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

30.09 2021 18:33, Libor Hinčica, Tramvaje

Závěrečný díl našeho miniseriálu už patří závěrečnému shrnutí a doslovu.

Zrušit. A co dál?

Jak jsme názorně v minulém díle ukázali, žádná z provedených investic v období po roce 1950 nebyla dělána s tím, že by měla pomoci prodloužit životnost úzkorozchodného tramvajového provozu. Většina byla pouze vynucena okolnostmi doby.

Rušení úzkorozchodných tramvají v rámci Ostravy bylo úzce provázáno s budováním ostravských trolejbusů. Již před převzetím trati do Michálkovic do majetku Společnosti moravských místních drah, konkrétně v v roce 1943, se počítalo s tím, že první z úzkorozchodných drah, jež se stane minulostí, bude trať do Michálkovic z roku 1912. Náhradou za ni se měly stát právě trolejbusy, které se měly v oblasti Slezské Ostravy dále větvit. Tyto plány byly znovu oživeny po druhé světové válce. Opět se počítalo s tím, že rušení trati přispěje k navýšení počtu vozidel pro další úseky a předpokládalo se i využití původní infrastruktury. Pokud by například byla trolejbusová trať do Michálkovic zprovozněna dříve, než se dostaví tramvajová trať Hranečník – Nová huť Klementa Gottwalda, měly být použité tramvajové kolejnice z michálkovické tramvajové linky použity právě pro novostavbu tramvajové trati k železárnám. Nakonec však trolejbusy vyjely do Michálkovic až několik měsíců po tramvajích do Nové huti, přičemž trať k NHKG, jak už víme, byla mezitím vybudována jako normálněrozchodná, takže dočasné použití starých kolejnic nedávalo smysl.

Noční snímek úzkorozchodných tramvají na konečné v Bohumíně. (sbírka: Peter Martinko)

Další rušení vybraných tratí jsme již zmínili. V roce 1959 šlo o definitivní náhradu úseku Hranečník – Smetanovo náměstí (Výstaviště), čímž došlo k přerušení okruhu úzkorozchodných tratí. Dojet úzkokolejnou tramvají z Hranečníku do Ostravy už šlo jedině oklikou přes Orlovou a Bohumín. V roce 1960 byly zkráceny i tramvaje bohumínské linky od Smetanova náměstí do Slezské Ostravy, přičemž namísto nich zde nastoupily trolejbusy. Obě tato zrušení a nahrazení byla přesně v duchu poválečných plánů na zajištění veřejné dopravy na Ostravsku, tedy nahrazení úzkorozchodných tramvají buďto normálněrozchodnými tramvajemi, anebo trolejbusy.

Úplně prvotní úvahy z let 1950 a 1951 upřednostňovaly normálněrozchodné tramvaje pro obě hlavní relace, tj. Ostrava – Bohumín a Ostrava – Karviná. Později vykrystalizoval návrh tak, že mezi Ostravou a Bohumínem měly jezdit trolejbusy, zatímco do Karviné měla zůstat tramvaj. Ta měla být v úseku Hranečník – Radvanice řešená jako dvoukolejná, v úseku Radvanice – Karviná poté jako jednokolejná. Ve skutečnosti se trasa zasekla v roce 1959 u Hranečníku a dál i přes několik pozdějších záměrů (včetně třeba prodloužení alespoň k Báňským strojírnám) se nikdy nedostala.
V případě meziměstských trolejbusů do Bohumína byly výsledky náhrady podobně tristní. Trolejbusy zvládly nahradit úzkorozchodky jen na zmíněné relaci do Michálkovic a později do Hrušova. V rámci samotného Hrušova došlo k několika dílčím prodloužením trolejbusům a zkrácením tramvají, takže od roku 1967 byla tramvaj ukončena již na samém okraji této městské části, kde byl zajištěn přestup na trolejbusy.

Pohled do interiéru úzkorozchodného vozu „sedan“ z vagónky Česká Lípa. (foto: Matěj Němeček)

Dalšímu rozvoji trolejbusů ani normálněrozchodných tramvají již nepřála doba. Ostrava navíc o provozování meziměstských tratí ztrácela zájem, protože DPMO musel obstarávat investice pro sousední okres, který však sám nehodlal na proplácení této obslužnosti nijak participovat. Ostatně už od 60. let bylo zřejmé, že se karvinský okres chová k tramvajím poněkud macešsky. Kritizováno bylo, že karvinský n. p. ČSAD zavádí linky, které jsou v některých úsecích vedeny souběžně s tramvajemi, přičemž autobusové spoje měly odjíždět chvíli před odjezdem tramvaje. Naopak na příjezdy tramvají nebyly autobusové spoje navazovány. K 1. 1. 1962 existovalo už celkem 12 meziměstských autobusových linek ČSAD, které alespoň částečně překrývaly trasy tramvají. Dopravní politika státu přitom předpokládala, že městské dopravní podniky budou zajišťovat dopravu pokud možno jen v hranicích měst a meziměstská spojení měla spočívat především na bedrech závodů ČSAD.

