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

29.09 2021 18:06, Libor Hinčica, Tramvaje

Včera jsme si v prvním díle našeho miniseriálu představili zestručněně historii úzkorozchodných drah na Ostravsku a Karvinsku a klíčové poválečné projekty, které vedly k poslednímu rozvoji tohoto unikátního systému. Dnes se k nim vrátíme a blíže si je rozebereme v kontextu nedávno objevených archivních materiálů.

Zlepšení, zlepšení, zlepšení! (zn. dočasně)

V průběhu let 1948–54 bylo nakoupeno celkem 24 nových čtyřnápravových vozů, z toho 16 vlečných. Může se zdát, že podnik, který nakupuje nové tramvaje, přece nemůže současně pomýšlet na to, aby jejich provoz utlumil. Historie však takové příklady zná a Ostrava v tomto směru nebyla výjimkou. Předně je nutno říci, že všech dvacet čtyři zmíněných vozidel bylo objednáno ještě před vydáním příslušné směrnice Státního úřadu plánovacího. V případě 8 vlečných vozů z let 1948 a 1950 šlo o tramvaje, které byly ostravsko–karvinskou dráhou a Zemskými drahami objednány částečně ještě v období druhé světové války (1943), resp. v případě Zemských drah krátce po jejím skončení. Tyto vozy však nebylo možné v době druhé světové války vůbec začít vyrábět a i po jejím skončení panovaly těžkosti s nedostatkem výrobního materiálu, a tak byly dodány značně opožděně.

V případě „sedanů“, elegantních moderně vyhlížejících vozů z vagónky Česká Lípa, byla objednávka na vozidla učiněna už v roce 1948, avšak českolipská vagónka nebyla s to jejich objednávku dlouhé roky realizovat, takže tramvaje byly dodány až po dlouhých šesti letech (!). I když v roce 1954, resp. na přelomu let 1954 a 1955, kdy byly vozy zařazovány, bylo už zřejmé, že úzkokolejné tramvaje budou za pár let minulostí, nebyla jejich objednávka v mezičase stornována (naopak došlo v roce 1950 po změně cen k jejímu opětovnému potvrzení). Důvod byl prostý – vozový park

úzkorozchodných tramvají byl beznadějně zastaralý a v průběhu války trpěl jednak přetěžováním a jednak nedostatečnou údržbou. Navíc požadavky na vyšší počet či alespoň vyšší kapacitu vozidel se v důsledku rozsáhlé urbanizace Ostravska a Karvinska zvyšovaly. DPMO nebyl v 50. letech právě atraktivním zaměstnavatelem, takže neustále trpěl nedostatkem personálu (bez brigádníků by se provoz na počátku 50. let doslova zhroutil). Dodání vozů s větší kapacitou umožňovalo v důsledku náhrady trojvozových souprav dvouvozovými odstavení nejstarších vlečných vozů s menší přepravní kapacitou, a tím výraznou úsporu personálu (průvodčích).

Setkání nejmodernějších úzkorozchodných vozů na ostravském Hranečníku. Na snímku pořízeném z normálněrozchodné tramvaje vidíme dvojici motorových vozů z roku 1954 a vlečný vůz ev. č. 484, který pocházel z dodávky z roku 1948 a vyroben byl vagónkou ve Studénce. Objednán byl však ještě za druhé světové války. (Sbírka: Peter Martinko)

Nákup 24 vozů ve stínu plánované likvidace systému úzkorozchodných tramvají tedy byl nutností, nikoli nerozumnou investicí. Dodání vozů z vagónky Česká Lípa v roce 1954 bylo považováno za poslední možný nákup tramvají pro rozchod 760 mm, zcela v souladu s dlouhodobými státními plány. V těch byla nalajnovnaná produkce moderních tramvají československé produkce (TI, později TII), s nimiž se pro rozchod 760 mm nepočítalo (až dodatečně byl ostatně zahrnut alespoň úzký rozchod 1 000 mm). O těchto skutečnost byl ostravský DP velmi dobře zpraven a věděl, že nové českolipské „sedany“ už jsou jen labutí písní úzkorozchodného systému.

