

Statutární město Ostrava, Archiv města Ostravy



Kdysi na Karolině

aneb Když za humny vyrostou doly a hutě

Námět, scénář, texty: **Antonín Barcuch** (AB), **Radoslav Daněk** (RD), **Martin Juřica** (MJ), **Tomáš Karkoszka** (TK), **Jaroslava Novotná** (JN), **Jana Prchalová** (JP), **Blažena Przybylová** (BP), **Eva Rohlová** (ER), **Markéta Stachová** (MS), **Josef Šerka** (JŠ)

OSTRAVA!!!

Pole a mlýny

Území, pro něž se nyní používá název Nová Karolina, se do 1. poloviny 19. století rozkládalo za městskými hradbami, které od středověku obepínaly město Moravskou Ostravu přibližně v prostoru vymezeném dnes Černou loukou na východě, ulicí Sokolskou na severu, Jiráskovým náměstím na západě a Puchmajerovou ulicí na jihu. Z Hrabovské, později Vítkovické brány, jež se nacházela za dnešním hotelem Imperial při ústí ulice Puchmajerovy do ulice 28. října, vybíhala do polí jihozápadně od města cesta, směřující k vesnicím Vítkovicím a Hrabové a pokračující dále na Nový Jičín. Při této cestě, uprostřed polí a luk, stál Horní mlýn, poprvé zmíněný v roce 1396. Nyní bychom ho hledali těsně před Trojhalím.

Horní mlýn poháněl vodní náhon, který vycházel z řeky Ostravice od jezu, zřízeného na severním okraji vesnice Vítkovice. Jako Mlýnská strouha, napájející další ostravské a přívozské mlýny, probíhal dnešním územím Nové Karoliny, ze západu obtékal hrazené město a souběžně s Nádražní ulicí se dostával do Přívozu.

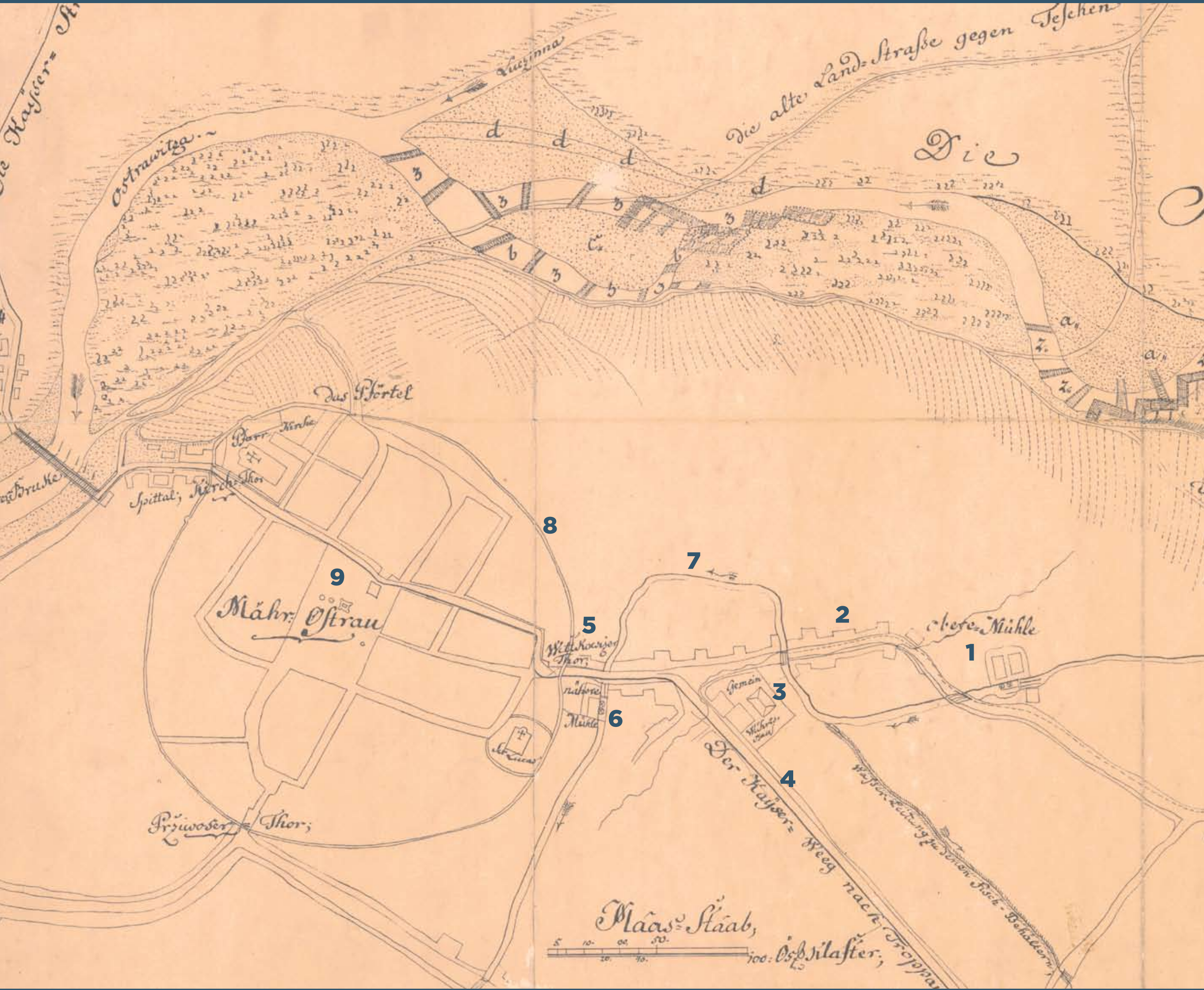
Horní mlýn, který měl původně dvě a později tři složení, byl největším a nejvýkonnějším mlýnem v Ostravě a patřil k nejvýnosnějším městským podnikům. Mlynářovo jméno se poprvé uvádí v roce 1597 v zápisu v Památné knize města Moravské Ostravy. Tehdy byla uzavřena smlouva mezi „opatrným Štěpánem, horním mlynářem“ a „poctivú paní Annú, vdovú po nebožtíku Janu Štítari“. V letech 1805–1808 za mlynáře Jana Křížka byla u mlýna postavena pila, pravděpodobně první ve městě.

Další majitelé, příslušníci významného mlynářského rodu Quasigrochů, se již museli potýkat s nepříznivými vlivy průmyslového podnikání v blízkém okolí. Provoz mlýna ohrožovaly především poklesy terénu v souvislosti s dobýváním uhlí na Rothschildově jámě Karolina. Poškodily také budovu nového amerického mlýna s moderním strojním zařízením, kterou postavili v letech 1853–1854 Valentin a Antonín Quasigrochovi v blízkosti starého objektu na druhé straně Mlýnské strouhy.

Na Vítkovickém předměstí byl v roce 1779 při právě vybudované říšské silnici (dnes 28. října) postaven první obecní hostinec, nazývaný U Zeleného stromu (na jeho místě stojí budova hotelu Palace). Venkovskou zástavbu v této oblasti představoval dům Josefa Podešvy, postavený v roce 1829. Na stejném místě u Mlýnské strouhy byly v letech 1871–1874 zřízeny Lázně Františka Josefa, údajně s komfortním vybavením (na dnešní Žofinské ulici za Domem knihy Librex).

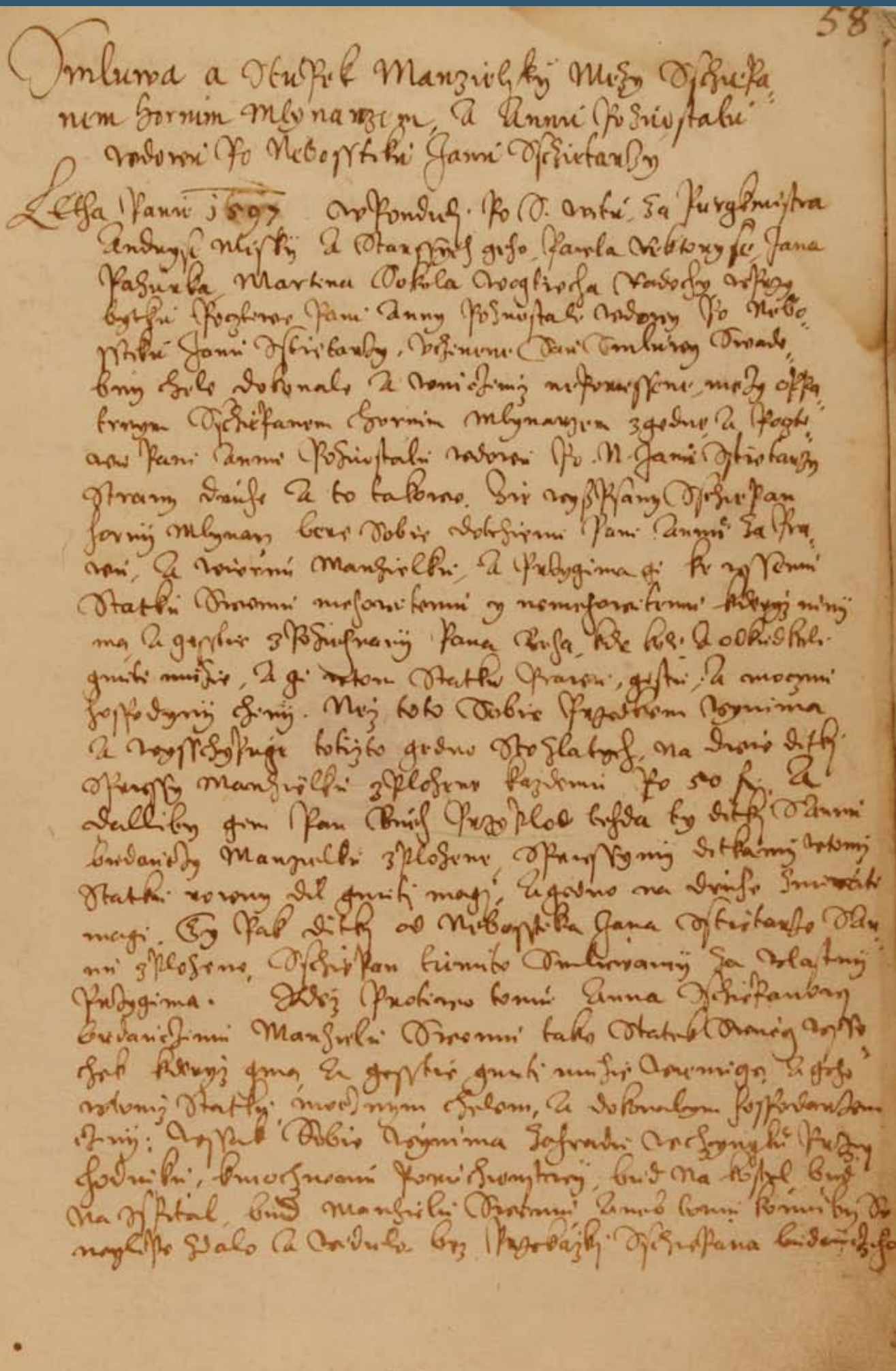
Volné prostranství vně dřívějších městských hradeb, jehož podoba se začala měnit s hloubením Dolu Karolina v roce 1842, můžeme považovat za nejstarší průmyslovou zónu v Ostravě. Název jámy a později založené koksovny se postupně vžil pro celý průmyslový areál a v pojmenování právě budované nové městské části v této oblasti se přenesl i do dalšího období.

Plán zpracovaný Johannem Anneisem pro regulaci řeky Ostravice v roce 1779

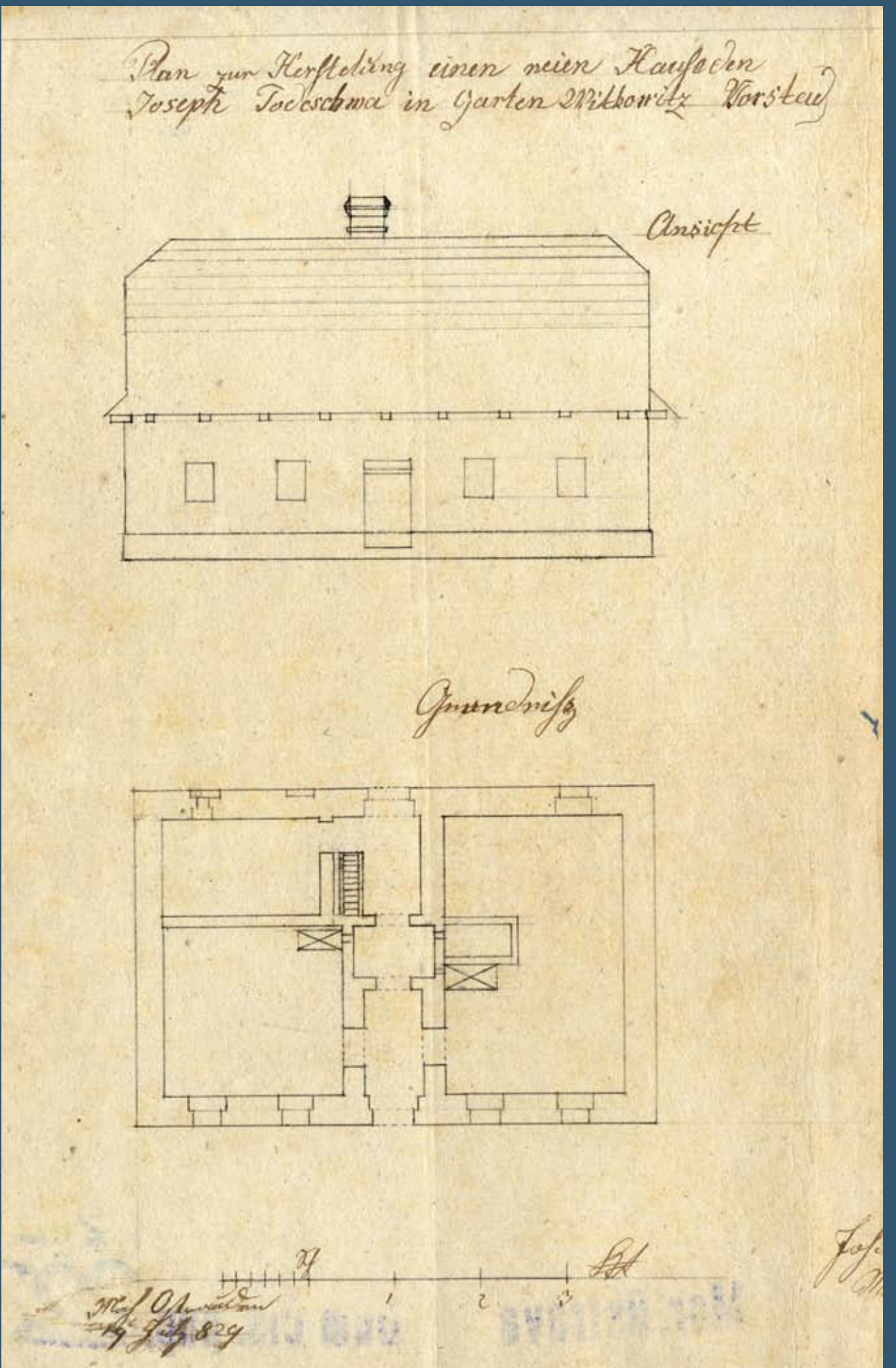


- | | | |
|--|---|-----------------------------|
| 1 Horní mlýn | 4 císařská cesta do Opavy –
dnes ulice 28. října | 7 Mlýnský náhon |
| 2 dům J. Podešvy | 5 Vítkovická brána | 8 hradby |
| 3 obecní hostinec U Zeleného
stromu | 6 Bližní mlýn | 9 dnešní Masarykovo náměstí |

V Památné knize je v roce 1597 poprvé jmenovitě uveden mlynář na Horním mlýně



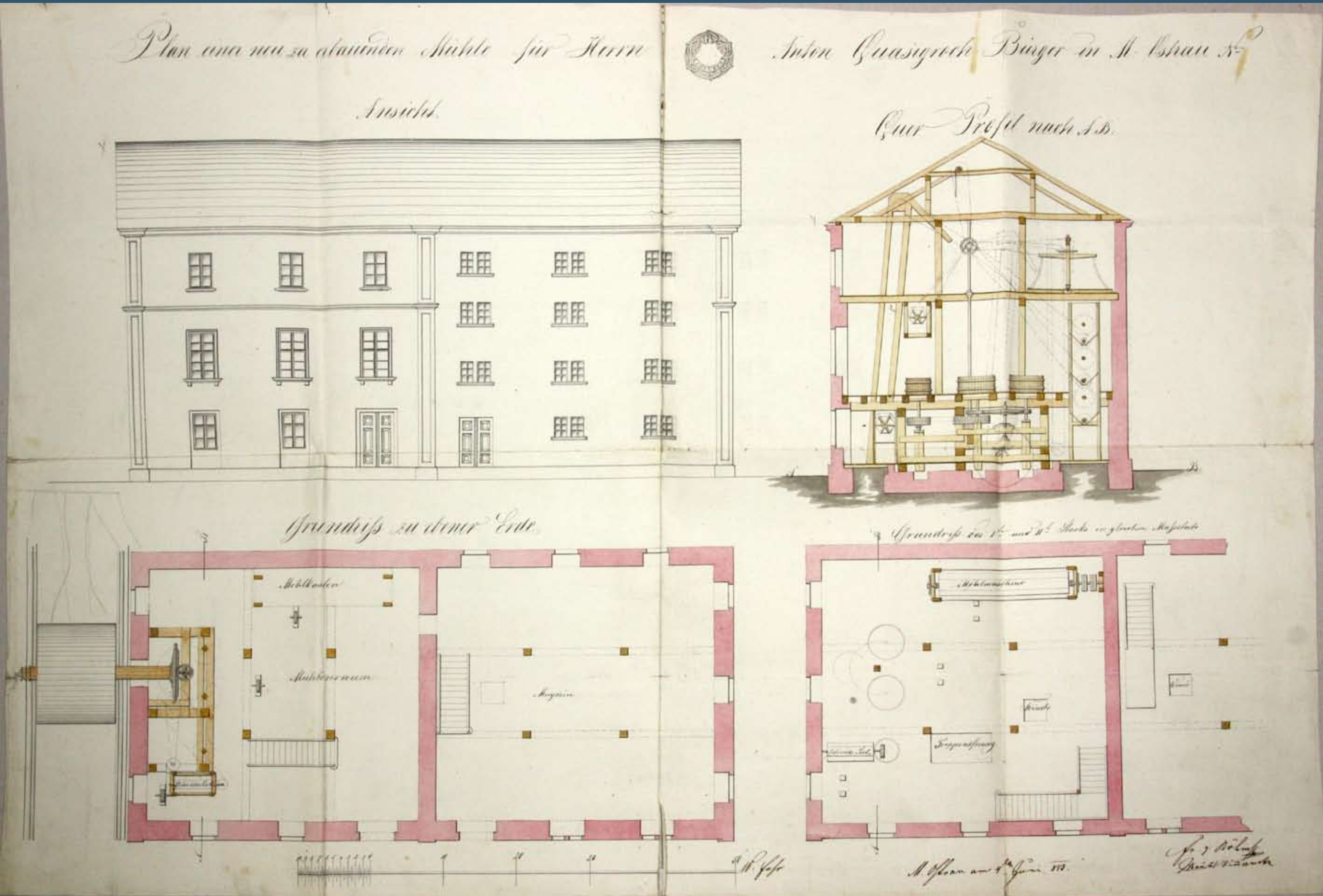
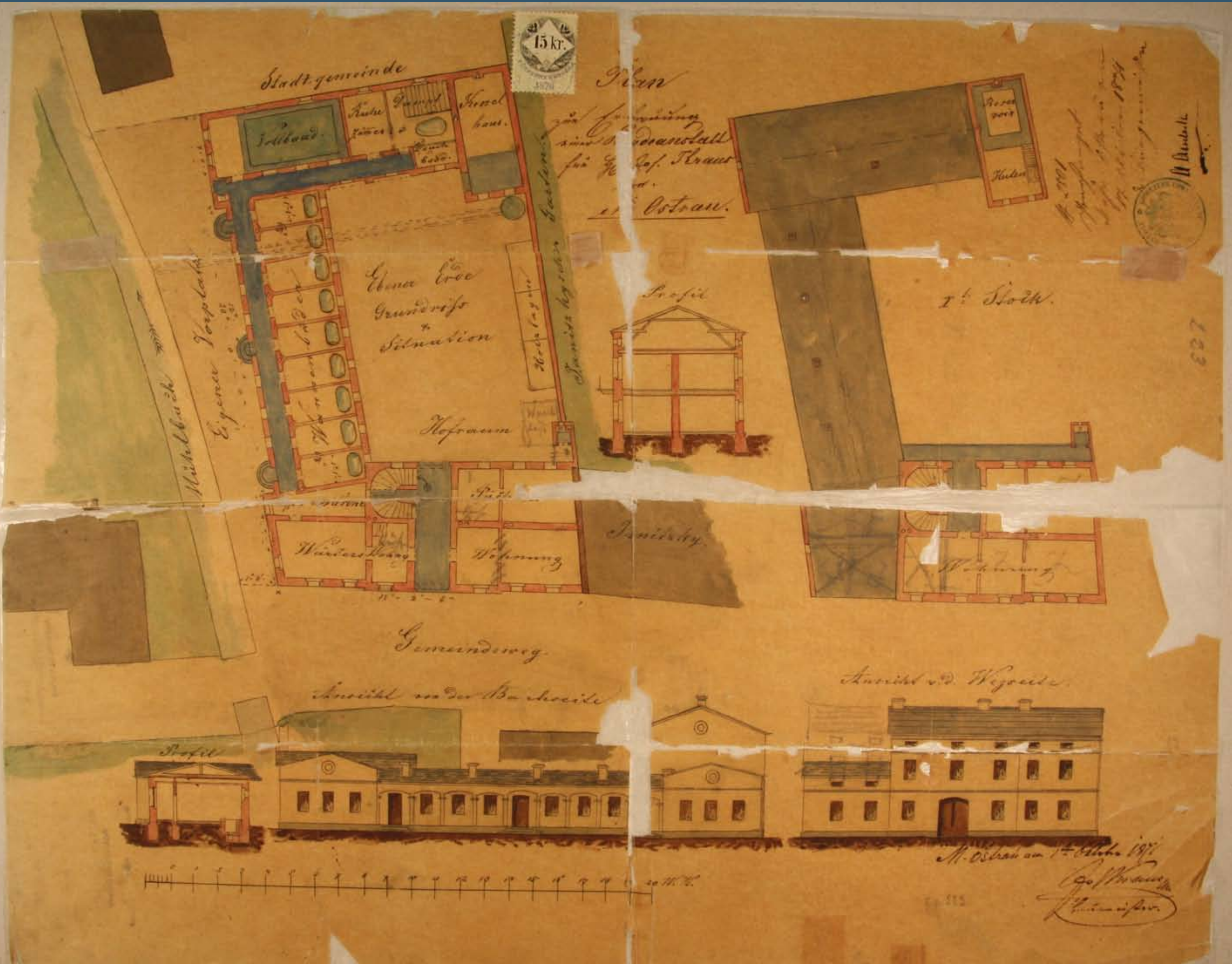
Plán domu Josefa Podešvy na Vítkovickém předměstí (později Žofinská ulice) z roku 1829



ER

Plány nového amerického mlýna s moderním strojním zařízením. Postaveno v letech 1853–1854 Valentinem a Antonínem Quasigrochovými

Na místě domu Josefa Podešvy byly v letech 1871–1874 postaveny Lázně Františka Josefa



OSTRAVA!!!

