

100 LET OSOBNÍ DOPRAVY

Výstavbou továrny na litou ocel v letech 1887 - 1889 (dnešní závod 3) byla zahájena nejen nová etapa výroby oceli v železárnách, ale také nová etapa v historii vlečky. K této továrně bylo nutno položit kolej z oblasti vysokých pecí a strojírny, čímž se železářny dostaly do vzdálenosti 6,5 km od stanice Svinov Severní dráhy Ferdinandovy. Situace přímo nabízela napojení, jevila se jako ekonomicky i provozně výhodné pro přepravu ze západních a jižních krajů a do nich. Podporoval ji také úmysl tehdejšího generálního ředitele železáren inženýra Paula Kupelwiesera rozšířit závody směrem ke Svinovu a snad i přeložit vysoké pece blíže k hlavní trati. Železářny požádaly o souhlas k napojení ve Svinově a kolej byla v krátké době postavena.

Současně požádaly železářny (15.3.1888) o povolení k přepravě osob po této koleji, především dělníků, kteří docházeli z širokého okolí do Vítkovic za prací. "K. u. K. Handelsministerium" laskavě tuto přepravu v roce 1889 povolilo.

Vítkovice se staly tedy prvním provozovatelem hromadné dopravy na území dnešní Ostravy. I když koncese zněla na "omezenou přepravu veřejnou", využívalo tohoto spojení po dobu několika desítek let velmi mnoho cestujících.

Doprava osob v ostravské aglomeraci zůstala totiž i po zahájení provozu na Severní dráze Ferdinandově okrajovou záležitostí: ve velmi omezeném rozsahu ji prováděly k pravidelným vlakům SDF některé hotely a soukromníci. Povolení k přepravě osob, a to třeba jen vlastních zaměstnanců, neměla ani "Montanní dráha".

Teprve v roce 1894 byla postavena místní dráha Přívoz -Moravská Ostrava - Vítkovice,

v roce 1899 udělena koncese ke stavbě Místní dráhy - Moravské Ostrava - Mariánské Hory,

v roce 1905 koncese pro Místní dráhu - Mariánské Hory - Svinov,

v roce 1907 pro dráhu Vítkovice - Mariánské Hory,

(V prvních 15 letech 20. století vybudován také systém úzkorozchodných drah o rozchodu 760 mm pro přepravu osob, nákladů a zboží: Ostrava - Bohumín - Karviná a v letech 1925 až 1927 spojen malodráhou Svinov s Kyjovicemi - Budišovicemi).

Osobní doprava po vlečce železáren dobře sloužila nejen pracovníkům železárny, ale i pracovníkům přílehlých závodů a také občanům okolních obcí, jako rychlý, levný a spolehlivý spoj.

Podle zachované statistiky bylo přepraveno např.:

1689/90	272.235 osob
1899	243.538 osob
1909	210.215 osob
1919	840.315 osob
1929	2,379.118 osob
1939	1,386.914 osob
1949	2,051.036 osob t.j. v roce 1949 v průměru skoro 7.000 osob denně.

Jezdilo až 29 pravidelných vlaků s přepravou osob, některé smíšené, některé výhradně osobní: dělnické na 8 hod. i 12 hod. směny, úřednické, školní, na dopolední nákupy. Kromě trati Svinov-Vítkovice jezdily některé vlaky i na Seřazovací nádraží, ze Svinova ke slévárně a jiné. Pro zajímavost: jízdní řád z roku 1919 prozrazuje, že vozy byly 2., 3. i 4. třídy (pamětníci uvádějí, že ve 4. třídě byly lavičky okolo stěn, ostatní museli stát).

V jízdním řádu z roku 1947 le uvedeno: 22 osobních vlaků na trati Svinov - Vítkovice, 6 hutních vlaků na trati Nová huť (dnešní Horní nádraží) - Seřazovací nádraží (dnešní Dolní nádraží), 1 vlak osobní invalidní.

Kostelní nádraží, jak se dříve říkalo Osobnímu nádraží, bylo samostatnou stanicí s přednostou a výpravčím. V pokladně se prodávaly v určitém období nejen jízdenky na vlaky VZD, ale i některých, často se opakujících stanic Státní dráhy, aby zaměstnanci nemuseli přebíhat k pokladnám ve výpravní budově Svinov a neztratili přípoj. Vlaky navazovaly na přípojné vlaky Státní dráhy směr Opava, Přerov, i na vlaky Místní dráhy do Kyjovic a Klimkovic.

