

## **Opava (1905 – 1956)**

## Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED .....	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ .....	5
A. <i>Tratě pro veřejnou dopravu</i> .....	5
B. <i>Nákladní vlečky</i> .....	15
PŘEPRAVA POŠTY .....	16
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ .....	17
VOZOVNA .....	17
VOZOVÝ PARK .....	19
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i> .....	19
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i> .....	22
<i>Služební a nákladní vozy</i> .....	25
LINKOVÉ VEDENÍ .....	29
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY .....	32
VÝROBCI .....	32
PRAMENY .....	32
RESUMÉ .....	33
<i>Stavební tratě</i> .....	33
<i>Vozový park</i> .....	33
<i>Linkové vedení</i> .....	33



## **Stručný historický přehled**

Správní centrum tzv. Rakouského Slezska<sup>1</sup> výstavbou tramvají řešilo jednak spojení centra se dvěma železničními stanicemi a zemskými zdravotnickými institucemi, jednak dopravu do předměstí a k ústřednímu hřbitovu. Důležitou roli sehrála zřejmě snaha o reprezentaci města. V Opavě se vytvořila nejčlenitější síť ze všech malých tramvajových provozů v dnešním Česku. I když její celková délka nikdy nepřesáhla 10 km, tramvaje dosáhly do vypuknutí I. světové války na okrajích města celkem pěti koncových bodů, další přibyl roku 1948.

Tramvajová doprava si podržela svůj význam i v meziválečném období, kdy došlo k obnově tratí, modernisaci energetické základny a velkým opravám vozového parku. Závěr II. světové války znamenal nejtěžší poškození ze všech provozů v českých zemích, doprava se prakticky na dva roky zastavila.

V krátké době po dokončení poválečné obnovy došlo k největšímu rozvoji tramvajové sítě i vozového parku. Ani stavba nové tratě a prodloužení jedné ze stávajících však nevytvořily pro kolejovou dopravu dlouhodobou perspektivu. Dva roky po dokončení nových úseků byla zastavena doprava na první trati a záhy nato bylo rozhodnuto o náhradě elektrické dráhy trolejbusy.

## **Popis stavebních tratí**

Opavská tramvajová síť se skládala ze stavebních tratí vzniklých v letech:

1. 1905 Nádraží Severní dráhy (Opava východ) – Zemská nemocnice (Nemocnice) – [1912 Zemský ústav choromyslných (Psychiatrická léčebna)]
2. 1905 náměstí Františka Josefa I. (Republiky) – Městské sady (náměstí Svaté Trojice)
3. 1905 Horní trh (Horní náměstí) – Kateřinky (kino Odboj) – [1948 Kateřinky Švédská kaple]
4. 1912 Ostrožná – Komunální (Městský) hřbitov
5. 1948 U městské cihelny (křižovatka Krnovská – Jaselská) – Jaktař

## **A. Trati pro veřejnou dopravu**

Tramvajová doprava v Opavě začala naráz na třech stavebních tratích, které umožňovaly provoz dvou linek. TPZ proběhla dne 30. 11. 1905, všechny tratě při ní projel motorový vůz 9. K významnému rozšíření sítě došlo roku 1912. TPZ obou nových úseků provedla souprava 12 + 21. V rozsahu z roku 1912 s některými drobnými úpravami setrvaly opavské tramvajové tratě do roku 1948, kdy se rozrostly o další dva nové úseky. Za dva roky však začala jejich postupná likvidace, spojená s částečnou náhradou trolejbusy.

### **1. Nádraží Severní dráhy – Zemská nemocnice – [Zemský ústav choromyslných]**

**zahájení provozu** 5. 12. 1905 [1. 10. 1912]  
**stavební délka** 2,563 km [2,918 km]  
**provozní délka** 2,550 km [2,909 km]  
**původní provedení** jednokolejná trať s výhybnami a koncovými rozvidleními  
**největší sklon** 29,5 ‰ v km 0,1 – 0,2 (výjezd od nádraží směrem k městu)

Nejdelší stavební trať opavských tramvají měla při zahájení provozu následující kilometráž (u lomených hodnot směr tam/směr zpět):

0,000	počátek stavební délky (konec hlavní koleje koncového rozvidlení stanice Nádraží Severní dráhy)
0,005	stanice Nádraží Severní dráhy – Nordbahnhof (u severního pavilonu výpravní budovy železniční stanice Opava východ)
0,070	odbočná výhybka 70 m dlouhé kusé koleje
0,216	zastávka Nádražní okruh – Bahnhofring (před křižovatkou Jánská – Nádražní okruh)
0,345 – 0,405	výhybna Jánská třída – Johannesstrasse (Hrnčířská, za budovou policie)
0,392/0,440	zastávka Panská ulice – Herrengasse (za křižovatkou Hrnčířská – Masarykova)
0,543/0,600	zastávka Ostrožná ulice – Sperrgasse (před křižovatkou Hrnčířská – Ostrožná)
0,720/0,758	zastávka Městské divadlo – Stadttheater
0,840	zastávka Rudolfova ulice – Rudolfsgasse (ulice U Jaktařské brány, u hotelu Koruna)
0,960 – 1,010	výhybna Náměstí Františka Josefa – Franz Josefs Platz (zastávka v km 0,995; náměstí Republiky)

<sup>1</sup> Těšínské knížectví a části knížectví Niského, Krnovského, Opavského, které zůstaly ve svazku monarchie po prohraných válkách s Pruskem v polovině 18. století.

1,262/1,284	zastávka Ensova ulice – Ensgasse (křižovatka Olomoucká – Lepařova)
1,425/1,452	zastávka Vilémovo náměstí – Wilhelmsplatz (náměstí Slezského odboje)
1,670	zastávka Nádraží Státní dráhy – Staatsbahnhof (křižovatka Olomoucká – Husova)
1,805 – 1,865	výhybna Olomoucká třída – Olmützer Strasse (křižovatka Olomoucká – Dukelská)
1,960	zastávka Goethovo náměstí – Götheplatz (Horovo náměstí)
2,523	výhybka koncového rozvidlení Zemská nemocnice (odbočná kolej délky 40 m)
2,555	stanice Zemská nemocnice – Landeskrankenhaus (u hlavního vchodu nemocnice)
2,563	konec stavební délky (kolejí rozvidlení)

Trať označená v protokolu o TPZ jako „Linie a“ procházela v celé délce ulicemi a náměstími Opavy, koleje byly většinou zadlážděny. Vycházela od severní části výpravní budovy nádraží, vedla po pravé straně Nádražní třídy (Janská). Kusá kolej výhybiště byla zřejmě připravena na budoucí přestavbu konečné na výhybnu, vůz na ní odstavený musel do nástupní stanice „couvat“.

Křížení s Nádražním okruhem bylo provedeno ostrými protisměrnými oblouky. Dnešní Praskova neexistovala a tramvaj se musela dostat do úzké Jánské ulice, před průčelí kostela sv. Jana Křtitele (ulice zanikla roku 1945). Přitom tramvaj přešla na levý okraj ulice, po kterém vedla až na Horní trh (Horní náměstí). Výhybna Jánská měla tedy objízdnu kolej vysunutou vpravo. Obloukem před divadlem trať vjížděla na pravý okraj Rudolfovy ulice (U Jakařské brány). Tuto stranu ulice již neopustila ani za náměstím Františka Josefa (Republiky) při průjezdu Olomouckou třídou. Obě zbývající výhybny měly tedy vyhýbací koleje vysunuty doleva. Za Goethovým náměstím vedla kolej mimo vozovku, byla provedena z hlavových kolejnic na příčných pražcích.

Nejmenší poloměr 20 m se nacházel v km 0,5 – 0,6 (výjezd z Hrnčířské přes Ostrožnou na Horní trh). Rozmístění výhyben umožňovalo provoz v intervalu 9 minut, z praktických důvodů se brzy přešlo na 10 minut.

Nejnižším bodem trati byl její počátek (253,98 m), téměř v celé délce mírně stoupala. Konečná u nemocnice ležela ve výšce 265,34 m nad mořem.



Zastávka Městské divadlo  
(pohlednice 1906, sbírka  
J. Hinčica)

V rámci rozšiřování tramvajové sítě roku 1912 byl postaven krátký úsek k Ústavu choromyslných. Zaniklo při tom původní rozvidlení, na nové konečné byla zřízena výhybna (vpravo od hlavní koleje). Úsek byl ve stavební dokumentaci samostatně staničen, zároveň se udávalo průběžné staničení od nádraží Severní dráhy:

2,542	zastávka Nemocnice – Krankenhaus směrem k ústavu choromyslných
0,000 = 2,547	stávající trať
0,015 = 2,562	zastávka Nemocnice – Krankenhaus směrem k nádraží Severní dráhy
0,299 = 2,846	vjezdová výhybka výhybny Zemský ústav choromyslných
0,359 = 2,906	koncová výhybka výhybny Zemský ústav choromyslných
0,367 = 2,914	zastávka Zemský ústav choromyslných – Landesirrenanstalt = konec provozní délky (u hlavního vchodu psychiatrické léčebny)
0,371 = 2,918	konec stavební délky

Nový úsek vedl podél silnice na zvláštním tělese, byl postaven z hlavových kolejnic na příčných pražcích. V celé délce mírně stoupal (maximální hodnota stoupání činila 8,71 ‰ v koncové výhybně), konečná stanice dosáhla nadmořské výšky 269,34 m.

Pro ukončení linky ke hřbitovu vznikla na Horním trhu výhybna s kusou kolejí. Výhybka ve směru od nádraží Severní dráhy byla vložena v km 0,608, ve směru na náměstí Františka Josefa v km 0,665. Objízdna kolej ležela vlevo od traťové, v jejím km 0,639 ležela výhybka odstavné koleje délky 43 m (konec km 0,682).

Roku 1919 byla v rámci výstavby uhelné vlečky ke kolejišti železniční stanice zrušena původní odbočná kolej koncového rozvidlení.

Protokol o zvýšení traťové rychlosti z roku 1926 označuje zastávky a stanice následovně:

0,005	Východní nádraží
0,251	Nádražní okruh
0,375	výhybna v Jánské ulici
0,440	Masarykova ulice
0,543	Ostrožná ulice
0,720	Městské divadlo
0,840	ulice Karla Marxe
0,970	výhybna náměstí Republiky
1,262	Ensova ulice
1,425	Wilsonovo náměstí
1,670	Západní nádraží
1,835	výhybna na Olomoucké ulici
2,110	Sanatorium
2,562	Nemocnice
2,914	Ústav choromyslných

Při rekonstrukcích kolejového svršku byly roku 1930 provedeny úpravy zastávek:

2,110/2,130 zastávka dle potřeby Sanatorium (dosud povinná)

2,313/2,325 nová zastávka dle potřeby Dr. Arnošta Ludvíka – Dr. Ernst Ludwig Strasse



*Vůz 4 při rekonstrukci tratě na Olomoucké ulici roku 1930 (sbírka J. Hinčica)*

V té době byly výhybky v km 0,748 a 1,026 vybaveny elektromagnetickými přestavníky systému Schwinge pro odbočování na tratě do Kateřinek resp. městských sadů, ovládanými kontakty na troleji.



*Snímek z 30. let 20. století zachycuje soupravu na lince 2 do Městských sadů, kde se zřejmě konala hojně navštěvaná akce (sbírka J. Hinčica)*



*Válka Opavu zásadně změnila. Městské divadlo s tramvají v roce 1950 (pohlednice, sbírka J. Hinčica)*

Kvůli špatnému technickému stavu skončila 22. 5. 1951 doprava na úseku k ústavu choromyslných (km cca 2,560 – 2,918). Provoz na většině trati byl zastaven 23. 8. 1952 (v úsecích 0,000 – 0,748 a 1,026 – cca 2,560) při zrušení tramvajové linky 1. Zbýlých 278 m sloužilo pro linku 2, resp. jako manipulační do roku 1956.

## 2. Náměstí Františka Josefa – Městské sady

<b>zahájení provozu</b>	<b>5. 12. 1905</b>
<b>stavební délka</b>	<b>1,275 km</b>
<b>provozní délka</b>	<b>1,270 km</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s výhybnou a koncovým rozvidlením</b>
<b>největší sklon</b>	<b>45,2 ‰ v km 0,6 – 0,7 (sjezd od vozovny směrem do sadů)</b>

Delší z obou odbočných tratí, zřízených při otevření provozu měla tehdy následující staničení:

0,000	počátek trati (= km 1,026 trati Nádraží Severní dráhy – Zemská nemocnice)
0,150	zastávka Kasárenská ulice – Kassernengasse (křižovatka Krnovská – Kasárenská)
0,340	zastávka Gabelsbergerova ulice – Gabelsbergergasse, směr tam (křižovatka Krnovská – Mařádkova)
0,375	zastávka Gabelsbergerova ulice, směr zpět
0,465	odbočka do vozovny
0,580	zastávka Albrechtova kasárna – Albrechtkasserne (před křižovatkou Krnovská – Jaselská)
0,760 – 0,810	výhybna Škola na Jaktařském předměstí – Jaktarvorstadtschule (Jaselská, nad křižovatkou s ulicí U náhonu)
1,000	zastávka Jutová továrna – Jutefabrik (Opavlen)
1,095	zastávka Městské sady – Stadtpark (u jižního výběžku parku)
1,240	výhybka rozvidlení Střelnice (odbočná kolej délky 40 m)
1,270	stanice Střelnice – Schiesstätte (restaurace v severní části náměstí Svaté Trojice)
1,275	konec stavební délky (konec hlavní koleje)

Trať označená v protokolu TPZ jako „Linie b“ vedla u pravého okraje Jaktařské (Krnovské) ulice (zadlážděné žlábkové koleje) a podél Karlovecké (Jaselské) ulice (zvláštní těleso, hlavové kolejnice na pražcích) do městských sadů. Tímto bodem byla od počátku označována, i když poslední stanice se vždy jmenovala Střelnice. Výhybna umožňovala provoz v intervalu 9 minut, z praktických důvodů se brzy přešlo na 10 minut. Pro trať byla nezbytná stavba betonového mostu přes mlýnský náhon, který tramvaj přejížděla vlevo od silnice.

Nadmořská výška odbočení z „Linie a“ činila 261,65 m nad Jadránem. Trať odtud mírně stoupala do km 0,400, kde dosáhla nejvyššího bodu (265,34 m). Po odbočení z Jaktařské poměrně příkře klesala k náhonu, konec kolejí ležel ve výši 253,17 m nad mořem.

Protokol o zvýšení traťové rychlosti z roku 1926 označuje zastávky následovně:

0,150	Kasárenská
0,375	Gabelsbergerova
0,465	Elektrárna (dle potřeby)
0,580	Malé kasárny
0,780	Obecná škola
1,000	Jutová továrna
1,095	Městské sady (dle potřeby)
1,270	Střelnice

V roce 1928 byl vyměněn most přes náhon v Karlovecké ulici (25. 9. mostní zkouška).

Po poválečné obnově byla roku 1948 v km 0,585 vložena odbočná výhybka nové stavební tratě do Jaktaře. Vzhledem k dalšímu charakteru provozu (jeden kyvadlový vůz) mohly být demontovány výhybna u školy a výhybka koncového rozvidlení (není jisté, že se tak stalo). Provoz byl zastavován postupně:

- 23. 8. 1952 v úseku 0,585 – 1,275 (zastaven kyvadlový provoz do Městských sadů)
- 24. 12. 1953 v úseku 0,465 – 0,585 (zastavení provozu do Jaktaře)
- 22. 4. 1956 v úseku 0,000 – 0,465 (od 24. 12. 1953 pouze manipulační)

## 3. Horní trh – Kateřinky – [Švédská kaple]

<b>zahájení provozu</b>	<b>5. 12. 1905 [6. 8. 1948]</b>
<b>stavební délka</b>	<b>0,971 km [1,735 km]</b>
<b>provozní délka</b>	<b>0,965 km [1,678 km]</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s výhybnou a koncovým rozvidlením</b>
<b>největší sklon</b>	<b>41,9 ‰ v km 0,3 – 0,4 (sjezd k nábřeží Opavy z Dolního trhu)</b>



Poslední z původních stavebních tratí měla při otevření provozu následující staničení:

0,000	počátek trati (= km 0,748 trati Nádraží Severní dráhy – Zemská nemocnice)
0,008	zastávka Městské divadlo – Stadttheater
0,100	zastávka Kupecký dům – Schmetterhaus
0,255	zastávka Dolní trh – Niederring (Dolní náměstí)
0,410 – 0,470	výhybna Ratibořská ulice – Ratiborergasse (náměstí Osvoboditelů)
0,480	zastávka Kluziště – Eisplatz, směr Kateřinky
0,490	křížení s železniční vlečkou do cukrovaru
0,500	zastávka Kluziště – Eisplatz, směr Horní trh (před mostem přes Opavu)
0,750	zastávka Hoštická ulice – Hochschützengasse
0,936	výhybka koncového rozvidlení (odbočná kolej délky 30 m)
0,965	stanice Kateřinky – Katharein
0,971	konec stavební délky = konce kolejí rozvidlení

Provoz tramvají záhy odhalil malou únosnost mostu přes řeku Opavu na Ratibořské ulici, který bylo nutno roku 1907 zesílit, o tři léta později nahradit novým ocelovým<sup>2</sup>. Trať (podle TPZ „Linie c“) vedla ulicemi Mezi trhy a Ratibořskou u levého okraje, Dolní trh křížila po úhlopříčce. V celé délce byla provedena ze zadlážděných žlábkových kolejnic. Konečná ležela těsně před hranicí mezi Ratibořským předměstím a Kateřinkami, na jejichž katastr tak původně vůbec nevstoupila.

Nejvyšším bodem trati bylo její odbočení u divadla, téměř celá klesala. Před konečnou dosáhla nejnižšího bodu (249,67 m), který byl zároveň nejnižší položeným místem celé sítě. Několik posledních metrů mírně stoupalo, takže konec trati dosáhl výšky 249,93 m nad mořem.

Protokol o zvýšení traťové rychlosti z roku 1926 označuje zastávky následovně:

0,008	zastávka Městské divadlo
0,255	zastávka Dolní trh
0,410 – 0,470	výhybna Ratibořská ulice
0,480/0,500	zastávka Kluziště
0,585	zastávka Vodní ulice
0,750	zastávka Hoštická
0,965	stanice Kateřinky

Dne 30. 11. 1927 ministerstvo železnic dodatečně souhlasilo s přemístěním zastávky Kupecký dům z km 0,100 do km 0,055/0,070 a jejím přejmenováním na Pekařská (nová poloha u rohu Pekařské a Horního náměstí lépe vyhovovala bezpečnosti dopravy). Roku 1929 (uživací povolení 24. 9.) se koncové rozvidlení změnilo na výhybnu (prodloužení o 54 m, nový konec v km 1,019).

