

# Tramvajáci si váží své historie

**Celý život věrný tramvajím je i Jindřich Sulek z Poruby. Začínal jako elektrikář v tramvajových opravárnách a zůstal jim věrný dodnes, i když už dávno vyměnil dílnu za kancelář. Jako správce historického vozového parku ale často sám přiloží ruku k dílu, když je třeba nějaké staré tramvaji vylepšit útroby či fasádu.**

„Ve sbírce historických vozidel DPMO je celkem patnáct tramvajů, z toho 11 motoráků a 4 vlečňáky. Patří mezi ně i populární Bar-

borka, která už od poloviny šedesátých let vozívá děti,“ říká Sulek. Na staré stroje nedá dopustit. „V zimní kalamitě v roce 1963 se staré

dvounápravové vozy osvědčily lépe než nová Těčka. Těm totiž spousta sněhu odrovnala motory a my jsme museli opravovat osmdesát procent všech tramvajů. Trvalo skoro tři měsíce, než jsme dali vše do pořádku. Aby lidi mohli vůbec jezdit do práce, pomáhali vojáci s nákladáky a do Ostravy se sjely na výpomoc i zájezdové autobusy z celé republiky.“ vzpomíná muž, který i jehlicí do kravaty ve tvaru tramvaje nezapře lásku ke své profesi.

▼ Jindřich Sulek ukazuje, jak vypadala stará jízdenka, do které průvodčí vyznačovali potřebné údaje kleštičkami.

foto: RADEK CIBULKA



▼ Ještě na začátku osmdesátých let jezdily dnes už historické vozy na trati do Hlučína. Na snímku na mostě přes Odru.

foto: ARCHIV



Děti nadšeně mávaly hlavně modré Barborce a hnědozelenému Prokopovi.

Foto Právo – Zdeněk Figura

## Tramvaje slavily 100. výročí

Zdeněk Figura

Sto let od zahájení tramvajové dopravy v Ostravě si o víkendu připomněli občané města. Hlavně rodiny s dětmi jezdily historickými vozy v podstatě výletní trasou linky č.5 ze smyčky Vřesinská v Porubě na konečnou v Kyjovicích, které jsou už na Opavsku.

K oblíbené modré Barborce přibyla nová hnědozelená souprava s vlečným vozem, v pátek pokřtěným. Křtil ho šampaňským náměstem ostravského primátora Ladislav Stuchlík (ČSSD) a dal mu jméno Prokop.

„Na tuto tramvaj si živě vzpomínám, jezdil jsem s ní ještě jako student Střední průmyslové školy

strojí ve Vítkovicích. Jezdila jako linka č. 1 až do Hlučína na Opavsku a my, mladí kluci, jsme se ke konci padesátých let velice rádi vozili na otevřené plošině. Bohužel se tato záliba nevyplatila jednomu mému spolužákovi ze třídy, který nešťastnou náhodou byl při jedné jízdě rozmačkan jinou tramvají. Ale abych nekončil katastroficky. Oslavy století elektrické tramvaje v Ostravě považuji za důstojné,“ řekl Právu Stuchlík a dodal, že plná třetina rozpočtu města činí dotace společnosti Dopravní podnik Ostrava (DPO).

Náměstkyně ředitele DPO Milada Venhudová podotkla při pátečním křtu Prokopa a následujícím výjezdu konvoje historických tram-

vají z Ústředních dílen DPO v Martinově, že s oslavami velice pomohli obchodní partneři podniku. „Historické tramvaje udržují členové Kroužku přátel MHD Ostrava z velké části zadarmo, z čirého fandovství. A také je bez nároku na mzdu řídí,“ poznamenala Venhudová.

Prokopa, který byl rok opraven v Krmovských strojárnách, za sebou vlekl motorový vůz s výraznou dobovou reklamou na střeše. Řídil ho 59letý pohodový vousec Zdeněk Marvan, který najezdil jako řidič tramvaje 300 000 km. „Jsem příznivcem kroužku a už několik let učím mladé adepty řídit tramvaj. Tento vůz byl v provozu do sedmdesátých let,“ uvedl Marvan.