Kromě osobní dopravy po vlečce byly Vítkovice provozovatelem Drobné dráhy Vítkovice - Zábřeh (od roku 1913) a Místní dráhy Mariánské Hory - Brušperk (1929/1930), tzv. Komárka. Ta první vedla od Starého ředitelství do Pískových dolů v Zábřehu, druhá odbočovala z ní v Zábřehu "U pošty" a vedla přes Hrabůvku do Hrabové. Přepřavován byl značný počet osob.

např.: roku 1931 2,287.962
1941 6,181.166
1942 9,023.813
1943 11,064.637
1951 17,261.614

Obě trati byly v roce 1934 elektrifikovány, ale vedle osobní dopravy se na nich prováděla i doprava nákladní parními lokomotivami, a to ještě po osvobození Rudou armádou v roce 1945. Pro zajímavost - v roce 1924 nařídilo ministerstvo dopravy, že lokomotivy na trati Vítkovice - Zábřeh musejí být vytápěny výhradně koksem, aby kouř neobtěžoval občany.

Ve stanici Svinov se až do roku 1923 nastupovalo na zastávce k níž vedl chodník ze silnice Svinov - Ostrava. Pro zlepšení příchodu se postavila nad kolejemi ČSD i VZD železná lávka, vedoucí z nástupiště ČSD na nástupiště VZD. Důvodem však také byla průmyslová výstavba v železárnách- lávka byla otevřena těsně před zahájením výstavby. Lávka byla obnovena začátkem 60. let - po dvou létech obnovy, kdy cestující museli obcházet kolejiště ČSD přes Gottwaldovou ulici. Byla dána do provozu 12. 3. 1963.

Po osvobození byly po závodní dráze přepravovány také jiné osobní vlaky, tzv. repatriační: vlaky s lidmi, kteří byli za okupace nasazeni do Německa na nucené práce a nyní se vraceli domů, hlavně na Východ. Ve Vítkovicích byli ruskými repatriačními úřady prošetřováni a odesíláni domů. Do SSSR odjelo asi 140 vagónů s těmito lidmi.

V roce 1942 bylo započato s výstavbou nového závodu v Ostravě ~ Kunčicích tzv. Jižní stavba a v roce 1949 pokračováno ve výstavbě. Kunčická doprava podléhala Seřazovacímu nádraží. Odchází tam pracovat celá řada pracovníků z dopravy. Od 1. 2. 1950 se tato doprava osamostatňuje, úkolů je příliš mnoho. Do Kunčic je postavena z Vítkovic spojovací kolej.

Od 1. 11. 1950 zahájena přeprava zaměstnanců ze Svinova přes Zábřeh VZD na "Sever" kunčické vlečky. V lednu 1951 začíná výstavba nové spojovací koleje do Kunčic, po níž jezdily vozy se surovým železem, horkými ingoty, ale i osobní vlaky.

Od 12. 4. 1954 jsou zavedeny peážní vlaky ze Svinova k nové výpravní budově Kunčické ocelárny. Po vybudování Polanecké spojky se domáhali pracující Nové huti Klementa Gottwalda přímého spojení z Ostravy - Poruby do Nové huti Klementa Gottwalda. Bylo jim vyhověno a tyto vlaky jezdí od 1. 11. 1965 po Polanecké spojce a v železniční stanici Ostrava - Vítkovice přecházejí na spojovací kolej do Nové huti Klementa Gottwalda.

Dne 13. 6. 1945 vydalo vedení závodní dopravy rozhodnutí, že všichni aktivní zaměstnanci VZD dostanou volné jízdenky na vlečnou dráhu Svinov - Vítkovice i na elektrické dráhy Vítkovice - Zábřeh a Mariánské Hory - Brušperk (na "Komárka").

V první polovině 60. let byly jízdenky na vlečné dráze Svinov - Vítkovice zrušeny pro všechny pracující železáren a tito byli přepravováni zdarma. Kontrolu z Osobního nádraží ke slévárně prováděli strážníci přímo ve vlaku, aby se nepovolaný nedostal vlakem do podniku.

Při celkovém řešení městské hromadné dopravy došlo k zavedení přímého spojení mezi Ostravou - Porubou a Vítkovicemi i sídlišti v Zábřehu a Hrabůvce, čímž osobní doprava na vlečce mohla být redukována ve prospěch technologické nákladní dopravy, jejíž úkoly podstatně vzrostly.