V roce 1948 došlo k prodloužení trati do katastru Kateřinek (tehdy již připojených k Opavě). Nový úsek napojený před koncem koleje z roku 1929 měl následující staničení (projekt byl zpracován v hektometrech):

nového úseku (hm)	staničení	od počátku trati (km)
0,00	stanice Kino Odboj	0,965
0,4224	nápojení na původní trať	1,007
2,90	zastávka Rolnická (směr tam)	1,255
3,65	zastávka Rolnická (směr zpět)	1,330
6,74	vjezdová pravá výhybka koncové výhybny	1,639
7,13	stanice Švédská kaple	1,678
7,52	levá výhybka	1,717
7,70	konec trati	1,735

Prodloužení vedlo v celé délce po levém okraji Ratibořské ulice. Jeho počátek dnes leží díky demolici většiny původní zástavby starého Ratibořského předměstí mimo její současnou trasu. Hned za stanicí Kino Odboj ležel nejostřejší oblouk (poloměr 100 m). Celý nový úsek mírně stoupal, na širší trati činilo největší stoupání 6,20 ‰, ve výhybně 9,2 ‰ a na výtahové koleji 15,2 ‰.

Traťový svršek z kolejnic tvaru NP 2 byl zadlážděn, vrchní vedení zavěšeno na převěsech mezi domy. Použity byly výhybky MP 2 délky 12 m s úhlem odbočení 9° 29' 44'', osová vzdálenost kolejí ve výhybnách činila 2,80 m (tytéž údaje platí i pro stavební trať U městské cihelny – Jaktář).

<sup>2</sup> Hlavní mostní zkouška proběhla 18. 10. 1910.

Při TPZ byly stanoveny hodnoty jízdních dob 144 (směr tam), resp. 133 (směr zpět) sekund, což odpovídalo cestovní rychlosti 17,7 resp. 19,2 km/h. Na nový úsek byla prodloužena linka 2 v intervalu 10 minut.

Při zahájení trolejbusového provozu se měla pro usnadnění přestupu posunout zastávka Dolní náměstí doprostřed tohoto prostranství k ostrůvku trolejbusové zastávky.



*Vůz 10 při zahájení provozu na prodloužení ke Švédské kapli (sbírka J. Hinčica)*



*Vůz 7 po poválečné obnově na konečné Švédská kaple po příjezdu od Jaktáře a centra města (sbírka J. Hinčica)*

Doprava do Kateřinek fungovala do úplného závěru provozu tramvají v Opavě (22. 4. 1956). Původní úsek trati z roku 1905 tak jako jediný ve městě sloužil osobní dopravě déle než 50 let.

#### 4. Ostrožná – Komunální hřbitov

<b>zahájení provozu</b>	<b>21. 12. 1912</b>
<b>stavební délka</b>	<b>1,735 km</b>
<b>provozní délka</b>	<b>1,729 km</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s koncovou výhybnou</b>
<b>největší sklon</b>	<b>43 ‰ v km 0,2 – 0,4</b>

Trať k městskému hřbitovu měla při zahájení provozu následující staničení:

0,000	= 0,578 trati Nádraží Severní dráhy – Zemská nemocnice
0,025	zastávka Hrnčířská ulice – Töpfergasse
0,312	zastávka Beethovenovo náměstí – Beethovenplatz (náměstí Svobody), směr hřbitov
0,347	zastávka Beethovenovo náměstí – Beethovenplatz, směr Horní trh
0,632	zastávka Měšťanská škola – Bürgerschule (nad křižovatkou Otická – Skřivánčí)
0,769 – 0,839	výhybna Otické pásmo – Ottendorfergürtel, zastávka v km 0,804 (Vaškovo náměstí)
0,839	zastávka Křížení se Státní dráhou – Staatsbahnkreuzung, směr hřbitov
0,851	křížení s tratí státní dráhy
0,872	výhybka pískové koleje
0,900	zastávka Křížení se Státní dráhou – Staatsbahnkreuzung, směr Horní trh
1,653 – 1,723	výhybna Komunální hřbitov
1,686	nástupní zastávka Komunální hřbitov – Kommunalfriedhof (Městský hřbitov, nad trolejbusovou smyčkou)
1,729	výstupní zastávka Komunální hřbitov – Kommunalfriedhof
1,735	konec stavební délky

Trať vedla v celé délce po pravém okraji ulic Ostrožná a Otická. Byla provedena ze zadlážděných žlábkových kolejnic. Vyhýbací kolej výhybny Otické pásmo ležela vlevo od hlavní koleje, na koncové výhybně vpravo. Ve většině délky stoupala (maximální hodnota v Ostrožné ulici, druhá nejvyšší – 42,19 ‰ – těsně za přejezdem železniční tratě), výchozí bod ležel ve výšce 257,9 m nad Jadranem, největší výšky trať dosáhla v km 1,406 (287,49 m: nejvyšší bod celé sítě), odtud sjížděla ke konečné (283,25 m). Měla ze všech tratí v Opavě nejpříznivější směrové parametry (minimální poloměr činil 50 m, většina trati ležela v přímé, či v obloucích o poloměru až 1 000 m).

Písková kolej byla zřízena jako pojistka proti nekontrolovanému pohybu vozů od nejvyššího bodu trati k úrovnovému přejezdu železnice. Jednalo se o levou zpětnou výhybku, kterou začínala splátková kolej (posun osy proti traťové koleji o 30 cm) délky 42 m, jejíž závěr v délce 18 m kryl 8 cm hluboký zásyp písku. Výhybka byla postavena trvale směrem do odbočky, vůz jedoucí od hřbitova před ní musel zastavit, průvodčí ji pákou přestavil, držel po celou dobu průjezdu vozu (vlaku) a poté se přesvědčil, zda se působením pružiny vrátila do původní polohy. Teprve pak mohl vlak pokračovat k přejezdu, před nímž měl zastavit a po kontrole volnosti průjezdu pokračovat v jíždě.

V dubnu 1924 provedly orgány ministerstva železnic revisi, při které zjistily, že písková kolej je ztracena pod bahnem a tedy nefunkční. Navíc urgovaly správu provozu, že již v protokolu o TPZ byla označena za dočasné řešení. Ministerstvo požadovalo zlepšení brzd motorových i vlečných vozů a dodržování předepsané kázně při přejíždění tratě ČSD Opava východ – Krmov (osádky projížděly bez zastavení). Protože kroky provozovatele nebyly dostatečně rychlé, došlo 2. 9. 1924 k zákazu průjezdu tramvají s cestujícími přes úroňový přejezd. Tím měl povoleno projet pouze dvakrát denně prázdný motorový vůz, který pak pendloval mezi hřbitovem a přejezdem, který cestující přecházeli pěšky.

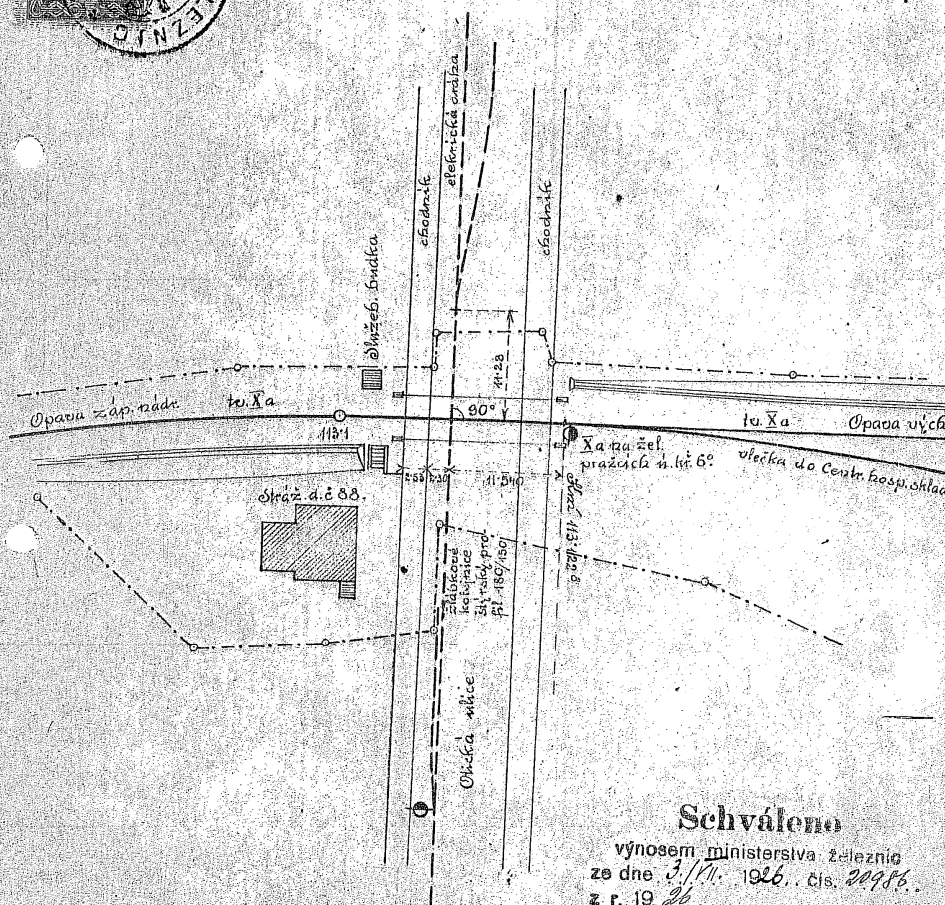
Teprve tato skutečnost zaktivisovala správu provozu: písková kolej byla vyčištěna a na konci opatřena botkami, které měly zabránit průjezdu vozu<sup>3</sup>. Na základě této úpravy byl v listopadu 1924 povolen opět průběžný provoz na lince. Písková kolej nakonec zanikla pravděpodobně po zavedení kolejnicových brzd u motoráků 10 – 12 (na schématu křížení z roku 1940 již chybí).

<sup>3</sup> Botky umístěné 14 m od hrotů výměny přidržoval jen slabý měděný drát, který se při případném vjezdu na pískovou kolej měl ustříhnout.

Příl. k čís. 2 0 9 8 6 BX 1926

Dokumentace pískové koleje, která umožnila opětovné povolení průjezdu přes přejezd s tratí ČSD s cestujícími (NAČR, dond MŽI)

# Křižovatka elektrické dráhy města Opavy s tratí Krnov-Opava v km 113<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.



**Schváleno**

výnosem ministerstva železnic  
ze dne 3. VII. 1926, čís. 20986.  
z r. 1926.

Z ministerstva železnic: -

*J. A. J. V. Zavadil*

1:500

Od 7. 8. 1933 byly sloučeny obě polohy zastávky Beethovenovo náměstí do km 0,347.

Dne 25. 5. 1934 povolilo ministerstvo železnic zřízení zastávky dle potřeby v km 1,276/1,286 (neznámý název, u dnešní pekárny), která byla od 2. 7. 1938 přeložena do km 1,120/1,130 (křižovatka Otická – Holteinova, dnes Gogolova).

Doprava byla zastavena z důvodu špatného stavu svršku 24. 5. 1950. „Hřbitovní“ trať tak byla prvním zrušeným tramvajovým úsekem v Opavě.

## Obnova provozu po II. světové válce

Opava se kvůli obchvatnému útoku na ostravskou aglomeraci, který měl zachránit základnu těžkého průmyslu obnoveného Československa, stala válkou nejvíce postiženým velkým městem v rámci celého státu. Válečné škody se nevyhnuly ani tramvajovému provozu. Ten byl zastaven 21. dubna 1945. V centru města se při bojích zřítily celé fronty domů, což způsobilo zavalení ulic, zničení vrchního vedení a poškození kolejí. K odklizení trosk sloužily dočasné

dražky, které vedly často bez závislosti na původních trasách ulic. Poválečná správa města zřejmě v prvních měsících resigovala na provoz tramvaje, což se projevilo i neustavením nového právního subjektu, který by jej zajišťoval.

Dne 12. 7. 1946 proběhlo v Opavě jednání, na kterém zástupci ministerstva dopravy požadovali urychlené obnovení provozu, jemuž podle jejich názoru nestálo nic v cestě. Úředníci Jednotného národního výboru oponovali nutností odklidit ještě trosky některých domů (i za pomoci drážek, které zřejmě stále křížily koleje tramvaje) a nejistotou o budoucím provozovateli. V prosinci 1946 se jako příčiny neobnovení provozu udávaly vadná výhybka v ulici U Jaktařské brány, nutné opravy trolejí a vozů<sup>4</sup> a nedostatek personálu. Konečně v únoru 1947 bylo na překážku zimní počasí.

Dne 6. 1. 1947 zaslal ředitel olomouckého provozu ministerstvu dopravy znaleckou zprávu o stavu opavských tramvají. Podle ní bylo 12 motorových a 7 vlečných vozů v dobrém stavu a vyžadovalo pouze vyčistění a drobné opravy, měnícírna byla zcela funkční.

Provoz byl obnoven po částech. Od 7. 4. 1947 jezdila linka 1 Východní nádraží – Nemocnice (pravděpodobně v intervalu 10 minut se čtyřmi motoráky). Dne 23. 4. t. r. byla zprovozněna trať Náměstí Dr. Beneše (Horní náměstí) – Městský hřbitov s tím, že provoz bude prozatím pouze při pohřbech (na objednávku?). Linka 2 začala jezdit 9. 5. 1947, časem následoval i poslední úsek Nemocnice – Ústav choromyslných.

Při obnově byla deklarována snaha o rozšíření tratí do dalších oblastí města a okolí. Kromě záměrů, které se začaly realizovat bezprostředně v roce 1947 (Kateřinky, Jaktař) mělo jít o úseky Východní nádraží – Kylešovice, Ústav choromyslných – Slavkov a Dolní trh – Těšínská ulice. Po získání potřebných vozů z Jihlavy se jako rozhodující problém ukázala náročnost stavby nových kolejových tras v podmínkách nedostatku materiálu, který nestačil ani na údržbu tratí stávajících. Velkorysé záměry rozvoje tramvají se tak během dvou let vzhledem ke změnám politického klimatu a zkušenostem z jiných měst obdobné velikosti změnilo ve snahu o jejich rychlou náhradu trolejbusy.

## 5. U městské cihelny – Jaktař

<b>zahájení provozu</b>	<b>4. 7. 1948</b>
<b>stavební délka</b>	<b>1,213 km</b>
<b>provozní délka</b>	<b>1,185 km</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s výhybnou a koncovým rozvidlením</b>
<b>největší sklon</b>	<b>19,34 ‰</b>

Nová stavební trať sloužila pro uspokojení přepravních potřeb předměstské obce Jaktař. Byla staničena v návaznosti na trať Stalinovo náměstí (náměstí Republiky) – Městské sady, která však zůstala zachována. Nelze ji proto považovat za prodloužení či přeložení původní trati. Vedla v celé délce po pravém okraji Krnovské ulice v málo členitém terénu prakticky v přímé. Po celou krátkou dobu existence měla trať následující staničení:

(0,579)	zastávka U městské cihelny
0,585	počátek nové trati (pravá výhybka trati Stalinovo náměstí – Městské sady)
0,855	zastávka Ulice Kořístkova (přibližně gymnasium)
1,045	levá výhybka (vjezdová do výhybny od Opavy)
1,084	stanice Ulice Věnceslava Hrubého (Neumannova)
1,123	pravá výhybka (vjezdová výhybka od Jaktaře)
1,1248	křižovatka s vlečkou ČSD
1,500	zastávka Hranička
1,749	levá vjezdová výhybka do koncového rozvidlení
1,770	stanice Jaktař
1,798	konce obou kolejí rozvidlení

Nejvyšší bod trati ležel na jejím počátku (264,008 m nad mořem), v celé délce mírně klesala. Konečná Jaktař ležela v nadmořské výšce 258,615 m. Největší sklon (ve směru staničení klesání) činil 19,34 ‰. Kolejový svršek z kolejnic NP 2 byl zadlážděn na pravé straně vozovky, nástupiště vyškvárována. Vrchní vedení viselo na sloupech s výložníky.

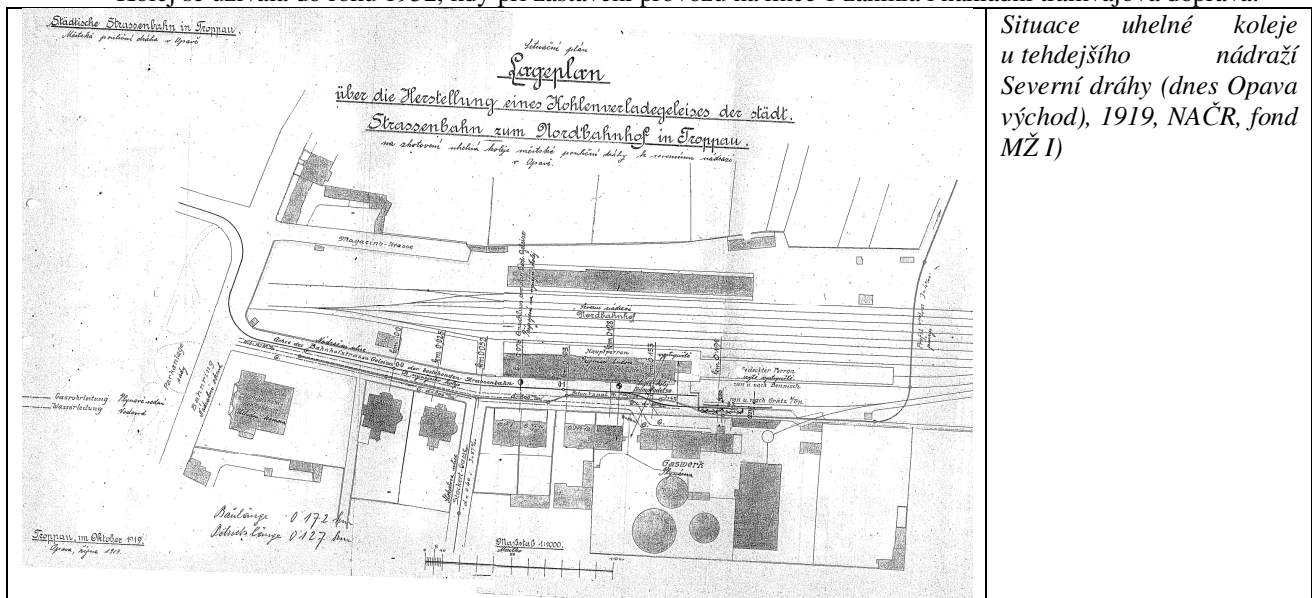
Výstavba trati započala přípravnými pracemi roku 1947. Projekt uvažoval výhybnu v km 0,815 – 0,895. Snaha o zprovoznění byla tak silná, že dopravce s úspěchem zažádal o udělení prozatímního povolení k provozu před TBZ, která proběhla 6. 8. 1948. Motorový vůz 10 stanovil jízdní doby 261/237 sekund (směr Jaktař/Opava), čemuž odpovídala cestovní rychlost 16,4 resp. 16,8 km/h.