Důl Karolina

V roce 1842 bylo na okraji města Moravské Ostravy otevřeno těžířstvem Moravsko-ostravská společnost nové důlní dílo, které se stalo zárodkem nejstarší ostravské průmyslové zóny. Těžířstvo hned v následujícím roce důl prodalo vídeňskému bankéři Salomonovi Mayerovi Rothschildovi a ten tento důl na počest své manželky pojmenoval Karolina.

Hloubení těžní jámy Karolina vlivem nepříznivých přírodních podmínek provázela řada obtíží, již v roce 1854 zde došlo např. k výbuchu metanu. Větrání Dolu Karolina a blízkého Dolu Šalomoun bylo zajišťováno společnou větrní jámou Antonín, která stála před dnešním Divadlem Antonína Dvořáka na Smetanově náměstí. V roce 1878 byla zřízena nová větrní jáma Karolina, která se nacházela v místech dnešního sídla pobočky Československé obchodní banky na Hollarově ulici. Dosavadní větrní jáma Antonín byla v roce 1879 zasypána.

Z důvodu zabránění poddolování centrální části města byly na nátlak zastupitelstva města Moravské Ostravy dobývací možnosti Dolu Karolina omezovány. Útlum se týkal severovýchodního důlního pole, které bylo od roku 1887 zablokováno tzv. městským ochranným pilířem, jehož vyhlášení znamenalo zákaz těžby uhlí v této oblasti. V roce 1895, kdy byl Důl Karolina organizačně přičleněn pod správu Dolu Šalomoun, dosáhl konečné hloubky 550 m v úrovni 7. patra. Konečná hloubka větrní jámy Karolina byla 285 m v úrovni 4. patra.

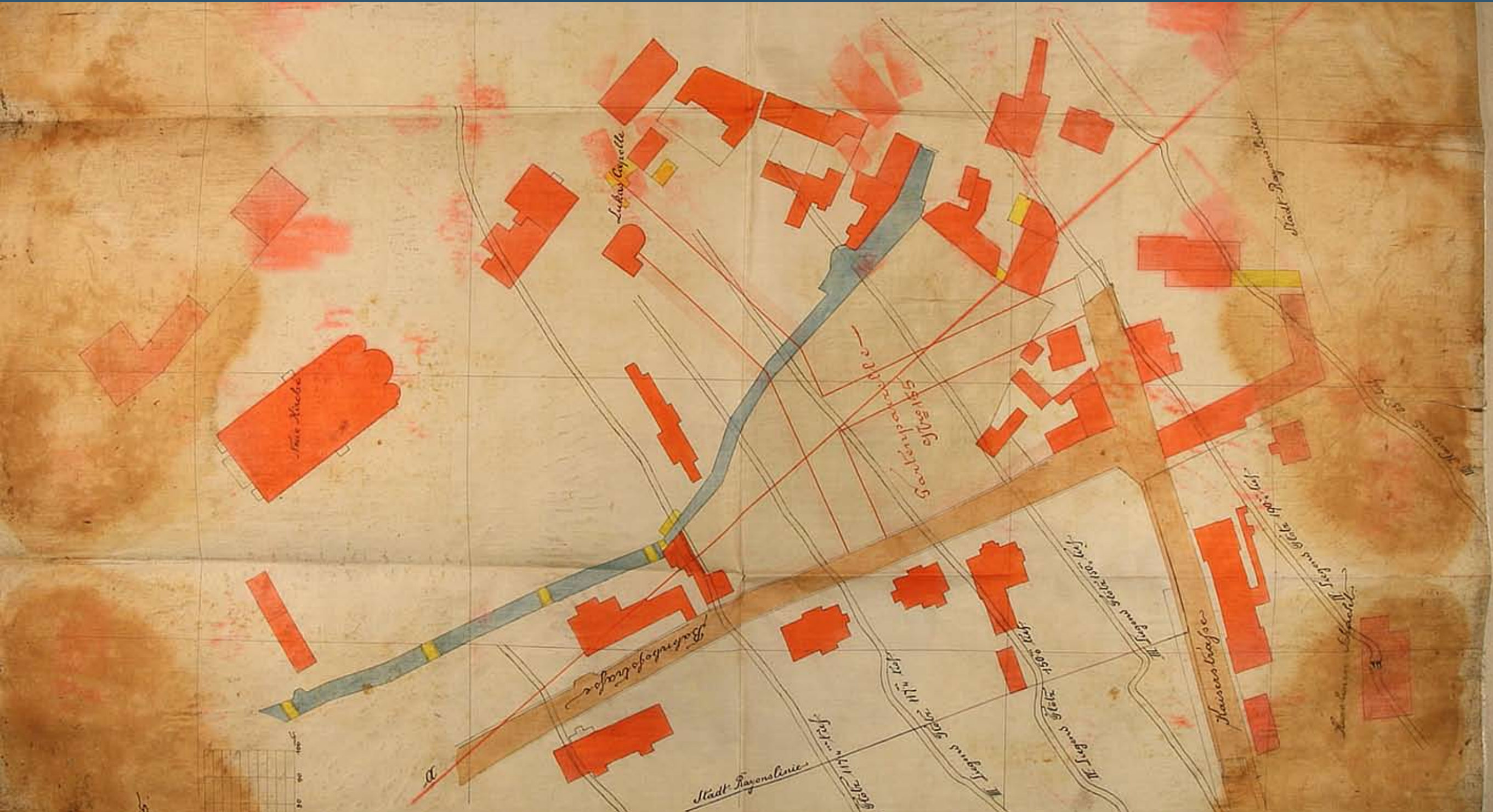
V důsledku vybudování nové třídírny a úpravny uhlí na Dole Šalomoun ztratil Důl Karolina v roce 1910 svou těžební funkci a stal se pouze pomocným dolem pro Důl Hlubina. Těžní jáma sloužila jen pro popouštění materiálu. V roce 1913 byl Důl Karolina elektrifikován a v roce 1914 byla do provozu dána nová těžní budova.

Nedostatek financí pro prohloubení jámy, omezení důlního pole ochranným pilířem a špatný stav dolu byly důvodem pro jeho zastavení v roce 1933. Následně byla provedena likvidace těžní jámy Karolina zasypáním odvalovým kamenem. Větrní jáma Karolina sloužila pro větrání Dolu Šalomoun až do roku 1969.

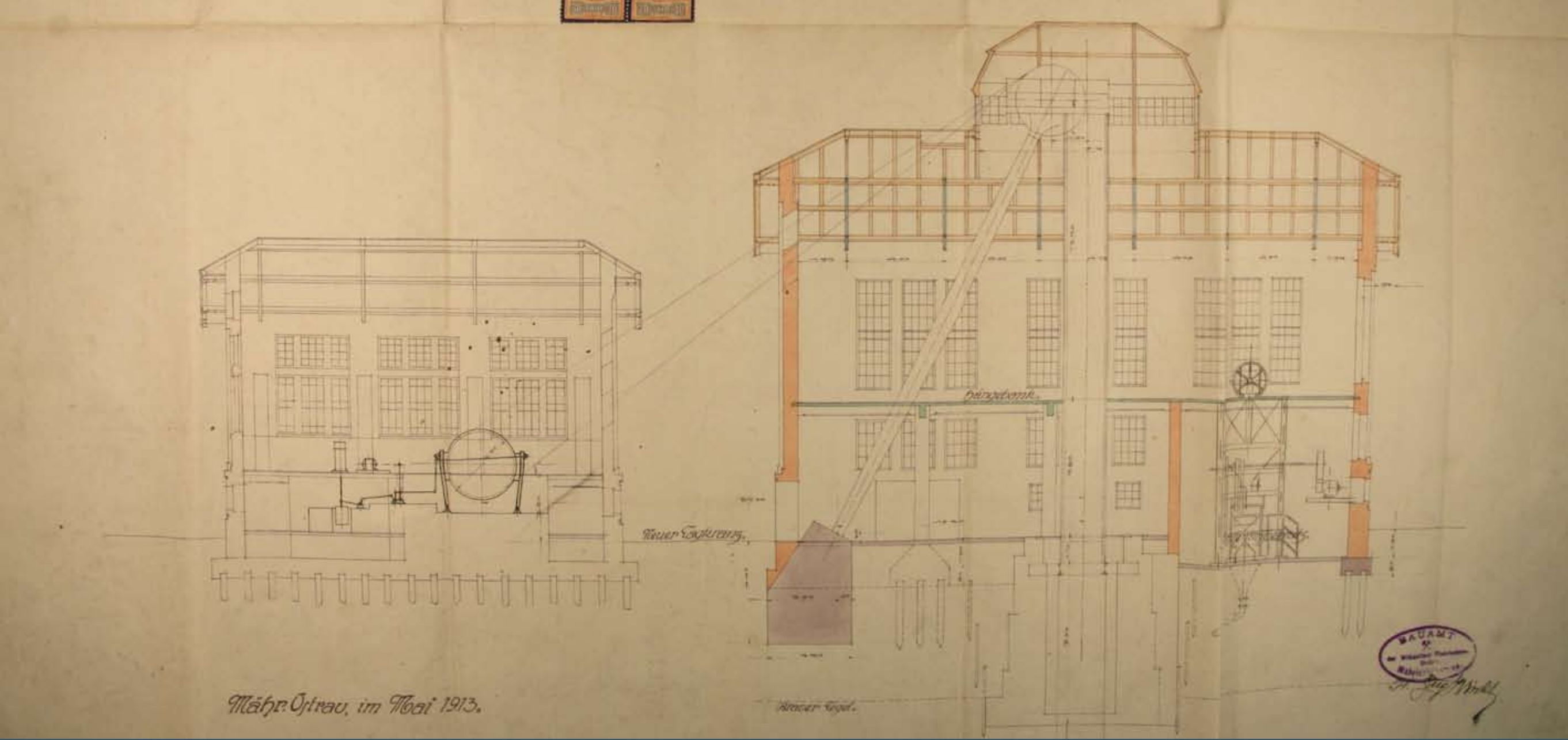
Postupným ukládáním hlušiny z dolů Antonín a Karolina a prachu z centrální koksovny (na levém břehu Ostravice proti ústí řeky Lučiny) vznikla v místech dnešní Černé louky a za dnešním Divadlem A. Dvořáka rozsáhlá halda (lidově označovaná jako Karpaty) osázená posléze akáty. Z bezpečnostních důvodů, ale i z důvodu ochrany akátové aleje byl vstup na haldu v roce 1911 zapovězen městskou vyhláškou, a to pod pokutou 20 korun nebo pod pohrůžkou 48hodinového vězení. Později vznikl na haldě zábavní park Tivoli s horskou drahou. V souvislosti s úpravou břehů Ostravice byla halda od poloviny 30. let 20. století postupně likvidována.

AB

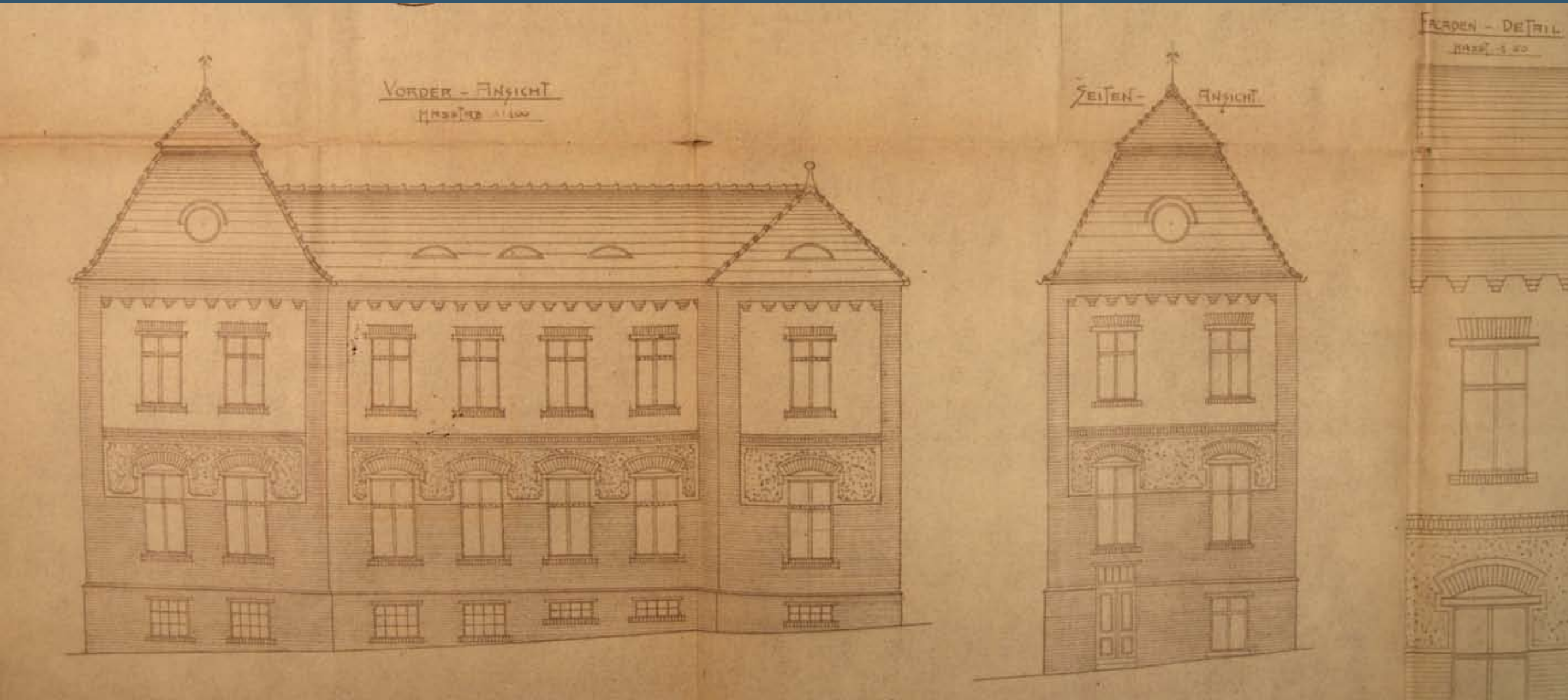
Plán slojí (něm. Flötz) jámy Karolina v oblasti ulice Nádražní (v plánu Bahnhofstrasse) a dnešní ulice 28. října (v plánu Kaiserstrasse), asi 1892



Plán stavby nové těžní budovy, 1913



Plán budovy nové dělnické kantýny, 1906



Polední ostravský deník, 6. 6. 1933

Jáma Karolina Vítkovických kamenouhelných dolů v Mor. Ostravě se zasypává

Konec šachty, která stála skutečně uprostřed města. — Do konce června budou práce se zasypáním skončeny.

Věk — V březnu tohoto roku byly zahájeny práce se zasypáváním jámy Karoliny v Mor. Ostravě, patřící Vítkovickým kamenouhelným dolům. Zasypávání děje se rychlým způsobem, takže do konce měsíce června t. r. bude těžní jáma Karoliny úplně zasypána. Na těchto pracích je zaměstnáno celkem 10 osob, dva strojníci, dva dozorce a šesti dělníků, z nichž dva pracují na povrchu a jeden vždy v dole. Jsou to dvě směny, takže na jedné směně pracuje 5 osob. Těžní klec byla přeměněna k novému účelu a je v ní spořádán zasypávací materiál, drobný kámen z prádku koksovny Karoliny a kámen z haldy Vítkovických kamenouhelných dolů, která je na druhém břehu Ostravice. Z haldy za divadlem nelze prozatím kámen k zasypávání brát, neboť k haldě není vedena železniční trať, po které by jeho lze posunovali vozy s haldovým kamenem.

Jáma Karolina sloužila 91 roků. S hloubením bylo započato už v roce 1830, na místě, kde stojí Karolina, ale práce přestaly a rozhodně se začalo hloubit teprve v roce 1842. Za třicet let bylo dosaženo čtyř patra. a v pořadí šest

lostí na Ostravsku. Patřila původně Moravsko-ostravské horní společnosti, později Rothschildovi, pak těžiské společnosti Vondráček a spol. a nakonec Vítkovickým kamenouhelným dolům. Rada historiků, které jsou velmi poutavé a vzrušující, dala v příležitosti zasypání jámy Karoliny v Mor. Ostravě podnět k senační reportáži o minulosti Karoliny a událostech, k ní se pojících. Tuto senační reportáž bude od zítřka přinášeti náš list „Po-

lední ostravský deník. Je doprovázena četnými obrázky a zajímavými podrobnostmi.

Kč 2.000.000*— hlavní výhra
Kupte si štěstí v **MILION** M. Ostrava, Nádražní 20
Tah 12. a 13. června
3/4 lotu Kč 15*—

Jedna z nejmodernějších dílen pro padělání mincí objevena na Rýmařovsku

Padělky 10 Kč mincí po celé zemi Moravskoslezské a také v Praze. - Záhada motocyklu. — Poškozená obchodnice uvedla četnictvo na stopu.

p — Z Opavy, 4.-6. Jeden z největších a nejúspěšnějších tahů četnictva podaril se ztíčením velkopadělatele 10 Kč mincí — záměrného mistra, 41letého Jindřicha Sokola a

vila se na četnickou stanicí ve Vidnavě Marie Brauerová z Vidnavy. majitelka cukrářského obchodu, a udala, že obdržela od neznámého motocyklisty padělek 10 Kč mince, kterou

Soupis závodních a důlních koní na jámě Karolině, 1892

Ostravice über Werks- und Fortkempfade				
	Numerierung der Pferde	Stellen	Abrechnung?	
10. März 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
20. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
30. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
40. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
50. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
60. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
70. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
80. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
90. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
100. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
110. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
120. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
130. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
140. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
150. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
160. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
170. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
180. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
190. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
200. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
210. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
220. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
230. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
240. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
250. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
260. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
270. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
280. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
290. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
300. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
310. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
320. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
330. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
340. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
350. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
360. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
370. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
380. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
390. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
400. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
410. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
420. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
430. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
440. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
450. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
460. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
470. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
480. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
490. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
500. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
510. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
520. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
530. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
540. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
550. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
560. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
570. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
580. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
590. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
600. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
610. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
620. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
630. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
640. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
650. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
660. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
670. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
680. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
690. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
700. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
710. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
720. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
730. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
740. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
750. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
760. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
770. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
780. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
790. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
800. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
810. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
820. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
830. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
840. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
850. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
860. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
870. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
880. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
890. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
900. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
910. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
920. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
930. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
940. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
950. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
960. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
970. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
980. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
990. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung
1000. 4. 1892	1. Rupp	Mallard	10. März	abrechnung

Projednávání návrhu vyhlášky obecního výboru o zákazu vstupu na haldu v právní sekci, 13. 12. 1911

Stadtgemeinde	Mähr.-Ostrau.
Erste Sektion.	
Sitzung der Rechtssektion	
Mähr.-Ostrau, am 13. Dezember 1911.	
Die Rechtssektion stellt den Antrag der Gemeindevorstande wolle beschließen:	
Es sei im Sinne der Bestimmungen des § 27 der Gemeinde-Ordnung nachstehende ortspolizeiliche Verordnung zu erlassen.	
Das Betreten der Karolinnenschächter Halde ist im Interesse der öffentlichen Sicherheit, sowie im Interesse des Bestandes der dort angelegten Akazienkulturen untersagt.	
Übertretungen dieser ortspolizeilichen Verordnung werden gemäss § 34 der mährischen Gemeinde-Ordnung mit Geldstrafe bis zu 20 K. oder Arrest in der Dauer von 48 Stunden geahndet.	
Gründer:	
Die von der Witkovitzer Steinkohlengewerkschaft auf der sogenannten schwarzen Kiese aufgeschüttete Halde wurde zum Teile im vorigen Jahre, zum Teile im heurigen Jahre mit Akazien bepflanzt und wurden auch Pflanzenscheiben angebracht, die den Zweck hatten, diese Anpflanzungen zu schützen. Alle diebstahlsbegünstigenden Anpflanzungen sind jedoch ohne Erfolg geblieben und werden diese	

Horská dráha Tivoli na Černé louce, asi rok 1930



Horská dráha Tivoli na Černé louce, asi 1930



OSTRAVA!!!

Důl Šalomoun

Na křižovatkě císařské silnice z Opavy přes Svinov do Těšína a silnice přes Vítkovice do Místku (dnes ulice 28. října a Vítkovická u náměstí Republiky) započal v roce 1844 Salomon Mayer Rothschild s hloubením důlní jámy Šalomoun. Hloubení jámy, v níž se začalo těžit uhlí roku 1848, bylo provázáno častými explozemi a dalšími geologickými překážkami, a proto práce musely být opakovaně přerušovány. Dokončeno bylo až roku 1871. Hlavní jáma dosáhla hloubky 769 m, její ústí se nacházelo 214 m nad mořem a důlní pole jámy Šalomoun o výměře 395,621 ha leželo výhradně na území Moravské Ostravy.

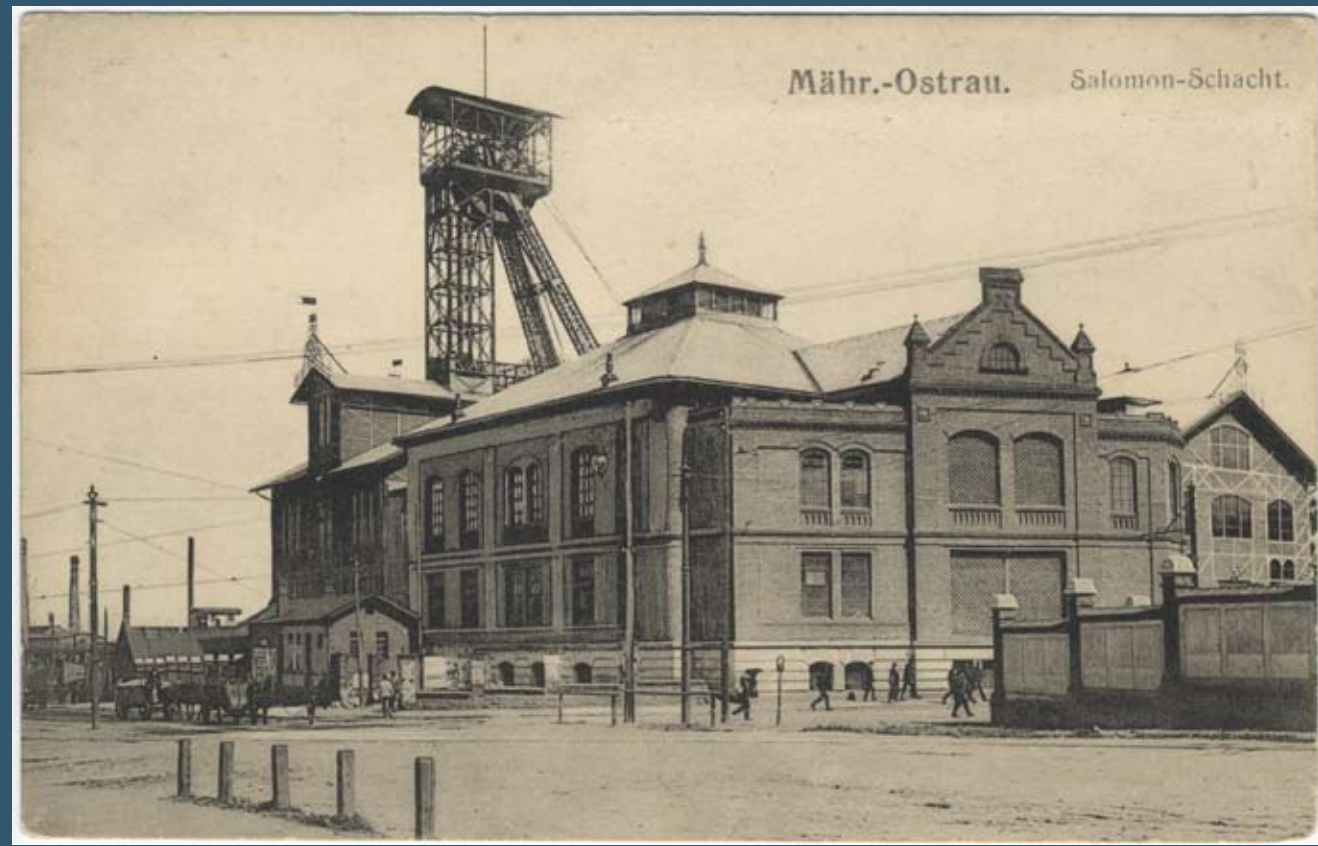
Podle korespondence s Horním úřadem byla již v roce 1899 vedena jednání o těžbě pod blízkou městskou nemocnicí. Pravidelná těžba uhlí na dole probíhala v letech 1859–1968 (s přerušením v údobích 1864–1871 a 1931–1938), průměrný roční objem těžby dosahoval kolem 150 tisíc tun ročně. Největším důlním neštěstím na Šalomounu byl výbuch, ke kterému došlo 1. června 1864, při němž zahynuli čtyři horníci. Exploze na několik let citelně omezila chod závodu.