Archivní dokumenty dokazují, že ještě před dodáním posledních nových vozů řešil DPMO, jak s nimi naložit po zrušení úzkorozchodného systému. Ve hře byla buďto likvidace (v případě, že by systém přežíval tak dlouho, že by tramvaje byly účetně odepsány a nebylo by pro ně další využití), anebo předání tramvají na dráhu Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice, na níž ČSD provozovaly takřka identické vozy od roku 1948, kde by mohly posloužit buď pro provoz, anebo jako zdroj náhradních dílů.

Další zmíněnou investiční akcí bylo zprovoznění trati skrze centrum Ostravy od mostu Miloše Sýkory k dnešnímu Výstavišti v roce 1950, kde došlo k vzájemnému propojení karvinské a bohumínské trati, současně ale byla zrušena normálněrozchodná trať k Sýkorovu mostu. Nápad na vytvoření přímé přestupní vazby mezi oběma drahami nebyl nový. Již v období první republiky byl doložen návrh na vytvoření obdobného spojení, kterému ovšem neměla padnout za oběť normálněrozchodná trať, protože idea počítala s vytvořením tříkolejnicové splítky (jedna kolejnice by tedy byla používána normálněrozchodnými i úzkorozchodnými vozy). Také společné nádraží mělo být umístěno jinde.

Realizace se záměr dočkal až po válce, avšak hlavním motivem pro uskutečnění záměru byla obtížná dopravní situace na konečné před mostem, která kapacitně už nepostačovala. Ostatně, kdo Ostravu a zastávku u mostu Miloše Sýkory zná, zvládne si jistě představit, jak náročně asi muselo být vtěsnat při sílícím provozu cestující z tramvají od Bohumína a normálněrozchodných tramvají do úzkého a krátkého pásu sevřeného mezi domy. Převedení dopravy na Smetanovo náměstí bylo oficiálně prezentováno jako výrazné zlepšení veřejné dopravy, avšak z obrovské koncentrace lidí v dané oblasti (bylo zde situováno i centrální autobusové nádraží) plynuly i problémy, které byly již tehdy opatrně kritizovány.

Slavnostní otevření tramvajové trati na Hranečník se odehrálo již v režii normálněrozchodných vozů. Trať však byla projektována ještě jako úzkorozchodná. Ke změně na normální rozchod došlo až dodatečně. (sbírka: Jindřich Sulek)

Jedním z bodů kritiky byla i skutečnost, že úzkorozchodné trati musela ustoupit tramvaj normálněrozchodná. Už v roce 1950 totiž bylo zřejmé, že tento krok nemá dlouhodobou perspektivu. Naopak logičtější by bylo, pokud by došlo ke zrušení části úzkorozchodné tramvaje a protažení té normálněrozchodné až do Slezské Ostravy, případně do Hrušova. Přesně takový byl přitom

na počátku 50. let záměr plánovačů budoucnosti dopravy v ostravském rajónu. Tramvajová trať Bohumín – Ostrava měla být v první etapě zkrácena do Hrušova, kde měl vzniknout přestupní bod s (plánovaným) trolejbusem a normálněrozchodnou tramvají, která by byla vedena prakticky v původní trase místní dráhy Polská Ostrava – Hrušov (avšak již dvoukolejně), resp. v dnešní trase trolejbusu podél pravého (slezského) břehu Ostravice. Nevyjasněná projektová připravenost (normálněrozchodná trať do Hrušova byla v té době jen čárou v mapě) a omezené zdroje ovšem neumožňovaly, aby byl přechod z rozchodu 760 mm na 1 435 mm v dotčeném úseku okamžitě zahájen, zatímco dopravní situace u Sýkorova mostu a potřeba zajistit přímý přestup na karvinskou dráhu byly problémy aktuální, které bylo možné řešit hned a s ohledem na použití původních kolejnic normálněrozchodné trati také s minimálními investičními náklady. To, co je někdy prezentováno jako pokračování rozvoje úzkorozchodných drah v poválečném období, tedy nebylo nic víc než dočasné řešení a z nouze ctnost. Ostatně tramvaje se udržely v dané relaci jen deset let, než jejich roli konečně převzaly trolejbusy (později ovšem opět zrušené, přičemž výstavba náhradní trasy se dodnes neuskutečnila).