<sup>4</sup> Zpráva z 15. 12. 1946 uvádí následující poškození vozů: vozy 4 a 5 poškozeny výbuchem granátů, vůz 9 proražená kola a zkřivená osa, u šesti motorových vozů zničeny střechy, podlahy a kontroléry. Vlek 24 měl přeraženou osu granátem, poškozena ložiska a spálenou postranní stěnu. Náklady na opravy vozů zpráva vyčísluje na 180 tis. Kčs.



- 0,000 = km 0,076 trati Nádraží Severní dráhy – Zemský ústav choromyslných
- 0,071 = km 0,005 trati Nádraží Severní dráhy – Zemský ústav choromyslných, zastávka Nádraží Severní dráhy – Nordbahnhof
- 0,076 = km 0,000 trati Nádraží Severní dráhy – Zemský ústav choromyslných
- 0,133 odbočná výhybka vlastní vlečky, přímo pokračovala odstavná kolej pro osobní vlaky délky 45 m
- 0,203 konec uhelné koleje

Vzhledem k poválečné materiálové situaci byla použita výhybka z původního km 0,070 osobní trati. Překládka uhlí probíhala z koleje místní dráhy Opava – Hradec (nad Moravicí) ručním přehazováním lopatou přes oddělovací plot. Kolej se užívala do roku 1952, kdy při zastavení provozu na lince 1 zanikla i nákladní tramvajová doprava.



## 7. Vysypný most v elektrárně

**zahájení provozu** 1919  
**stavební délka hlavní koleje** 0,025 km

Pro vykládání vozíků z uhlím byla třetí kolej původní (pravé) odstavné haly prodloužena na dřevěný most délky 25,10 m, který vycházel nad terénní zlom mezi vozovnou a elektrárnou. Po vysypání se vozík vtáhl zpět do vozovny. Uvedený systém fungoval do roku 1928 kdy byl most, jehož technický stav se zhoršil, dočasně zrušen. K vykládání vleků pak sloužila:

## 8. Uhelná kolej do elektrárny

**zahájení provozu** 1928  
**stavební délka hlavní koleje** 0,102 km

Uhelná kolej odbočovala pomocí symetrické dvojitě výhybky hned za vjezdem do vozovny vpravo. Sjížděla podél východní zdi dílen k elektrárně. Zde se vozíky vyklápěly do zásobníků u kotelny. Nová vlečka byla postavena z kolejnic, získaných při opravách tratí ve městě. Použití nové symetrické výhybky vedlo k úpravě kolejového uspořádání vozovny.

Uhelná kolej existovala zřejmě krátce, uhelný most byl obnoven a sloužil do zastavení dopravy uhlí.

## Přeprava pošty

Na základě dohody mezi vedením dráhy a Zemským ředitelstvím pošt se od roku 1911 připravovalo zavedení přepravy listovních zásilek pravidelnými tramvajovými vlaky na nádraží Severní dráhy (sídlo poštovního úřadu Opava 4). K tomu účelu byly ze silného ocelového plechu vyrobeny schránky o rozměrech 246 × 243 × 143 mm, připevněné zvenčí na bočnici vozu tak, aby otvor o rozměrech 155 × 18 mm ležel 1 250 mm nad t. k. Schránky uzavíral

dosický zámek. Celkem jich bylo instalováno 9 (tedy na všechny původní motorové vozy), desátá zůstala v záloze na poštovním úřadě Opava 4. Každé schránce příslušely dvě vyjímatelné vložky.

Řidič tramvaje při dojezdu k nádraží Severní dráhy stiskl tlačítko, kterým avisoval svůj příjezd zaměstnancům pošty, odemkl zámek, otevřel přední sklopnou stěnu schránky a vyjímatelnou vložku předal poštovnímu úředníkovi. Ve výhybně náměstí Františka Josefa se předávaly vložky z/na linku Kateřinky – Městské sady.

Přeprava listovních zásilek byla povolena 15. 11. 1912. Přes snahu dráhy se nerozšířila na nedlouho poté otevřenou linku ke hřbitovu (tedy i na motoráky 10 – 12). Přeprava pošty sice neustala s vypuknutím války ani se zavedením listovní censury, stav schránek se však valem zhoršoval a jejich využití klesalo. Definitivně bylo ukončeno začátkem roku 1917, schránky byly poté demontovány a o tři roky později předány městskému hospodářskému úřadu.

V období I. světové války se tramvajemi převážely také kožené brašny mezi poštovními úřady na obou opavských železničních stanicích. Po ztrátě brašen v červnu 1918 tyto přepravy skončily.

## ***Napájení tramvajových tratí***

Napájení tramvajů obstarávala původně přímou výrobou stejnosměrného proudu městská elektrárna. Pro potřeby tramvajů sloužila tři dynamo o celkovém výkonu 160 kW a akumulátorová baterie pro vyrovnání odběrových špiček. Celá síť měla pouze dva napájecí body: na výjezdu z vozovny (kam vedlo napájecí vedení I s průřezem měděného drátu 70 mm<sup>2</sup>) a na náměstí Františka Josefa (napájecí vedení II s průřezem měděného drátu 95 mm<sup>2</sup>). Původní vrchní vedení bylo provedeno z měděného drátu o průřezu 53 mm<sup>2</sup>. Troleje visely ve výšce 5,5 m s výjimkou podjezdu pod státní dráhou na Olomoucké třídě (4,25 m), na „hřbitovní“ trati je udávána výška troleje 5,8 m nad t. k.

Opava byla posledním provozem na území dnešní ČR, kde bylo vrchní vedení zřízeno pro tyčové sběrače. Jako v jediném městě na našem území zde „kladky“ sloužily výlučně po celou dobu existence tramvajů.

Pro trať ke hřbitovu vzniklo nové napájecí vedení z elektrárny na Beethovenovo náměstí (náměstí Svobody). Na náměstí Františka Josefa vedlo souběžně s tratí do městských sadů, dále sledovalo Školní okruh (Olbrichova) až k evangelickému kostelu. Za jeho závěrem bylo vzdušné vedení svedeno jako kabel pod zem, podešlo ulici a pod levým chodníkem pokračovalo až ke hřbitovní trati (napájecí bod byl umístěn v km 0,312).

Při zavedení výroby střídavého proudu po I. světové válce vznikla měničrna v Almužnické ulici. Původně sestávala ze dvou jednodotvových rotačních měničů AEG o výkonu 2 × 83 kW/530 V, později (snad roku 1933) doplněných o rtuťový usměrňovač Siemens se dvěma skleněnými tělesy po 200/250 A a dvěma transformátory 22 kV. Jedno těleso bylo kromě toho v záloze (stejně jako rotační měniče).

Měničrna sloužila dlouho i pro trolejbusový provoz. Její činnost ukončilo až zřízení dvou nových roku 1984. Původní usměrňovací stanici a její technologie se naštěstí zatím daří zachovat (2021).

## ***Vozovna***

Jako technické zázemí tramvajového provozu sloužila po celou dobu jeho existence vozovna na Jaktářské (Krnovské) ulici, vybudovaná zároveň s elektrárnou. Vozovna stála na uměle vyrovnané části pozemku v sousedství ulice, elektrárna byla postavena pod příkrým svahem u mlýnského náhonu, z něhož odebírala vodu.

Kolejové napojení vozovny na síť provozních tratí zajišťovala krátká odbočka z km 0,465 trati Náměstí Františka Josefa – Městské sady. Obloukem o poloměru 15 m vjížděla do proluky vedle správní budovy elektrárenské a tramvajové společnosti (později ředitelství DP). Po vjezdu na nevelké nádvoří odbočovala z matečné koleje pravou výhybkou jediná kolej do dílen, dále třemi pravými výhybkami odbočovaly koleje do odstavné haly. Matečná kolej vedla k jihozápadnímu rohu haly, jejíž západní stěnu (při pohledu od vjezdu levou) pak sledovala. Celková délka kolejí v areálu činila asi 250 m.

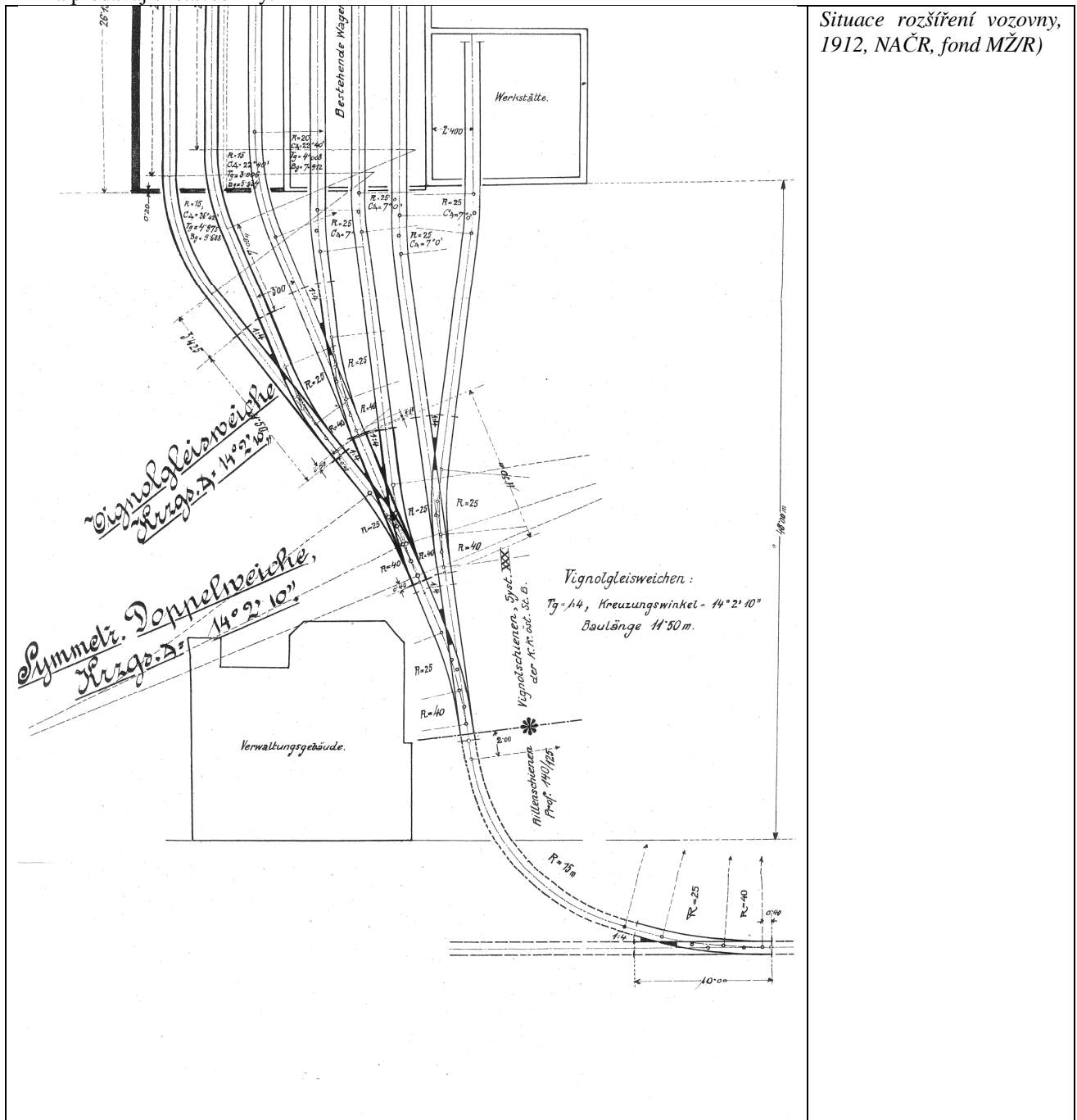
Odstavná hala měla rozměry 26,3 × 11,2 m, všechny koleje končily ve vzdálenosti 1 m od zadní zdi. Pod většinou jejich délky byly zřízeny prohlížečící kanály. Budova dílen přiléhala k jihovýchodnímu boku odstavné haly. Její rozměry činily 11,9 × 11,9 m, kromě jedné koleje s prohlížečícím kanálem zde byla umístěna kovárna a další dvě provozní místnosti. Obě části vozovny byly postaveny z režného cihlového zdiva, čelní stěna odstavné haly měla nad vjezdovými vraty zřízen nadsvětlík.

Roku 1907 byl zakryt závěrečný úsek matečné koleje dřevěným otevřeným přístřeškem (u zdi odstavné haly). Pro otáčení vozů byla roku 1909 do dílenské koleje zastavěna točna, vyrobená v Braneckých železárnách.

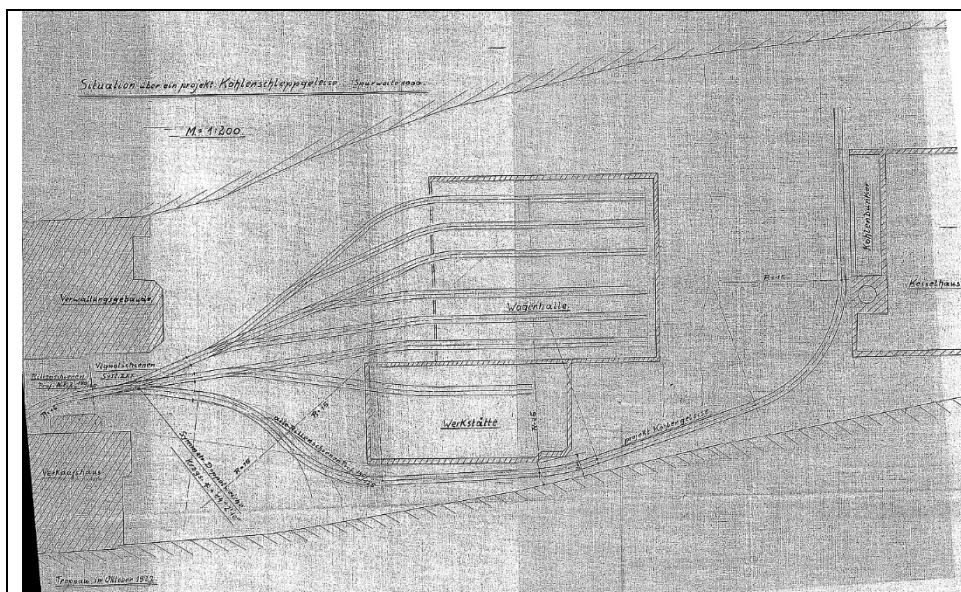
O pět let později byla odstavná hala rozšířena směrem vlevo (při pohledu od vjezdu) o přístavbu stejné délky. Vedly do ní tři koleje (dvě nové, jedna v trase závěru původní matečné). Přístřešek z roku 1907 byl zbourán. Přírůstek délky kolejí činil 73 m. Uvnitř haly nesly všechny tři koleje dřevěné sloupky, plochy mezi nimi kryla prkna. Roku 1913 byly prodlouženy dílny asi o 3 m směrem do nádvoří. Kolejová situace se změnila: nejvýchodnější kolej do odstavné haly (u dílen) pokračovala společně s dílenskou v přímém směru, ostatní koleje vozovny se napojovaly třemi výhybkami (z toho jednou trojcestnou) na bývalou matečnou kolej. V roce 1928 bylo v souvislosti s výstavbou nové uhelné koleje mírně změněno uspořádání vjezdu do dílen a na první kolej odstavné haly.



Vozovna se upravovala pro trolejbusový provoz. Od roku 1952 se kolejiště postupně redukovalo, v závěru provozu se zřejmě vrátilo k rozsahu z roku 1905. V letech 1952 – 2002 sloužil objekt trolejbusům, dnes ho využívá firma prodávající stavebniny.



Situace rozšíření vozovny, 1912, NAČR, fond MŽR)



Dokumentace změny kolejové situace ve vozovně v souvislosti s dočasnou náhradou uhlého mostu 1928, NAČR, fond MŽ I)

## Vozový park

Vozidla opavského provozu byla označována podle jednoduchého schématu: motorové vozy od čísla 1, vleky od čísla 20. Pravděpodobně jediným očíslovaným služebním vozidlem byla vlečná věžka (snad 25).

## Motorové vozy osobní dopravy

Za 51 let existence tramvají v Opavě zde jezdilo celkem 17 motorových vozů. Od výrobců jich bylo zakoupeno 12, z Jihlavy přišlo pět dalších.

### typ „O–A“

Pro zahájení provozu přišlo ze Studénky devět motorových tramvají. Jednalo se o velmi jednoduché volnoosé vozy. Základ stavby tvořil nosný rošt z ocelových profilů, na nějž byly prostřednictvím rozsoch nanýtovaných na hlavní podélníky zevnitř zavěšeny nápravy. Pojezd kryl pevný dřevěný rám proti přejetí, na čelech mírně šípový. Spráhla byla po celou dobu existence provozu talířová.

Opava byla posledním městem na území ČR, do něhož byly motorové vozy dodány s otevřenými plošinami. Důvodem byla snaha maximálně snížit pořizovací cenu<sup>6</sup>. Konstrukce vozu (zejména střechy) však s budoucím zakrytím počítala. Na mělké plošiny se vstupovalo po jednom schůdku, vstupy se uzavíraly řetízkem či mřížovými dvířky. Mezi vstupy a oddílem byly umístěny žebříčky pro výstup na střechu. Pro ochranu řidičů před výkyvy počasí měla sloužit malá sklopná stínítka, upevněná na čelech střechy. Do oddílu vedly z každé plošiny jednokřídlové posuvné dveře v podélné ose vozu. Po jejich stranách byla umístěna souměrná obdélná okna, vždy levé z nich (ve směru vstupu) bylo rozděleno vložením samoobslužné pokladny.

Každý z boků oddílu prolamovala čtyři spouštěcí rámová okna téměř čtvercového tvaru. Stěny oddílu pokrývala různobarevná dřeva. Lavice byly podélné, laťové, pod prostředním meziokenním sloupkem dělené oblým ocelovým madlem. Celkem poskytovaly 16 míst k sezení. Se stojícími se v oddíle neuvažovalo, na přední plošině mohlo stát šest, na zadní 8 cestujících.

Mírně klenutou střechu, vyrobenou z palubek, kryla impregnovaná tkanina. Nad oddílem ležel nízký větrací nástřešek se dvěma prosklenými ventilačkami na každém čele a osmi na každém boku. Nesl základ tyčového sběrače.