dps: 0159 - cd urmiza olomouc

24.1.2003 14:05

cd-urmiza-mz      cd-urmiza-mz      cd-urmiza-mz      cd-urmiza-mz

vsem zeleznicnim stanicim a dkv v trati:  
ceska trebova- olomouc- ostrava hl.n.  
prov. disp. opr ostrava, pardubice

prikaz k dopravě mimoradně zasilky cd    mz 2018-03-dps  
dopravte:

a) druh zboží      (1a): trolejbus tatra t 400/iii  
ze stanice          (21): praha satalice  
do stanice          (22): ostrava hlavní nádraží

b) aloženo na voze : 31 54 393 7 669 - 2

d) hmotnost nakladu      ( 8): 12      t  
celková délka zasilky(11): 11400 mm

kritické body

bod	12a:	12b:	13:	14:	15:
a	1250	1250	1235 -2650	7430	0
b	1180	1180	2650 -4050	7430	0

poznámky(19):

strecha trolejbusu od sberacu, základny a uchytných haku  
odstrojena

e) stanovená přepravní cesta(23):

praha satalice- odb.skaly- praha vysocany- praha liben-  
kolin- ceska trebova- olomouc- ostrava hl.n.

g) opravní podmínky:

podle ustanovení předpisu d2  
rychlost n/20km/h.

na dvou a více kolejných tratích a na souběhu trati  
setkání s vlakem vozícím mimoradnou zasilku dovoleno.

h) dovozní cd: bez zvýšení.

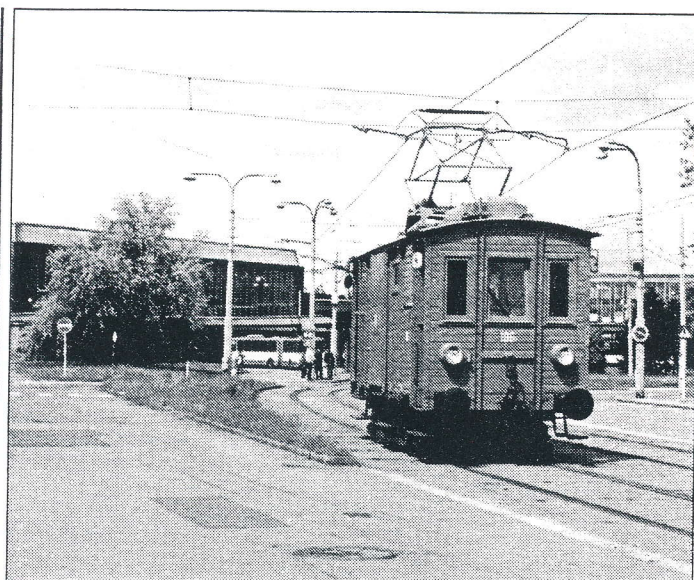
sledujte a předhlašujte - zúčastněné zpravte

cd-urmiza: velcovska

924231c cd opr

mmmm

24-01-03 14:56



**E**lektrická tramvaj slavila ve dnech 11. až 13. května v Ostravě své stoleté výročí. Součástí oslav byly i jízdy parního vlaku, který jezdil mezi nádražím ve Svinově a ústředními dílnami DPO v ostravském Martinově. Tramvaj má v historii ostravského regionu své nezastupitelné postavení více než sto let, neboť v městě byl ještě před elektrickým pohonem používán pohon parní a v oblasti mezi Ostravou a Karvinou byla až do začátku sedmdesátých let v provozu rozsáhlá síť elektrických tramvajových malodrah o rozchodu 760 mm. Tramvaj byla na Ostravsku vždy úzce propojena s tamní železniční sítí například řadou vleček. Železnice a tramvajová doprava prostě v Ostravě patří „odjakživa“ k sobě a nezbyvá než doufat, že to tak bude i v budoucnosti. Na snímku právě vyjíždí historický elektrický motorový služební vůz AKMOS z roku 1951 ve slavnostním tramvajovém konvoji od budovy ostravského hlavního nádraží na svoji cestu Ostravou. Foto: MARTIN HARÁK