Od svého založení do roku 1939 byla jáma Šalomoun v majetku bankovního domu Rothschildů. V polovině 90. let 19. století došlo ke sloučení dolů Karolina a Šalomoun. Od roku 1910 měly obě jámy také společnou třídírnu (uhelné prádlo), přenesenou z Karoliny na Šalomounu. V roce 1903 byla na Šalomounu zavedena plavená základka, dva roky nato byla snesena původní dřevěná těžní věž a nahrazena roku 1906 ocelovou konstrukcí s přilehlými secesními budovami z režného zdiva, které tvořily do 70. let 20. století jednu z industriálních dominant při vjezdu do centra města.

Pro přetrvávající technické problémy s těžbou a následkem hospodářské krize byla 15. listopadu 1931 na jámě Šalomoun zastavena těžba, osazenstvo dolu mimo nejnutnější údržbu rozpuštěno nebo převedeno do jiných závodů Vítkovických kamenouhelných dolů a jámy Karolina a Šalomoun byly připojeny k Dolu Hlubina. Těžba byla opět obnovena ve válečném roce 1939, v polovině 50. let byla zdokonalena zavedením dobývání pomocí tlakové vody, ale v létě 1968 byla definitivně zastavena. Do roku 1972 plnil Šalomoun funkci pomocného dolu jámy Hlubina, v lednu 1973 však byly vytaženy klece a lana a následně byl druhý nejstarší moravskoostravský důl zasypán. Po demolici přilehlých budov byla 28. listopadu 1974 za účasti mnoha přihlížejících osob odstřelena ocelová těžní věž a vzniklá plocha byla využita pro výstavbu ústředního autobusového nádraží ČSAD a pro výstavbu tzv. Frýdlantských mostů.

TK

Důl Šalomoun, asi druhé desetiletí 20. století



Důl Šalomoun, 30. léta 20. století



Důl Šalomoun, 30. léta 20. století



Těžní věž před demolicí, 28. 11. 1974



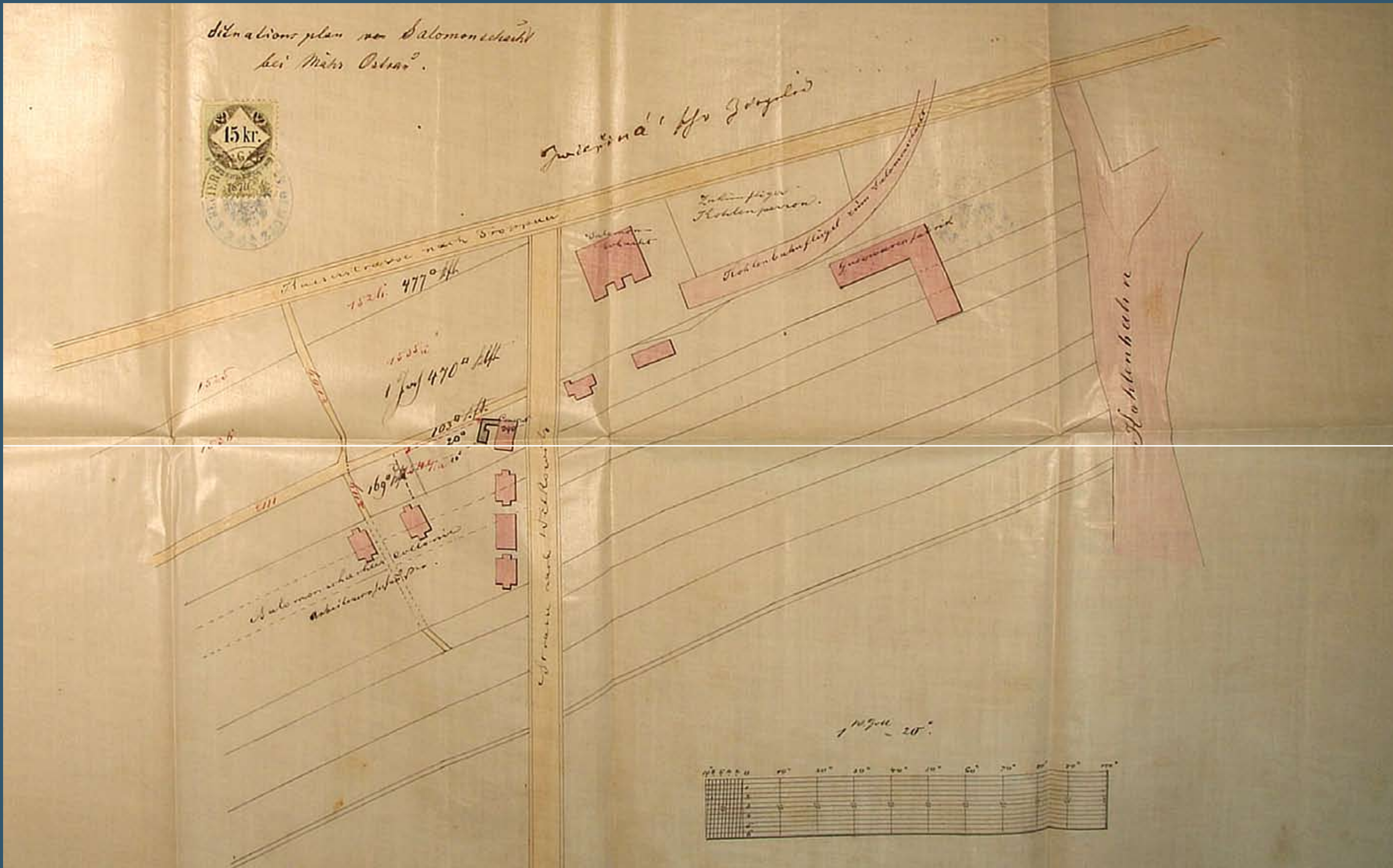
Demolice těžní věže, 28. 11. 1974



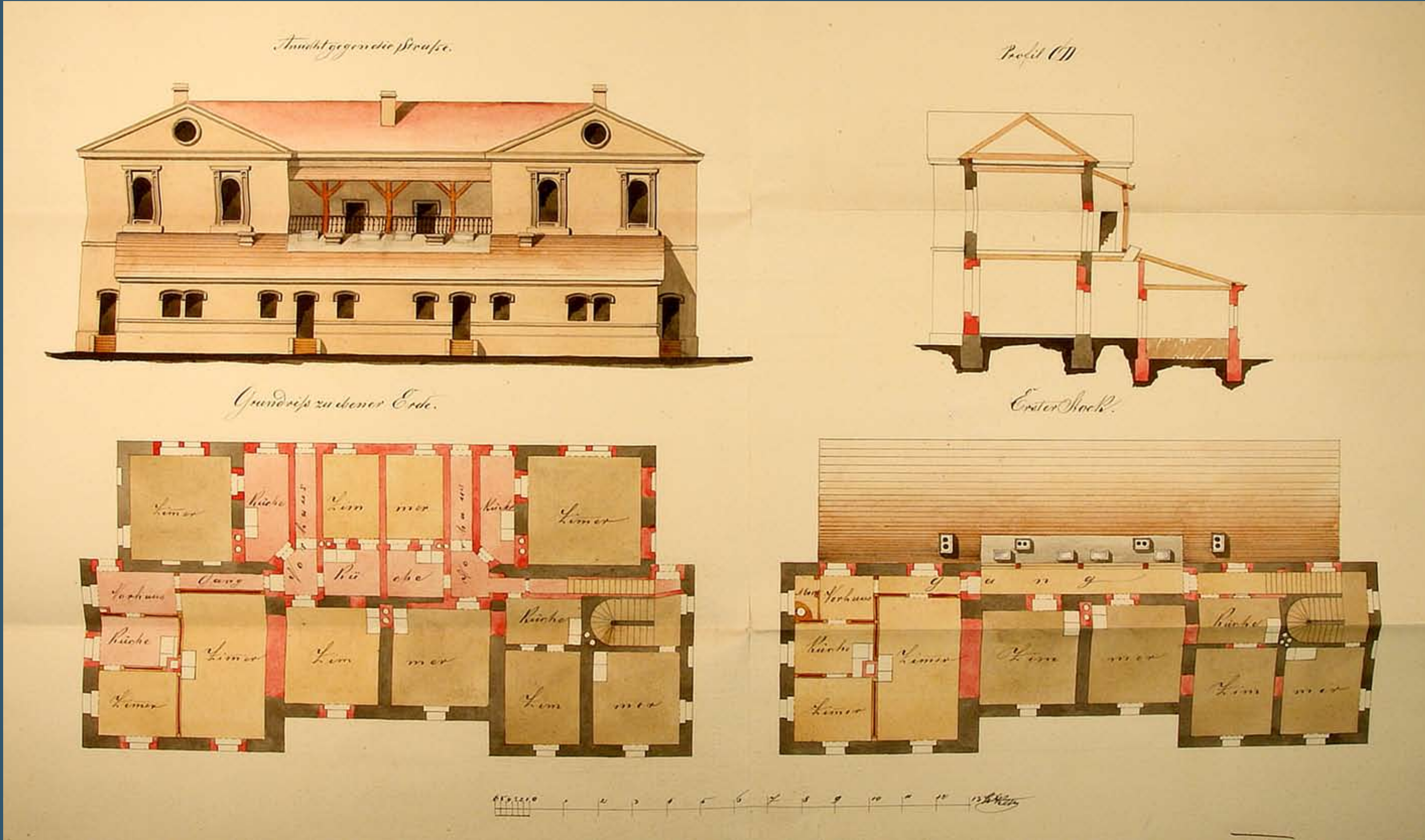
Demolice těžní věže, 28. 11. 1974



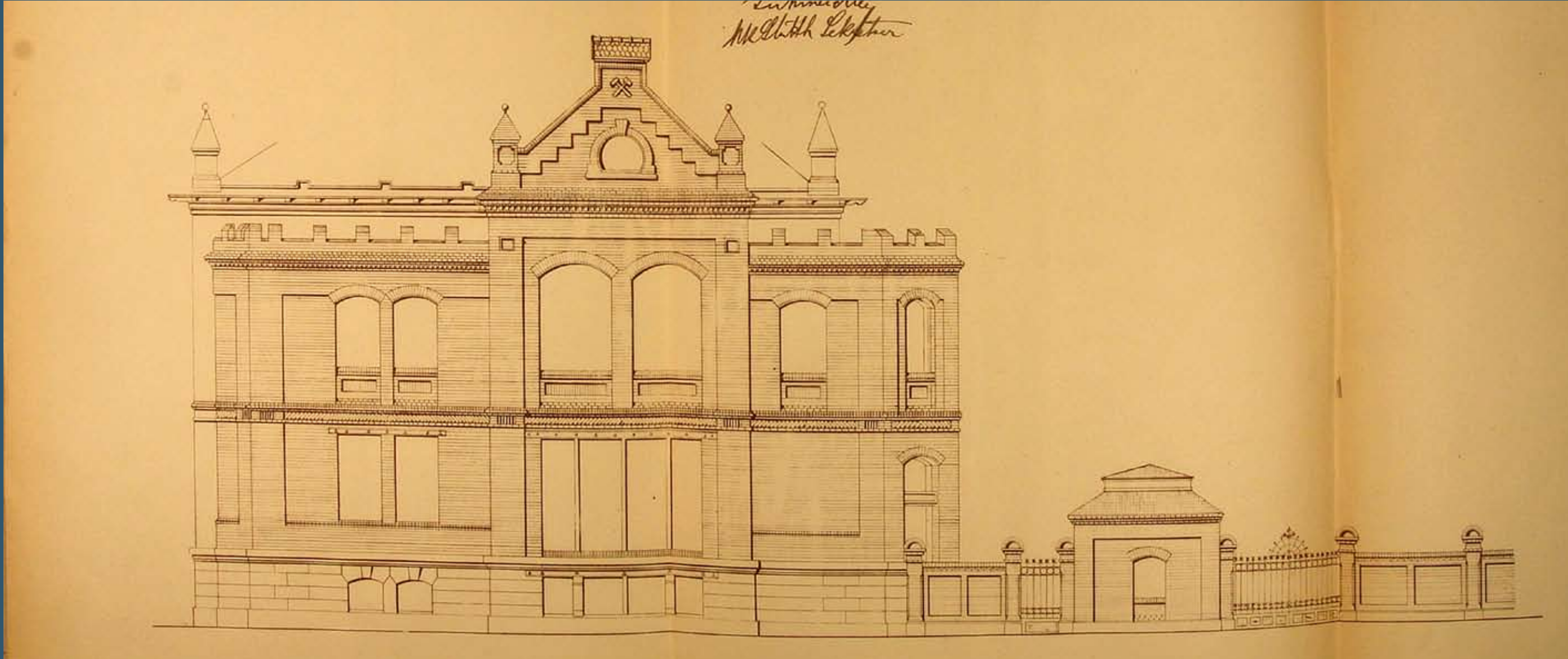
Situační plán signovaný nájemcem dolu Ignátem Vondráčkem, 70. léta 19. století



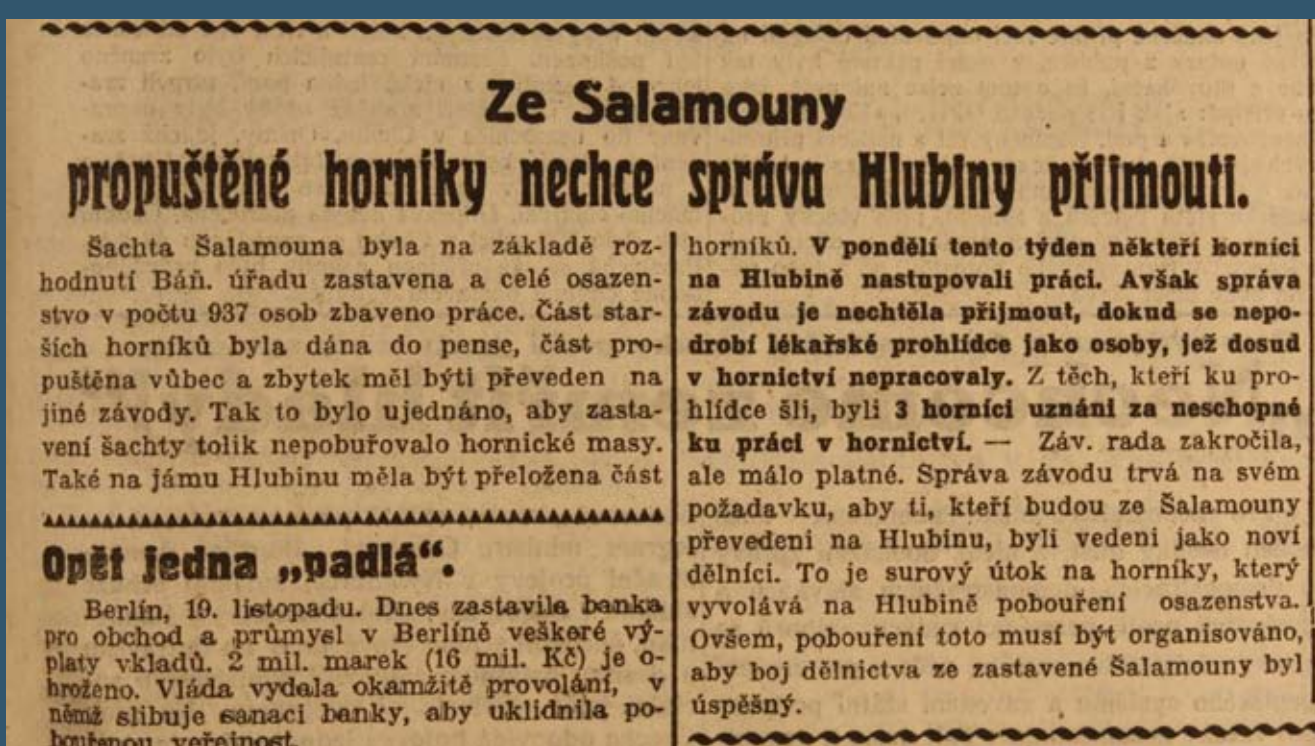
Plán přestavby budovy dolu, 1857



Projekt pro stavbu koupelen a cechovny, 1907



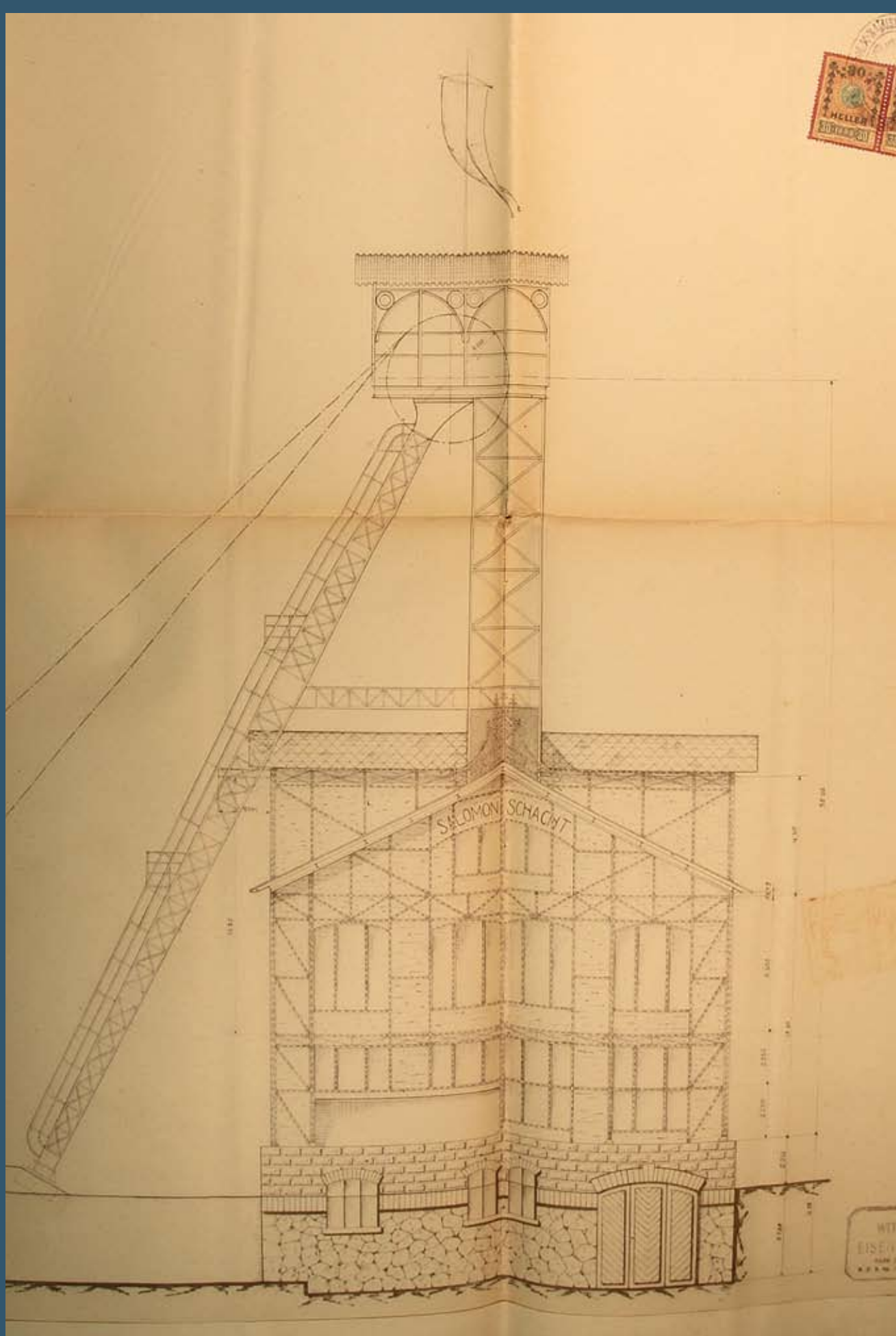
Dělnický deník, 20. 11. 1931



Nová svoboda, 29. 11. 1974



Plán stavby nové těžní věže, 1906



OSTRAVA!!!

Koksovna Karolina a chemické provozy

Provoz koksovacích pecí v blízkosti jámy Karolina, ve které bylo těženo vysoce kvalitní koksovatelné uhlí, je doložen od roku 1858. Koksovna Karolina byla původně součástí Rothschildových kamenouhelných dolů. Samostatným podnikem se stala v roce 1870. 130 koksovacích pecí tehdy vyprodukovalo 86 000 tun koksu ročně.

Výroba koksu narůstala a v roce 1906 překročila hranici 300 000 tun. V tomtéž roce zde bylo postaveno uhelné prádlo o výkonu 100 tun surového uhlí za hodinu a briketárna zpracovávající prachové uhlí. Pokračovalo se také s výstavbou nových koksových pecí.

V době 1. světové války výroba poklesla, ale stále převyšovala 210 000 tun ročně. K značnému omezení produkce se přistoupilo v prvních letech existence Československé republiky (168 420 tun koksu v roce 1919). Ale již ve 20. letech 20. století došlo k prudkému nárůstu výroby. Z toho důvodu byla postavena nová vysokokapacitní třídirná koks. Největšího výkonu ve své historii, 693 000 tun koksu, dosáhla koksovna v roce 1929. V důsledku zvyšování těžby uhlí i produkce koksu bylo rozhodnuto o výstavbě nového uhelného prádla o výkonu 200 tun za hodinu.