Elektrická výzbroj sestávala z motorů AEG typu GE 58 o výkonu 20,2 kW. Kontroléry měly 5 + 4/9 stupňů, odporů ležely pod podlahou. Vnitřní osvětlení bylo žárovkové (10 těles), na čelech byly umístěny hlavní (v ose) a střešní (mimo osu) reflektory. Kromě elektrodynamické brzdy sloužila k zastavení vozu ruční osmišpalíková brzda.

Orientaci cestujících sloužily čelní transparenty (za střešními reflektory) a výměnné tabulky za bočními okny oddílu. Ze střech plošin bylo možno vyklopit tabulky s nápisem „Besetzt“ („Obsazeno“).

Vnější plochy skříňe byly oplechovány. Čela a rovné části bočnic byly natřeny červeně se zlatými linkami, zešikmené dolní části bočnic a meziokenní sloupky bíle. Střecha byla světle šedá, pojezd, schůdky, žebříčky a spráhla tmavě šedé.

<sup>6</sup> Městská rada se pro úsporu investičních nákladů neúspěšně snažila i o dovoz motorových vozů z Německa.

V příčné ose bočnic byl umístěn městský znak, pod zbývajícími meziokenními sloupky secesní evidenční čísla. V bílé části bočnic byl umístěn nápis STÄDTISCHE – STRASSENBAHN (= městská tramvaj), provedený zlatým secesním písmem.

Vlastní hmotnost vozu včetně elektrické výzbroje činila 7,5 t.

Hromadné úpravy (není-li uvedeno jinak, platí pro všechny vozy):

- zasklení plošin pěti okny (střední široké, krajní dvojice užších), přesahující o 230 mm linii čela vzhledem k potřebě získání prostoru pro kliku ruční brzdy, demontáž čelních transparentů a jejich náhrada tabulkami pod čelními okny (1912–14),
- montáž schránek na dopravu poštovních listových zásilek (první polovina listopadu 1912), demontovány počátkem roku 1917<sup>7</sup>,
- nové zasklení plošin třemi okny (střední široké se stěračem, krajní úzká), stanoviště upraveno tak, aby zasklení nepřesahovalo linii čela, boční plechy prodlouženy na úkor vstupů, střešní reflektory změněny na linkové orientace, zřízeny zásuvky na elektrické brzdění vleků (1929–34),
- osazení sklopných mříží k uzavření vstupů na plošiny (1931),
- osazení směrových svítlen s nepřerušovaným svitem (za II. světové války, roku 1948 ještě funkční),
- úplné uzavření plošin prodloužením čelních plechů, náhradou žebříčků okénkem a plechem a osazením dvoukřídlých skládacích dveří, náhrada střešních svítlen „budníky“ (1947–49),
- osazení směrových svítlen s přerušovaným svitem (počátek 50. let, část vozů).

Plošiny byly zakryty až poté, co se projevilo poškozování kontrolérů a kabeláže zatékající dešťovou vodou. Prvotní provedení bylo pravděpodobně vyjímatečné (pro zimní provoz). Technickou dokumentací k němu zpracoval roku 1912 původní výrobce, uskutečnilo se v opavských dílnách.

Sklopné mřížky se při otevření vstupu otočily o 180° k perónnímu žebříčku. Trvale otevřeny byly vždy u výstupních dveří (zřejmě zadní na levém boku ve směru jízdy), u ostatních dveří se zavíraly.

Vůz 9 získal zřejmě roku 1926 jako jediný svého typu kolejnicové elektromagnetické brzdy.

Vozy se vyřazovaly postupně se zánikem provozu: po zrušení linky 1 vozy 1, 5, 8 a 9, po zkrácení linky 2 pak 3 a 4. Do úplného závěru sloužily v opavských ulicích vozy 2, 6 a 7. „Dvojce“ bylo pro slavnostní závěrečnou jízdu demontováno zakrytí jedné plošiny, aby získala „historický“ vzhled. Většina skříní byla odprodána pro soukromé účely (zahradní domky apod.).

Provozní nasazení:

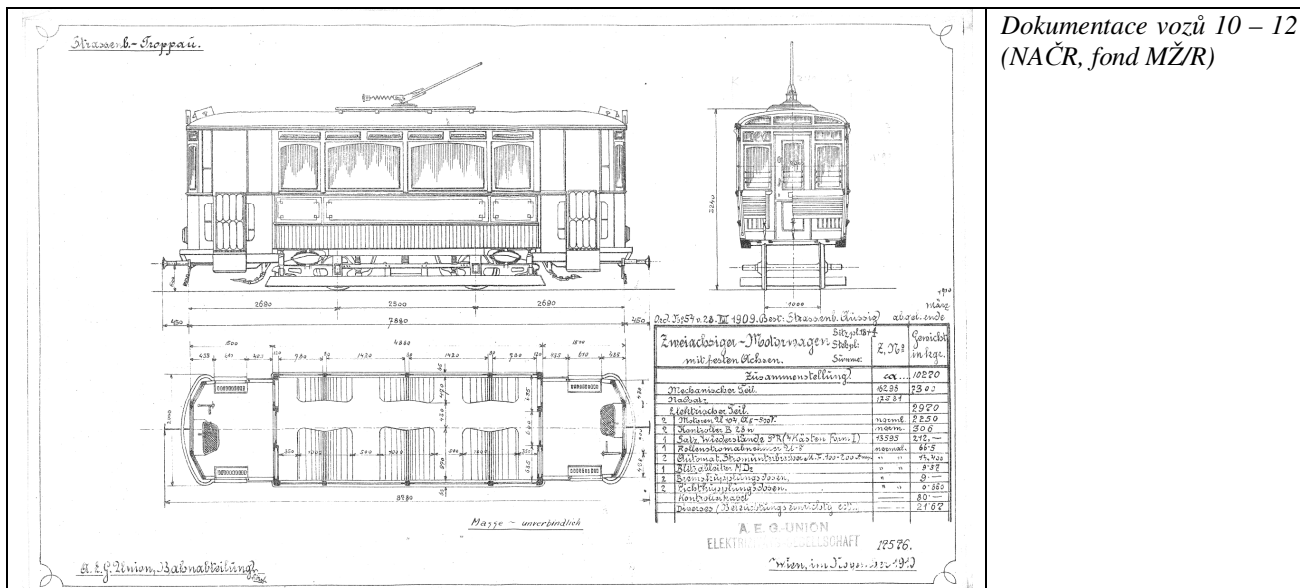
V letech 1905–12 tvořily vozy typu „O–A“ jediný typ motoráků v Opavě a sloužily tedy na obou linkách. Až do rekonstrukce na přelomu 20. a 30. let se zřejmě nesměly používat na trati ke hřbitovu (i když realita zejména v době I. světové války mohla být jiná), i později se na linku 3 zřejmě nasazovaly jen výjimečně.

Nejstarší vozy jezdily paradoxně na posledním úseku v letech 1954–6, kdy byly ostatní již vyřazeny.

#### typ „O–B“

Vozy dodané v roce 1912 pro rozšíření provozu vyrobila Studénka, elektrickou výzbroj dodala AEG. Výrobce použil dokumentaci, podle níž se v předchozích i následujících letech vyráběly vozy pro Ústí a Těšín (popis viz díl **Ústí nad Labem**). Ve voze bylo 18 míst k sezení (všechna uspořádaná příčně v boxech 2 + 1) a 13 míst k stání (pět na přední, osm na zadní plošině). Prázdný vůz vážil 9 t. Na rozdíl od předchozích měly od počátku zásuvky na připojení brzd a osvětlení vleků (využity až koncem 20. let). Elektrická výzbroj sestávala ze dvou motorů typu U 104, kontrolérů typu B 28 s 6 + 5/6 stupni, hlavních automatů, vnějšího a vnitřního osvětlení vozu a odporňkových skříní, umístěných pod podlahou.

<sup>7</sup> Viz výše podkapitola „Přeprava pošty“.



Dokumentace vozů 10 – 12  
(NAČR, fond MŽR)

Hromadné úpravy (není-li uvedeno jinak, platí pro všechny vozy):

- montáž kolejnicových elektromagnetických brzd napájených brzdovým proudem (délka kolejnic 900 mm, 25. 2. 1926 odzkoušeny na voze 11, dne 18. 8. 1926 na vozech 10 a 12),
- osazení sklopných mříží k uzavření vstupů na plošiny: viz předchozí typ (1931),
- osazení směrových svítilen s nepřerušovaným svitem (viz výše),
- úplné uzavření plošin posunutím vstupů k oddílu a prodloužením čelních plechů (přidání bočních okének), dosazeny dvojkřídlé skládací dveře (1947–49),
- osazení směrových svítilen s přerušovaným svitem (počátek 50. let, jeden vůz).

Montáž elektromagnetických brzd byla jednou z podmínek ministerstva železnic pro odstranění pískové koleje na trati ke hřbitovu. Původně správou podniku předpokládané napájení z trolejí bylo zamítnuto pro snadnou možnost ztráty kontaktu tyčového sběrače a tím způsobenou nefunkčnost brzdy. Ministerstvo dalo podniku na výběr: buď „kolejnice“ napájené brzdovým proudem, nebo změna sběračů na lyrové.

Vozy odešly z provozu po zkrácení linky 2 (vozy 10, 12), resp. závěrem roku 1955 (vůz 11). Jejich následující osud odpovídal předchozímu typu.

Provozní nasazení:

Vozy jezdily především ke hřbitovu, teprve po obsazení pořadí této linky i na ostatních tratích.

Během provozu se zjednodušil původní náter motorových vozů obou typů vypuštěním ozdobných linek (částečně obnoveny po roce 1945). Na zešíkmené části bočnic a střechu (v podélném i příčném směru) se osazovaly reklamy. Vozy 9 a 10 měly na přelomu 40. a 50. let celokrémový náter.

### typová skupina „JI-A“

Pro rozšíření vozového parku byly z Jihlavy při rušení tamních tramvají převezeny motoráky čísel 1 – 4 (roku 1947 vozy 1 a 4, zbylé o rok později). Popis uvádí kapitola **Jihlava**. Nově dostaly při dodržení původního pořadí čísla 13 – 16. V Opavě vykonaly úřední zkoušky: vozy 13 a 16 dne 28. 11. 1947 na úseku Nemocnice – Ústav nervově chorých, ostatní 20. 5. 1949 na trati do Jaktáře (spolu s vozem 17: viz dále).

Úpravy na vozech po příchodu do Opavy:

- opětné otevření zaslepených vstupů, jejich posunutí k oddílu a opatření dvoukřídlými skládacími dveřmi,
- montáž propojovacích zárovek na osvětlení vleků (místo světelných tyčí),
- montáž tyčového sběrače,

- pravděpodobně likvidace přepážky mezi oddíly (protokol o úřední zkoušce uvádí jeden oddíl o kapacitě 20 sedících)<sup>8</sup>.

Jihlavské vozy měly umožnit obsluhu dalších traťových úseků, jejichž výstavba již nebyla provedena (Kylešovice, Slavkov, Těšinská ulice). Vzhledem k tomu, že vypravenost díky realizovaným stavbám vzrostla z devíti jen na 11 vozů, lze předpokládat, že posloužily především v době úprav opavských tramvají jako jejich náhrada. Tomu odpovídalo jejich brzké vyřazení (vůz 13 druhé čtvrtletí roku 1951, vozy 14 a 15 druhé čtvrtletí 1952) s tím, že jejich elektrická výzbroj mohla (i před oficiálním vyřazením) posloužit pro získání náhradních dílů na vozy, které zůstávaly ještě v provozu (nejen původní jihlavské). Vůz 16 byl vyřazen zřejmě v souvislosti se zrušením linky 1.

#### typ „JI-B“

Nejmodernější vůz opavského provozu pocházel rovněž z Jihlavy. V prosinci 1948 přišel po úplném zastavení tamní tramvajové dopravy motorák původního čísla 5, označený v novém působišti číslem 17. Popis viz kapitolu **Jihlava**.

V Opavě byly znovu zprovozněny všechny vstupy včetně osazení schůdků. Vůz dostal zásuvky pro osvětlení vleků (místo světelných tyčí) a tyčový sběrač. Košové zábrany proti přejetí nahradil pevný dřevěný rám. Obnovou prošel nátěr.

Vůz byl největší a nejvýkonnější ze všech, které se kdy v opavských ulicích objevily. Po zkrácení linky 2 odešel do Mostu, kde jezdil pod číslem 26 (viz kapitola Most).



*Původně jihlavský vůz 5 po dovezení do areálu opavské vozovny (sbírka J. Hinčica)*

---

Většina opavských tramvají skončila po zastavení provozu jako zahradní domky ve městě i jeho okolí. S využitím jejich dílů byla postavena replika vozové části motoráku 7, umístěná v trolejbusové vozovně v Kylešovicích.

---

## Vlečné vozy osobní dopravy

Žádný opavský vlek nebyl zakoupen od výrobce. Pět původně jezdilo v Linci, tři ve Zhořelci a dva v Jihlavě. Na přelomu 20. a 30. let vznikly ve vlastních dílnách čtyři prakticky nové vozy.

#### typ „o-a“, „o-ar“

Pro posílení kapacity souprav byly získány vozy, pocházející ještě z období koněspřežného provozu tramvaje v Linci (Linz, Rakousko, spolková země Horní Rakousy). Tam přišly roku 1880 z vagonky ve Štýrském Hradci. Po elektrisaci v letech 1897–99 zde sloužily až do roku 1906, kdy jim byl zvětšen rozchod (původně 900 mm) a byly odeslány do Opavy.

Jednoduché vozy s dřevěným rámem, na něž byly přes pryžové silentbloky upevněny dvě nápravy, a dřevěnou, zevně oplechovanou skříň, nesly v Opavě čísla 20 – 24. Měly zcela otevřené plošiny se vchody

---

<sup>8</sup> Změnu situace v tramvajových provozech ilustruje i údaj o 12 místech k stání v oddílu: původně se přeprava stojících cestujících uvažovala jen na plošinách.

uzavíranými mřížovými dvířky či řetízky. Z nich se jednokřídlými posuvnými dveřmi vcházelo do oddílu, ve kterém se nacházely dvě podélné lavice, každá pro šest sedících. Osvětlení obstarávala tři spouštěcí čtvercová okna na každém boku, na vyklenuté střeše z palubek, krytých impregnovanou tkaninou, spočíval vysoký větrací nástřešek. Ventiláčky (šest na každém boku) se naklápěly kolem podélné osy. Vnitřní obložení bylo dřevěné.

Stojící cestující se měli přepravovat pouze na plošinách (8 na přední, 7 na zadní: zde bylo i stanoviště brzdaře), kde byla i sklápěcí sedátka (dvě na každé).

Po dodání do Opavy byly vozy nově natřeny (červeno – bíle se světle šedou střechou a tmavě šedým pojezdem). Osvětlovalo je pět žárovek, neměly topení. Brzda byla osazena pouze ruční, čtyřšpalíková. Jednalo se o nejstarší a nejmenší vozy osobní dopravy na rozchodu 1 000 mm, užívané na území dnešní České republiky.

Dřevěné rámy vleků po téměř 50 letech provozu ztrácely potřebnou tuhost. Proto byl v letech 1927–28 zpracován projekt na celkovou modernisaci vozů (schválen 19. 1. 1929), která byla de facto novostavbou. Došlo při ní ke stavbě ocelových rámu a úpravě pojezdů (rozsochy, odpružení listovými pružinami, zvětšení rozvoru), prakticky nové byly skříňe (se zaoblenými čely při mírném prodloužení celkové délky, bez větracího nástřešku, s ventilačkami nad bočními okny, střecha podepřena na plošinách svislými tyčemi u vchodů). Vozy také získaly vnější elektrické osvětlení a solenoidové brzdy.



*Vlečný vůz 22 u dnešního Východního nádraží (sbírka J. Hinčica)*

Přestavba provedená v letech 1928–30 zahrnuje čtyři vozy, které pak nesly pravděpodobně bez dodržení původního pořadí čísla 21 – 24<sup>9</sup>. Po jejím provedení činila kapacita vleku 12 míst k sezení v oddíle a čtyři (již pevná) na plošinách, čtyři místa k stání v oddíle a 12 na obou plošinách.

<sup>9</sup> Pátý vůz zanikl zřejmě roku 1921.

Provozní nasazení:

Úřední povolení k provozu vleků bylo vydáno s platností od 3. 12. 1906. Přívěsné vozy se v Opavě používaly poměrně málo, většinou jako posila k vybraným vlakům, při návštěvních dnech v nemocnici, trzích, od roku 1913 o „dušičkách“ ke hřbitovu<sup>10</sup>. Délka centrální výhybny i provozní potřeby omezovaly do roku 1912 jejich použití pouze na linku Nádrazí Severní dráhy – Zemská nemocnice/Zemský ústav choromyslných.

Od 21. 2. 1930 byl povolen provoz třívozových vlaků pod podmínkou, že tažný motorový vůz bude vybaven mechanickým pískovačem a elektromagnetickými brzdami. Jednalo se zřejmě zejména o dopravu ke hřbitovu o svátcích zesnulých.

#### typ „o–b“

Pro válečné rozšíření provozu přišly ze Zhořelce (Görlitz, SRN, Svobodný stát Sasko) tři vleký ne zcela jasného původu. Pravděpodobně se jednalo o přestavěné zhořelecké motorové vozy série 1 – 30 (vyrobena místní vagónkou Lüders roku 1897, na vlečné 12 vozů neznámých čísel v letech 1926–29). Nelze však vyloučit ani možnost, že některý z nich pocházel ze vzhledově prakticky shodných vozů, získaných přestavbou motoráků série 1 – 25 městské dráhy v Halle<sup>11</sup>, vyrobených v továrně Herbrand v Kolíně nad Rýnem (Köln, SRN), které do Zhořelce přišly z původního působiště již jako vlečné. Byly zde označeny čísla 40/II – 51/II (vozy získané ze zhořeleckých motoráků) a 52/I – 54/I (vozy z Halle).

Oba typy měly shodné jednoduché podvozky s nápravami vedenými vinutými pružinami. Odpružení skříňe vůči nim obstarávaly listové a vinuté pružiny. Oddíl měl na každém boku pět oken s oblým horním zakončením. Otevřené plošiny byly u části vozů (bez ohledu na původ) výrazně prodlouženy s tím, že mezi vstupy a oddíl byla vložena mříž z ocelových prutů.

V roce 1942 přišly ze Zhořelce tři vozy, v Opavě označené čísla 26 – 28. Vůz 28 je doložen fotograficky s prodlouženými plošinami, nejméně jeden ze zbylých dvou měl plošiny v původní délce. Možná zhořelecká čísla byla stanovena na základě informací o tamním parku, dosažitelných v pramenech (15) a (16).