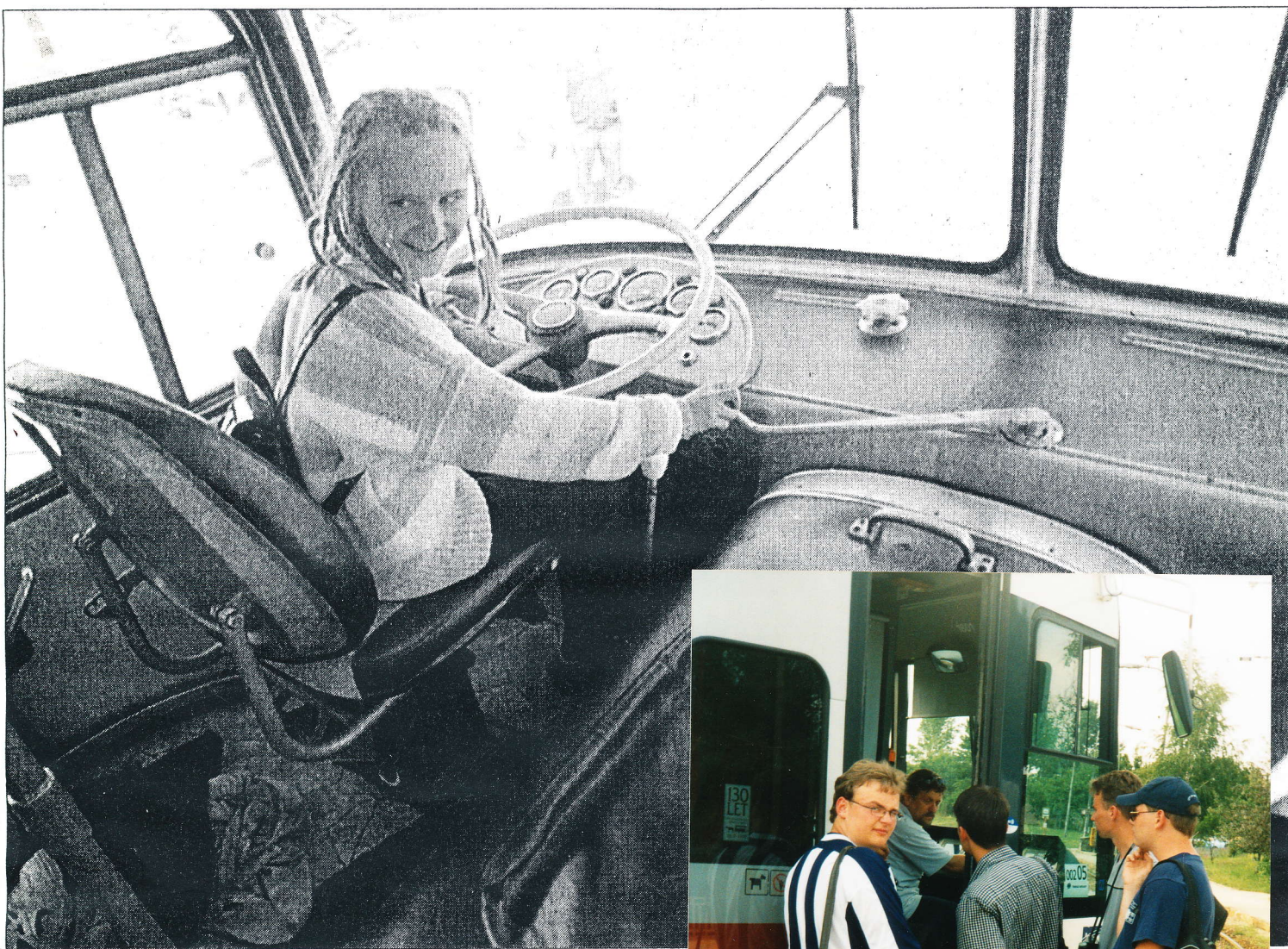


**Libor HINČICA**

*žák ZŠ, člen Klubu přátel MHD,  
budoucí ředitel dopravního podniku*

**Privat:**

Sládkova 27a, 702 00 Ostrava  
Tel.: 067/ 662 11 23



OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

"TO JSME MY..."

















Olomouc, 17.2.2001

Olomouc, 17.2.2001











1007-10-101  
August 10-10-2001  
Pangsbay





Dob štore 16.3.2002





*Barborka 10.5.2001*



↑  
8.9.2001 →  
↓









Kyjovice  
13. a 14. 4. 2002







# Kochają stukot kół

KOMUNIKACJA. Czescy miłośnicy komunikacji na Śląsku

**B**ytom, plac Sikorskiego. Na przystanek podjeżdża dziwny tramwaj. Zamiast numeru linii na tabliczce ma literę S. Pasażerowie też są dziwni. Mówią wyłącznie po czesku, każdy trzyma w dłoni aparat fotograficzny albo kamerę wideo.