O tom, že téma konce úzkorozchodných tramvají nebylo už na počátku 50. let rozřešením otázky „zda“, ale „kdy“, svědčí nejlépe tramvajová trať vedená do Nové huti (Nové huti Klementa Gottwalda; NHKG). Obsluha gigantických železáren (největších v Československu) měla být zajišťována primárně tramvajemi. Ty měly k železárnám vést ze dvou směrů – jeden předpokládal napojení od Hrabůvky (přibližně v ose dnešní ulice Rudné), druhý poté vedení tramvajové trati od Hranečníku. Návrhy budoucího řešení smyčky u Nové huti (v prostranství u hlavní brány) dokazují, že jeden z návrhů počítal se dvěma těsně sousedícími, avšak vzájemně nepropojenými smyčkami. Nesmysl? Ne, pokud si uvědomíme, že jedna z těchto dvou smyček (a tratí) měla být úzkokolejná (takže vzájemné propojení by věru nedávalo smysl).

Vůz ev. č. 405 z roku 1912 patřil k nejstarším elektrickým vozům Slezských zemských drah. Na snímku je zachycen na lince číslo 15, která spojovala Karvinou s Bohumínem. (sbírka: Peter Martinko)

Tramvajová trať Hranečník – NHKG byla skutečně projektována jako dráha úzkokolejná (a to původně dokonce pouze jednokolejná). Vzhledem k předpokládanému toku pracovních sil a existující dráze Ostrava – Karviná, z níž bylo možné vytvořit odbočnou větev, bylo takové řešení logické. Ministerstvo dopravy, které plán výstavby trati dne 23. 2. 1951 schválilo, ale stanovilo jednu zásadní podmínku – celý kolejový spodek měl být stavěn tak, aby bylo jednoduše možné převézt dráhu na normální rozchod, a to s jednoduchým odůvodněním, že síť úzkorozchodných tramvají má být výhledově zrušena, takže bylo zapotřebí zabránit plýtvání zdrojů. Město Ostrava, potažmo DPMO, tuto podmínku pochopitelně akceptovalo a přípravné práce byly prováděny v tomto duchu. Tramvajová trať k Nové huti by velmi pravděpodobně bývala byla vznikla skutečně jako úzkokolejná, kdyby v říjnu 1951 odpovědným pracovníkům nedošlo, že pro trať vzhledem k očekávané přepravní poptávce nebude možné zajistit dostatek vozů. Proto bylo navrženo, ať dojde ke změně projektu rovnou na dráhu normálněrozchodnou, později došlo k rozhodnutí realizovat ji z velké části i jako dvoukolejnou. Lze tedy říci, že první úzkorozchodná tramvajová trať nahrazená tratí normálněrozchodnou, byla ta, která nebyla jako úzkokolejná ani dokončena.

Ze zvoleného řešení ovšem vyplývaly určité těžkosti. Tramvajová trať Hranečník – NHKG uvedená do provozu slavnostně 31. 8. 1953 totiž byla daným rozhodnutím odříznuta od zbytku normálněrozchodné sítě, a tak byl urychleně do plánu výstavby zařazen plán na vybudování spojovací (jednokolejné) tratě od Smetanova náměstí (Výstaviště) na Hranečník. Trať, jejíž výstavba se oproti plánu poněkud protáhla a do provozu ji bylo možné uvést až v roce 1955, byla vedena souběžně s úzkorozchodnou tratí (formou čtyřkolejnicové splítky byly sdíleny pouze mosty přes Lučinu a Ostravici). Řešení ovšem bylo (i vzhledem k použití nevyhovujících mostních konstrukcí) vnímáno jako provizorní. Výsledná podoba předpokládala, že dojde k vybudování dvoukolejné normálněrozchodné trati, která ale nebude nahrazovat původní úzkokolejku z roku 1909 jen v úseku Smetanovo náměstí – Hranečník, ale i v části do Radvanic (stále dvoukolejně). Souběžný provoz k Hranečníku trval do roku 1959 (tedy čtyři roky), kdy úzkorozchodná tramvaj ustoupila druhé koleji normálněrozchodné tramvaje, avšak oproti popsanému předpokladu právě jen po Hranečník. To bylo v dané době vcelku pochopitelné řešení, protože tím zůstala umožněna úzkorozchodným tramvajím možnost využívat vozovnu na Hranečníku.