Na vozech byly po dodání instalovány odpovídající propojovací zásuvky a provedeny drobné opravy (ve Zhořelci již několik let předtím nejezdily). Do provozu byly zařazeny okamžitě poté.

Roku 1947 či 1948 dostal vlek 28 osvětlovací tyče pro propojení s jihlavskými motoráky.



*Zhořelecký vlek 52 těsně po převozu do Opavy ještě mimo koleje na dvoře vozovny (1942, sbírka J. Hinčica)*

#### typ „ji–a“

Spolu s motorovými vozy přišly roku 1947 z Jihlavy i vleký původního označení 1a, 1b. Popis viz kapitola **Jihlava**. V Opavě dostaly čísla 29 a 30. Oba označoval dopis ministerstvu dopravy z 15. 11. 1947 za připravené k úřední zkoušce. Znovu byly otevřeny zaslepené vstupy na plošiny a instalovány světelné zásuvky.

<sup>10</sup> Citelně chyběly v srpnu 1906, kdy v městských sadech vystupoval Buffalo Bill a nával návštěvníků nezvládaly ani zdvojené motorové vozy.

<sup>11</sup> Vznikla roku 1891 jako první pravidelně provozovaná tramvaj s vrchním vedením v Německu.

---

Provoz vleků, rozšířený za II. světové války i na linku 2<sup>12</sup>, byl po jejím skončení vzhledem k úbytku obyvatel opět utlumen, zejména po ukončení dopravy v úseku Nemocnice – Ústav pro nervově choré, kdy mohly oficiálně dojet nejdále na výhybnu Palackého<sup>13</sup>. Do městských sadů jezdily v případech konání výstav, hostování cirkusů a při jiných atrakcích. Do Jaktáře nejezdily zřejmě nikdy. Jejich provoz úplně ustal po zrušení tramvajové linky 1, krátce na to byly vyřazeny (vozy 22 – 24 a 28 již v polovině roku 1951, ostatní ve třetím čtvrtletí 1952). Vozy 23, 24 přešly po odstranění oken, jednostranném zaslepení vchodů a snížení výšky střechy na pionýrskou dráhu v městských sadech.

---

## Služební a nákladní vozy

V Opavě nebyl žádný motorák určen výhradně pro služební potřebu. Dopravě uhelných vlaků i dalším potřebám sloužily dočasně vyčleněné osobní vozy. Doložený park vlečných služebních a nákladních vozů zde naopak byl nejrozsáhlejší ze všech malých provozů:

### typ „o-s“

Protokol o TPZ prvních tratí a vozů uvádí solící vůz a sněžný pluh. Jednalo se o dvounápravový volnoosý vlek se dvěma plošinami a korbou na přepravu soli. V celé délce byl kryt lehkou střechou, nesenou šesti dřevěnými sloupky. Na každou z plošin bylo možno zavěsit pluhovou radlici, sněh smetala i košťata mezi radlicí a nápravou (včetně žlábků). Rám vozu tvořily ocelové profily, k nimž byly pevně připojeny obě nápravy (vůz nebyl odpružen). Plošiny byly na čelech vozu opatřeny jednoduchým zábradlím, boky a čela korby na sůl byly stejně jako její dno zhotoveny z prken. Uprostřed korby byl umístěn solící mechanismus, který umožňoval solit rovnoměrně obě kolejnice. Otvory nad bočnicemi chránily před vlhkem plátěné závěsy.

Vůz byl ohrděn jen ruční čtyřšpalíkovou brzdou, ovládanou z jedné plošiny. Přišel z vagónky Graz před zahájením provozu, úřední zkouškou prošel až 20. 4. 1911 (což nevyklučuje dřívější využití). Používal se nejméně do konce II. světové války, po obnově provozu jeho funkci převzal pochůzkář, který v zimních dnech od 3.00 připravoval čištění a ručním solením výhybky k rannímu výjezdu.

### typ „o-n“

Pro dopravu uhlí byly roku 1919 ve vlastních dílnách zřízeny dva výklopné („překotné“) vozy. Pojezd tvořil masivní rám z ocelových profilů, na němž byly přímo zavěšeny dvě nápravy. Z ocelových profilů sestávala i kostra jednostranně sklopné korby, vyplněná silnými palubkami. Bočnice na „výsypané“ straně byla otočná. Sklápění probíhalo samočinně po odjištění příslušné pojistky (umožněno polohou těžiště korby).

Vedle korby byla umístěna jedna brzdářská plošina se zařízením ruční brzdy a obslužným stanovištěm vyklápěcích pojistek. Kromě talířových spřáhel sloužily k bezpečnému propojení s tažným vozem řetězy.

Rozměry korby byly 4 × 2 × 0,6 m, povolená nosnost byla 7 tun, vlastní hmotnost činila 3,5 t. Kovové části byly natřeny černou barvou, dřevěné (několikrát obnovené) olejem.

Vozy se používaly k dopravě uhlí až do srpna 1952, kdy skončil provoz na trati k nádraží. Poté byly v Opavě zlikvidovány.

### typ „o-v“

Pro údržbu vrchního vedení byla počátkem 20. let zřízena vlečná věžka (1922 projekt, 26. 3. 1924 užívací povolení od ministerstva železnic). Jednalo se o jednoduché vozidlo s rámem z ocelových profilů, na nějž byly přímo upevněny dvě nápravy<sup>14</sup>. Nástavba byla postavena ze dřeva. Sestávala ze dvou otevřených plošin (na jedné z nich byla umístěna klika ruční brzdy) a konstrukce vlastní věžky, pod níž byl umístěn pracovní stůl a prostor pro pomocný materiál.

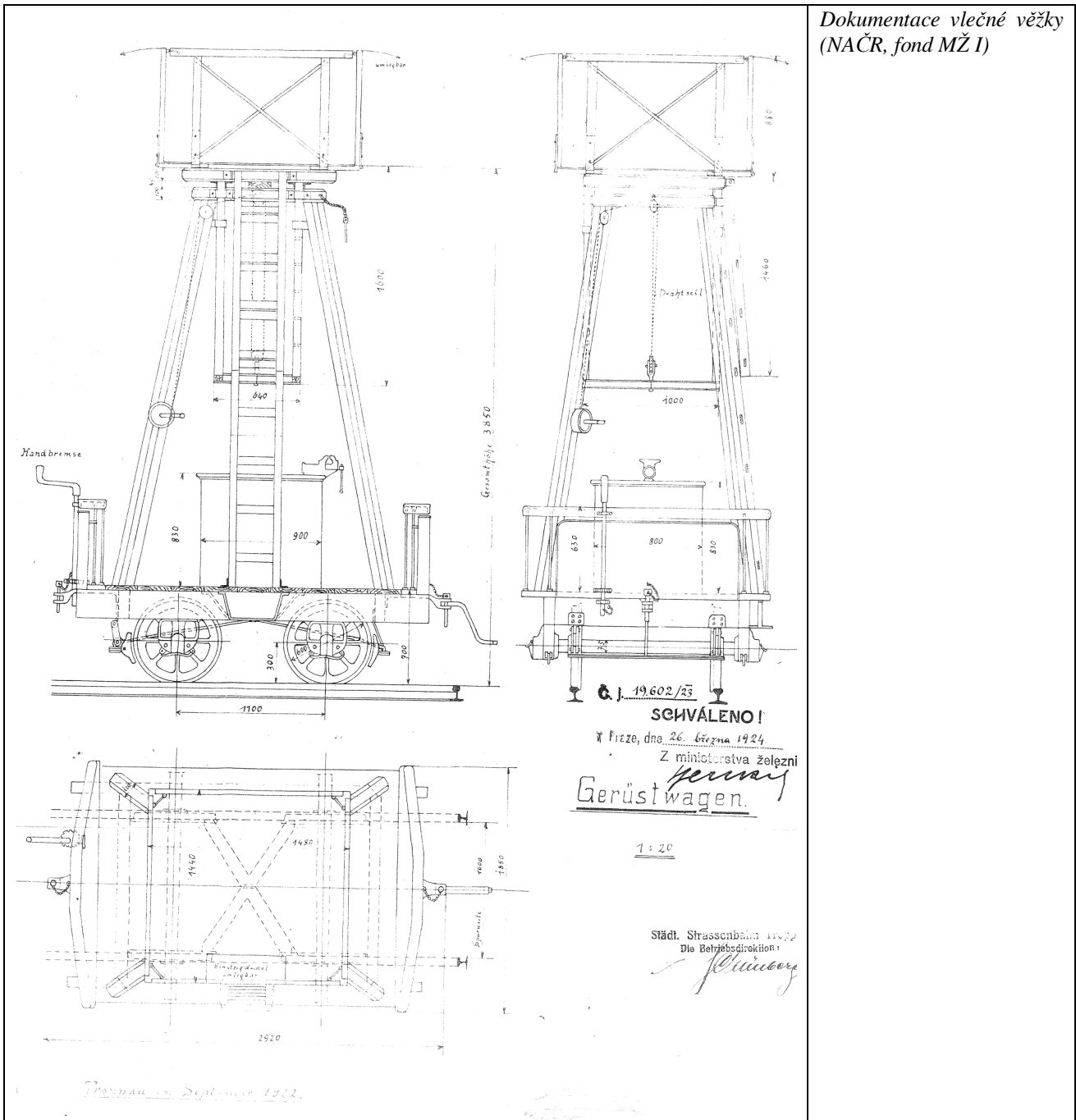
---

<sup>12</sup> Zřejmě v úseku Škola na Jaktářském předměstí – Kateřinky.

<sup>13</sup> Původně Olomoucká. Podle vzpomínek pamětníků se nelegálně používalo v době návštěv nemocnici (odpoledne v úterý, pátek a neděli) sunutí vleků od konečné do výhybny, nelze vyloučit ani nasazení vloženého motorového vozu.

<sup>14</sup> Snad pocházející z rozebraného osobního vleku.





Podle technické zprávy z projektu se počítalo s tím, že 410 kg těžká věžka se po dotažení (či dotlačení) na místo opravy snadno vysune z kolejí, aby nebránila provozu, zabrzdí ruční brzdou a poté se vysune montážní plošina. Celková hmotnost s tříčlennou obsluhou a pomocným materiálem se uváděla 800 kg.

Pozoruhodným technickým detailem věžky bylo spřáhovací ústrojí. Vzhledem k tomu, že její hlavní rám ležel výrazně výše nad t. k. než u motorových vozů, neměla klasické spřáhlo. Na obou čelnících rámu byla zhotovena oka, do kterých se kolíkem upevňoval spojovací článek tvaru rozevřeného „Z“, který se na nižším konci napojoval stejným způsobem na spřáhlo motoráku.

Věžka sloužila do úplného zániku opavských tramvají včetně demontáže vrchního vedení na posledním provozním úseku. Poté byla zlikvidována.

Kromě uvedených služebních vleků byl počátkem 30. let zřízen dvounápravový vozík s agregátem pro sváření kolejí a dva vozíky pro přepravu kolejnic.

#### typ „ji-n“

Při přebírání jihlavského vozového parku měl přijít také tamní poštovní vlečný vůz. O jeho označení a využití v Opavě není dosud nic bližšího známo, pravděpodobně zůstal v původním působišti.

**typ „o-nakl“**

Pro usnadnění překládky uhlí byl roku 1951 na pojezd jednoho vyřazeného osobního vleku instalován pásový dopravník o délce cca 8 m. Ten bylo možno otáčet do potřebného směru, aniž však byla možná jeho aretace při převozu. To byl spolu s připravovaným ukončením provozu na trati k nádraží Opava východ zřejmě jeden z důvodů jeho brzké likvidace: při údajných dvou pokusech o jeho nasazení se při průjezdu oblouky nezajištěný dopravník samovolně vychyloval do jízdni dráhy kolem jedoucích vozidel. Nakladač zanikl v roce svého zřízení.

### Vozový park tramvají Motorové vozy osobní dopravy

poř. č. skříně	poř. č. M	typ	ev. číslo	rok výroby	rok zařazení	rok vyřazení (změny)	poznámky
1	1	O-A	1	1905	1905	1952	
2	2	O-A	2	1905	1905	1956	
3	3	O-A	3	1905	1905	1953	
4	4	O-A	4	1905	1905	1953	
5	5	O-A	5	1905	1905	1952	
6	6	O-A	6	1905	1905	1956	
7	7	O-A	7	1905	1905	1956	
8	8	O-A	8	1905	1905	1952	
9	9	O-A	9	1905	1905	1952	
15	10	O-B	10	1911	1911	1953	
16	11	O-B	11	1911	1911	1955	
17	12	O-B	12	1911	1911	1953	
25	13	Jl-A1	13	1909	1947	1951	z Jihlavy M 1 (1909–47)
26	14	Jl-A2	16	1912	1947	1952	z Jihlavy M 4 (1912–47)
29	15	Jl-A1	14	1909	1949	1952	z Jihlavy M 2 (1909–48)
30	16	Jl-A1	15	1909	1949	1952	z Jihlavy M 3 (1909–48)
31	17	Jl-B	17	1934	1949	1954	z Jihlavy M 5 (1934–48), do Mostu M 26/II (1954–56), SM 26/I (1956–62)

### Vlečné vozy osobní dopravy

poř. č. skříně	poř. č. V	typ	ev. číslo	pořadí	rok výroby	rok zařazení	rok vyřazení (změny)	poznámky
10	1	o-a	20	I	1880	1906	1921–29	z Lince V 21–27/I, 29/I (1880 – 1897 neznámé označení): pět z těchto osmi vozů, díly čtyř použity pro stavbu vozů typu o-ar
11	2	o-a	21	I	1880	1906		
12	3	o-a	22	I	1880	1906		
13	4	o-a	23	I	1880	1906		
14	5	o-a	24	I	1880	1906		
18	6	o-ar	21	II	1928–30	1928–30	1952	1928–30 novostavba čtyř vozů s použitím dílů z vozů V 20 – 24/I, označení V 21 – 24 zřejmě bez dodržení původního pořadí
19	7	o-ar	22	II			1951	
20	8	o-ar	23	II			1951	
21	9	o-ar	24	II			1951	
22	10	o-b	26	I	1897	1942	1952	ze Zhořelce M 1/I – 30/I (1897–1928), V 45/II – 51/II (1928–42, od 1938 mimo provoz) nebo V 52, 53 (1907–42, od 1938 mimo provoz, původně z Halle, Stadtbahn M 1 – 25); tři vozy z těchto devíti
23	11	o-b	27	I	1897	1942	1952	
24	12	o-b	28	I	1897	1942	1951	
27	13	ji-a	29	I	1909	1947	1952	z Jihlavy V 1a (1909–47)
28	14	ji-a	30	I	1910	1947	1952	z Jihlavy V 1b (1910–47)

### Služební a nákladní vlečné vozy

určení	ev. číslo	rok			poznámky
		výroby	zařazení	vyřazení	
sněhový pluh a solící vůz	–	1905	1905	1949?	
otevřené vozy pro přepravu uhlí	–	1919	1919	1952	dva vozy
trolejová věžka	25 ?	1924	1924	1956	
vůz se svářecím agregátem	–	193?	193?	1956	
podvozky pro přepravu kolejnic	–	193?	193?	1951	
nakladač na uhlí	–	1951	1951	1951	pravděpodobně patřil elektrárně

## Technické parametry tramvajových vozidel Motorové vozy osobní dopravy

typ	rok výroby	výrobce vozové části	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce el. výstroje	motory		druh brzdy	poznámka
			délka	šířka	výška			typ	výkon (kW)		
O-A	1905	Studénka	7 740	2 000	3 250	2 200	AEG	GE 58	2 × 20,2	E, R	
O-B	1911	Studénka	8 780	2 000	3 240	2 500	AEG	U 104	2 × 26	E, R	
Jl-A1	1909	Graz	8 350	1 950	3 230	2 200	AEG	AB 53A5	2 × 22	E, R, K	vozy 13–15
Jl-A2	1912	Graz	8 350	1 950	3 230	2 200	SSW	D58Wg	2 × 33,1	E, R, K	vůz 16
Jl-B	1934	Studénka	8 780	2 140	3 161	2 600	Škoda	TIS 3036 cf	2 × 41	E, R, K	

### Vlečné vozy osobní dopravy

typ	rok výroby	výrobce	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámka
			délka	šířka	výška			
o-a	1880	Graz	5 290*	2 000	2 700	1 500	R	* délka skříně (bez spřáhel)
o-ar	1928–30	Graz, Opava	6 700	1 950	2 900	2 000	So, R	po rekonstrukci 1928–30
o-b	1928	Lüders nebo Herbrand	6 200 nebo 7 300	1 900	3 150	1 550	So, R	výrobce nejistý dle původu, délka dle rozměrů plošin
ji-a	1909	Graz	7 000	1 950	3 150	2 700	So, R	

### Vlečné vozy nákladní a služební

typ	rok výroby	výrobce	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	vlastní hmotnost (kg)	ložná hmotnost (kg)	druh brzdy	poznámka
			délka	šířka	výška					
o-s	1905	Graz	4 260	2 100/ 1 900	2 603	1 600	1 850/ 1 700	5 000	R	solící vůz a pluh, rozměry s nasazenou radlicí/ bez radlice
o-n	1919	Opava	4 800	2 070	2 200	2 000	3 500	7 000	R	vozy na přepravu uhlí
o-v	1923	Opava	2 920	1 850	3 850	1 100	410	390	R	trolejová věžka, výška při max. zdvižení plošiny (podlaha, + 880 mm sklopného zábradlí)

Brzdy: E = elektrodynamická, R = ruční, K = kolejnicová elektromagnetická, So = solenoidová

Všechny motorové vozy byly po celou dobu provozu v Opavě osazeny tyčovými sběrači.

### Linkové vedení

Linkové vedení bylo prakticky po celou dobu stálé, měnilo se pouze stavbou nových úseků (tratí) a v závěru existence tramvajového provozu jejich postupnou likvidací. Označení čísla bylo zavedeno pravděpodobně roku 1922.