W końcu wszystko się wyjaśnia. Pasażerowie to Czesi, miłośnicy komunikacji z Ostrawy i okolic, którzy przybyli zwiedzić śląską sieć tramwajową i fabrykę tramwajów Alstom Konstal. Od katowickiego PKT pożyczili tramwaj typu 102 Na. O 42 czeskich pasażerach informowała tabliczka „Zarezerwowany, Kroužek Prátel MHD Ostrava”.

## Woła starsze typy

– Z Czechami znamy się od dobrych czterech lat. Z szefem ich grupy, Jirím Boháčkiem poznaliśmy się na giełdzie, gdzie poszukiwaliśmy różnych ciekawostek związanych z tramwajami. Potem parę razy przejechaliśmy się po Śląsku i pokazaliśmy mu różne ciekawe rzeczy – mówią szefowie śląskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej Rafał Bąk i Robert Blicharz, którzy opiekowali się czeską wycieczką.

Jirí, który od przeszło dwudziestu lat działa w Kole Przyjaciół MHD (MHD to czeski odpowiednik dawnego śląskiego WPK), opowiada, że chciał, by jego koledzy zobaczyli niesamowite śląskie rozwiązania komunikacyjne, np. bardzo długie odcinki jednotorowe z mijankami. – To tylko kilkadziesiąt kilometrów od granicy, a tramwaje zupełnie inne. To też nas interesuje – mówi Boháček. Czech zwiedził już wszystkie polskie miasta, w których jeżdżą tramwaje lub trolejbusy.

Pierwszym miejscem, które wczoraj odwiedzili Czesi był chorzowski Alstom Konstal, gdzie przyglądali się produkcji tramwajów niskopodłogowych, które wkrótce będą jeździć w Gdańsku, a później także w Katowicach. – U nas, w Ostrawie jeździ siedem podobnych tramwajów. Te produkowane w Cho-

rzowie są bardzo nowoczesne, ale ja wolę starsze typy – mówi Michał Fichna, student elektroniki politechniki w Ostrawie. Michał zajmuje się tramwajami od sześciu lat. – Stukot kół, znikający za oknem krajobraz. Kocham to – wyjaśnia.

## Polacy są sentymentalni

Kolejnym przystankiem był Bytom. Czesi wysiedli z tramwaju na pl. Sikorskiego i przeszli piechotą pod kościół Świętej Trójcy, skąd odjeżdża tramwaj linii 38. Zarówno linia, jak i obsługujące ją tramwaje są niezwykle. Linia ma zaledwie 1200 metrów, a jeździ po niej prawie pięćdziesięcioletni tramwaj typu N, w którym drzwi otwiera się ręcznie, a sygnał do odjazdu motorniczy daje zwykłym dzwonkiem. Miłośnicy tramwajów wypełnili „enkę” po brzegi. Tramwaj został też dokładnie sfotografowany. – U nas w Ostrawie opiekujemy się starymi tramwajami. Mamy nawet specjalny tramwaj, tzw. Barbórkę, którym w Dniu Dziecka jeżdżą dzieciaki. Nigdzie jednak nie widziałem, by tak stary tramwaj jeździł normalnie na linii – dziwi się Boháček, wskazując na „enkę”. Jirí opowiada swoim kolegom o zwyczaju pozostawiania w ulicy krótkiego kawałka szyn. – Jeśli jeszcze gdzieś to zobaczycie, to będzie to oznaczać, że kiedyś jeździł tam tramwaj. Polacy są pod tym względem sentymentalni – tłumaczy kolegom.

## Jak nocują tramwaje

Z Bytomią Czesi pojechali do Rudy Śląskiej Chebzia, by zobaczyć niezwykłą pętlę, na którą tramwaje wjeżdżają z czterech stron. Po drodze tramwaj miał jednak niespodziewany postój. Na sąsiednim torze pojawił się jeden z dwóch jeżdżących na Śląsku tramwajów 13N, przerobiony na dźwig. Czesi na jego widok po prostu wypadli z wiozącego ich tramwaju. Kilku pośpiesznie zmieniało filmy, by zdążyć sfotografować unikat. Podobnie było na pętli w Chebziu. Wprost oniemieli na widok różowego tramwaju, który swą barwę zawdzięcza specyficznej re-

klamie. – Dla nich to sensacja, bo w Czechach tramwaje nie są jeżdżącymi billboardami. Prawie wszystkie wyglądają jednakowo – wyjaśnia Adam Molecki z Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Na koniec Czesi w zajezdni w Chorzwie Batorym obejrzeni z bliska, jak nocują tramwaje i w jaki sposób są remontowane.