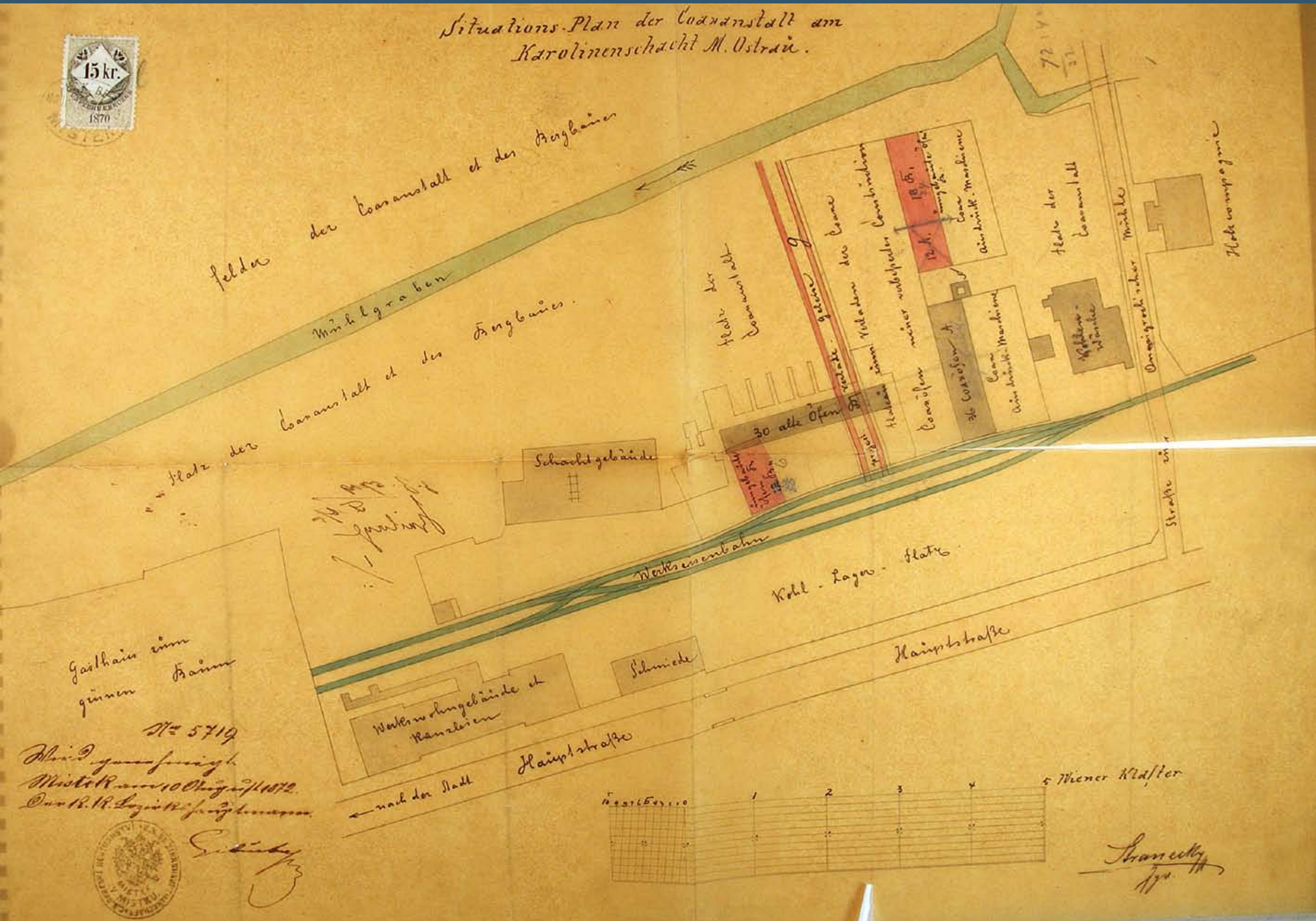
V období nacistické okupace proběhla částečná modernizace podniku. Produkce koksu, významná pro válečný průmysl, se pohybovala kolem 600 000 tun ročně. Na konci války byl závod poškozen bombardováním. V důsledku značných škod musely být některé provozy zbourány a na jejich místě byly postaveny nové koksové baterie a další zařízení.

Pro poválečnou „ocelovou koncepci“ hospodářství měla strategický význam výroba koksu pro hutní výrobu. Na Karolině byly provedeny některé opravy, ale původně plánovaná rozsáhlá rekonstrukce a modernizace byla nakonec zrušena a celý závod měl být likvidován do roku 1972. Výroba koksu se pohybovala do vyřazení dvou koksových baterií v roce 1967 kolem 600 000 tun, pak poklesla na 360 000 tun.

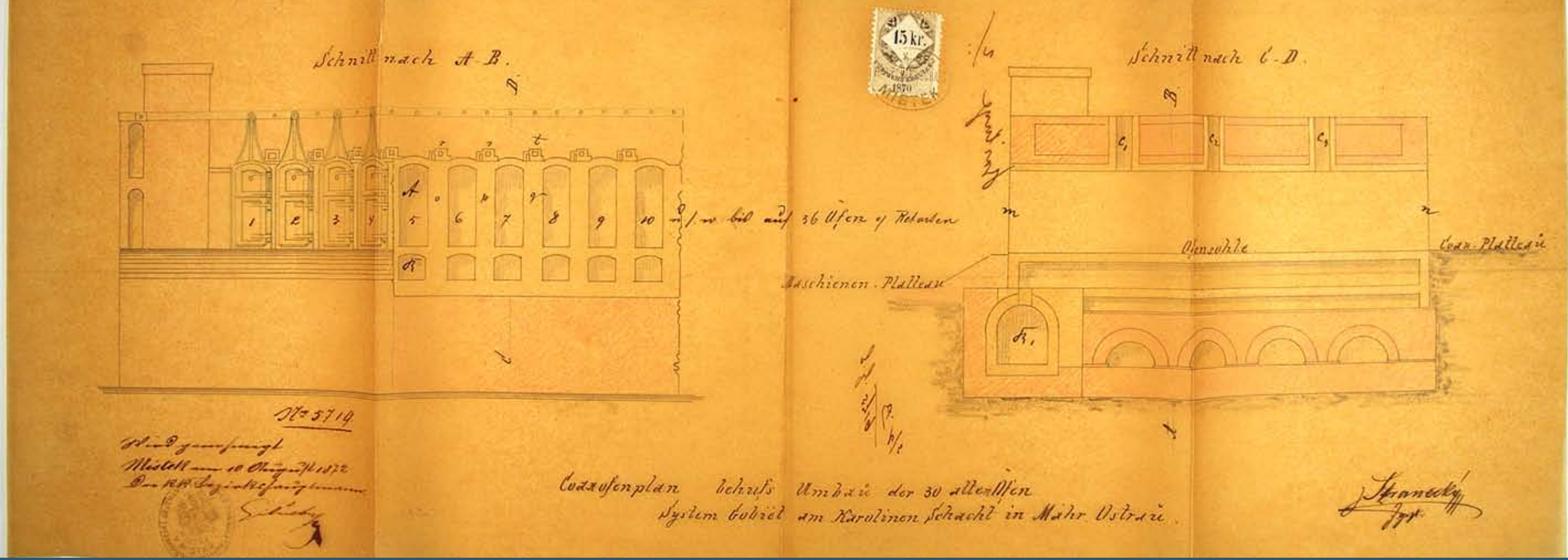
Definitivně byla koksovna uzavřena v roce 1984 a uhelná úpravna o rok později.

Odpadní produkty koksárenské výroby byly zpracovávány v chemických provozech. Při koksovně byla v roce 1896 zřízena laboratoř, která se v roce 1926 osamostatnila jako Moravskoosravské chemické závody. Po mnoha reorganizacích se staly ve 2. polovině 50. let 20. století součástí Moravských chemických závodů. Vyráběl se zde kapalný vzduch, kyslík, kysličník uhličitý, amoniak, salmiak, benzol aj. Provoz se stal monopolním tuzemským výrobcem lisovacích prášků a fenolických pryskyřic. Uzavřen byl v roce 1972.

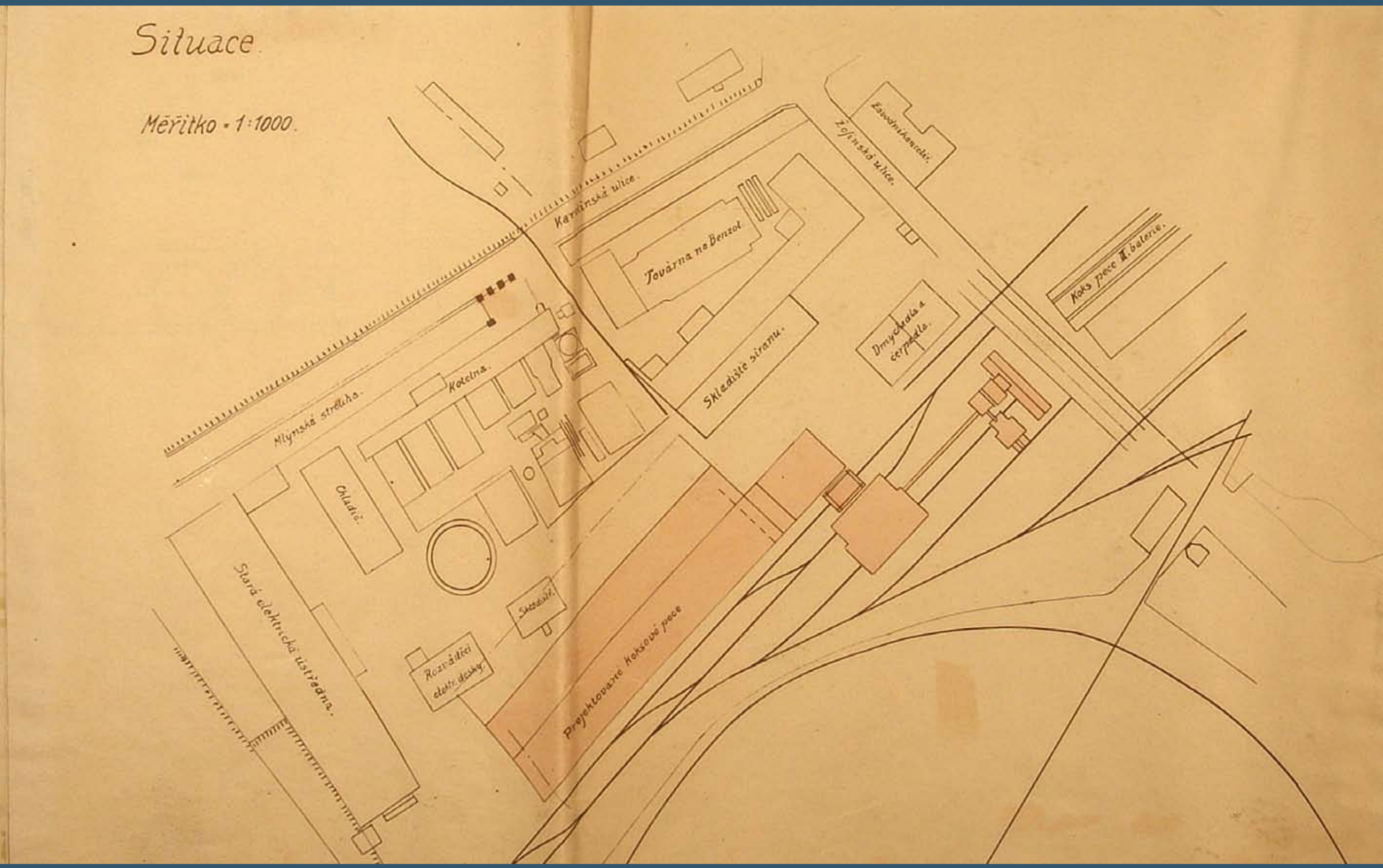
Situační plán koksozny, 1872



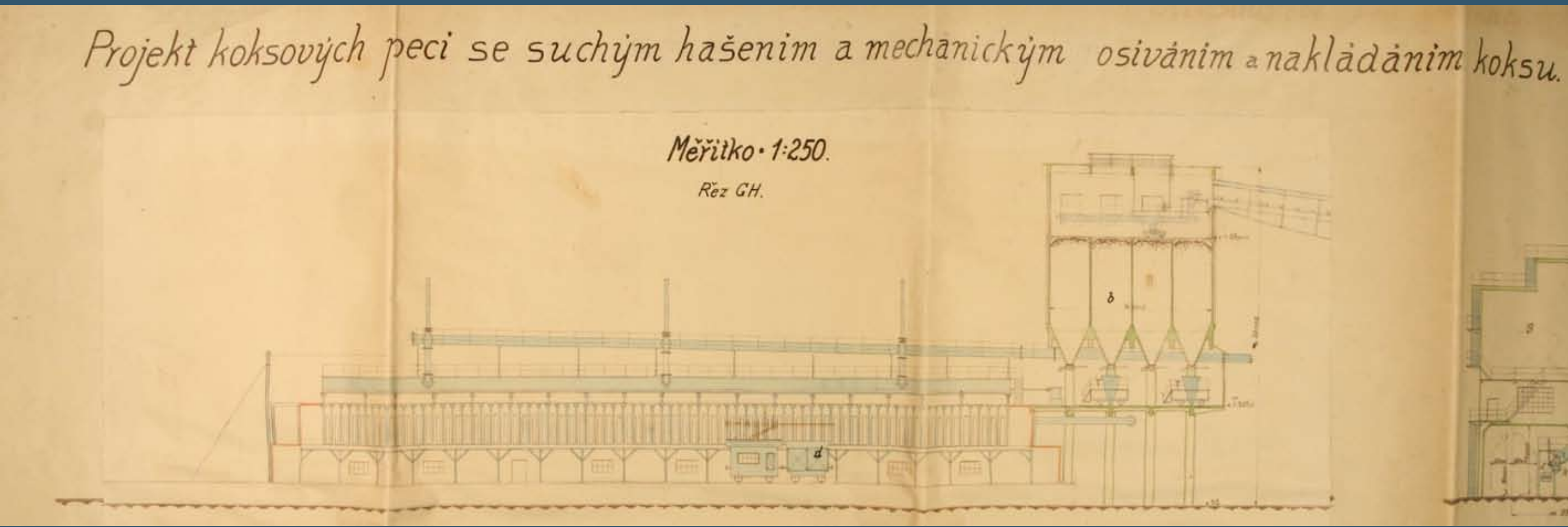
Plán přestavby koksovacích pecí, 1872



Situační plán koksozny, 1924



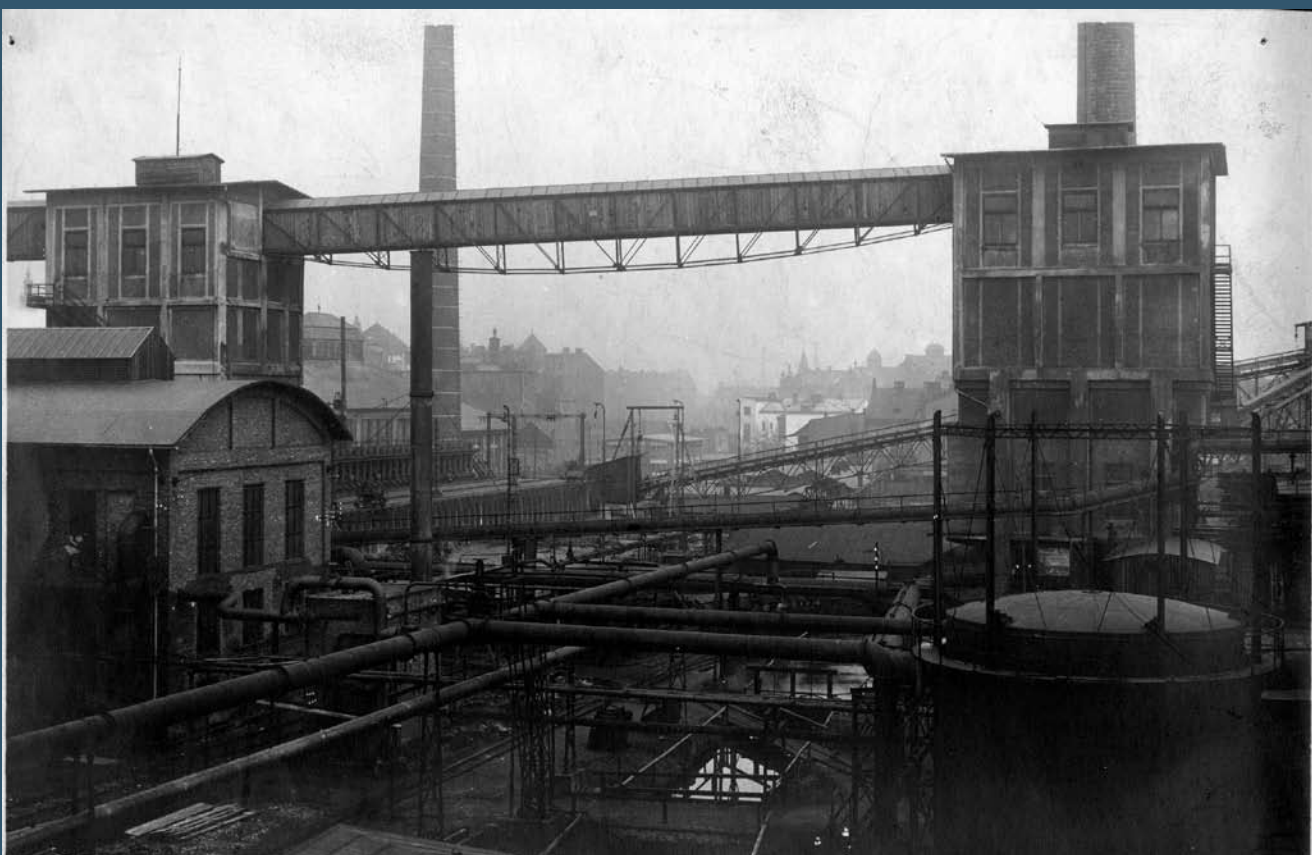
Projekt koksových pecí, 1924



Koksovna Karolina, 1930

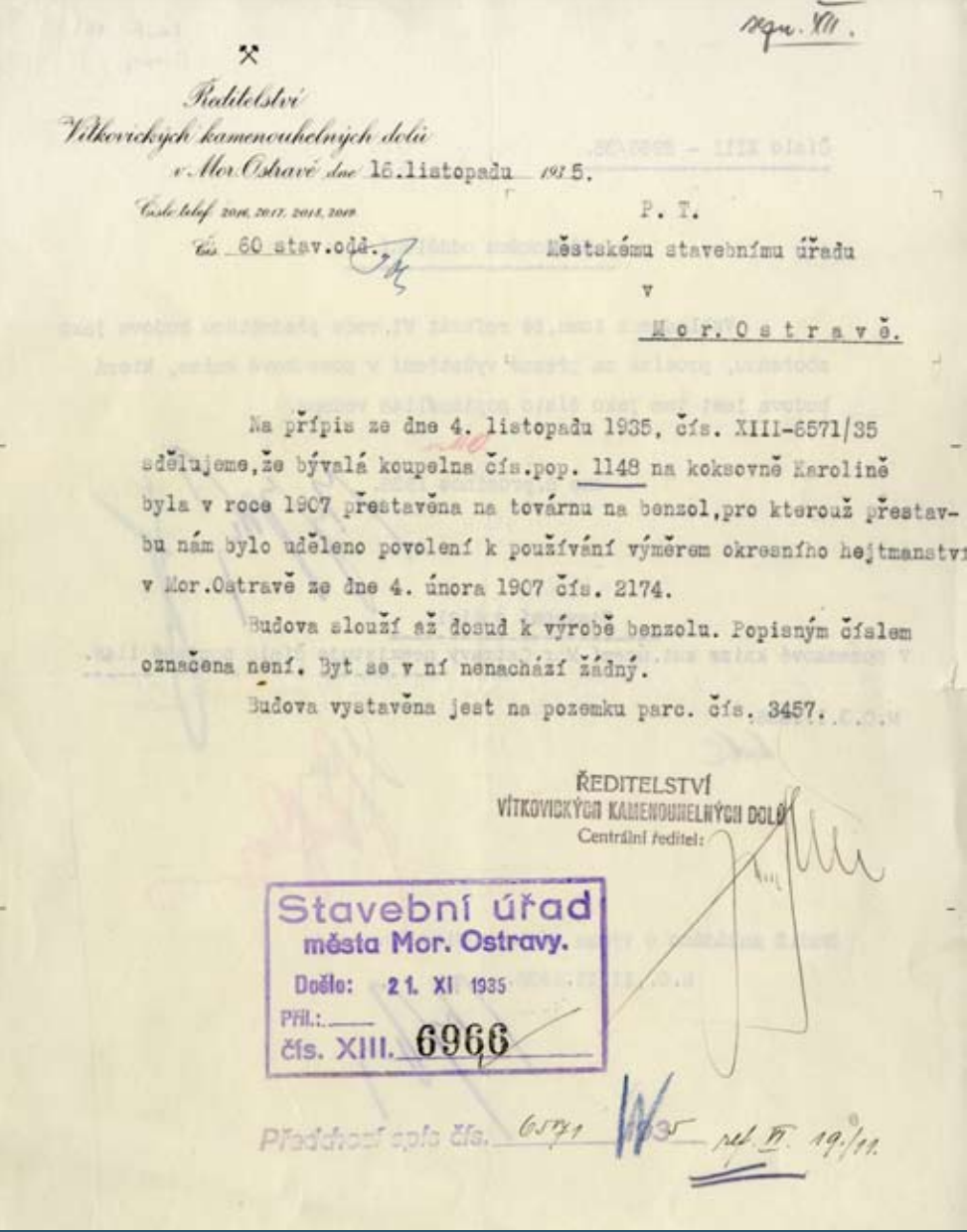


Koksovna Karolina, 1925



OSTRAVA!!!

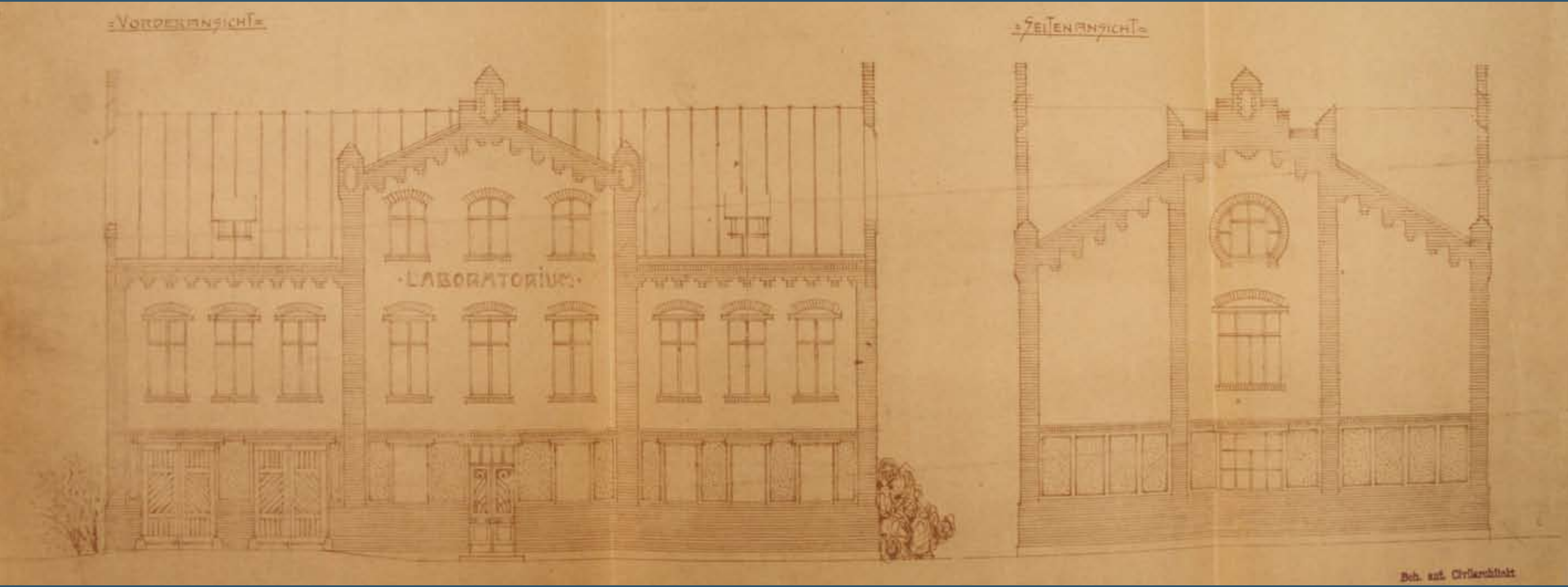
Sdělení stavebnímu úřadu o využití objektu původních koupelen koksozny jako továrny na benzol již v roce 1907



Ostravit, odloučený cech chemických závodů na území Karoliny, 70. léta 20. století



Plán budovy laboratoře na Žofínské ulici, 1906



Schülerova huť

V roce 1869 zahájil podnikatel belgického původu Eustach Josef Gobiet výstavbu válcovny jemných plechů a tyčoviny poblíž jámy Karolina. V časech Gründerské investiční horečky na přelomu 60. a 70. let 19. století zamýšlel na Ostravsku s pomocí svých bratrů z německého Düsseldorfu rozjet rozsáhlejší hutní podnik s vlastními uhelnými zdroji. Jeho plány však ztroskotaly na hospodářské krizi roku 1873, kdy musela firma Gebrüder Gobiet & Co. vyhlásit úpadek a nuceným prodejem válcovny vyrovnat část dluhů, přesahujících 400 tis. zl. Novým majitelem se v konkurzním řízení stal největší Gobietův věřitel opavský bankéř Otto Schüler, po němž válcovna získala své tradiční jméno. Hodnota podniku tehdy činila přibližně 220 tis. zl., ovšem pod konkurzní správou a vlivem nepříznivé hospodářské situace během několika let klesla na třetinu.