#### linka Nádraží Severní dráhy – Zemská nemocnice – [Zemský ústav choromyslných], od 1922? linka 1

5. 12. 1905 Nádraží Severní dráhy – Městské divadlo – Náměstí Františka Josefa – Zemská nemocnice, interval 10 minut, po 19. hodině 20 minut
1. 10. 1912 prodloužení: ... – Zemská nemocnice – Zemský ústav choromyslných
1. 8. 1914 prodloužení intervalu celodenně na 20 minut (mobilisace)
4. 1915 obnovení denního intervalu 10 minut
- 1922? zavedení číselného označení 1, Východní nádraží – Městské divadlo – Náměstí Republiky – Zemská nemocnice – Zemský ústav choromyslných, interval 10 minut
21. 4. 1945 zastaven provoz
7. 4. 1947 Východní nádraží – Městské divadlo – Náměstí Republiky – Zemská nemocnice, interval 10 minut
- 1947/48 prodloužení: ... – Zemská nemocnice – Zemský ústav choromyslných
22. 5. 1951 zkrácení: ... – Nemocnice
23. 8. 1952 zastaven provoz (náhrada trolejbusem)

#### linka Kateřinky – Městské sady, od 1922? linka 2

5. 12. 1905 Kateřinky – Městské divadlo – Náměstí Františka Josefa – Střelnice, interval 10 minut, po 19. hodině 20 minut
1. 8. 1914 prodloužení intervalu celodenně na 20 minut (mobilisace)
4. 1915 obnovení denního intervalu 10 minut
- 1922? zavedení číselného označení 2, Kateřinky (kino Odboj) – Městské divadlo – Náměstí Republiky – Střelnice, interval 10 minut

- 21. 4. 1945 zastaven provoz
- 9. 5. 1947 provoz obnoven v předchozí trase a rozsahu
- 4. 7. 1948 změna trasy: ... – Stalinovo náměstí (Náměstí Republiky) – U městské cihelny – Jaktář
- 6. 8. 1948 prodloužení: Kateřinky Švédská kaple – Kateřinky kino Odboj – ...
- 24. 12. 1953 zkrácení: ... – Náměstí 1. máje/Divadlo (Horní náměstí), interval 12 minut (částečná náhrada trolejbusem)
- 22. 4. 1956 zastaven provoz (náhrada autobusem)

#### linka 2A

- 4. 7. 1948 U městské cihelny – Střelnice, kyvadlová doprava v intervalu 10 minut s návazností na linku 2, v provozu v létě v neděli a o svátcích
- 23. 8. 1952 zastaven provoz

#### linka Městské divadlo – Komunální hřbitov, od 1922? linka 3

- 21. 12. 1912 Městské divadlo – Komunální hřbitov, interval 10 minut
- 1. 8. 1914 zastaven provoz (mobilisace)
- 28. 10. 1914 dočasné obnovení provozu
- 4. 11. 1914 zastaven provoz
- 6. 1915 provoz pouze v neděli a o svátcích v intervalu 10 minut
- 1918? obnoven provoz i v pracovních dnech
- 1922? zavedení číselného označení 3, Městské divadlo – Komunální hřbitov, interval 10 minut
- 2. 9. 1924 provoz rozdělen na úseky Městské divadlo – Otická (železniční přejezd) a Otická (železniční přejezd) – Komunální hřbitov
- 11. 1924 obnoven průběžný provoz v celé trase
- 21. 4. 1945 zastaven provoz
- 23. 4. 1947 provoz obnoven v původní trase, pouze při pohřbech
- 1948? obnoven pravidelný provoz v intervalu 23 minut
- 24. 5. 1950 zastaven provoz

Protokol z TPZ ke zvýšení traťové rychlosti uskutečněné 20. 12. 1912 uvádí následující údaje:

#### Linka Nádraží Severní dráhy – Zemský ústav choromyslných

km směr tam	stanice/zastávka	km směr zpět
0,005	Nádraží Severní dráhy – Nordbahnhof	0,005
0,265	Nádražní okruh – Bahnring	0,265
0,375	výhybna Jánská ulice – Johannesgasse	0,375
0,440	Panská ulice – Herrengasse	0,440
0,543	Ostružná ulice – Sperrengasse	0,578
0,720	Městské divadlo – Stadttheater	0,720
0,840	Rudolfova ulice – Rudolfgasse	0,840
0,995	výhybna Náměstí Františka Josefa – Franz-Josefsplatz	0,995
1,262	Ensova ulice – Ensgasse	1,300
1,425	Vilémovo náměstí – Wilhelmsplatz	1,425
1,670	Nádraží Státní dráhy – Staatsbahnhof	1,670
1,835	výhybna Olomoucká třída – Olmützerstrasse	1,835
1,960	Goethovo náměstí – Goetheplatz	1,960
2,542	Zemská nemocnice – Landeskrankenhaus	2,562
2,914	Zemský ústav choromyslných – Landesirrennstalt	2,914
Jízdní doba 15 minut, minimální rychlost 15 km/h (úsek Nádraží Severní dráhy – Ostružná), maximální rychlost 25 km/h (úseky Ensova – Vilémovo náměstí a Zemská nemocnice – Zemský ústav choromyslných).		Jízdní doba 15,5 minuty, minimální rychlost 12 km/h (úsek Městské divadlo – Panská), maximální rychlost 25 km/h (úseky Zemský ústav choromyslných – Goethovo náměstí a Ensova – Náměstí Františka Josefa)

#### Linka Městské sady – Kateřinky

km směr tam	stanice/zastávka	km směr zpět
1,270*	Střelnice – Schießstätte	1,270*
1,095*	Městské sady – Stadtpark	1,095*
1,000*	Jutová továrna – Jutefabrik	1,000*
0,780*	Obecná škola – Volksschule	0,780*
0,580*	Albrechtova kasárna – Albrechtskaserne	0,580*
0,465*	Elektrárna – Elektrizitätswerk	0,465*

0,375*	Gabelsbergerova ulice – Gabelsberggasse	0,340*
0,150*	Kasárenská ulice – Kasernengasse	0,150*
0,995	výhybna Náměstí Františka Josefa – Franz-Josefsplatz	0,995
0,840	Rudolfova ulice – Rudolfgasse	0,840
0,746	Městské divadlo – Stadttheater	0,008**
0,100**	Kupecký dům – Schmetterhaus	0,100**
0,255**	Dolní trh – Niederring	0,255**
0,440**	výhybna Ratibořská třída – Ratiborerstrasse	0,440**
0,480**	Klužiště – Eisplatz	0,500**
0,585**	Vodní ulice – Wassergasse	0,585**
0,750**	Hoštická ulice – Hochschützengasse	0,750**
0,965**	Kateřinky – Katharein	0,965**
Jízdní doba 15 minut, minimální rychlost 12 km/h (úsek Kluziště – Vodní ulice), maximální rychlost 25 km/h (úsek Kasárenská ulice – Náměstí Františka Josefa).		Jízdní doba 15 minut, minimální rychlost 12 km/h (úsek Ratibořská – Dolní trh), maximální rychlost 25 km/h (úsek Gabelsbergerova - Elektrárna)

\* staničení stavební trati Náměstí Františka Josefa – Městské sady

\*\* staničení stavební trati Horní trh – Kateřinky

Roku 1942 byl omezen rozsah provozu: linky 1 a 2 jezdily v období 6.30 – 21.59 (příjezd na Hermann Göring Platz = náměstí Republiky), linka 3 pak 6.30 – 20.07 (příjezd na Adolf Hitler Ring = Horní náměstí). Před koncem války jezdily tramvaje už jen ve špičkách pracovních dnů.

Zdánlivě nesmyslný interval na lince 3 po roce 1947 umožnil přímý přestup v relacích Kateřinky/Východní nádraží – hřbitov a zpět a snesitelnou dobu čekání v relacích Jaktař/Ústav pro nervově choré – hřbitov a zpět.

### **Použité zkratky a zvláštní termíny**

DP	dopravní podnik
kuplovat, kuplování	objížďení vleků motorovým vozem na konečných
nadmořská výška	není-li uvedeno jinak, jedná se o výšku nad hladinou Jaderského moře
vlastní těleso	trať vede nezávisle na silnicích či ulicích
zvláštní těleso	trať vede podél silnice (ulice) bez možnosti použití jejího tělesa pro silniční dopravu
zpětná výhybka	jízda do odbočky (proti hrotu) možná pouze proti směru staničení
počet stupňů kontroléru	např. 5 + 4/7 = devět jízdních stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením sloužily zpravidla tři další stupně
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
TBZ	technicko – bezpečnostní zkouška (1945–90, funkčně odpovídá TPZ)
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho

### **Výrobci**

AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
Graz	Waggonfabrik Graz, vormalis Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Herbrand	P. Herbrand & Co., Köln – Ehrenfeld
Lüders	Waggonfabrik Lüders, Görlitz
Opava	tramvajové dílny v Opavě
SSW	Siemens–Halske, Siemens–Schuckert Werke, Siemens akciová společnost na výrobu elektrotechnických zařízení
Studénka	Staudinger Waggonfabrik, Studénská továrna na vozy, Moravskoslezská vagónka, Tatra Studénka
Škoda	Akciová společnost, dříve Škodovy závody, Plzeň

### **Prameny**

- (1) Atlas tramvajů, autoři Ludvík Losos a kolektiv, vydal NADAS Praha, 1981
- (2) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic Vídeň
- (3) Národní archiv Praha, archivní fond Generální inspekce železnic Vídeň
- (4) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic 1918–45
- (5) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo dopravy 1945–51
- (6) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo místního hospodářství 1952–58
- (7) Zemský archiv Opava, archivní fond Zemská vláda 1850–1928
- (8) Malý atlas tramvajů, Těšín – Jihlava – Opava, autor L. Kysela, vydaly Dopravní podniky hl. m. Prahy 1991
- (9) Velká kniha o tramvajích a trolejbusích v Jihlavě, autoři V. Novák a V. Wolf, vyd. Wolf Ústí n. L., 1998
- (10) Státní okresní archiv Jihlava, archivní fond Dopravní podnik města Jihlavy 1908–66
- (11) Státní okresní archiv Opava, archivní fond Elektrárna a pouliční dráha Opava 1905–47
- (12) Strassenbahn Archiv, Band 2, autoři Dr. – Ing. Gerhard Bauer a kol. vydal Transpress Berlin, 1983
- (13) Die Chronik der Görlitzer Strassenbahn, autor Andreas Riedel, nakladatelství Schweers + Wall, Aachen, 1997
- (14) Státní okresní archiv Cheb, fond Archiv města Mariánské Lázně, MNV Mariánské Lázně

## Resumé

Tato kapitola je věnována tramvajím v Opavě. Jednalo se o největší z malých provozů rozchodu 1 000 mm na území dnešní České republiky. Jako jediný měl od svého vzniku více než dvě tratě pro osobní dopravu. I Opavu zasáhly peripetie politického i hospodářského vývoje celé střední Evropy. Velmi negativní vliv měly obě světové války. První z nich neblaze ovlivnila technický stav (rekvisice mědi, omezení výroby nových vozidel apod.), vedla však ke vzniku nákladní dopravy. Boje v závěru II. světové války pak způsobily vůbec nejhorší poškození tramvajového provozu v českých zemích, doprava byla obnovena téměř dva roky po skončení války.

Bez ohledu na to, že opavské tramvaje stihly v letech 1948 – 50 projít krátkým obdobím svého největšího rozmachu, byl stejně jako ostatní malé provozy rozchodu 1 000 mm v tehdejší Československu do roku 1956 nahrazen trolejbusy.

Je nutné uznat, že v menších a středních městech byl přechod na trolejbusy v situaci poválečného Československa jedinou reálnou možností zachování elektrické trakce v hromadné dopravě a že nový dopravní prostředek obsluhoval městská území v podstatně vyšší kvalitě, než by za stejných investičních nákladů dokázala tramvaj.

Popis vývoje opavského tramvajového provozu dodržuje některé obecné zásady:

### Stavební tratě

V Opavě existovalo od počátku více tratí, které během své existence prošly výraznějšími úpravami. Tratě se kilometrovaly zpravidla samostatně. V některých případech docházelo ke úpravám staničení administrativními změnami. Kilometráž existujících tratí byla podle těchto zásahů upravena či nově definována. Staničení nových tratí se pak někdy používalo ve dvou verzích (vlastní staničení od počátku trati či od jinak stanoveného bodu). Aby byl popis tratí přehledný, bude v následujícím textu takto upravená kilometráž uvedena v /lomených závorkách/.

Pokud byla stavební trať během své existence prodloužena, jsou nový koncový bod a údaje o nové stavební a provozní délce označeny [hrnatými závorkami].

Specifickým problémem, vyplývajícím z polohy prakticky Opavy v národnostně smíšené oblasti a častých politických zvratů na území dnešní ČR v posledním století, je pojmenování veřejných prostor (ulic, náměstí) a z něj plynoucí popisy tratí (následně i linek). Zpracovatel použil důsledně dobových názvů ve v té době platném (či platných) úředních jazycích s tím, že současný název je uváděn v (kulatých závorkách).

Při všech popisech tratí a jejich okolí se vychází ze směru staničení (důležité zejména u směrů vpravo – vlevo, před – za, tam – zpět).

### Vozový park

Vozidla opavského provozu byla označována podle jednoduchého schématu: motorové vozy od čísla 1, vleky od čísla 20. Pravděpodobně jediným očíslovaným služebním vozidlem byla vlečná věžka (snad 25).

Tramvajové vozy byly pro popis rozděleny do následujících kategorií:

- motorové vozy osobní dopravy (v tabulkách M),
- vlečné vozy osobní dopravy (V),
- motorové služební vozy (SM),
- přípojné nákladní a služební vozy (NV, SV).

Vozidla byla pro snazší orientaci rozdělena do typových skupin, pro které jsou uvedeny popis a přehled hromadných úprav. Typové skupiny jsou vytvořeny pouze pro účely popisu.

### Linkové vedení

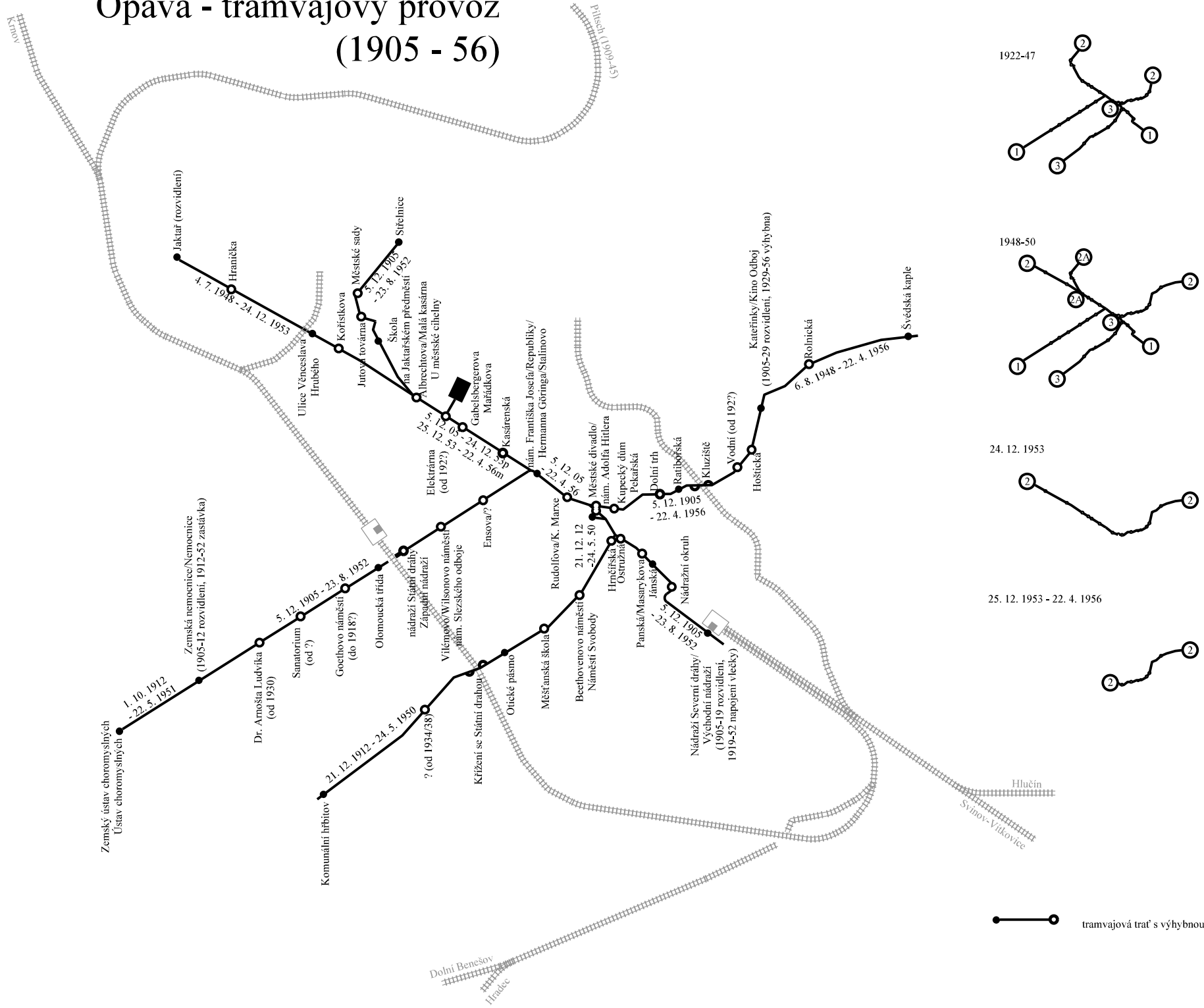
Při popisu linkového vedení byly použity následující zásady:

- současný název zastávky (v případě zaniklých lokalit poslední název), lišící se od názvu aktuálního pro dané období, je uveden v (kulatých závorkách)
- úsek, na kterém byla provozována pouze část spojů dané linky, je uveden v [hrnatých závorkách]
- interval uvedený bez dalšího vymezení platnosti (špička, sedlo, ap.) platí pro celé denní či týdenní období provozu linky

