



Tramvají z Ostravy do Opavy

21.10 2018 15:11, Redakce, Nezařazené

Již od roku 1855 má Ostrava spojení s Opavou železniční tratí. V minulosti se však uvažovalo i o tom, že by bylo možné obě města propojit ještě dalším kolejovým prostředkem, a sice meziměstskou tramvají.

Tyto úvahy byly úzce spjaty především s místní dráhou ze Svinova do Kyjovic (dnes konečná Zátíší, kam směřuje tramvajová linka číslo 5). Ta byla plánována jako lokální dráha, u níž měl být použit elektrický pohon, nicméně kvůli nedostatku finančních prostředků se museli lidé bydlicí podél trati spokojit dlouhá léta nejen s parním pohonem, ale zejména se skutečností, že trať nikdy nebyla dostavěna. Prapůvodně se uvažovalo (již v roce 1907), že by měla vést až do Hradce nad Moravicí, kde by se napojila na existující železniční trať do Opavy. Nakonec schválená podoba ale počítala jen s vedením do Pusté Polomi, což se ale nepovedlo a namísto toho skončila dráha již v údolí mezi obcemi Budišovice a Kyjovice. Postupně se sice objevilo hned několik plánů, jak dráhu prodloužit (a elektrifikovat), a to až do poválečných let, nic z toho se ale nepodařilo dotáhnout do zdárného konce.

Jednou ze skloňovaných variant bylo i po druhé světové válce také napojení obcí směrem k Hradci nad Moravicí. V letech 1947–48 přitom došlo k elektrifikaci stávající místní dráhy, a posléze k převedení pod Dopravní podnik města Ostravy (resp. již předtím pod Společnost moravských místních drah, která byla zárodkem pro pozdější DPMO), takže do Hradce nad Moravicí by se jezdilo tramvajovými vozy. Město Opava ve stejné době počítalo s tím, že by naopak mohlo vybudovat vlastní meziměstskou normálněrozchodnou tramvajovou trať (za využití existující železniční tratě) rovněž do Hradce nad Moravicí. Pokud by se tedy ostravské a opavské plány podařilo realizovat, potkaly by se v Hradci nad Moravicí dvě tramvajové dráhy a teoreticky by byl možný průběžný provoz tramvajemi mezi Opavou a Ostravou. Poválečné plány je ale nutné vnímat s velkou dávkou nadhledu, protože podobných záměrů a velkolepých úmyslů existovaly desítky, z nichž některé (jako i ten opavský na meziměstskou trať do Hradce nad Moravicí) měly vsutku jepičí život.

Znovu se o možném propojení Ostravy a Opavy tramvajemi hovořilo relativně nedávno. V roce 2004 se intenzivně v souvislosti s technicko-ekonomickou studií hovořilo o možnosti návratu tramvají na relaci mezi Ostravou a Hlučínem. Obě města již v minulosti tramvají propojena byla. S ohledem na klesající počet přepravených cestujících, špatný stav kolejového svršku, zvažovaná budování nových mostů atp. bylo rozhodnuto, že tramvaje budou nahrazeny trolejbusy. V prosinci 1982 proto tramvajemi mezi Ostravou a Hlučínem vyjely naposledy. Dočasnou náhradou měly být autobusy, provizorium ale přetrvává dodnes, protože na stavbu trolejbusové trati se později rezignovalo. Po

roce 2000 se objevily návrhy, že by se tramvaj mohla mezi obě města zase vrátit. Součástí studie byla i úvaha o možnosti modernizace a elektrifikace stávající železniční trati Hlučín – Kravaře ve Slezsku – Opava-východ s tím, že by dráha sloužila průběžnému provozu mezi Ostravou a Opavou.

Zatímco úsek z Ostravy do Hlučína měl být koncipován jako dráha tramvajová, z Hlučína do Opavy by si trať ponechala charakter tratě železniční. Tím by bylo vynuceno nasazení vozidel v podobě tzv. vlakotramvajů, pro které ale v ČR neexistuje stále legislativní rámec. Navzdory vnější podobnosti s tramvajovými vozidly a obecnému přesvědčení, že jde o tramvaje, jež mohou jezdit po vlakových kolejkách, je pravda přesně opačná a ve skutečnosti se jedná o železniční jednotky, které mohou zajíždět do měst a využívat tramvajové infrastruktury. Nicméně záměr obnovy tramvajové dopravy z Ostravy do Hlučína, natož pak řešení možné modernizace lokálky do Opavy, byl tak jako tak zameten pod koberec.