– Przyjeżdżcie teraz do nas – zapraszał Jirí kolegów z Polski, żartując, że to spotkanie jest pierwszym kontaktem polskiej i czeskiej komunikacji tramwajowej od lat międzywojennych. Do 1921 roku jeździł w Cieszynie tramwaj łączący część polską i czeską miasta. – Może, gdy Polska i Czechy wstąpią do Unii Europejskiej, znowu tramwaj połączy obie części miasta – mówią miłośnicy tramwajów z obu kra-  
jów.

BARTOSZ T. WIELIŃSKI

## Związkowcy krytykują

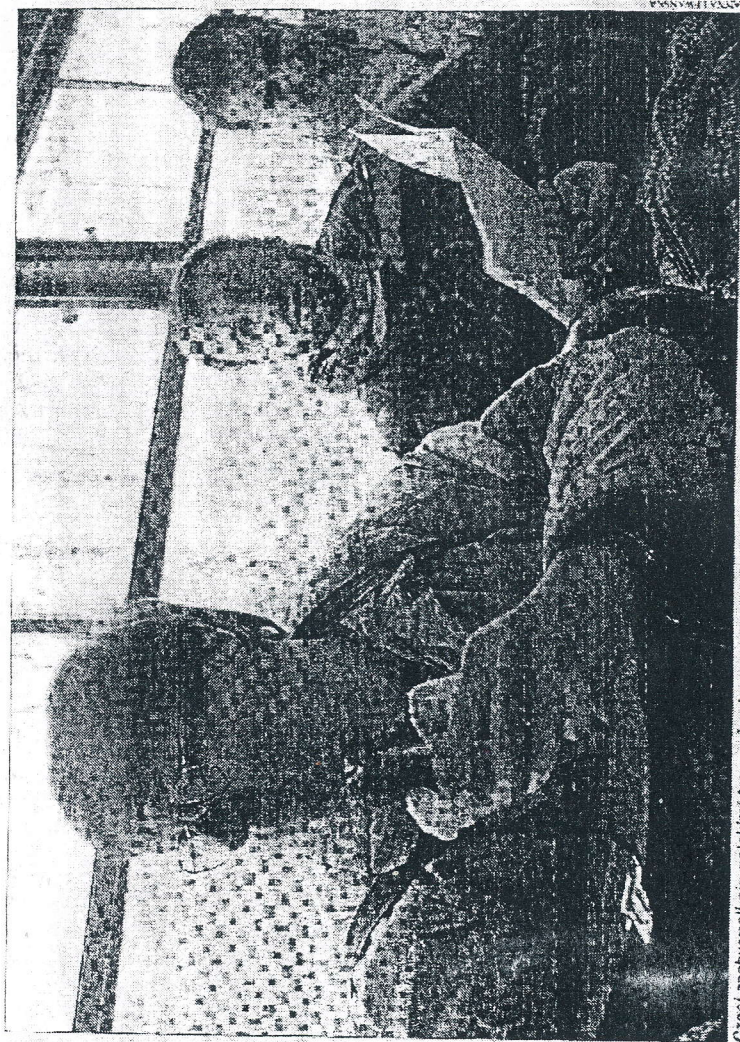
**K**orekta w tej postaci jest nie do przyjęcia – powiedział „Gazecie” Władysław Mucha, wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Górników w Polsce. Wczoraj siedem górniczych związków zawodowych (bez „Solidarności”), wysłało do Ministerstwa Gospodarki opinię na temat korekty reformy górnictwa.

Związkowcy skrytykowali korektę. Ich zdaniem dokument łamie kodeks pracy, bo np. wprowadza zakaz pracy w nadgodzinach. Związkowcom nie podoba się także projekt stworzenia spółki restrukturyzacji kopalń i sprzeciwiają się szybkiej prywatyzacji branży.

Osobną opinię przesłała do resortu gospodarki „Solidarność”. O szczegółach działacze nie chcieli mówić. Jak dowiedzieliśmy się, ocenili korektę negatywnie.