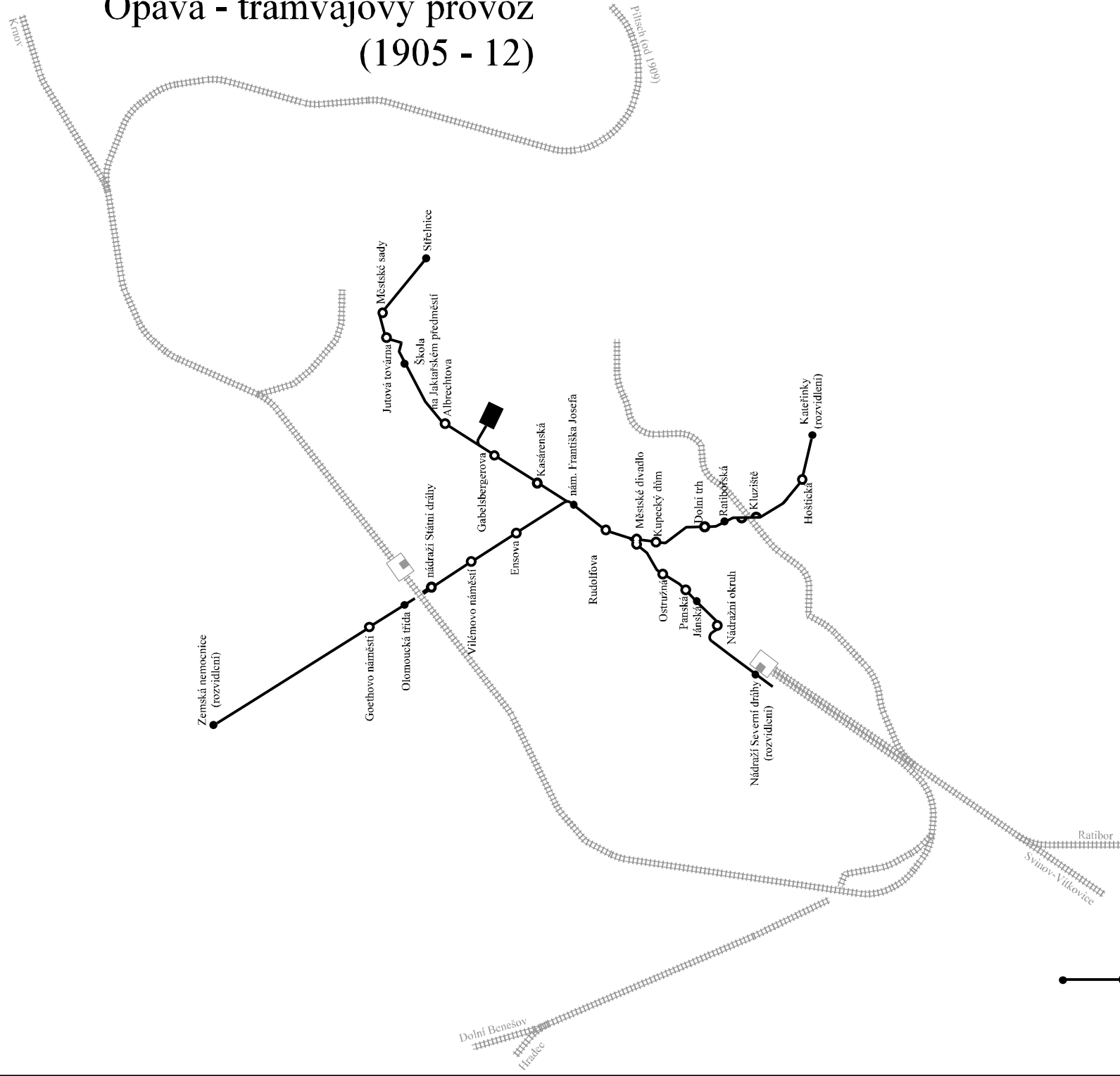


# Opava - tramvajový provoz (1905 - 56)

Linkové vedení tramvají

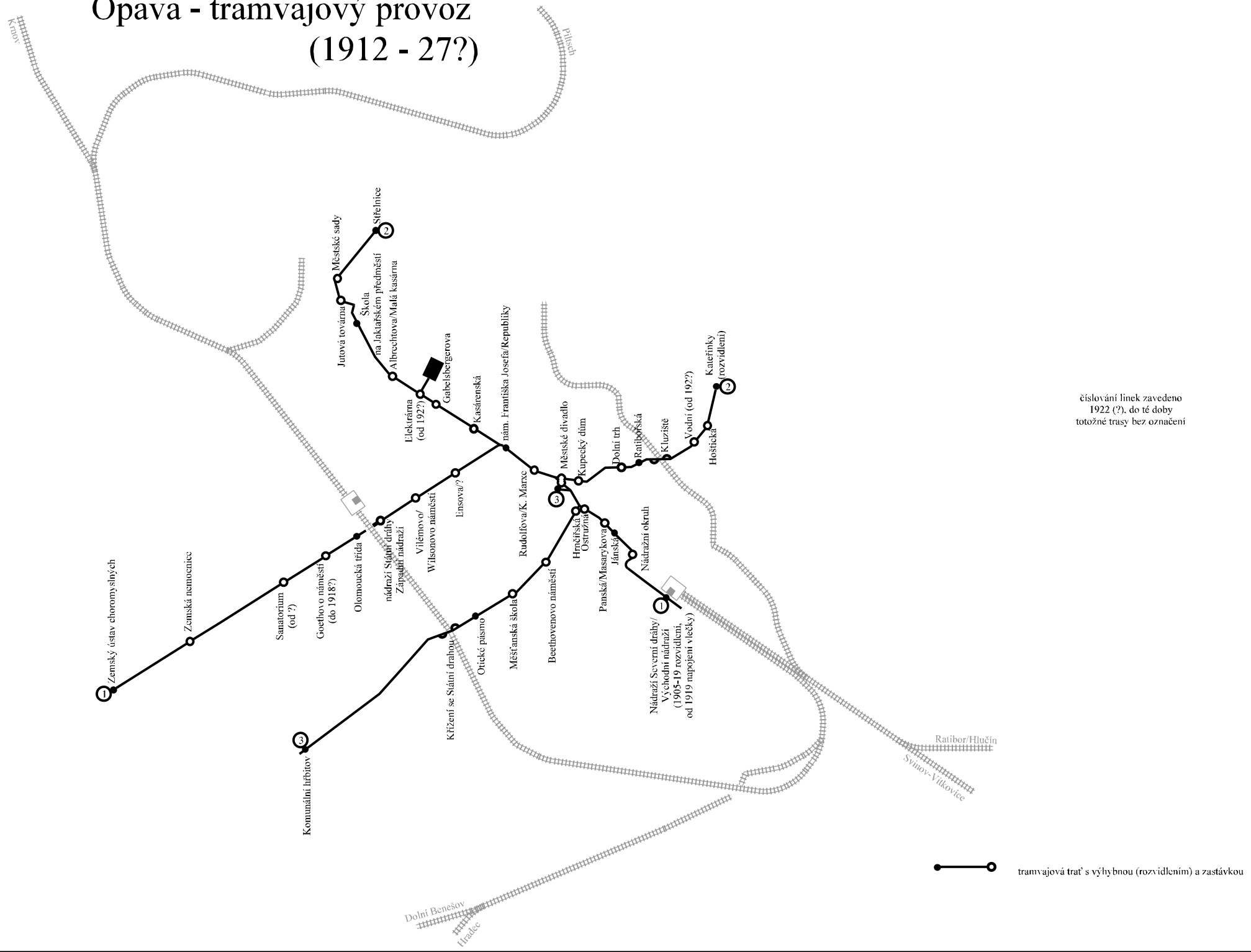


# Opava - tramvajový provoz (1905 - 12)

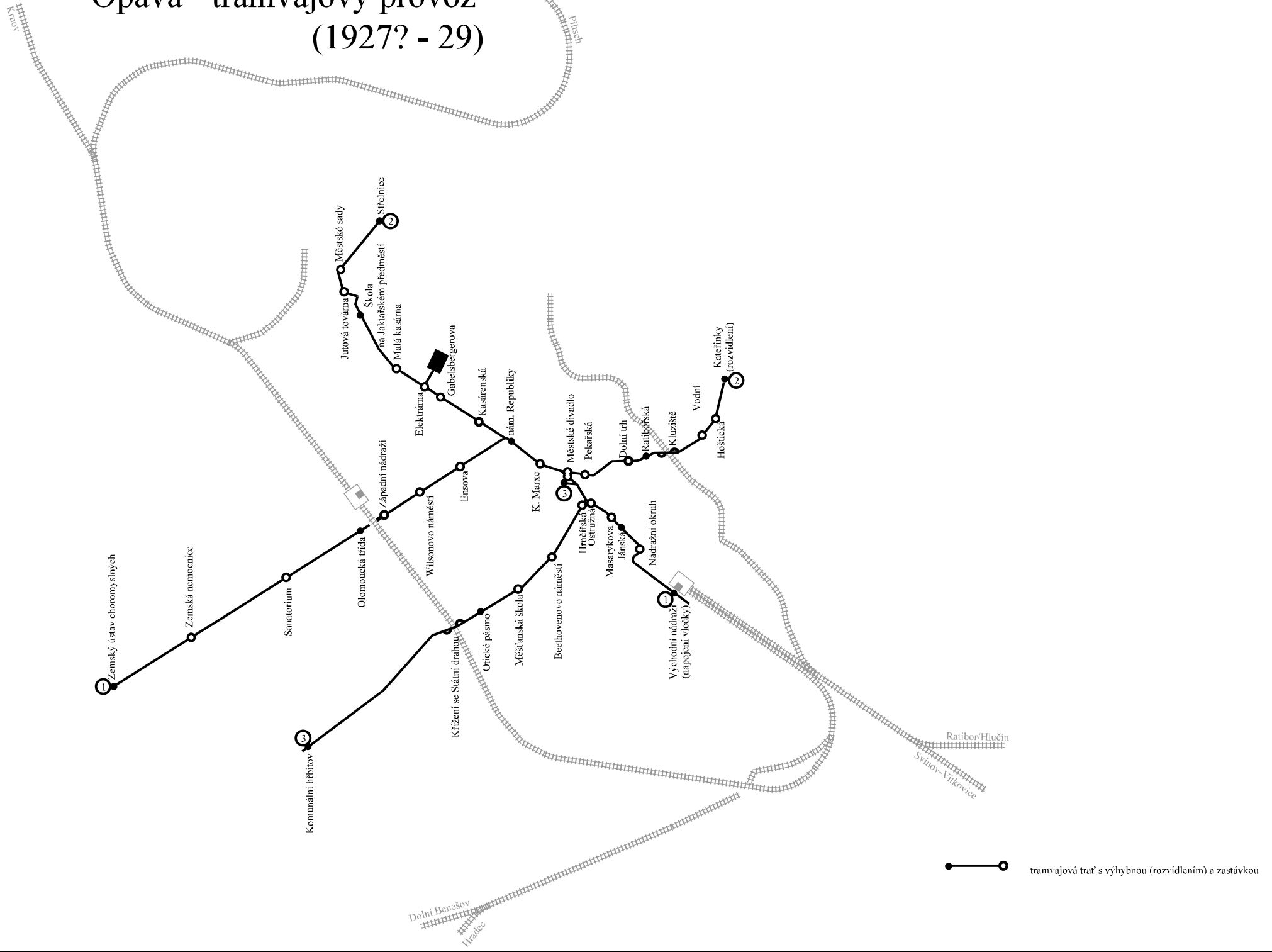


—●— tramvajová trať s výhybnou (rozvidlením) a zastávkou

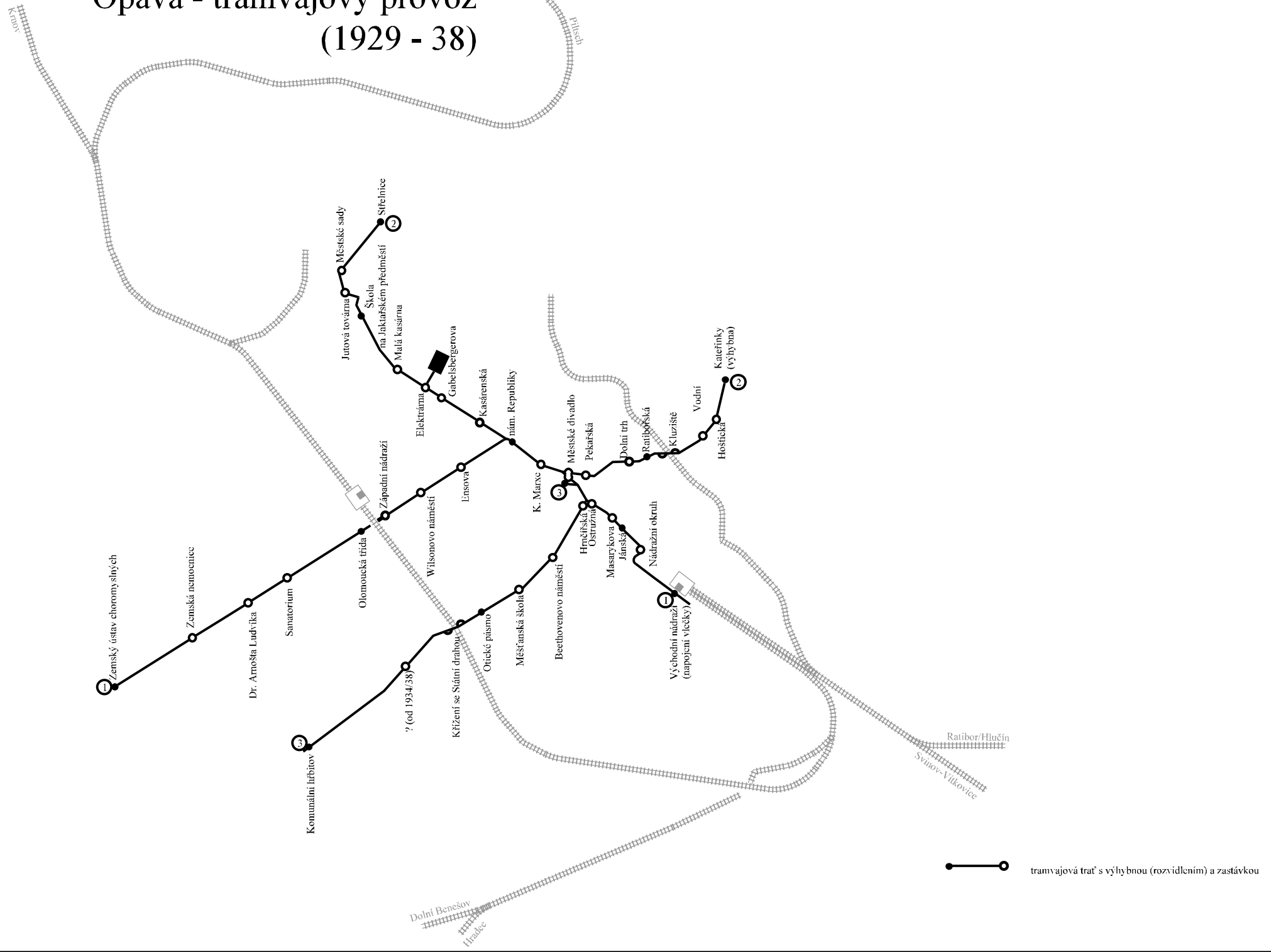
# Opava - tramvajový provoz (1912 - 27?)



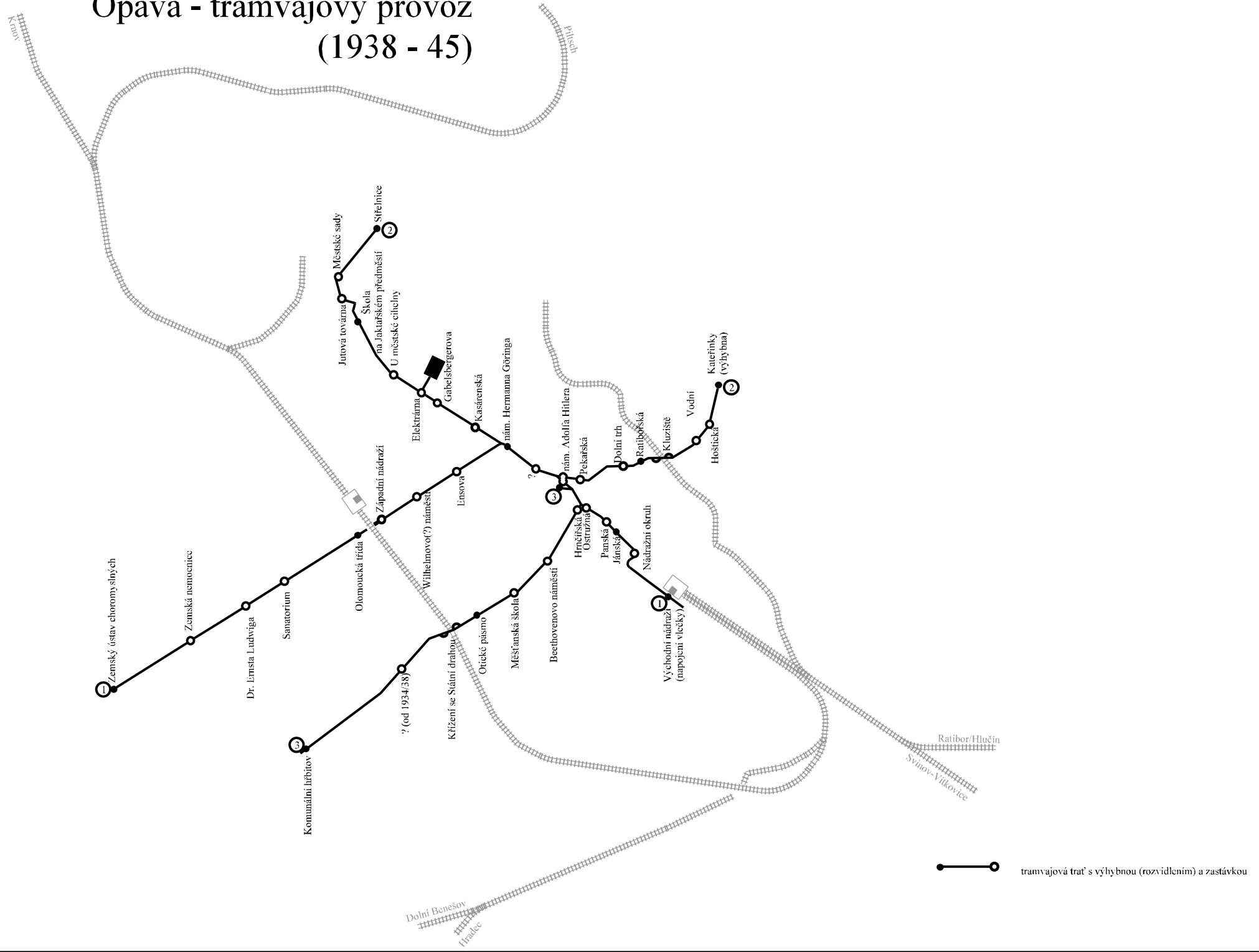
# Opava - tramvajový provoz (1927? - 29)



