



V Ostravě zmizel poslední kousek tramvajové vlečky

20.09 2026 18:31, Libor Hinčica, Tramvaje

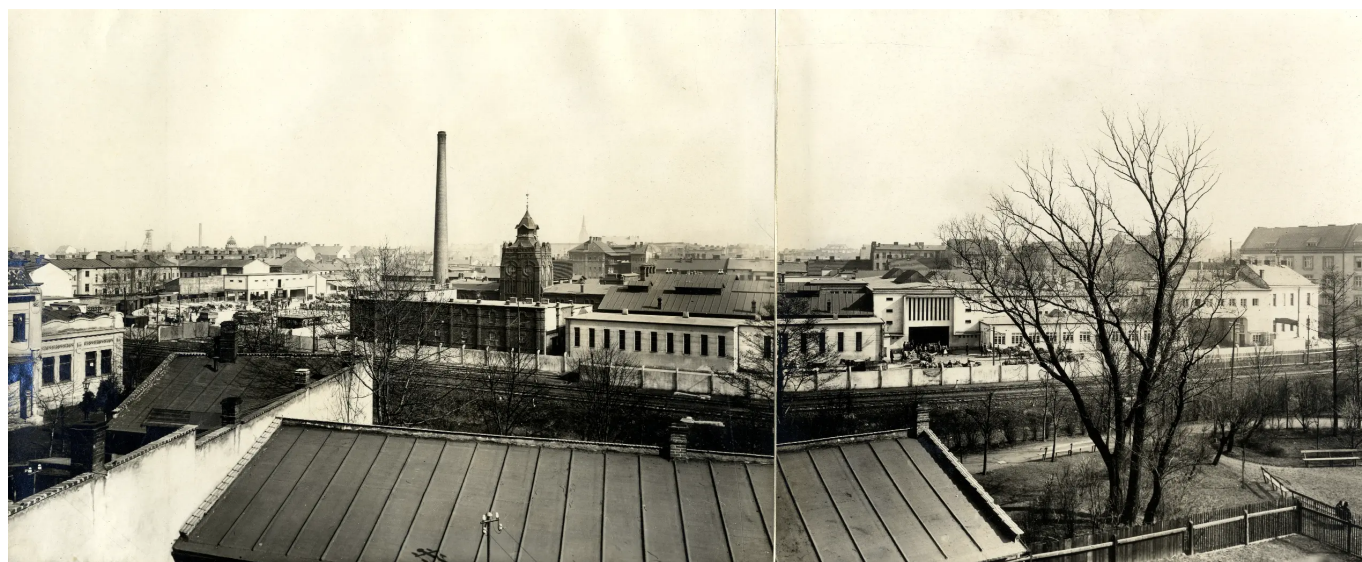
S historií ostravské tramvajové dopravy je neodmyslitelně spojena také přeprava nákladů, jejíž příjmy se významně propisovaly do celkových ekonomických ukazatelů společností a podniků, které se v roli provozovatele ostravských tramvajových drah během let prostrídaly. Pro převoz železničních nákladních vozů od přívozského nádraží (dnes Ostrava hl. n.) byla zřízena spojovací kolej již v roce 1894, tedy současně se zahájením osobní dopravy (od 18. 8. 1894), poslední nákladní tramvajový vlak byl vypraven dne 31. 1. 1972 na (o pár let později zrušenou) trať ze Svinova do Klimkovic, tedy po necelých 78 letech. Památky po někdejší vlečkové síti jsou v metropoli Moravskoslezského kraje dodnes k nalezení, ať už ve formě zachovaných sloupů, kotvicích prvků na budovách (růžicích) či charakteristických prostorových a terénních úprav. Až do podzimu loňského roku byla k vidění i dochovaná část koleje patřící v minulosti k větší síti vlečných kolejí v areálu bývalých městských jatek naproti železniční zastávce Ostrava-Stodolní.



Pro snadnější orientaci v reáliích si vypomůžeme výřezem mapky z počátku 30. let. Na vyobrazení je vidět ještě existující spojovací trať do jatek (a k dalším vlečkám) na dnešní ulici Českobratrské (tehdy ul. Karla Marxe). Spojovací kolej od vozovny Moravská Ostrava po Valchařské ulici směrem na Nádražní ještě neexistuje – do provozu byla uvedena až v prosinci 1939. Vlečkové kolejiště jatek je naznačeno jen odbočkou k rampě. Vlečka k chladírně, která se dochovala až do loňského roku, stejně jako další vlečné koleje v oblasti, na mapce chybí. (sbírka: Libor Hinčica)