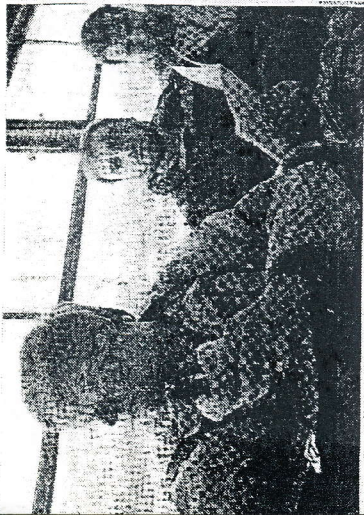
W poniedziałek w Warszawie związkowcy będą omawiać korektę z przedstawicielami rządu.

DAMA



ANNA LEWANSKA

Czesi zachwycałi się polskimi tramwajami



Czesi zachwycałi się polskimi tramwajami

# Bývalý jednatel KODIS Jan Dvořák drží už týden protestní hladovku

## Koordinátor prý postupuje proti cestujícím

DAVID MORAVEC

**P**rotestní hladovku už od minulého pátku drží bývalý jednatel společnosti KODIS, která na Ostravsku koordinuje integrovaný dopravní systém. Jan Dvořák požaduje odstoupení současného ředitele koordinátora Aleše Stejskala, ředitele Dopravního podniku Ostrava Františka Vašíčka a jeho dopravního náměstka Jaromíra Ručky. Ti podle jeho slov brzdí proces integrace hromadné dopravy, na což doplácí především cestující.

„Na špatnou situaci v oblasti integrace dopravy upozorňuji již delší dobu. Nevidím jiný způsob, jak představitelé města upozornit na urychlenou potřebu řešení,“ řekl včera Dvořák. Tvrdí také, že se KODIS, který měl být původně zcela nezávislý na dopravcích, stal vazalem v rukou dopravního podniku a ten nyní diktuje ostatním podmínky. „Vedení dopravního podniku od roku 1996 závažně blokuje náplň KODIS. Bě-

hem roku 1997 byl pak do funkce jeho ředitele dosazen tehdejší Vašíčkův asistent Aleš Stejskal. KODIS dnes proto hájí hlavně zájmy dopravního podniku,“ řekl Dvořák.

Jeho argumenty podpořil i vedoucí referátu dopravy při Okresním úřadu v Karviné Martin Pácl. „KODIS postupuje neseriózně a při každém pokusu o integraci jsme prodělali. Doprava na území Ostravy je drahá, a tamní dopravní podnik se proto snaží vydělat jinde,“ řekl. Upozornil také na nejasný způsob dělení tržeb. „Integrované jsou většinou jen některé zajímavé linky, ty stáhnou cestující z ostatních spojů a z těch se stávají ztrátové,“ vysvětlil Pácl.

„Jsme pro integraci, ale za rovných podmínek. Řeší se pouze spojení Ostravy s nejbližším okolím. Ne interní spojení v jednotlivých okresech. Dopravní podnik Ostrava chce jezdit u nás, ale na druhou stranu neumožní našim spojům průjezd centrem města na ústřední autobusové nádraží,“ tvrdí vedoucí referátu dopravy s tím, že doprava v okresech zůstane zachována i do budoucna jen v případě, že bude nezávislá na Ostravě.

Současný ředitel KODIS Aleš Stejskal a jeho kolega z dopravní-

ho podniku František Vašíček kritiku zásadně odmítají. Podle nich je současná situace ovlivněna především penězi. „Ostrava přispívá ročně na integraci dopravy 800 miliónů korun. Zbývajících třináct společníků KODIS asi třináct miliónů. Právě proto má město rozhodující vliv. Toto je ale pouze startovací pozice a časem by Ostrava měla být pouze jedním ze společníků a dopravní podnik jen jedním z dopravců. KODIS pak bude působit na území Ostravského kraje,“ řekl Vašíček. Stejskal zase dodal, že situace by byla jiná, kdyby ostatní města na integraci přispívala větší měrou.

Řešením celého problému se zabývá i dopravní náměstek ostravského primátora Ladislav Stuchlík. „S panem Dvořákem jsme několikrát o jeho připomínkách hovořili. V některých bodech s jeho vizí dokonce souhlasím. Je reálná, ale v současné době ji neumožňuje legislativa. V každém případě je dobře, že KODIS je. Jeho význam se prokáže v okamžiku, kdy začne fungovat Ostravský kraj,“ řekl Stuchlík. Požadavek na odstoupení tří mužů, kteří v Ostravě a okolí řídí dopravu, označil ale za absurdní.

.... i to jsme my - Ostravský den, 28.4.2000