Až v roce 1881 odkoupilo Schülerovu huť Vítkovické horní a hutní těžiřstvo za 70 tis. zl., což souviselo s novou výrobní strategií Vítkovických železáren, vedených manažerem Paulem Kupelwieserem. Ve stejné době si železárny pronajaly sousední Žofinskou huť, produkující surové železo. Schülerovu válcovnu pak v roce 1883 přestavěly na pudlovnu (z angl. to puddle = hníst, míchat), tedy provoz sloužící ke zkujňování železa. Na konci 19. století pracovalo v huti 610 mužů a 20 žen, správu zajišťovali pouze dva úředníci. Do jejího čela byl postaven Gottfried Pietzka, dosavadní šéf pudloven ve Vítkovicích a patentní vynálezce otočných pudlovacích pecí. Svým technickým vybavením se pudlovna stala nejmodernější ve střední Evropě a významně přispívala k celkovému rozvoji Vítkovických železáren. Její výrobní maximum dosahovalo zhruba 50 000 tun kujného železa ročně. Pudlování zde bylo ukončeno v roce 1914, kdy závod v důsledku válečného řízeného hospodářství přešel na výrobu granátů. Po první světové válce byl provoz uzavřen.

Zóna bydlení

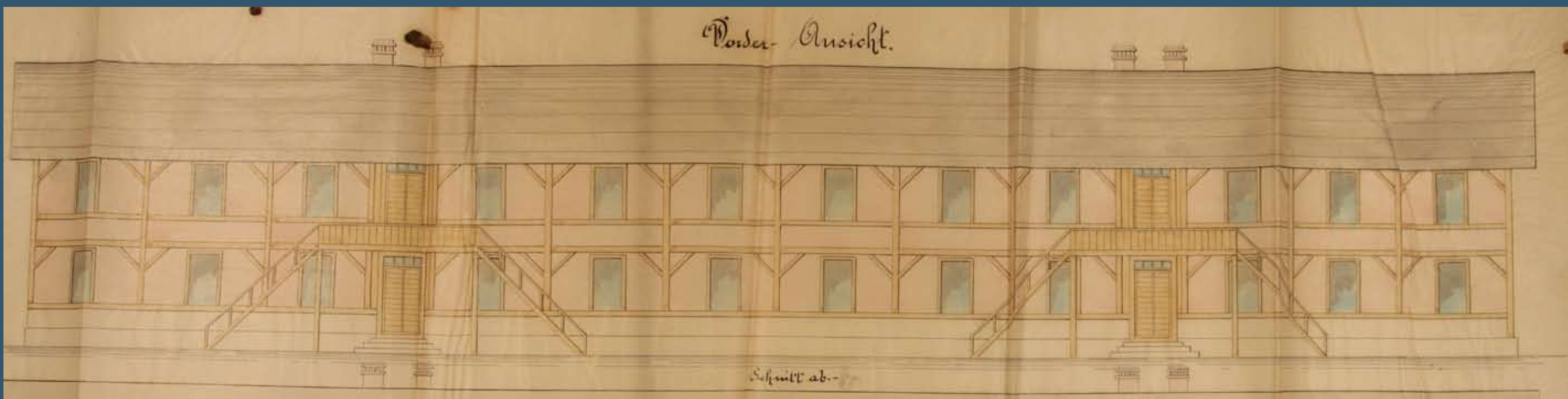
Rozvoj průmyslu v oblasti Karoliny bezprostředně ovlivňoval rovněž obytnou zástavbu navazujících lokalit. Právě vybudování Schülerovy a Žofinské hutě dalo v 70. letech 19. století impulz k soukromé bytové výstavbě, soustředěné zvláště v ulicích Vysokopecní a Žofinské. Jednalo se vesměs o jednoduché přízemní domy, jejichž majitelé těžili z momentálního nedostatku bydlení ve městě. Nevelkou kolonií dělnických domků zde měla i Rakousko-uherská vysokopecní společnost. Intenzivní dolování však způsobovalo rychlé zhoršování technického stavu budov, vystavěných navíc na nekvalitním podloží říčních naplavenin. Vleklým sporům s majiteli nakonec vítkovické těžiřstvo čelilo postupným výkupem nemovitostí a jejich demolováním na počátku 20. století.

RD

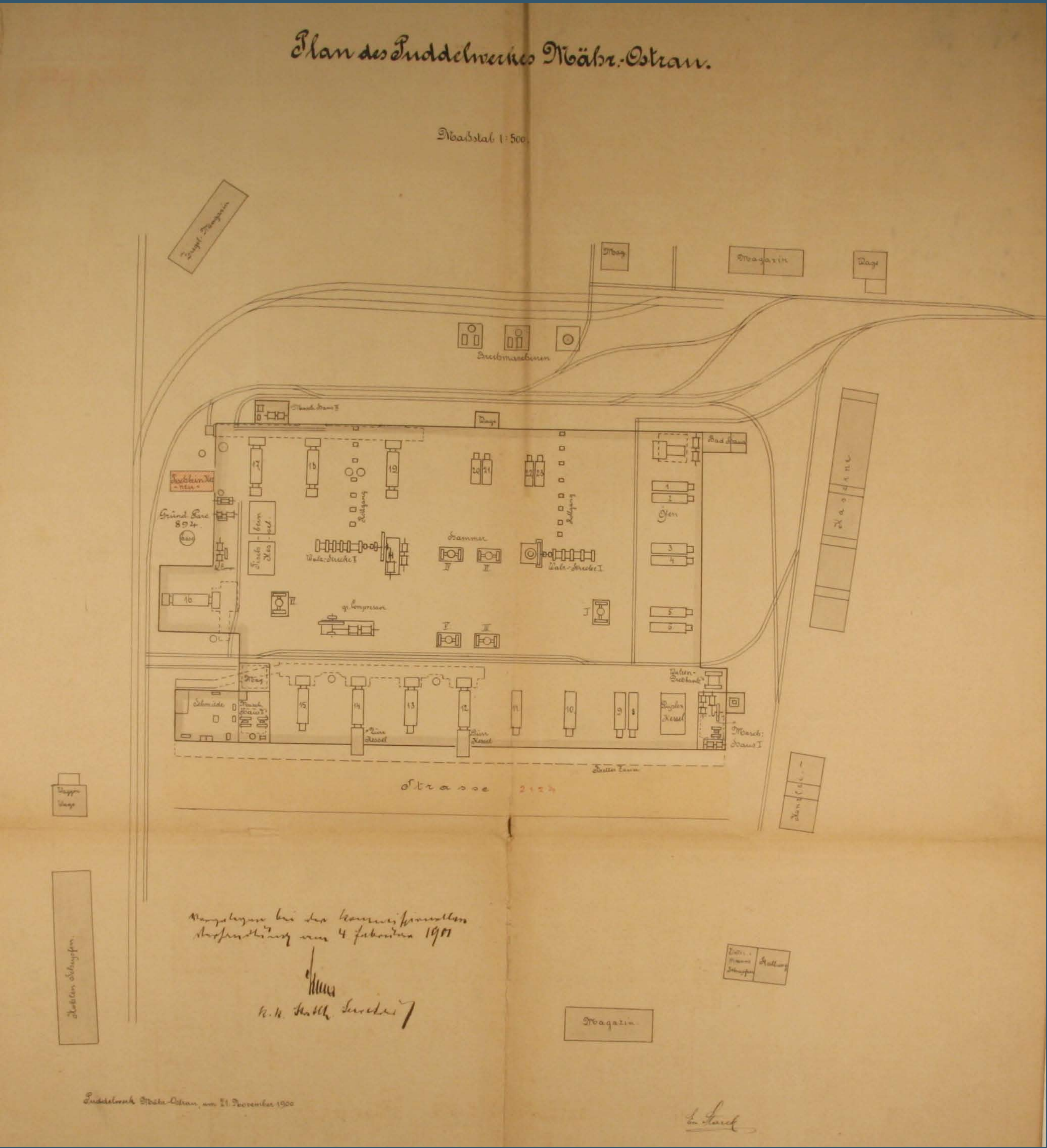
Situační plán výstavby obytných budov Rakousko-uherskou vysokopecní společností, 1872



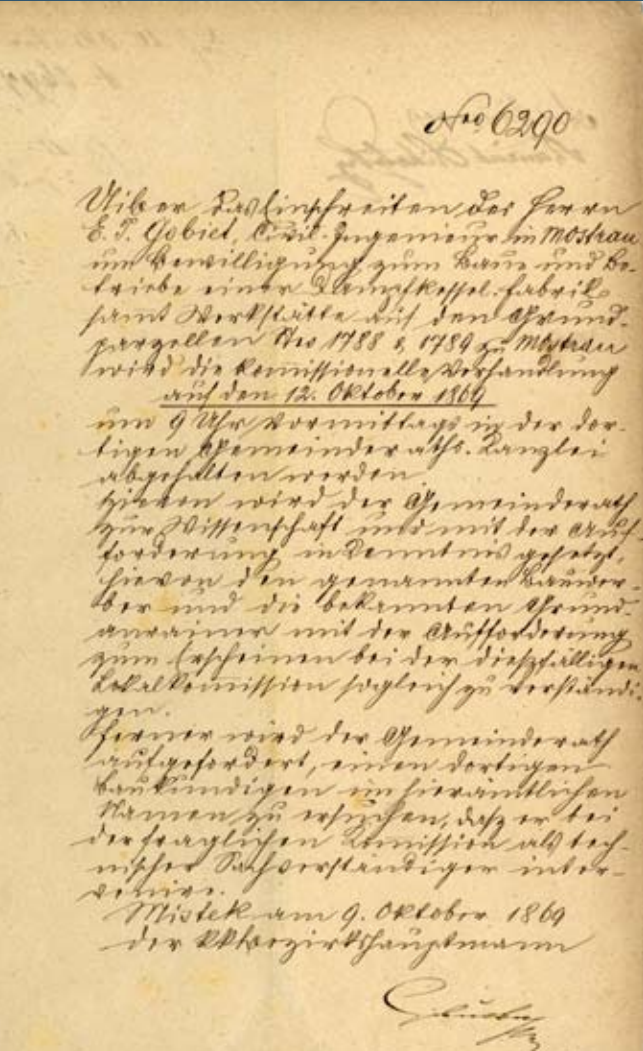
Plán stavby ubytovny pro dělníky - tzv. kasáren, 1883



Plán pudlovny, 1901



Oznámení okresního hejtmanství v Místku o svolání komisionálního jednání dne 12. 10. 1869 ohledně výstavby továrny na území města Moravské Ostravy E. J. Gobietem



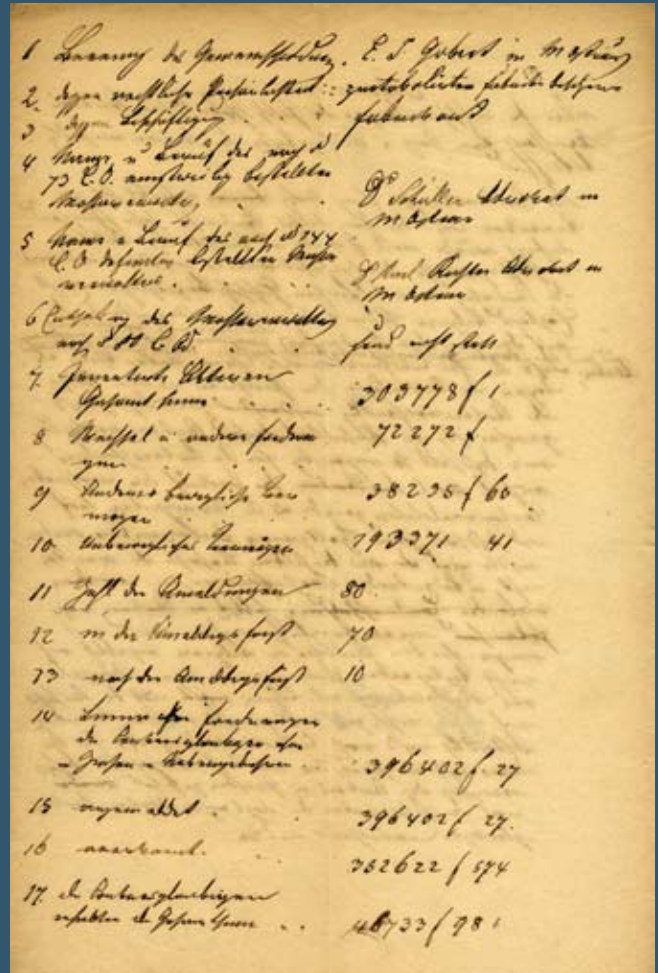
První strana protokolu Okresního soudu v Moravské Ostravě ze dne 29. 8. 1872 s odhadem majetku E. J. Gobieta



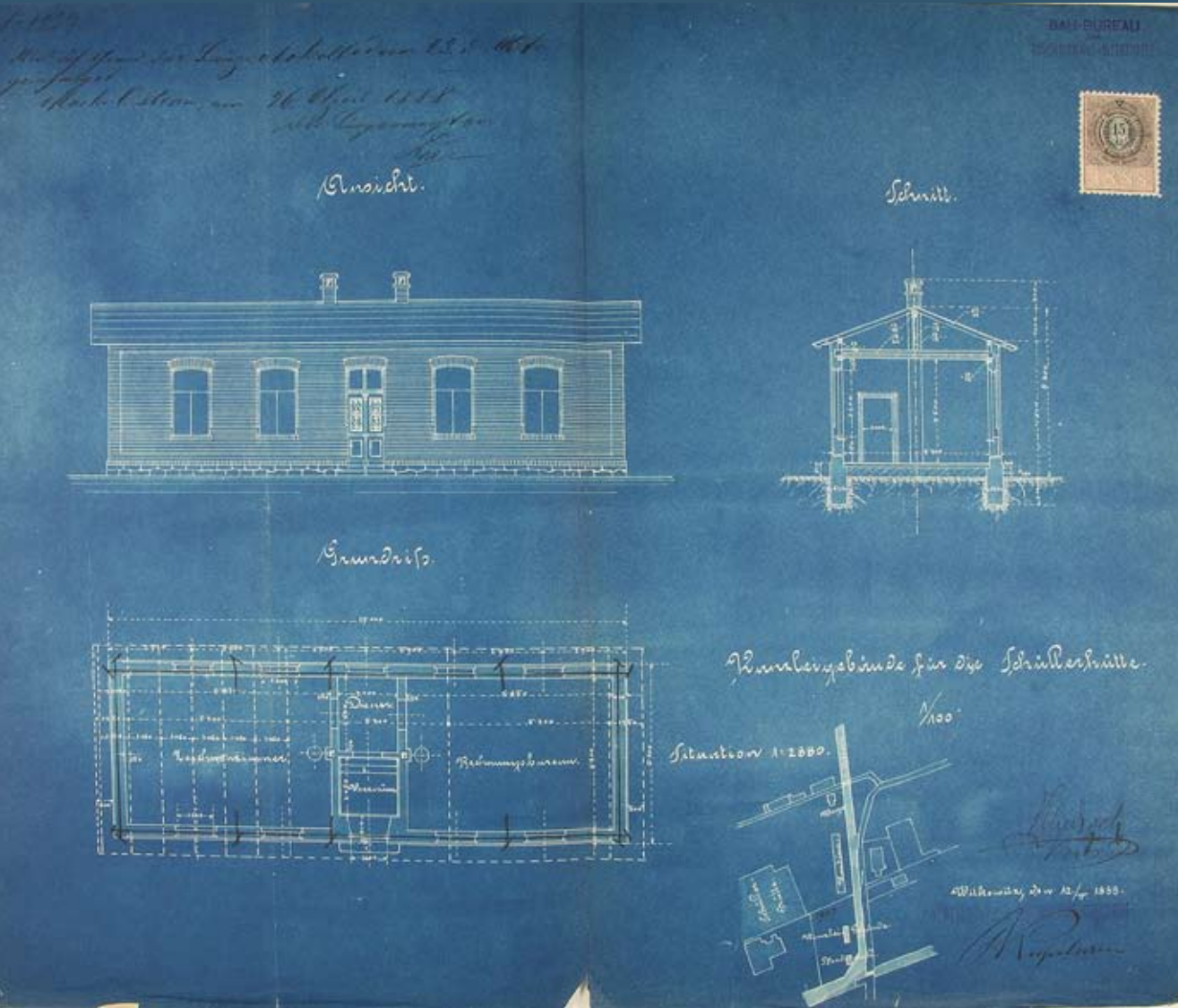
Poslední strana protokolu s vyčíslením hodnoty majetku E. J. Gobieta



Návrh konkurzního vyrovnání, 1874

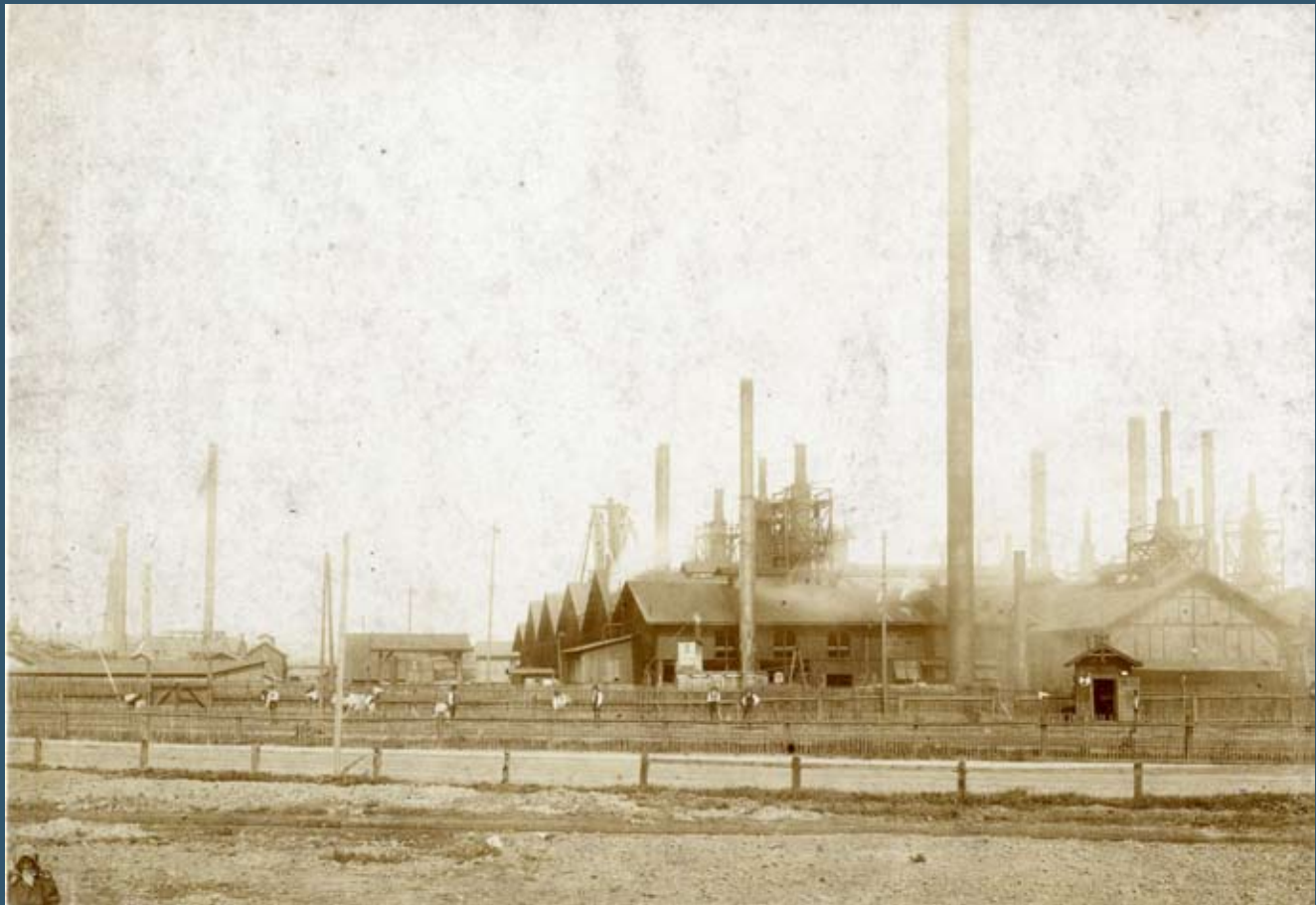


Plán kancelářské budovy pro Schülerovu huť, 1888



Oznámení o prodeji průmyslového podniku v denním tisku, 1880

Pohled na pudlovnu přes Ostravsko-frydlantskou dráhu, vpravo strážní domek montánní dráhy, kolem roku 1900



Plán stavby ubytovny pro dělníky - tzv. kasáren, 1883



OSTRAVA!!!

Žofinská huť

Žofinská huť patřila téměř 100 let k nepřehlédnutelným dominantám průmyslové oblasti Karolina. První vysoká pec skotského typu zde byla postavena v letech 1872 až 1873 Rakousko-uherskou vysokopeční společností se sídlem ve Vídni. Ta měla svou produkci – 100 tun surového železa za den – překonat všechny doposud existující pece v Rakousku-Uhersku.

Osud však v počátcích huti příliš nepřál, protože hned v následujících šesti letech musela být kvůli hospodářské krizi a nedostatku odbytu odstavena. Provoz byl obnoven až v roce 1880, kdy si ji pronajalo Vítkovické horní a hutní těžiřstvo. Zároveň byla rozšířena o druhou vysokou pec, takže během tří let už obě pece na Žofinské huti vyráběly více železa než pece vítkovické. Do majetku těžiřstva huť přešla 1. července 1888 a stala se tak jedním z provozů Vítkovických železáren. Další vysoká pec, v pořadí třetí, byla na Žofinské huti zafoukaná v roce 1890. V této době měla Žofinka už 450 zaměstnanců. Maximální výroba všech pecí v letech 1897–1899 činila téměř 150 000 tun za rok.