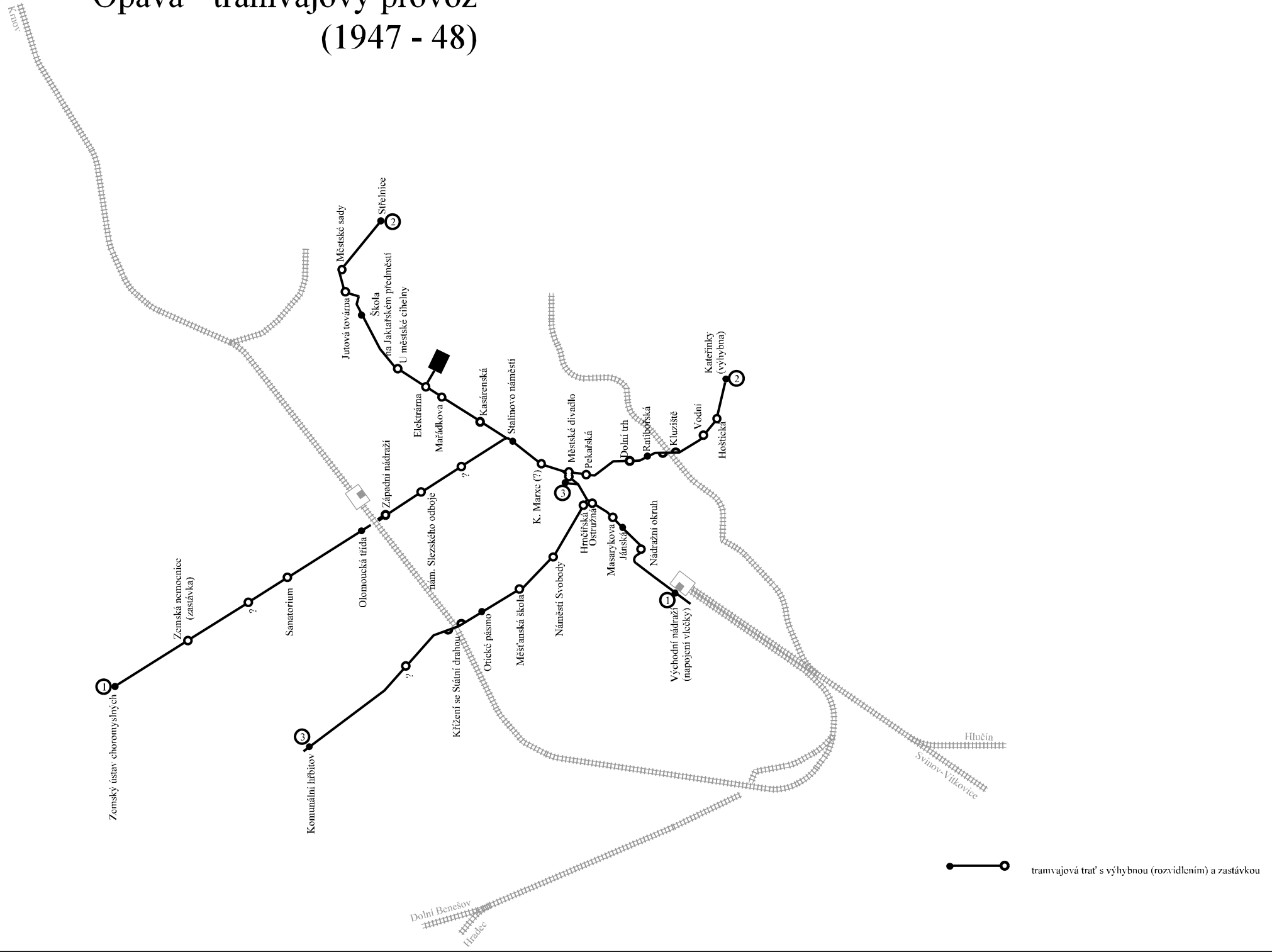
# Opava - tramvajový provoz (1929 - 38)



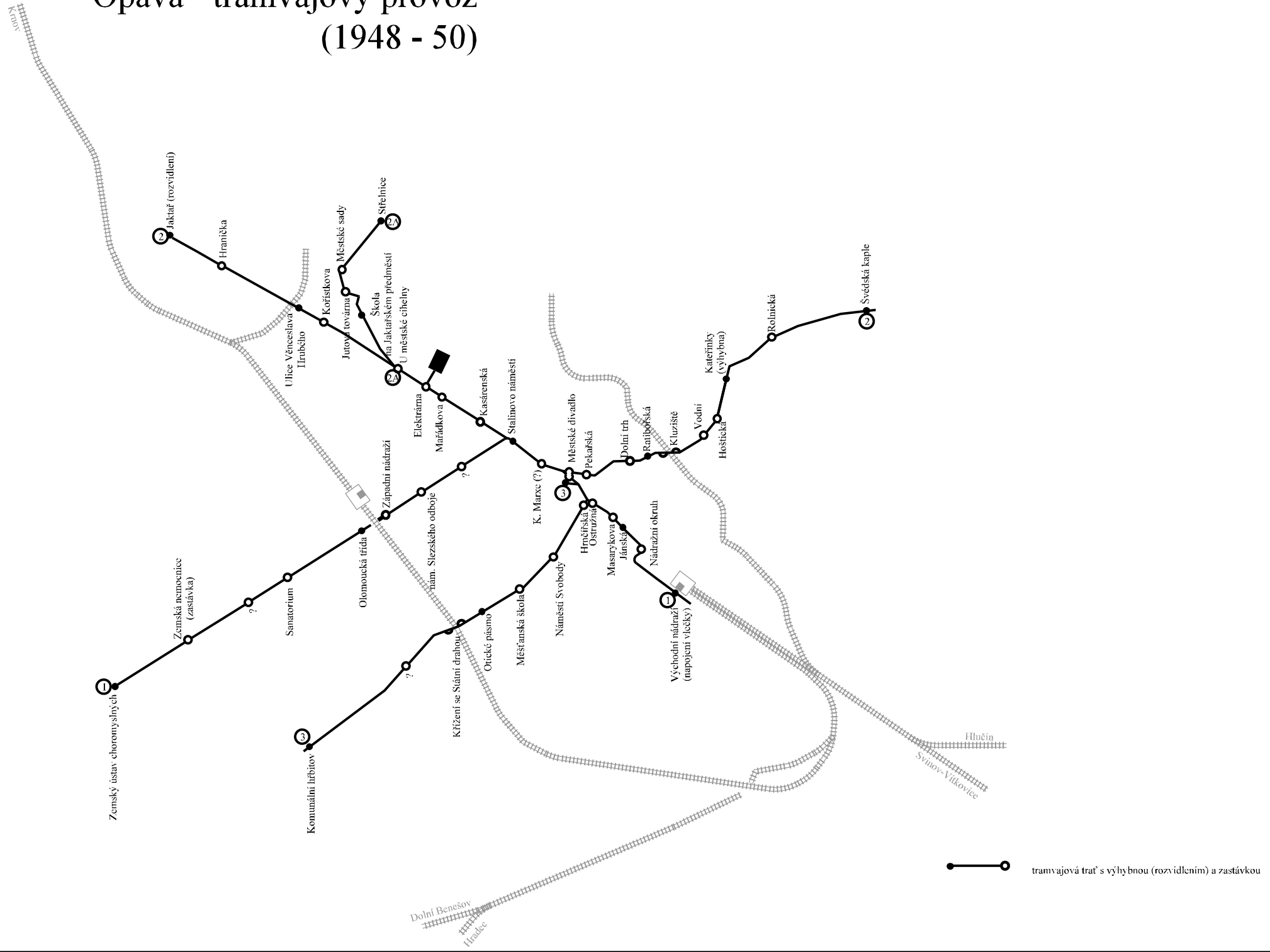
# Opava - tramvajový provoz (1938 - 45)



# Opava - tramvajový provoz (1947 - 48)

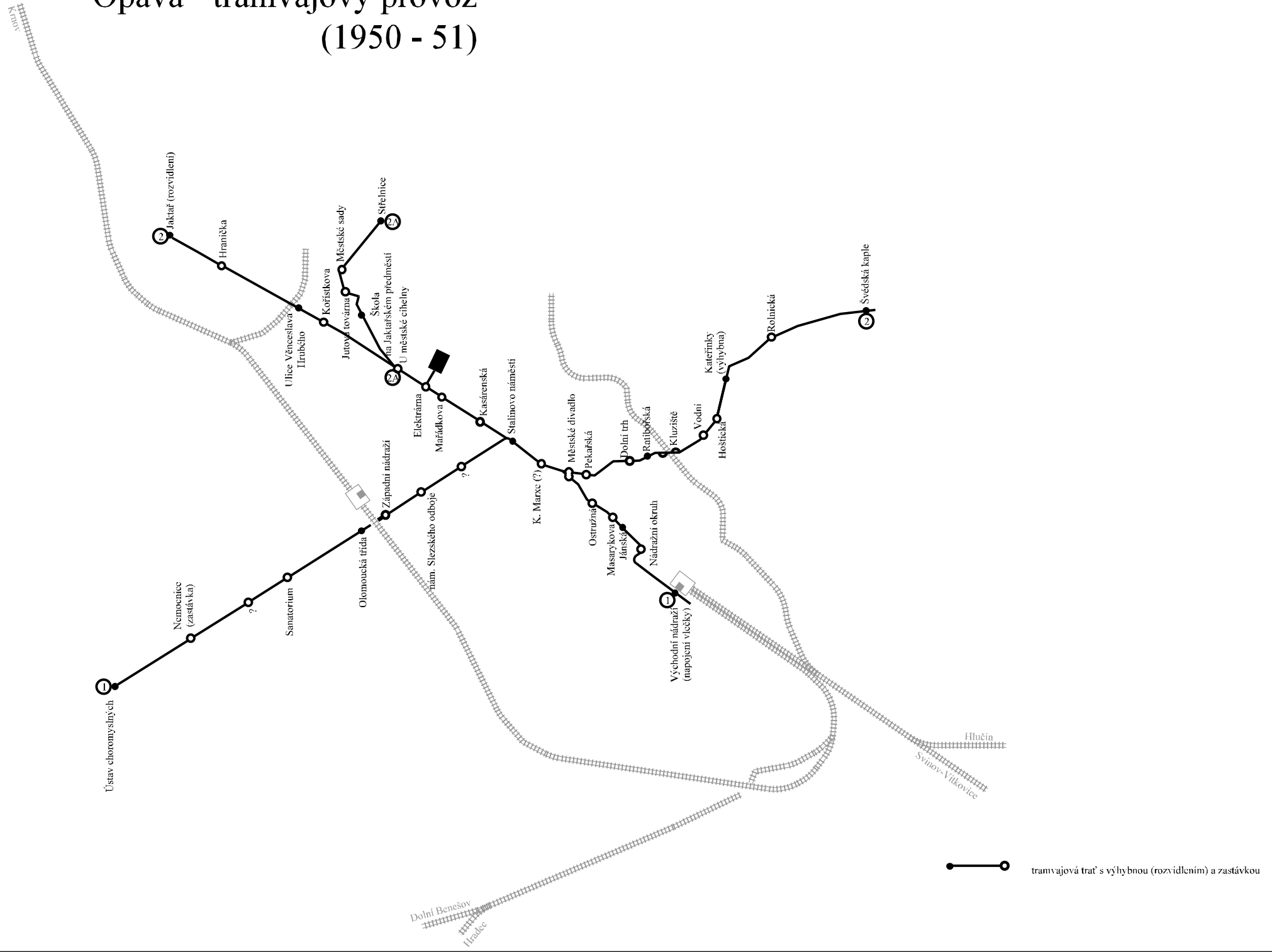


# Opava - tramvajový provoz (1948 - 50)

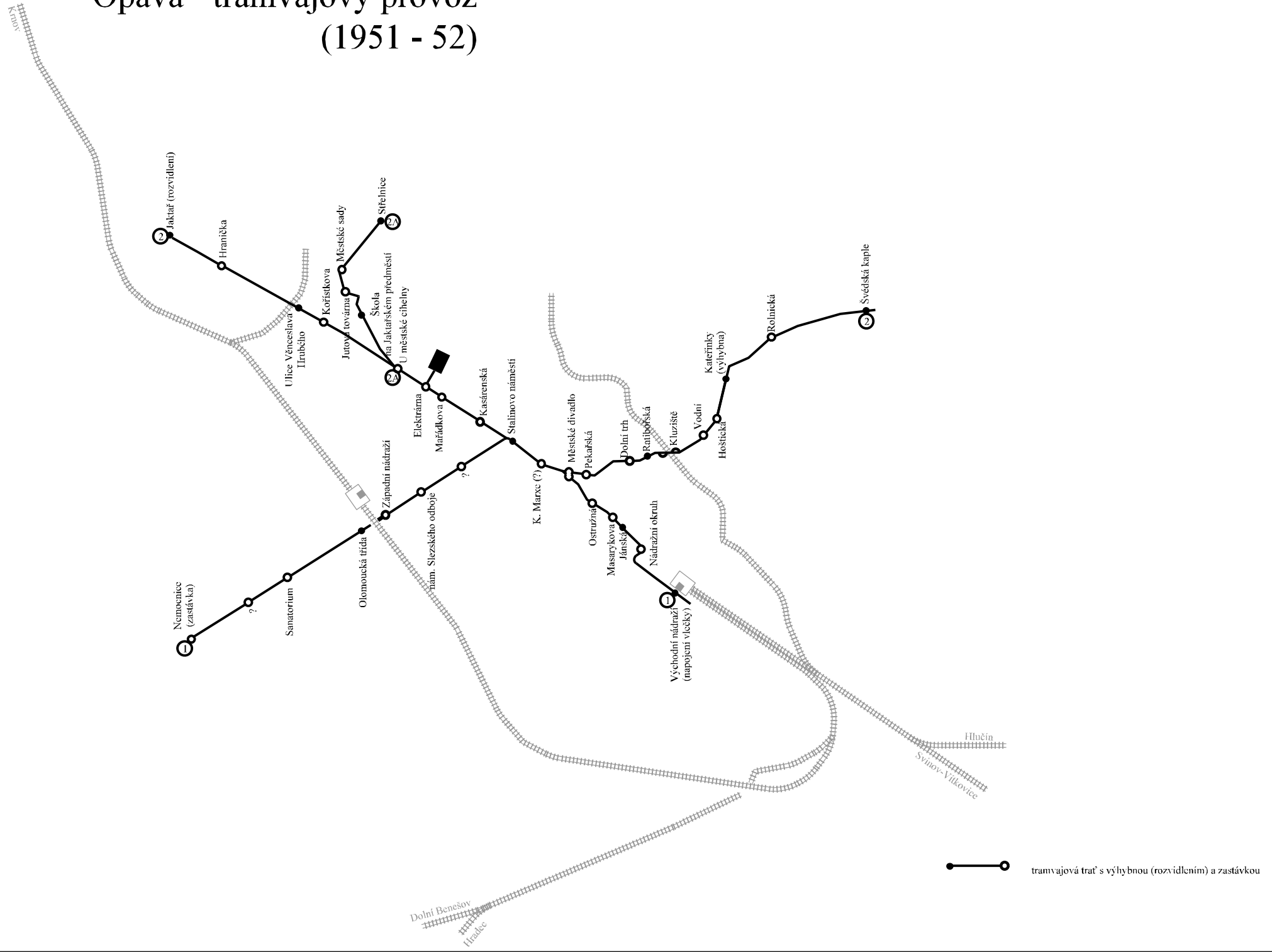




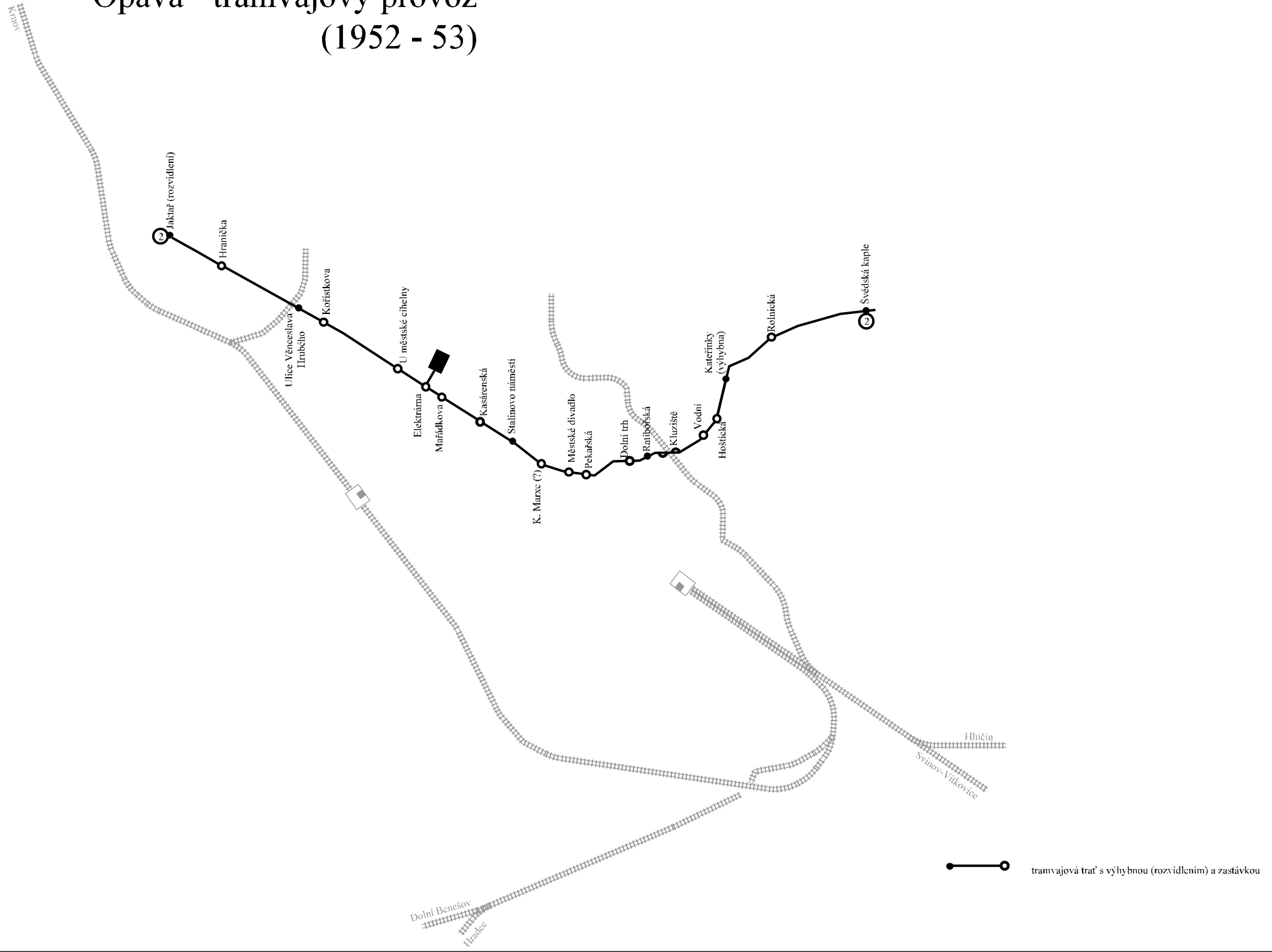
# Opava - tramvajový provoz (1950 - 51)



# Opava - tramvajový provoz (1951 - 52)



# Opava - tramvajový provoz (1952 - 53)



# Opava - tramvajový provoz (1953 - 56)