Zatímco výstavba tramvajové trati Hranečník – NHKG byla nakonec realizována už jako normálněrozchodná, v Karviné bylo prodloužení tramvajové trati provedeno ještě za využití úzkých kolejí. Při pohledu na mapu tramvajových tratí je zřejmé, že tomu ani nemohlo být jinak, protože přeložka k výhybně u pojišťovny z roku 1950 a následná etapa výstavby do sídliště Stalingrad z roku 1953 měly v součtu pouze 2 km a byly přímým prodloužením existující trati (nikoli nově budovanou odbočkou). Využití normálního rozchodu tedy vůbec nepřicházelo v úvahu. Nabízí se přesto otázka, proč bylo prodloužení vůbec realizováno, když se už počítalo s rušením provozu. Odpověď je jednoduchá. Nově budované sídliště potřebovalo nutně napojit na veřejnou dopravu a prodloužení tramvaje bylo v dané čase a místě nejjednodušším, a tím i nejekonomičtějším řešením. Plán na zrušení úzkorozchodné tramvajové sítě i tak podobu prodloužení z roku 1953 k sídliště OKD (Stalingrad) ovlivnil. Původní vize totiž počítala s vybudováním velké blokové smyčky, která by zajišťovala obsluhu celého sídliště, o souhrnné délce okolo 4 km. Následně měla vzniknout ještě další odbočná trať jihovýchodním směrem o délce 1,5 km. Tyto investice už ale byly vyhodnoceny jako neopodstatněné a prodloužení do karvinského sídliště bylo nakonec provedeno jen v té nejnutnější délce (cca 1,5 km) k okraji sídlištní zástavby.

Ještě jeden podle na vůz ev. č. 405 mířící do Bohumína. K ideálu nízkopodlažnosti měly stařičké tramvaje daleko. Napravo je možné vidět již zastávku ČSAD. (sbírka: Peter Martinko)

Zmínka byla i o novém technologickém vybavení, především o nové vozovně na Hranečníku. Může se zdát nesmyslné budovat zázemí pro dopravní prostředky, jež hodláte za pár let poslat na smetiště dějin, avšak v případě vozovny a dílen Hranečník neměl DPMO mnoho na výběr. Původní vozovna ostravsko-karvinské dráhy byla vybudovaná u dolu Zárubek (tj. mezi Výstavištěm/Smetanovým náměstím a Hranečníkem), což byla sice z hlediska provozu dobrá lokalita (blízko jednoho z konců trati), jejím nedostatkem ovšem bylo vybudování v zátopovém území řeky Lučiny, navíc na poddolovaném území (byť problém s poddolováním se projevovaly výrazněji až po druhé světové válce), takže vozovna se pravidelně zaplavovala a později se navíc ještě začala propadat do země. Rozhodnutí o přemístění vozovny proto bylo učiněno ještě za druhé světové války, kdy také došlo k vytipování nového pozemku na Hranečníku a k zahájení výstavby. Skutečnost, že stavba probíhala až do roku 1944, kdy se obecně prováděly už jen ty opravdu nejnutnější stavební akce, zřetelně ukazuje, jak byla situace s vozovnou na Zárubku neúnosná. Ještě před vstupem Rudé armády do Ostravy ale byly práce na stavbě zase zastaveny a obnoveny mohly být až v roce 1949. Do provozu byla nová vozovna uvedena v roce 1953.

