či opravy tratí, které byly zejména v oblasti Karvinska důsledkem důlních poklesů. Těsně před Karvinou (na trati Ostrava – Karviná) se například v důsledků propadu vytvořilo na sklonku 50. let zhruba dvouhektarové jezero, jehož „přehradu“ tvořilo těleso tramvajové trati, které by se v důsledku dalšího poklesu mohlo snadno dostat pod hladinu. Došlo proto k postupnému doštěrkovávání tělesa dráhy tak, že oproti původní niveletě byla dráha zvednuta o těžko představitelných 14 m. V prostoru zastávky Karviná, pivovar byla zase dráha zvednuta o cca 7 m oproti původnímu stavu, takže od nádražní budovy zde situované musely být vybudovány dřevěné schody směrem k nástupišti. Betonový propustek vybudovaný v roce 1952 pro průtok Karvinského potoka za tři čtvrtě milionu korun musel být zasypán v důsledku poklesu půdy již po pouhém roce!

Nová vozovna a dílny, nové vozy, nové traťové úseky, nové měnírny, nové výhybny, opravené tratě. Z uvedeného výčtu se může zdát, že vlastně nic ještě na sklonku 50. let nenasvědčovalo tomu, že by měl rozsáhlý systém úzkokolejek (byť v té době již v oblasti Ostravy částečně redukovaný) brzy zaniknout. Dobové dokumenty však jednoznačně ukazují, že tomu přece jen bylo jinak.



Tramvajový vůz ev. č. 425 podjíždí pod železniční tratí na trase Bohumín – Hrušov. (foto: Ernst Lassbacher)

1950: Zrušit a nahradit

„Nejvýznamnějším obdobím v historii těchto drah byl bezesporu Vítězný únor 1948, který vytvořil sloučení všech tramvajových drah, zabývajících se přepravou osob, nebývalý prostor k dopravnímu podnikání, a tím i k rozvoji těchto drah. Došlo k realizaci naprosté většiny dopravních záměrů, které výrazně zlepšily služby cestující veřejnosti, které nebylo možné do té doby řešit, neboť narážely na zájmy samostatně hospodařících drah,“ uvádí v prvním díle své publikaci k historii úzkorozchodných tramvajových drah z roku 1974 Karel Garba, což koresponduje i s výše uvedeným (sic zestručněným) výčtem investic do úzkorozchodné tramvajové sítě. Mimochodem, odhlédneme-li od dílčích ideologicky zabarvených pasáží (jako je i zde uvedená), lze případným zájemcům o historii úzkorozchodných drah obě knihy z pera tehdejšího ředitele ostravského DP vřele doporučit, neboť dosud nebyly svou komplexností překonány. Pravdou ovšem je, že hřebíčky do rakve ostravských úzkorozchodných tramvají začaly být zatloukány krátce po převzetí moci ve státě komunisty, konkrétně nejpozději v roce 1950.

Státní úřad plánovací (SÚP; *instituce zřízená po válce na základě dekretu prezidenta Beneše; předchůdce pozdější Státní plánovací komise, pozn. autora*), jenž byl mj. zodpovědný za posuzování návrhů státních rozpočtů, plánování a organizování zavádění nové techniky, přidělování zdrojů či plánování norem spotřeb, se dohodl s ministerstvem dopravy na vydání směrnice, která uváděla, že: *„mají býti veškeré tratě normovány na jeden rozchod 1 435 mm“*. Perspektivní plán rozvoje ostravské dopravy datovaný 16. 7. 1950 k tomu uvádí, že bude zapotřebí se začít zabývat na základě analýz otázkou změny rozchodu vybraných drah, primárně trasy Ostrava – Bohumín. Postupné rušení

úzkokolejných tramvají mělo umožnit přemisťování vozidel či vybavení z rušených úseků na zbylé tratě do doby, než se v rámci postupné změny rozchodu dostane i na tyto úseky. Už v roce 1950 se předpokládalo, že proces postupného přechodu zabere min. 15 let (tj. do roku 1965, přičemž připomeňme, že nakonec poslední úzkorozchodná tramvaj vyjela v roce 1973). Přesto už víme, že dílčí nové úseky úzkokolejných tratí vznikly až po roce 1950. Jak tedy bylo možné vkládat nemalé sumy do nové infrastruktury, a současně plánovat postupnou likvidaci celého systému? Pojďme se společně blíže podívat na výše zmíněné investiční akce realizované v letech 1948–63 a zasaďme si je do širšího kontextu. Tedy až v příštím díle.

(konec I. části)

Autor článku děkuje za odbornou spolupráci při závěrečné revizi textu panu Jiřímu Boháčkovi.

Url: Osud úzkorozchodek v Ostravě byl rozhodnut už po válce – část I.