Na konci 1. světové války byla první vysoká pec jako nevyhovující definitivně zrušena a v roce 1924 pak i druhá. Mezitím však, v roce 1920, byla uvedena do provozu v pořadí čtvrtá vysoká pec, která svým užitým objemem 700 m³ se stala největší pecí v kraji. V roce 1929 byla provedena změna jejího označení na druhou vysokou pec.

Provoz na Žofinské huti musel být ještě několikrát ve své historii zastaven, např. ve 30. letech 20. století v době hospodářské krize nebo za 2. světové války při leteckých náletech Ostravy.

Po 2. světové válce prošla Žofinka modernizací. V roce 1956 proběhla nejvýznamnější oprava třetí vysoké pece, při které byla přestavěna na čtyřsloupkovou konstrukci a zároveň se provedlo opancéřování šachty. Druhá vysoká pec byla rekonstruována v roce 1957, kdy došlo ke zvětšení jejího objemu na 800 m³. Obě vysoké pece se dočkaly oprav ještě v 60. letech.

Poslední železo vyteklo z Žofinské huti 15. března 1972. Slavnostní odpich v tento den tak ukončil jednu z kapitol ostravského hutnictví. K demolici vysokopečního komplexu došlo o dva roky později.

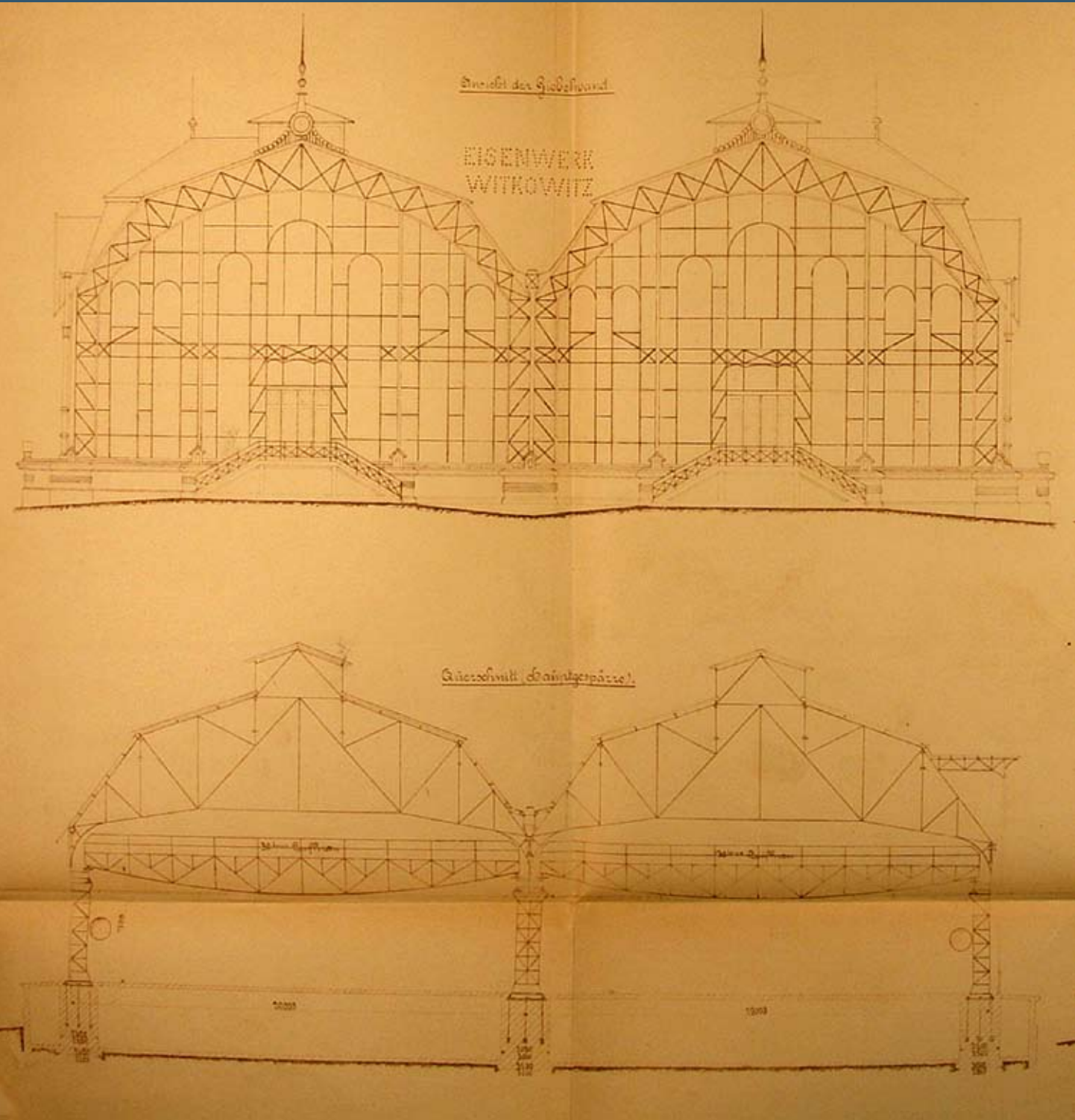
Jedinou připomínkou Žofinské huti ještě dnes je tzv. Dvojhalí – dvě budovy někdejší energetické ústředny III s velínem Žofinské huti, které stojí v těsném sousedství staré elektrárny koksovny Karolina. Jedná se o dvoulodní ocelovou skeletovou stavbu z režného zdiva. První hala vznikla v roce 1907, druhá podle původního projektu až v roce 1927.

JN

Odstřel vysoké pece č. II Žofinské hutě, 18. 9. 1975



Plán železné konstrukce energetické ústředny hutě (tzv. Dvojhalí), 1908



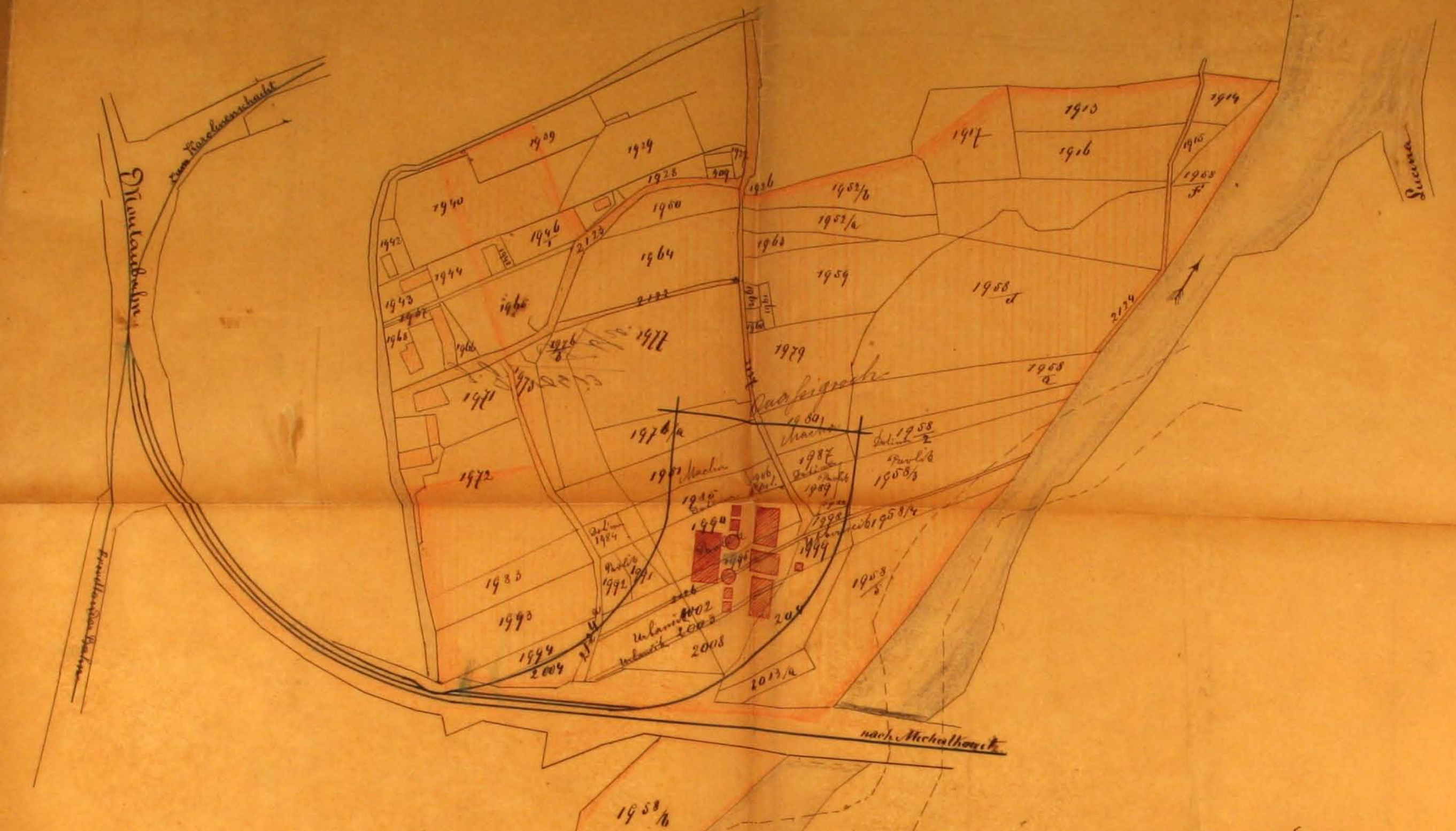
Pohled na huť ze Smetanova náměstí, 1966



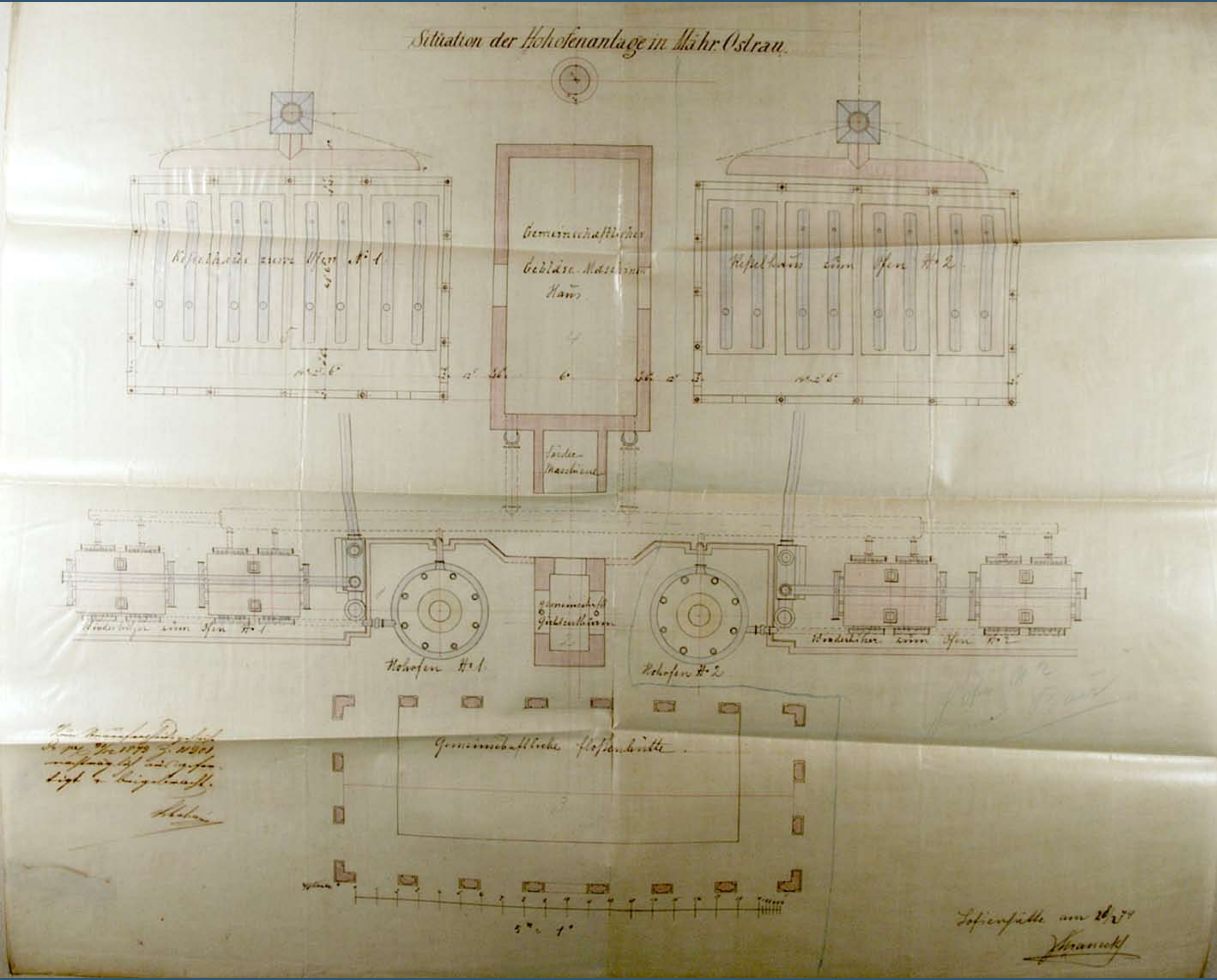
Nová svoboda, 19. 9. 1975



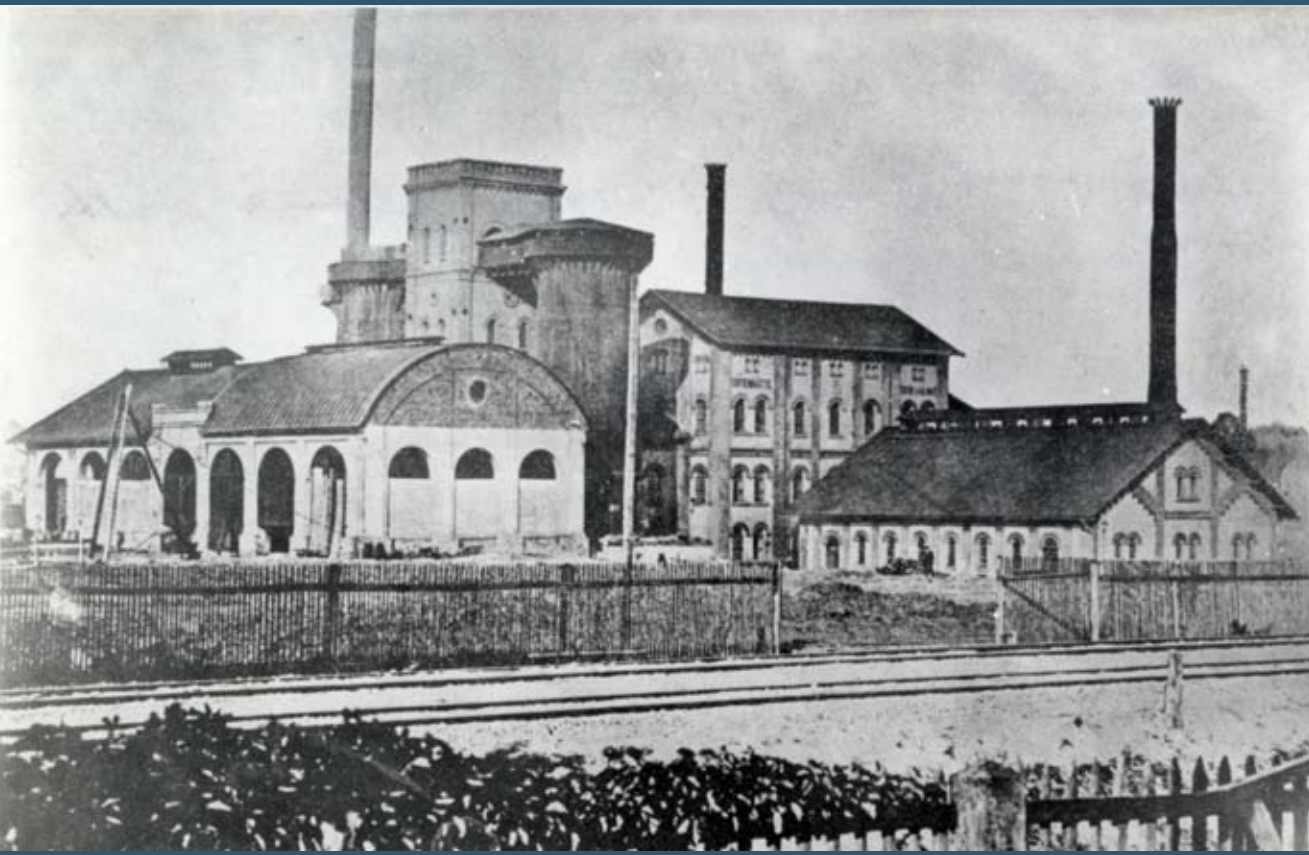
Situační plán se zakreslením polohy hutě, 1872



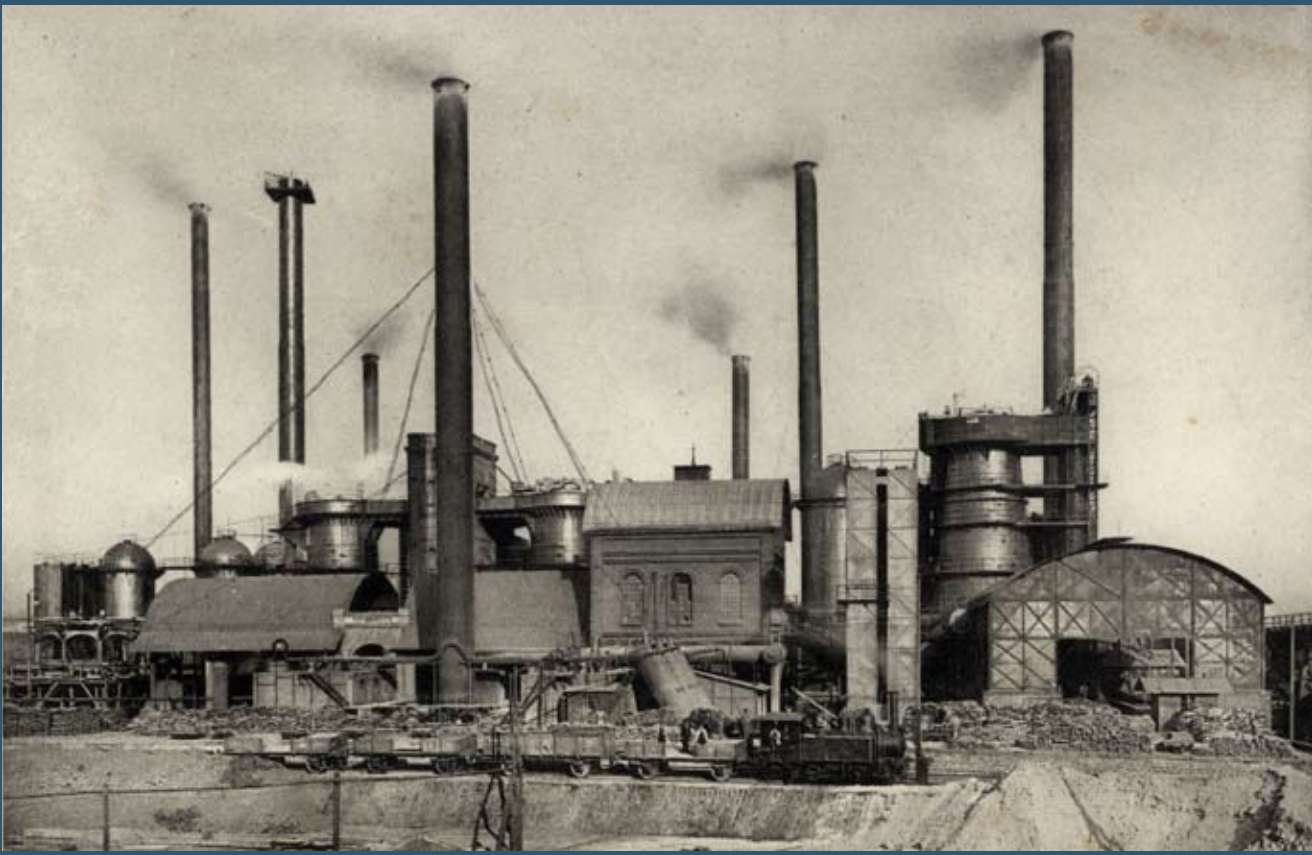
Plán Žofinské huti, modře poznámka „pec č. 2. ve výstavbě“, 1874



Žofinská huť, 1880



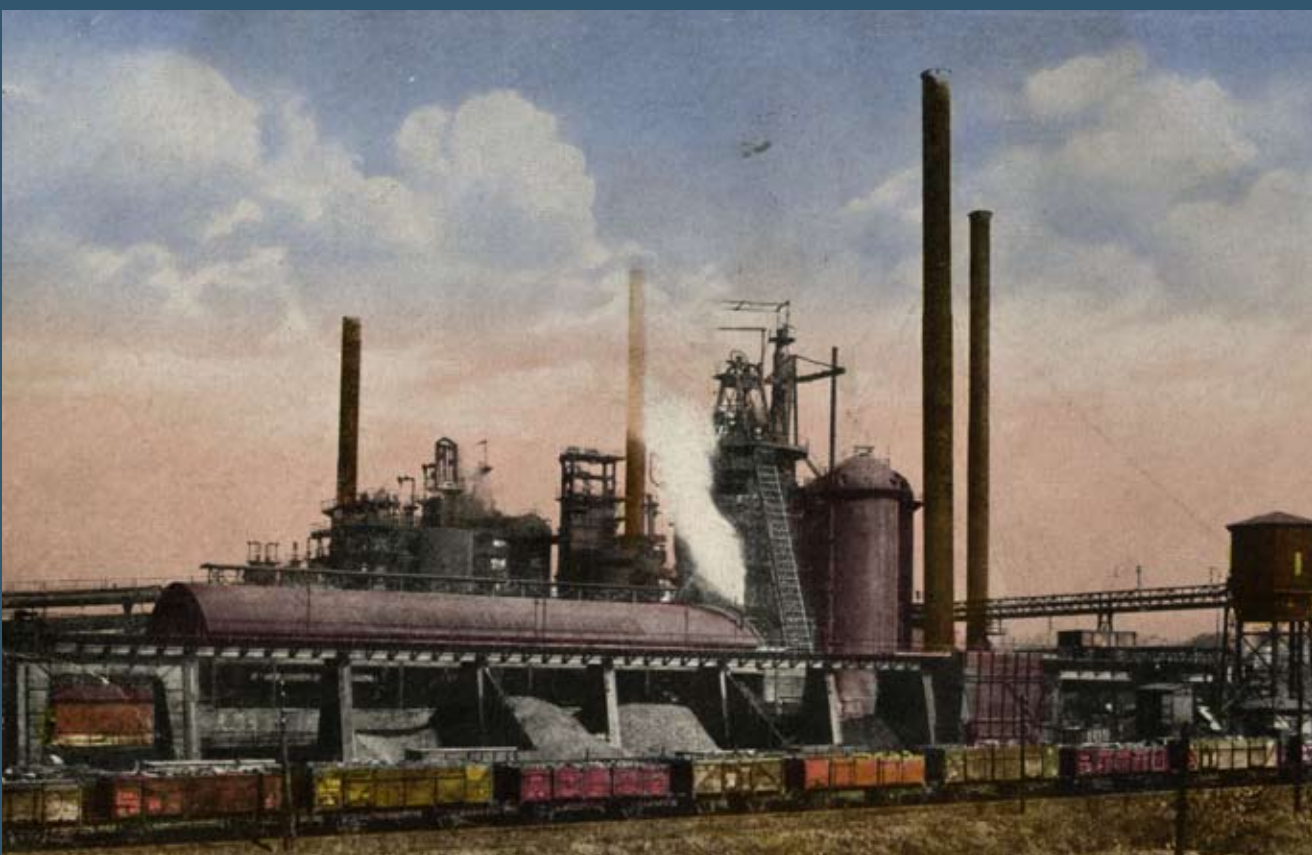
Žofinská huť, druhé desetiletí 20. století



Žofinská huť, 1904



Žofinská huť, 20. léta 20. století



Žofinská huť, 1913



Typické panorama Ostravy – Žofinská huť a uhelná lanovka, 60. léta 20. století



OSTRAVA!!!