Díky obrovskému nárůstu počtu obyvatel na Ostravsku se však – alespoň z pohledu počtu přepravených cestujících – tramvajím dařilo. Síť vykazovala od roku 1955 do roku 1960 velmi stabilní počet cestujících (mezi 24 až 26 mil. ročně). Situace se dramaticky zhoršila až v průběhu roku 1961, kdy byla zrušena městská část trasy v Karviné a poptávku už mohly přebrat autobusy. To se projevilo výrazným poklesem počtu přepravených cestujících (na cca 19,7 mil.). Když byl v srpnu 1962 předkládán záměr na zrušení tramvají úzkého rozchodu, bylo poukazováno na zhoršování hospodářských výsledků. Zatímco v roce 1959 vykazovaly úzkorozchodných systém ještě mírný zisk (při započtení vybraných nákladů hrazených Ostravsko-karvinským revírem) 125 000 Kčs, v roce 1960 už tramvaje spadly do ztráty 205 000 Kčs a po zrušení nejvytíženějšího karvinského úseku v roce 1961 stoupla roční ztráta na 1,406 mil. Kč, Může se zdát samozřejmě pokrytecké, že si

dopravce stěžoval na pokles počtu cestujících a příjmů poté, co sám zrušil provoz tramvají na nejvytíženějším úseku, avšak pro posvěcení záměru na definitivní likvidaci tramvajového systému se to hodilo.

Berevný snímek s vozem z vagónky Česká Lípa z roku 1954. (foto: Ernst Lassbacher)

Ostrava nadále stála už jen o prodloužení normálněrozchodné tramvajové tratě z Hranečníku do Radvanic (tedy na svém katastru), dál už měly přepravní poptávku pokrýt autobusy s tím, že půjde o dostatečné řešení. Argumentováno bylo mj. tím, že jen menší část cestujících z úzkorozchodných tramvají využívá spoje pro spojení s Ostravou (13 %), většina jízd se odehrávala uvnitř jednotlivých dílčích oblastí (ovšem včetně Ostravy samotné, tj. byla zde započítána i poptávka radvanické větve).

V roce 1964 došlo k dalšímu rušení tramvajových tratí v oblasti Karviné, což vedlo k tomu, že se úzkorozchodný systém rozpadl na dvě nepropojené části. Karvinská trať byla definitivně zrušena v roce 1967, tratě v rámci Orlové zmizely už o rok dříve. Nadále tak přežívala už jen poslední tři spojení – Bohumín – Dolní Lutyně, bývalá městská tramvaj v Bohumíně a tramvaj mezi Bohumínem a Hrušovem. Do Dolní Lutyně vyjely naposledy tramvaje v roce 1971. Provoz na městské dráze v Bohumíně byl uzavřen dne 1. 8. 1973 a poslední trať do Hrušova se stala minulostí 1. 10. 1973. Náhrada trolejbusy se už nekonala, byť ještě po nějakou dobu přežíval plán protáhnout trolejbusy z Hrušova alespoň do Vrbice.

Doslov

Rušení úzkorozchodných tramvají na Ostravsku a Karvinsku nebylo odstartováno na počátku 60. let, jak se někdy v literatuře uvádí, ale o celou dekádu dříve. Šlo o důsledně plánovaný proces, který

zohledňoval užití existujících zdrojů drah a jejich postupnou spotřebu i možnosti obstarání zdrojů nových. Ve chvíli, kdy se stát, jenž řídil celou ekonomiku, postavil zády k možnosti výroby nových vozidel pro rozchod 760 mm, bylo zřejmé, že bohumínsko-karvinské tramvaje před sebou mají pouze dožití. Tomu se po celá 50. léta (zcela správně) přizpůsobovala strategie DPMO.

Motorový vůz SZD z roku 1912 v Bohumíně. (sbírka: Peter Martinko)

Všechny úzkorozchodné tratě byly koncipovány jako jednokolejné s výhybnami, takže jejich přepravní nabídka byla po celou dobu limitována. To se negativně projevovalo především ve druhé polovině 50. let s nárůstem počtu obyvatel v karvinských sídlištích.

I když může líbivě působit informace o tom, že úzkorozchodný tramvajový provoz byl ještě v roce 1959 v zisku, bylo možné tohoto zisku dosahovat jen na úkor chybějících investic. Ty, které se od roku 1950 přece jen uskutečnily, byly prováděny jen tehdy, pokud byly opravdu nezbytné, a i tehdy je bylo zapotřebí obhájit z pohledu odpisových hodnot. Vozový park sice obdržel po válce pár nových vozů, většina tramvají ale byla přestárlá a pocházela z období do konce první světové války. Vybavení vozoven a dílen bylo v podstatě odpadem. Údržba tramvajových tratí probíhala s cílem udržovat stávající stav, nikoli docílit zlepšení. Stále více se přitom projevovaly negativní důsledky poddolování, byť Ostravsko-karvinský revír část nákladů na sanace dotčených úseků pokrýval. Poddolování přitom ovlivňovalo i novou výstavbu a odliv obyvatel z původních kolonií či jiné zástavby. Nová sídliště byla napojována už jenom autobusy, které nabízely přímá a pohodlná spojení. Rovněž výstavba nových průmyslových závodů (v dotčené oblasti zejména dolů) byla soustředěna mimo dosah původních tramvajových tratí.

V nastavené konstelaci hvězd bylo zrušení úzkorozchodného tramvajového provozu naprosto nevyhnutelné. Jakmile byl stát schopen zajistit dostatečný počet nových autobusů, byly jednotlivé linky „stříhány“ a rušeny, až prvního října 1973 zmizela i ta poslední. Téměř čtvrtstoletí poté, co o tom bylo na nejvyšší úrovni rozhodnuto.

(konec III., závěrečné, 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 III.