Přesto bude možné se mezi Ostravou a Opavou vlakotramvajů svézt, a to poněkud netypickou. Dne 10. 11. 2018 se v Opavě koná akce s bohatým programem v rámci symbolického rozloučení s provozem legendárních československých trolejbusů typu Škoda 14 Tr. Při té příležitosti bude vypraven také historický vlak pro zájemce z Ostravy a okolí, který bude tvořen motorovým vozem M131 („Huvínek“) a přípojným vozem původního označení BCa. Tento vůz byl vyroben v roce 1913 (tedy přes 105 lety) pražskou vagónkou Ringhoffer na Smíchově a dodán byl do Vídně pro provoz na trati tzv. Vídeňské električky, která spojovala Vídeň a Bratislavu. Tuto trať můžeme považovat za přímého předchůdce moderních vlakotramvajů. Vagóny byly původně uzpůsobeny jen pro spřáhování s vozidly s tramvajovými spřáhly (tehdy tzv. taliřovými), kterými byly vybaveny jak elektrické lokomotivy na trati, tak tramvajové vozy, které obsluhovaly jen úsek mezi Bratislavou a (tehdy ještě samostatnou) Petržalkou. Ačkoli primárně byly přívěsné vozy BCa (a dalších variant) určeny pro dálkovou dopravu a byly tahány elektrickými lokomotivami, v období ČSR byly běžně taženy také v závěsu za tramvajovými vozy po území Bratislavy a Petržalky, vždy ale následně došlo k výměně tramvajového motorového vozu za elektrickou lokomotivu a přívěsné vozy pokračovaly dále do Vídně. V roce 1915 je ale prokázáno, že se vždy jeden přívěsný vůz používal v závěsu za elektrickou lokomotivou i v rámci běžného tramvajového zastávkového spoje z Bratislavy do Petržalky bez toho, že by následně pokračoval do Vídně, takže v té chvíli sloužil přívěsný vůz opravdu jen jako městská tramvaj.

S ohledem na vývoj historie tzv. Vídeňské električky se po roce 1935 ocitly všechny přívěsné vozy určené pro provoz mezi Vídní a Bratislavou na rakouském území a později byly zařazeny do provozu pod rakouské dráhy. Většina byla vyřazena až na přelomu 50. a 60. let, avšak i poté našly ještě další působiště. Díky tomu se podařilo jeden z vozů Vídeňské električky původního označení BCa 1202 dostat také v roce 2017 do České republiky, kde jej vlastní dopravce Railway Capital. Ten jej příležitostně nasazuje do provozu s cestujícími například na tratích do Malé Morávky, anebo do Jakartovic. Nyní poprvé opět spojí dvě hlavní města, nikoli však Bratislavu s Vídní, ale Ostravu (coby centrum Moravskoslezského kraje) s Opavou (coby bývalé zemské hlavní město Slezska).

Vůz tzv. Vídeňské električky bude nasazen na relaci mezi Opavou a Ostravou dva dny. V pátek dne 9. 11. 2018 bude možné se „tramvajů“ svézt ve 20:46 z Ostravy-Svinov do Opavy-východ. Tento spoj je určen hlavně pro fanoušky dopravy mířící na noční fotojízdu s trolejbusy Škoda 14 Tr, 15 Tr a 21 Tr se zajištěním přestupu z vlaku SC Pendolino číslo 515 od Prahy. Dne 10. 11. 2018 bude možné vlak využít pro návoz na samotnou rozlučkovou akci s trolejbusy, a to s odjezdem v 8:06 z Ostravy-Svinov do Opavy-východ. Jízdenky budou stát 100 Kč pro dospělé a 60 Kč pro děti a budou platit následně jako celodenní lístek pro cestování s končícími trolejbusy Škoda 14 Tr, s historickými trolejbusy a

autobusy po Opavě, na historický motorový vůz „Hurvínek“ po cestování po Opavě a na vstup na jednotlivé doprovodné akce programu. Využít jej bude možné také pro jízdu soupravy z Opavy-východ do Krnova s odjezdem v 16:40.

Libor Hinčica

Url: [Tramvají z Ostravy do Opavy](#)