Elektrárna Karolina

Elektrická ústředna u koksovny Karoliny v Moravské Ostravě byla zřízena již v roce 1905. Zvyšování poptávky po elektrické energii vedlo na konci první světové války k výstavbě „nové“ elektrické ústředny Karolina v prostorách bývalé Schülerovy huti. Její umístění bylo vybráno s ohledem na blízkost koksovny, jejíž ústřední prádlo se soustředěnou těžbou z několika dolů produkovalo značné množství vedlejších pevných produktů doplněných koksovým plynem. A tak přesto, že pozemek byl hodně stísněný a užitková voda se musela přivádět na velkou vzdálenost až z Odry, Ostravice nebo Lučiny rezervní přípojkou na městský vodovod, padlo rozhodnutí postavit elektrárnu uprostřed města v bezprostředním sousedství koksovny a pokřtít ji shodně Karolina. V roce 1917 byla přenesena nízkotlaková parní turbína pro výrobu elektřiny ze staré „centrátky“ na koksovně do nové strojovny. V roce 1925 byla instalována čtyřstupňová turbína z První brněnské strojírny o výkonu 23 000 kW a v roce 1930 byl díky novému turbosoustrojí Brown-Boveri výkon zvýšen až na 36 000 kW.

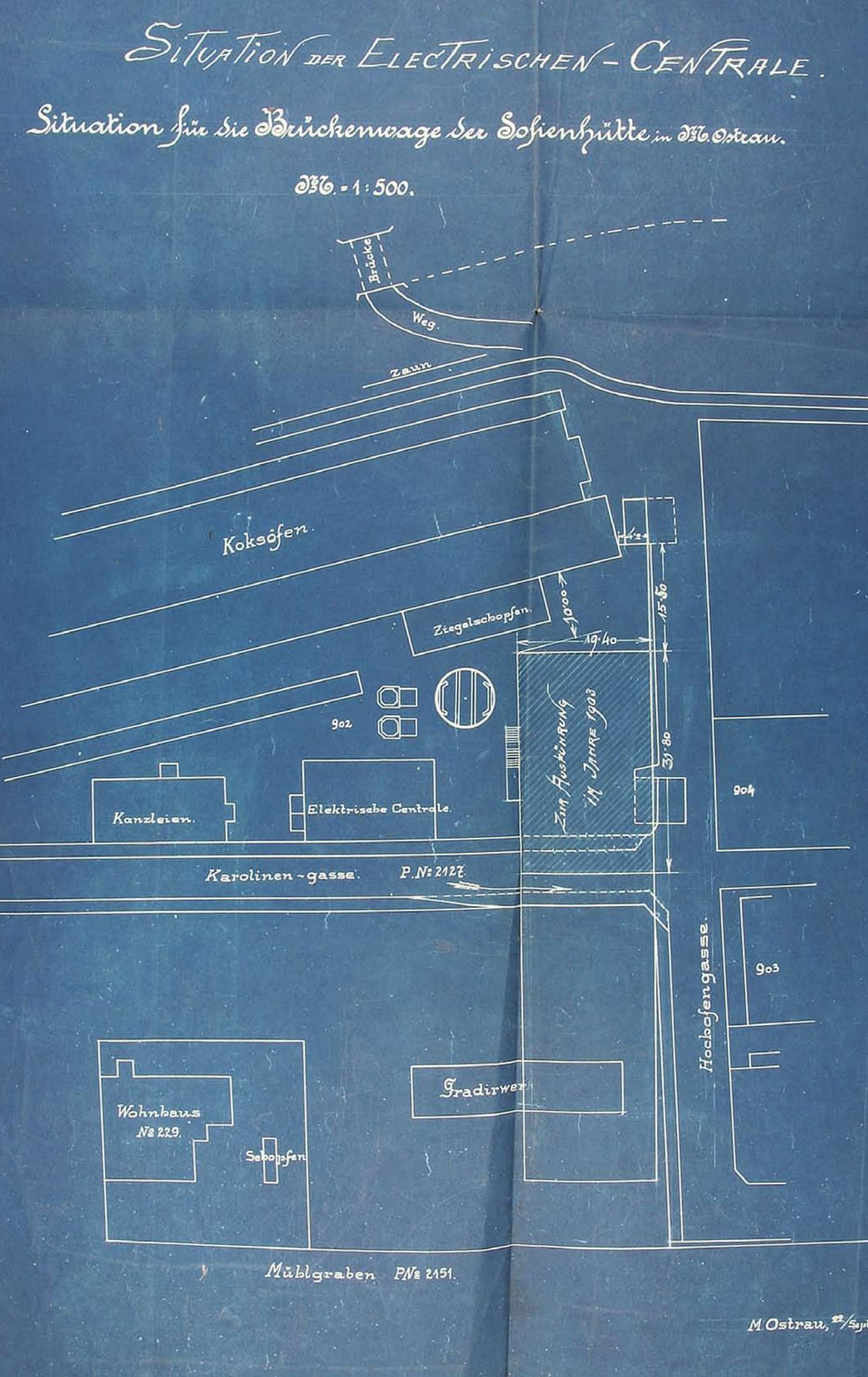
Provozy elektrárny sloužily jako zdroj elektřiny a tepla pro potřeby koksovny, dolů (například Šalamoun, Ida, Terezie, Hlubina) a dalších průmyslových závodů. Vedle této prvotní průmyslové funkce byla elektrárna využívána pro toplárenské potřeby obytných budov. Již v roce 1927 byl postaven z elektrárny Karolina parovod do centra města Ostravy, kterým se začaly centrálně zásobovat teplem v té době vystavěné moderní bloky obytných a obchodních budov obchodníka Jakuba Nesselrotha na nároží ulic 28. října a Nádražní.

V polovině 20. let 20. století zaměstnávala elektrárna jednoho inženýra, průměrně 18 úředníků a dozorců, 203 řemeslníků a dělníků a 17 dělnic.

Elektrárna ukončila výrobu elektrické energie v roce 1974, až do ukončení provozu v roce 1983 byla pak její výroba zaměřena pouze na produkci páry a teplé vody do soustavy centralizovaného zásobování teplem. Do současnosti se zachovala pouze hala elektrárny koksovny z roku 1905. Spolu s vedle stojící monumentální dvojhalou elektrocentrály III, která sloužila vysokým pecím Žofinské huti, vytváří toto „trojlodí“ jedinečný celek industriálních památek jako připomínka nejstarší ostravské průmyslové zóny.

JP

Situační plán, 1903



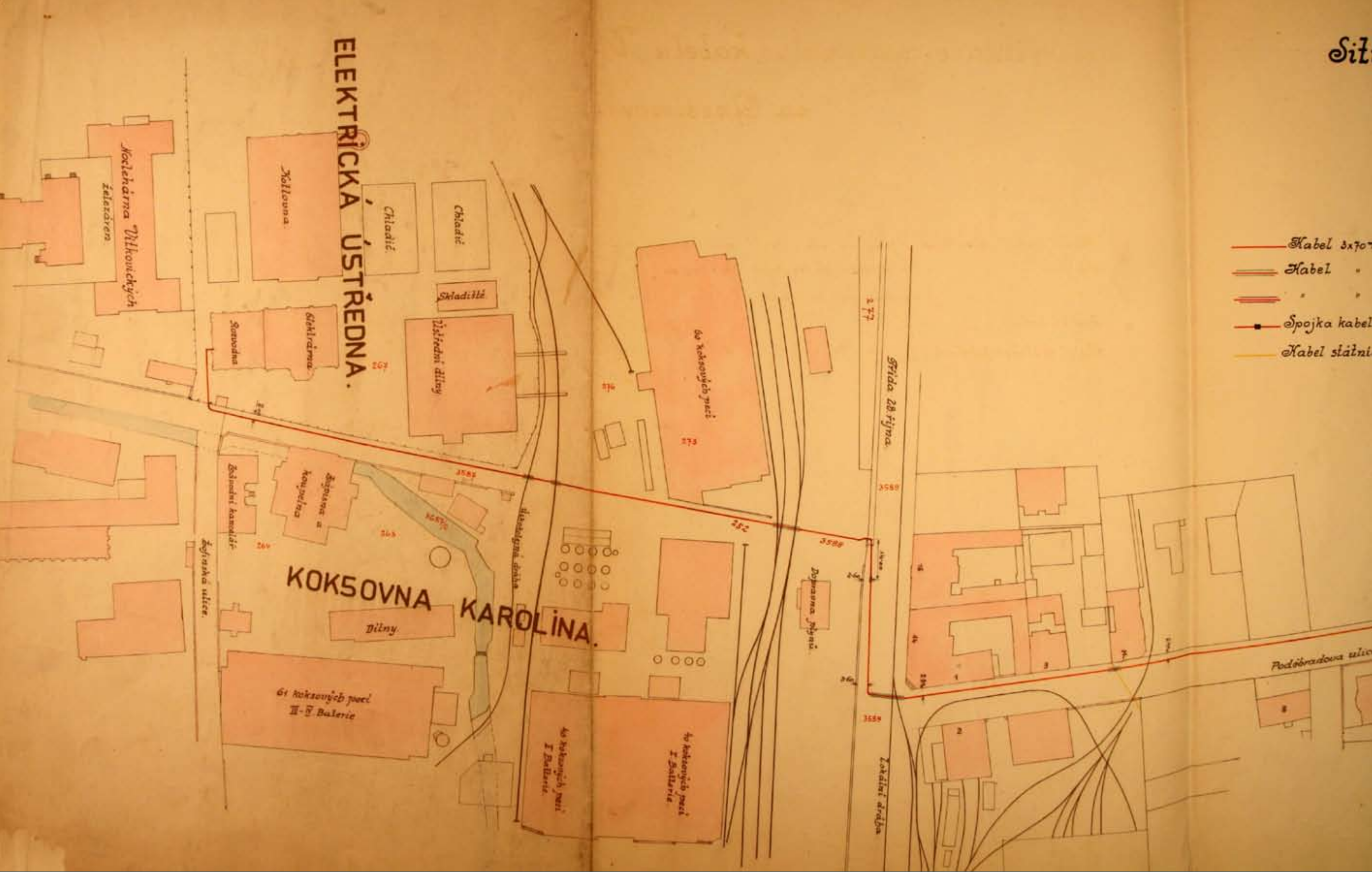
Žádost o povolení stavby elektrárny na koksovně Karolíně, 1903



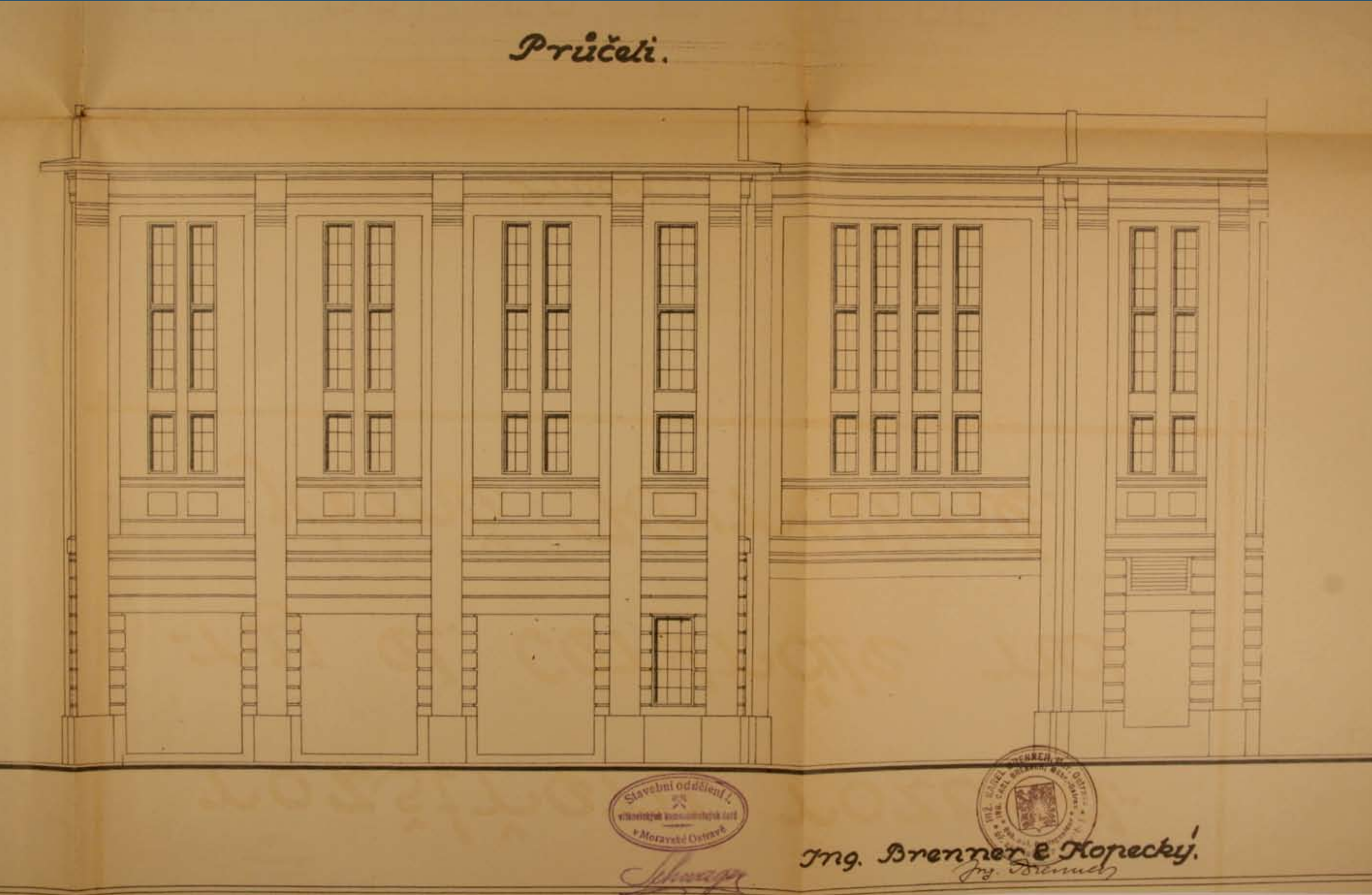
Detail štítu „elektrické centrálky“ postavené v roce 1905 (dnes část trojhal), 80. léta 20. století



Situační plán, 30. léta 20. století



Plán nové provozní budovy, 1930



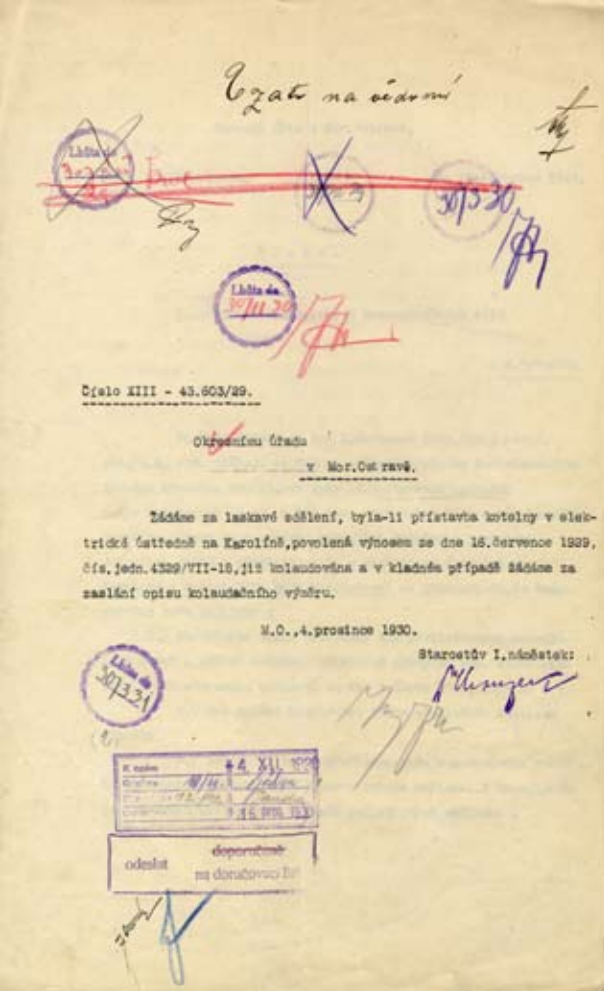
Elektrárna Karolina, 30. léta 20. století



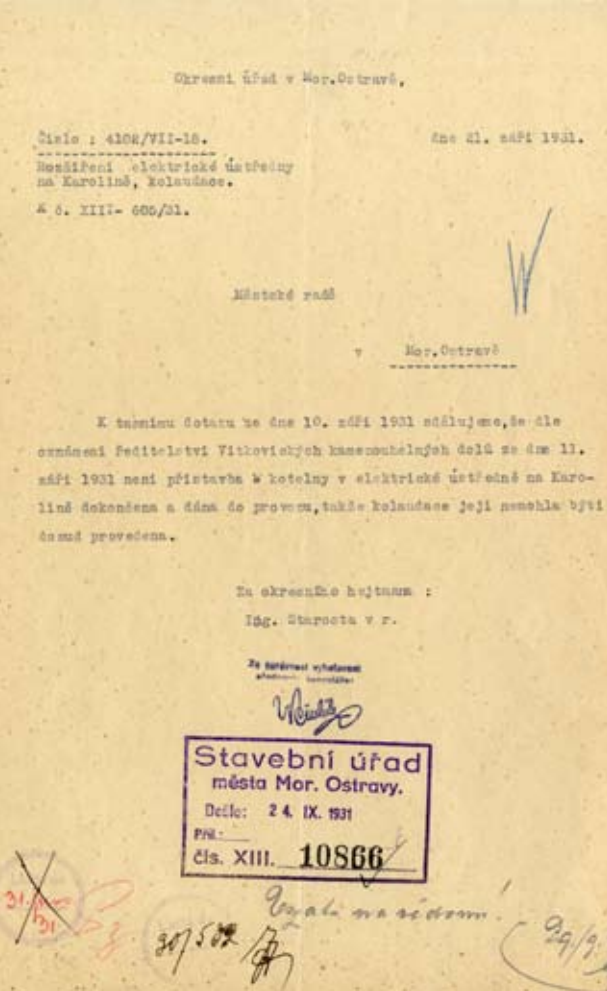
Elektrárna Karolina, 70. léta 20. století



Razítka s uvedením lhůt dokládají prodloužení stavby přístavby kotelny elektrárny, 1930



Kolaudační rozhodnutí vydané pro přístavbu kotelny elektrárny, 21. 9. 1931



OSTRAVA!!!

Strojírna a slévárna

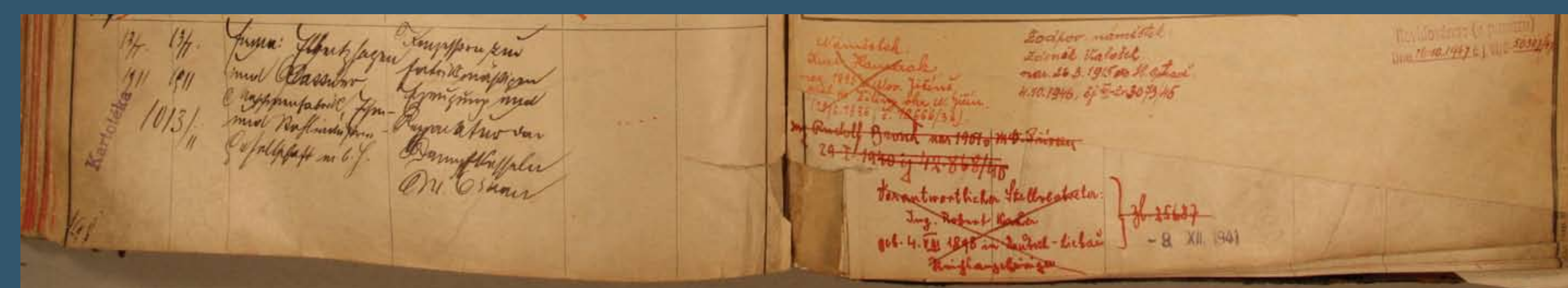
Významný strojírenský a slévárenský podnik Carl Glassner & Co., zaměřený zejména na výrobu tehdy velmi žádané důlní techniky a zařízení (kupř. výroba různých železných konstrukcí nebo opravy parních kotlů), byl v roce 1872 zcela logicky s ohledem na svůj výrobní program situován do těsné blízkosti průmyslové zóny Karolina. Firma umístěná mezi dráhou a Dolem Šalomoun v blízkosti nynější ulice 28. října tehdy zaměstnávala průměrně dvě stovky pracovníků různých profesí i odborností. V jejím čele stál zpočátku pouze továrník Carl Joseph Martin Glassner. V roce 1876 se však zapojil oficiálně do vedení také člen významné rodiny německých průmyslníků a manažerů Carl Friedrich Elbertzhagen, který do té doby stál „jen“ v roli tichého společníka, i když ho můžeme pro jeho předchozí zkušenosti z Vítkovických železáren považovat za iniciátora založení podniku. K 1. lednu 1878 pak byla u krajského obchodního soudu registrována společnost Elbertzhagen und Glassner. V roce 1910 se však firma transformovala na společnost s ručením omezeným a zároveň došlo k úpravě vlastnických vztahů. Společnost Elbertzhagen & Glassner, Maschinenfabrik, Eisen- und Stahlindustrie Gesellschaft m. b. H., ze které vystoupil původní majitel Carl Glassner, byla přenechána dědicům zemřelého společníka C. Elbertzhagena (*1890). V živnostenském rejstříku měla zapsáno jako předmět podnikání továrna na strojní a kovové zboží, slévárna železa a oceli, obrábění kovů a železa, výroba strojů, produktů všeho druhu ze železa a oceli a obchodování s těmito výrobky.

Po ukončení 2. světové války byla společnost znárodněna a přejmenována na Ostravskou strojírnou a slévárnu, národní podnik, a orientovala se na výrobu důlních strojů a zařízení, později byla začleněna do koncernového podniku OKR – OSTROJ.