Úzkorozchodné tramvaje získaly formálně novou vozovnu a dílny, což může představovat obrovskou investici do budoucnosti systému. Zejména v případě dílny to ale neznamenalo, že by tramvaje současně získaly do vínku i moderní vybavení. Pomineme-li jeřábový zvedák z produkce Přerovských strojíren (které se jej mimochodem pokoušely několik měsíců marně uvést do provozu), bylo prakticky veškeré vybavení dílen převezeno z původních dílen na Zárubku a nezřídka pamatovalo období c. k. monarchie.

Zároveň i pro vozovnu a dílny platilo, že je bude možné v budoucnu upravit pro potřeby normálněrozchodných tramvají, k čemuž v roce 1957 i došlo, když byla část areálu adaptována

na dílny těžké údržby tramvají typů TI a TII.

Ještě jeden kontrastní snímek z Bohumína. Stařičký motorový vůz projíždí moderní městskou zástavbou… (foto: Ernst Lassbacher)

Investice do vozovny a dílen se tedy odehrávala bez ohledu na to, že byly úzkorozchodné tramvaje odsouzeny k zániku, protože se od počátku předpokládalo, že vozovna bude ze strany DPMO využívána i poté, co se kola úzkorozchodných vozů zastaví naposledy. Ostatně areál je Dopravním podnikem Ostrava (DPO) skutečně používán dodnes. Normálněrozchodné tramvaje jej nicméně nikdy zcela neovládly. S ohledem na seškrtání ambiciózních plánů na rozvoj tramvajové sítě neměla vozovna pro potřeby tramvají s rozchodem 1 435 mm coby deponovací areál smysl. Naopak bylo zapotřebí nalézt vhodné prostory pro sílící autobusovou dopravu. V roce 1967 tedy opustily vozovnu tramvaje úzkorozchodné a v roce 1969 po dokončení areálu nových ústředních dílen i tramvaje normálněrozchodné. Z vozovny a dílen Hranečník se staly definitivně autobusové garáže Hranečník.

Z pohledu vynaložených finančních prostředků se mohou jevit jako nesmyslné i částky za opravy tratí či výstavby nového energetického zařízení (měníren) v průběhu 50. a 60. let. Stejně jako v případě popisovaného prodloužení tramvají přes centrum Ostravy nebo do sídliště Stalingrad v Karviné ale platí, že DPMO neměl jinou možnost, pokud měl dostát svým závazkům na přepravu obyvatel. Například nahradit tramvajový provoz v úseku mezi Ostravou a Karvinou autobusy, aby se tak zabránilo investicím do oprav propadajících se tratí, bylo v dané době ještě nemožné, protože kvalita silnic byla zoufalá a tramvaj stále zůstávala nejspolehlivějším prostředkem, byť jízda mezi Karvinou a Ostravou trvala dlouhých 77 minut. Navíc československé hospodářství pod taktovkou komunistů navzdory heslům na barevných plakátech příliš nezvládalo pokrývat skutečné potřeby obyvatelstva, takže nadále panoval v celém Československu nedostatek autobusů, které byly přednostně dodávány tam, kde jiná alternativa spojení nebyla, což rozhodně nebyl případ relace Ostrava – Karviná. Navíc nemá smysl dělat si iluze o kvalitě prováděných oprav tratí, a tedy i výši vynaložených investic.

Pro navyšování tramvajových tratí v poddolovaných úsecích se obvykle používal materiál, kterého bylo na Ostravsku všude dostatek – hlušina, jež by jinak skončila tak jako tak na haldách. Zvyšování se provádělo zpravidla za běžného provozu, když nákladní vlak vysypal stavební materiál po bocích trati, tramvajové koleje se ručně (!) přizvedly a hlušina se pod ně napěchovala. Představa, že oprava důlní činností poškozených úseků zahrnovala výměny kolejnic, pražců či rozsáhlé sanace spodku a svršku tratí, je zcela lichá. Vše se dělalo tak, aby bylo pouze možné zajistit provoz a s co nejmenším vynaložením finančních prostředků. I to však bylo pochopitelné, protože úzkorozchodné tramvaje už před sebou budoucnost neměly.

(konec II. 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 II.