Ostravská městská jatka byla uvedena do provozu v roce 1881. V jejich těsném sousedství se nacházela železniční trať tzv. Báňské dráhy (již od roku 1856) a s ní (od roku 1871) souběžně vedená kolej Ostravsko-frýdlantské dráhy (OFD; dnes jako součást tratě č. 323 Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí). Vzhledem k této blízkosti se nabízela možnost vytvoření spojující vlečky do jatek z tratě OFD, avšak s tímto záměrem nebyl vysloven souhlas, takže dobytek musel být nadále hnán na porážku od přivozského nádraží ulicemi. To se změnilo až se spuštěním provozu tramvajové dopravy, resp. v té době přesněji řečeno místní dráhy Přívoz – Moravská Ostrava – Vítkovice (ostravská tramvajová síť až do podzimu 1934 neměla koncesi pro drobnou/pouliční dráhu a tratě byly vedeny jako „místní dráha“). Vlečka k jatkám byla uvedena do provozu od 18. 8. 1894, přičemž z hlavní tratě odbočovala na křižovatce dnešních ulic Nádražní a Českobratrské.

Areál jatek se postupně dočkal několika přestaveb. Tu první stihl ještě před zavedením tramvají (1890–91), další vlny úprav už ovlivňovaly i samotnou vlečku. Dnes dochovaná podoba jatek, která slouží jako galerie výtvarného umění (PLATO), je z velké části odrazem úprav z let 1902–03. Právě tehdy vznikla i charakteristická chladírenská věž, rozšířil se počet chladicích boxů, přibyla porážka vepřů, nové sklady i prodejní haly. Rozšíření jatek vedlo i k úpravě kolejiště, které se muselo přizpůsobit nové pozici vykládací rampy. Přetah vagónů se zvířectvem byl i dál zajišťován pomocí parních lokomotiv, protože vlečková síť nebyla v roce 1901 – na rozdíl od tratí osobní dopravy – elektrifikována, což v případě vlečky do jatek platilo patrně až do roku 1920 (poslední parní lokomotivy bylo možné vyřadit až po elektrifikaci všech vleček v roce 1922).



Celý areál jatek po rekonstrukci dokončené v roce 1927. Zcela napravo jde vidět dům s průjezdem, jímž byla vedena 93 m dlouhá vlečná kolej k chladírně vybudovaná společně s budovou. Nalevo je pak možné vidět odstavené nákladní vozy u nově vybudované rampy, která zvládla „obsloužit“ již celý vlak, čímž mj. pozbyly účely dříve využívané mobilní rampy, které jsou viditelné na úvodní fotografii článku. (zdroj: Archiv města Ostravy)

Další úpravy se kolejiště na jatkách dočkalo v roce 1910 v souvislosti s vybudováním další nové rampy (navíc přibýly ještě dvě rampy pojízdné pro urychlení vykládky). Stavební činnosti v areálu pak pokračovaly až do vypuknutí první světové války, ale pozici tramvajových kolejí již neovlivňovaly.

To ale neplatí v případě vůbec největší přestavby, které se jatka dočkala v letech 1925–27. Šlo o reakci na vytvoření tzv. Velké Ostravy, která byla ustanovena o rok dříve sloučením dosud samostatných měst a obcí s Moravskou Ostravou, čímž město překročilo hranici 100 000 obyvatel. Již dřívější bobtnání jatek bylo částí obyvatel nelibě neseno (především kvůli hluku a zápachu), a tak bylo zvažováno vybudování zcela nového komplexu na Hulvákách (tedy na tehdejší okraji Ostravy). Na to ale městu nezbývaly peníze (většinu prostředků na investice spolkla výstavba budovy Nové radnice), a tak se ještě jednou rozšířila jatka v samotném centru. Staré objekty byly z velké části zdemolovány a nahrazeny moderními budovami chladírny, mrazírny i masné tržnice. Se staršími dochovanými objekty byl nový areál propojen krytou chodbou. Zachované historické objekty byly funkčně upraveny, tj. přestaly sloužit svému původnímu účelu.



Zde již máme samotný detail průjezdu domem s 93 m dlouhou vlečkovou kolejí k chladárně, jejíž torzo se dochovalo až do podzimu 2025. (zdroj: Archiv města Ostravy)

Znovu přestavěny a upraveny byly koleje v areálu. Zrušeno mělo být 722 m původních kolejí, a naopak vybudováno bylo celkem 1 397 m kolejí. Ulice Porážková (nesoucí název právě podle porážky zvířat) byla v souvislosti s rozšířením areálu uzavřena pro běžný provoz a sloužila do budoucna pouze pro potřeby vlečkového, potažmo obecně tramvajového provozu (včetně napojení nového nákladního nádraží v tzv. Zahradě, jež bylo uvedeno do provozu už v roce 1925, a nové vozovny, která byla zprovozněna v roce 1929). Součástí této vlny úprav kolejiště na jatkách bylo i vybudování 93 m dlouhé odbočné kusé koleje do chladírny, která podjížděla nově vybudovanou rohovou budovu s kanceláři a byty na rohu ulic Porážkové a Stodolní. Byl to právě kus této koleje, který se dochoval

až do letošního roku.



Ještě jeden záběr na průjezd, tentokrát od někdejšího vstupu do jatek. Nalevo od sloupku s česky psanou tabulkou (mimo záběr fotografa) se již nacházela spojovací kolej na nákladní nádraží (do tzv. „Zahrady“; ve směru za zády fotografa) a k vozovně Moravská Ostrava. (zdroj: Archiv města Ostravy)

Samotné kolejiště na jatkách se v dalších letech podle známých dokumentů již neměnilo, ostatně ani jatka už nebyla dále rozšiřována, pomineme-li úpravu jednoho z objektů na byty pro zaměstnance z roku 1932. Z pohledu organizace provozu na vlečce se měnil pouze způsob napojení na zbytek tramvajové sítě, protože původní hlavní spojnice po dnešní Českobratrské ulici musela být v roce 1933 v souvislosti s výstavbou nadejzdu přes železniční trať zrušena, takže vozy s dobyt看em a prasaty musely být několik let přepravovány skrze centrum po Nádražní ulici. To platilo až do konce roku 1939, kdy se konečně podařilo dokončit napojení od Valchařské ulice, které dodnes slouží jako záložní propojka do vozovny Moravská Ostrava.



Snímek z roku 2012 ukazuje poslední zachovaný (viditelný) kousek někdejší vlečné koleje do chladírny jatek z roku 1927. V pozadí jde vidět „objevené“ a později vytrhané pokračování této vlečné koleje, které bylo odkryto v souvislosti s rekonstrukcí a prodloužením Porážkové ulice. (foto: Libor Hinčica)

Nová městská jatka – masokombinát v Ostravě-Martinově – se podařilo uvést do provozu až od 17. 10. 1963. V tento okamžik ale byly zprovozněny pouze nové budovy chladíren, porážka samotná dál probíhala v centru, takže přeprava vagónů se zvířaty se nadále uskutečňovala pomocí nákladních tramvají. Teprve v lednu 1965 byla do Martinova převedena porážka skotu a postupně během téhož roku i porážka vepřů. Do plného provozu byl martinovský areál uveden oficiálně v roce 1966. V téže roce byl také ukončen provoz nákladní tramvajové dopravy v centru Ostravy, konkrétně došlo k zastavení provozu na zbylých sedmi vlečkách k 1. 4. 1966 (ta jateční mezi nimi již nebyla). Pár let pak ještě přežívala nákladní doprava na meziměstských tratích do Kyjovic (Zátiší) a do Klimkovic, kam se rozjel poslední vlak, jak bylo zmíněno v úvodu, dne 31. 1. 1972.



V roce 2012 se ukázalo, že po parkovištěm zůstala zachována velká část původní vlečné koleje směřující do průjezdu k chladírně, který je vidět v pozadí. Koleje byly zlikvidovány, avšak kousek v průjezdu ještě dalších 13 let přežíval. (foto: Libor Hinčica)

Kolejiště v areálu někdejších jatek bylo následně zlikvidováno, částečně ale došlo pouze k jeho překrytí vrstvou zeminy, asfaltu či betonu. Když bylo v roce 2012 přistoupeno k postupné likvidaci bývalé spojovací koleje do vozovny Moravská Ostrava na Porážkové ulici v souvislosti s výstavbou nové stejnojmenné silnice, ukázalo se, že na místě, kde dosud parkovala auta, byla zachována takřka v celé délce původní vlečná kolej ke chladírně z roku 1927. Při výstavbě silnice došlo k jejímu odkrytí a likvidaci, avšak ne úplně. Nepatrný kousek tratě v průjezdu domu (viditelný již dříve) zůstal zachován, a byl tak až do závěru loňského roku posledním viditelným kolejovým pozůstatkem ostravské tramvajové vlečky.



Takto vypadal poslední dochovaný kousek dříve 93 m dlouhé koleje v roce 2020. (foto: Libor Hinčica)



Zničený průjezd a prostor, kde se nacházel poslední zbytek koleje na snímku z listopadu 2025. (foto: Libor Hinčica)

Osud této koleje se naplnil na podzim loňského roku v souvislosti s výstavbou nové budovy nazývané „Rezidence Stodolní“, jež vyrůstá na místě většiny (již dříve z velké části asanovaného) prvorepublikového areálu jatek. Samotný prvorepublikový dům sice zůstane částečně zachován i do budoucna (bez onoho průjezdu) a bude do nového komplexu zakomponován (bude tvořit jeden z rohů celého objektu), avšak související úpravy vedly nejpozději v listopadu 2025 i k odstranění původních povrchů v již zbořeném průjezdu, a tím i k likvidaci posledního kousku původně 93 m dlouhé vlečné koleje, jež tak zmizela po 98 letech.

Url: [V Ostravě zmizel poslední kousek tramvajové vlečky](#)