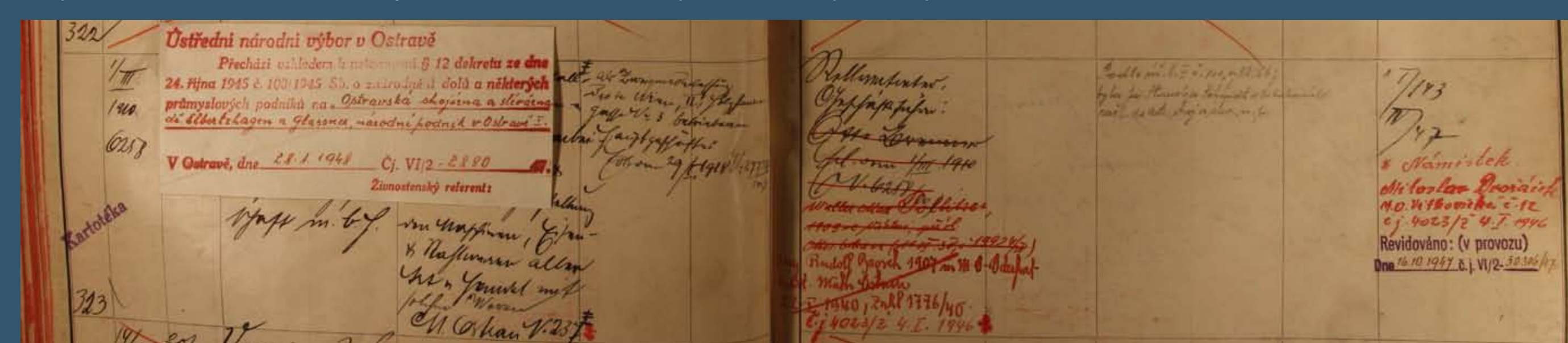
Budovy podniku, který se nacházel v blízkosti Ostravsko-frýdlantské dráhy (nyní vlakové nádraží Ostrava-střed), musely ustoupit až výstavbě nynějších Frýdlantských mostů a přilehlých dopravních komunikací.

MS

Zápis v živnostenském rejstříku z roku 1911 s následně prováděnými úpravami



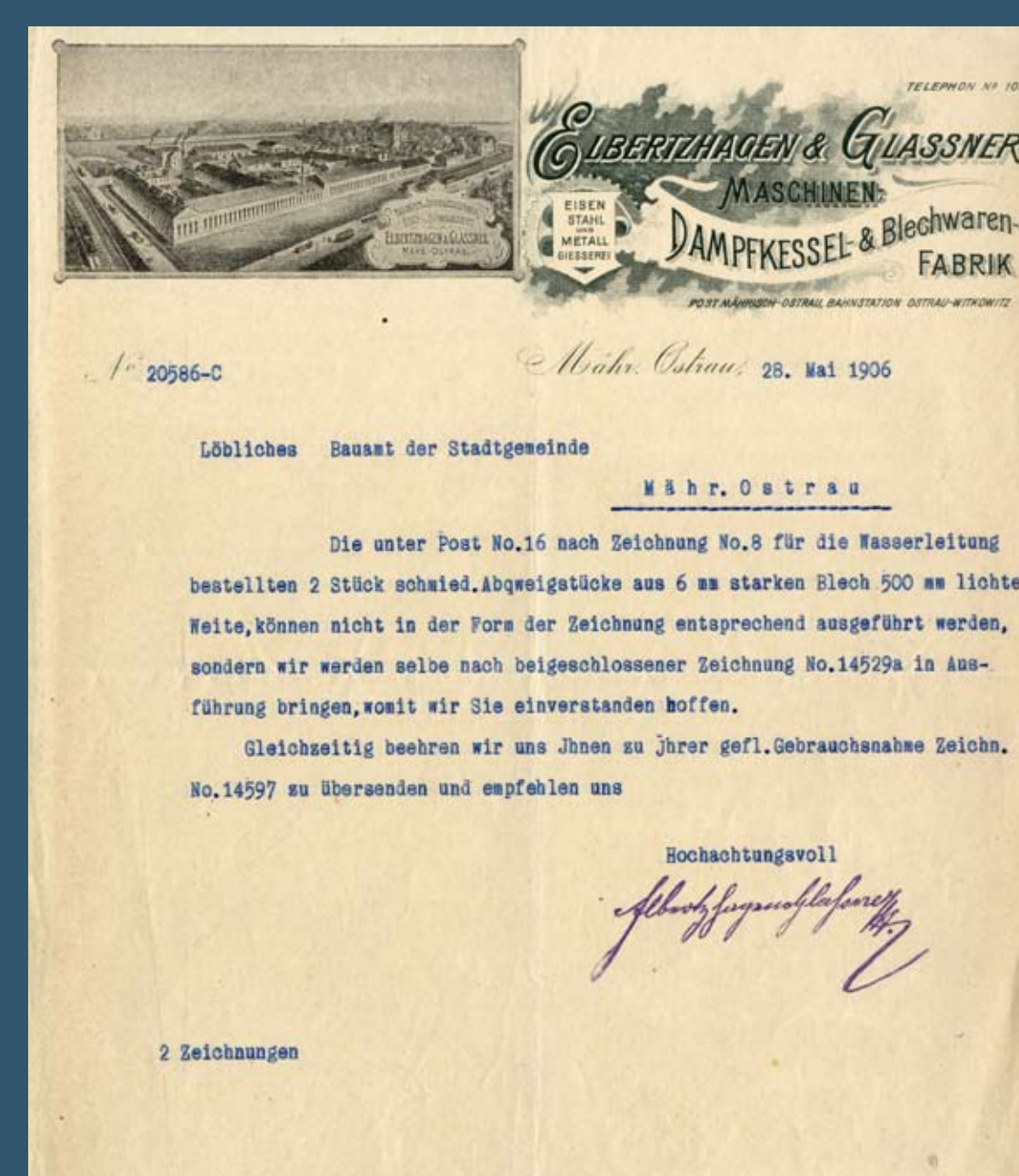
Zápis v živnostenském rejstříku z roku 1910, poslední úprava provedena v roce 1948



Nabídka jídel v závodní kantýně, 1910

[illegible]Reklama v odborných časopisech, 30. léta
20. století

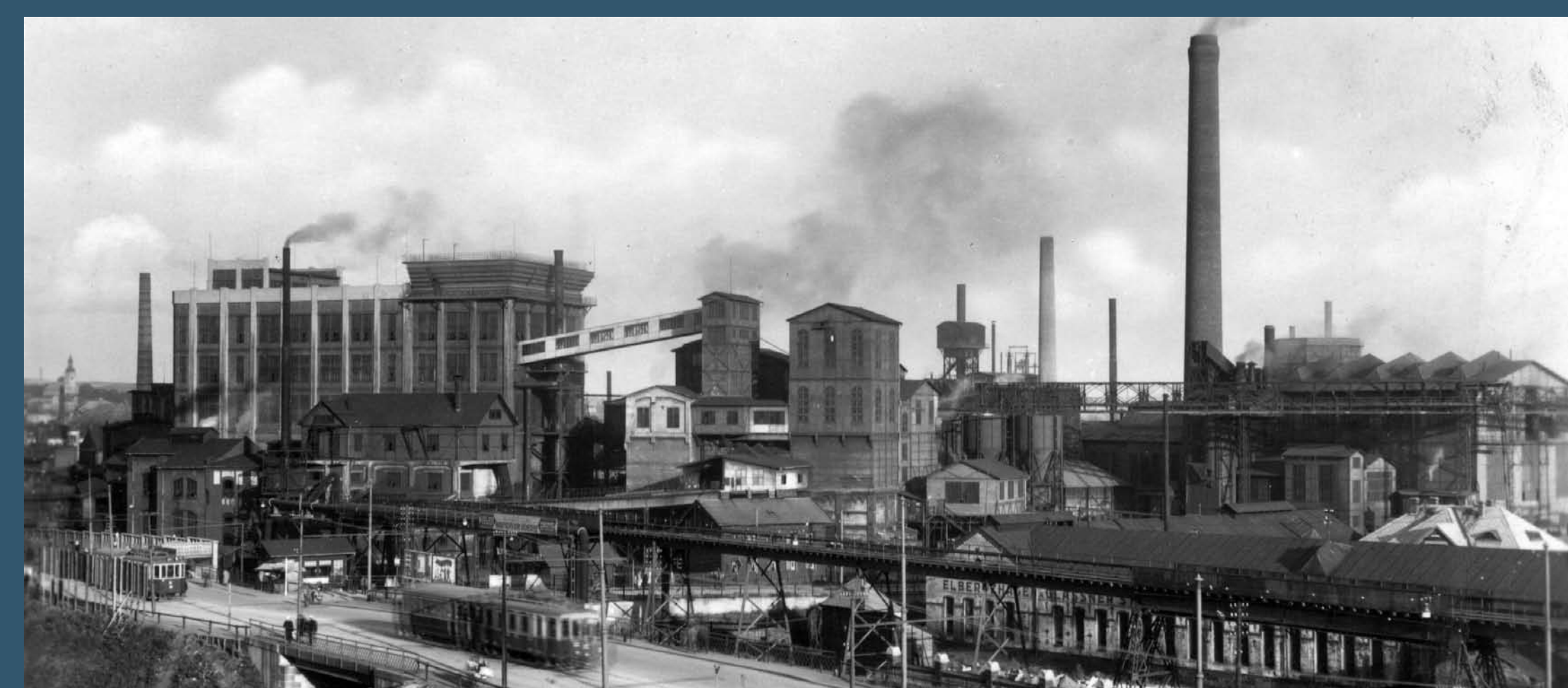
Firemní záhlaví – oproti roku 1905 důraz kladen na vlastní podnik, již nejsou zobrazeny v pozadí komíny na Karolině, 1906



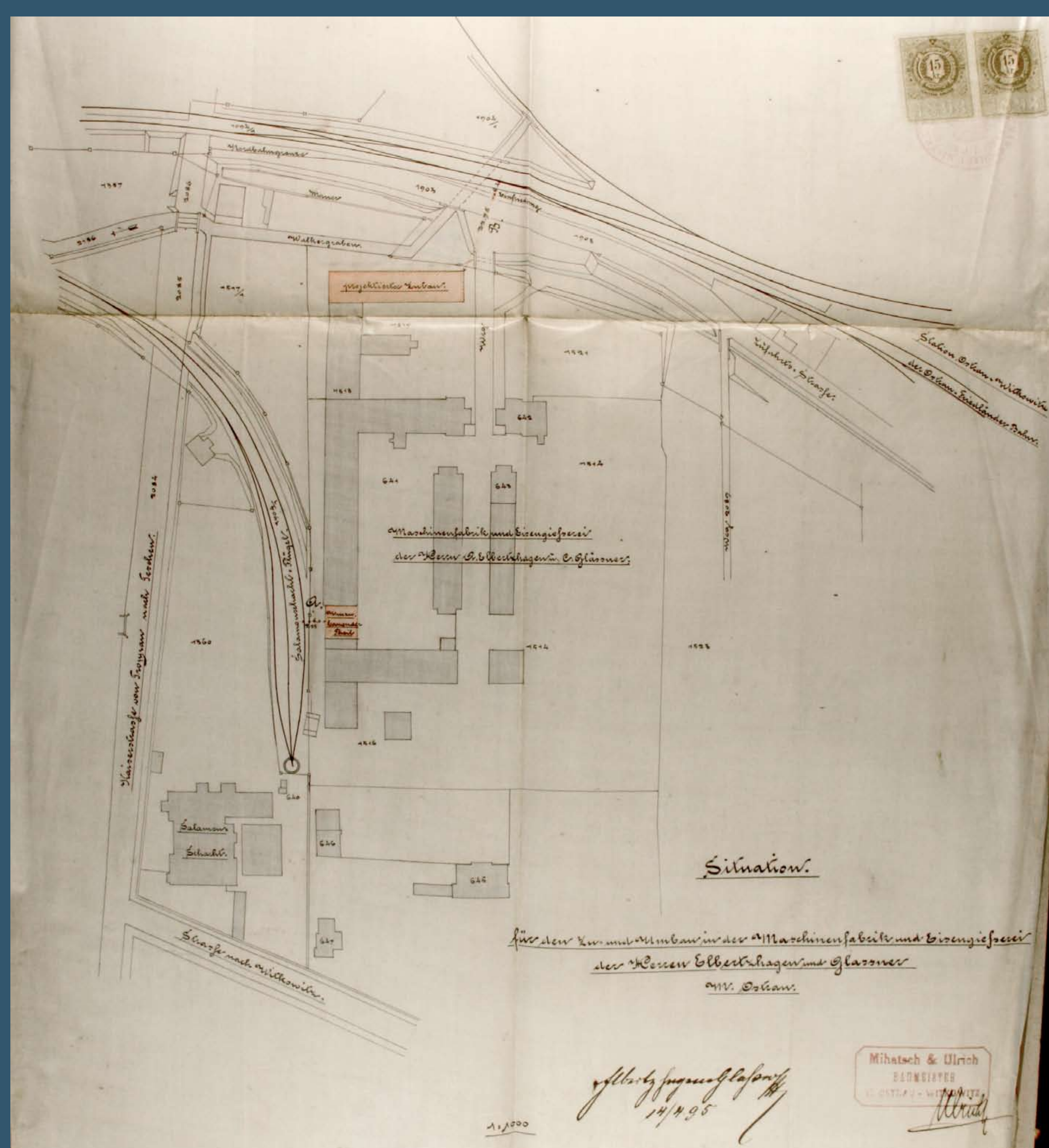
Firemní záhlaví, 1905



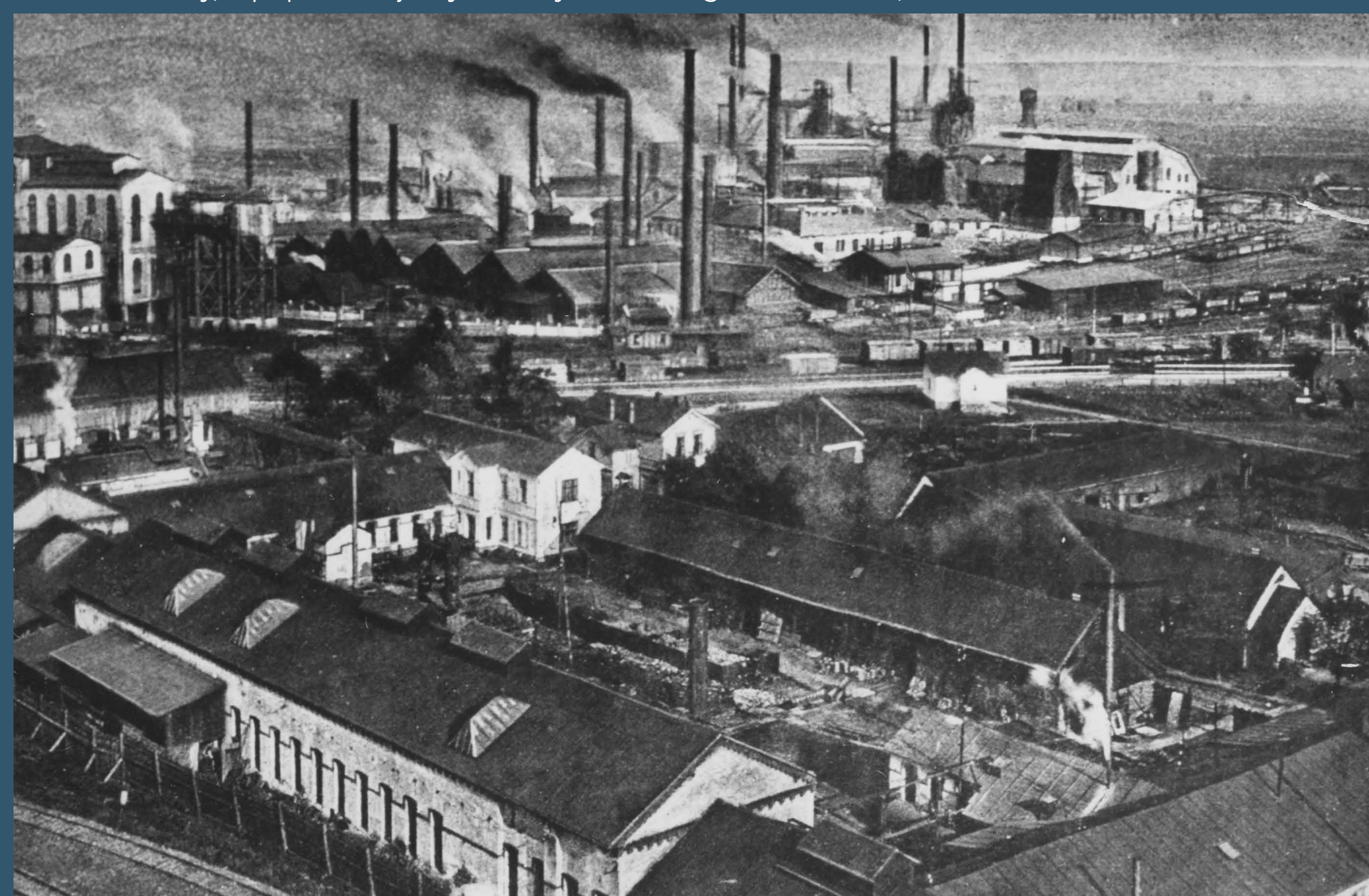
Oblast Karoliny, vpravo objekty továrny Elbertzhagen & Glassner, 30. léta 20. století



Situační plán, 1895



Oblast Karoliny, v popředí objekty továrny Elbertzhagen & Glassner, kolem roku 1895



OSTRAVA!!!

Dopravní řešení území Karoliny

Na počátku 40. let 19. století, v době, kdy se započalo s výstavbou dolu Karolína, byla nejvýznamnější komunikací přiléhající k budoucímu průmyslovému areálu bezpochyby tzv. říšská silnice, spojující Opavu s Těšínem (dnešní ulice 28. října). V místech, kde později vyrostla jáma Šalomoun, odbočovala od této hlavní trasy silnice spojující Moravskou Ostravu s Vítkovicemi (nyní Vítkovická ulice). V 50. a 60. letech 19. století se objevila na Karolině i uliční síť; ulice Karolinská, Žofinská, Stará, Náplavní a Vysokopeční.

Průmysl si však vyžadoval podstatně kapacitnější připojení, než mohla nabídnout doprava silniční. Proto byla vybudována železnice spojující vítkovické vysoké pece se stanicí v Přívoze, s odbočkou k dolu Karolína (od roku 1856 koněspřežná, 1858 již parní). V roce 1861 odkoupila trať společnost Severní dráhy Ferdinandovy, která zahájila budování tzv. báňské dráhy, spojující doly jednotlivých těžířstev od Moravské Ostravy až po Michálkovice. Trať vedla kolem Žofinské huti přes Ostravici dále na Slezskou Ostravu. Tak byla vymezena jižní hranice celého areálu Karoliny, kterou tvoří báňská dráha dodnes. Provoz na ní byl pouze nákladní. Z hlediska osobní dopravy měla pro Karolinu stěžejní význam Ostravsko-frýdlantská dráha, vedoucí z Přívozu až ke Karolině paralelně s drahou báňskou (zprovozněna 1871), s nádražím Ostrava-střed nedaleko koksovny Karolína.

Pro obyvatele blízkého okolí byla důležitá síť tramvajových linek Společnosti moravských místních drah, jejichž uzlovým bodem bylo místní nádraží, na nároží dnešních ulic Nádražní a 28. října, přímo proti dolu Karolína. Až ve 20. letech 20. století ustoupilo bytové zástavbě. V roce 1908 byla dána do provozu Místní dráha Ostrava-Karviná, jejíž ostravská konečná stanice ležela na dnešním Smetanově náměstí, provoz na trati byl zrušen v 60. letech 20. století a nahrazen dopravou autobusovou. Dálkové autobusové linky měly své stanoviště zprvu na autobusovém nádraží nedaleko Žofinské huti, až v roce 1973 bylo otevřeno Ústřední autobusové nádraží na Vítkovické ulici. Poté došlo v letech 1977-1985 i k vybudování nových Frýdlantských mostů a k rekonstrukci tramvajového uzlu na náměstí Republiky. Ulice 28. října měla výhledově pokračovat po mostní estakádě protínající prostor bývalé koksovny a napojit se přímo na Frýdeckou ulici, k realizaci tohoto záměru však již po roce 1989 nedošlo. V současnosti nejrychlejší silniční komunikace, která přijíždějící motoristy přivede od dálnice za několik minut ke Karolině, je ulice Místecká, budovaná po etapách již od roku 1964.

JŠ

České slovo, 22. 5. 1936



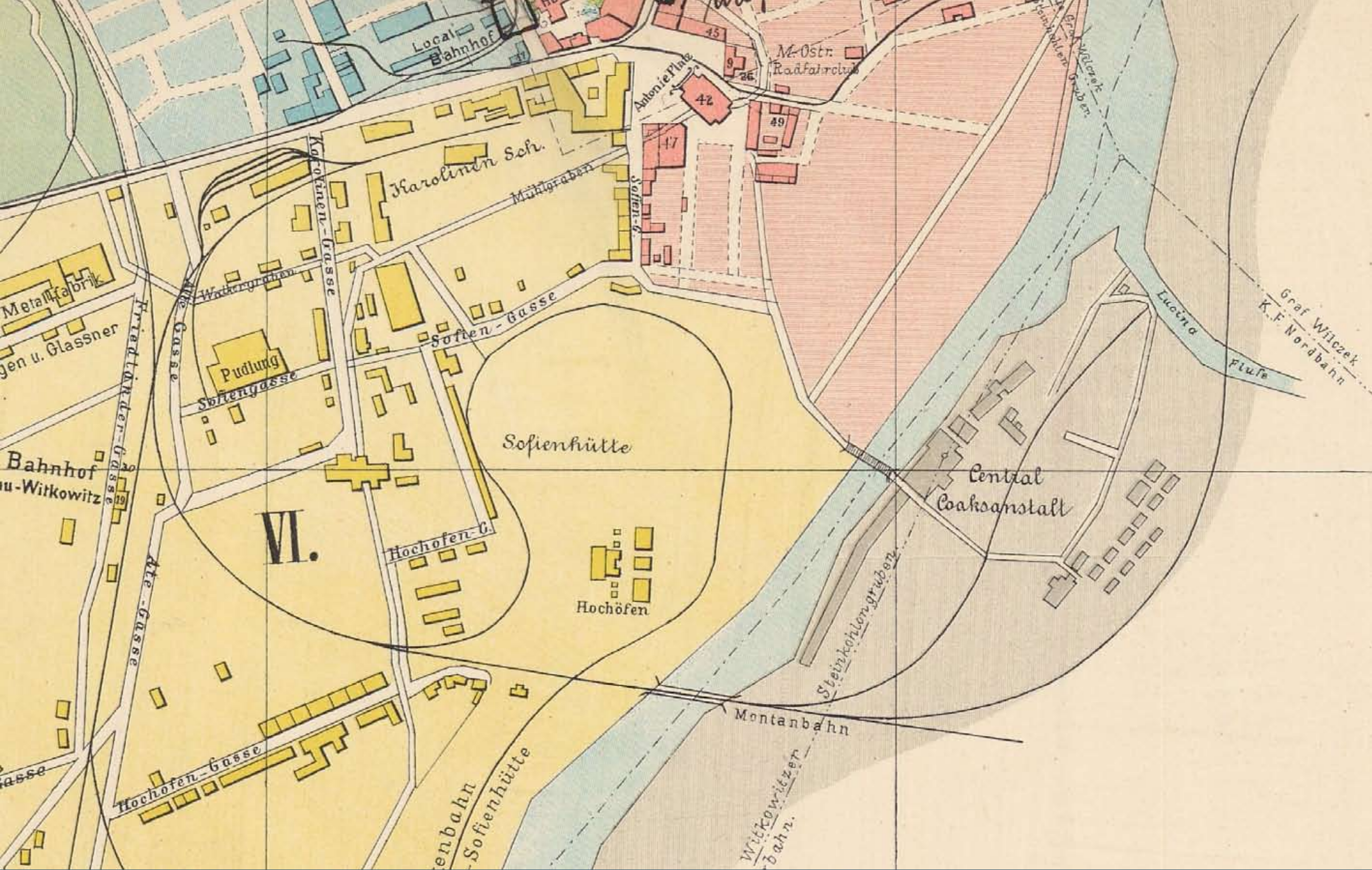
Žofinská ulice, 20.–30. léta 20. století



Pohled na oblast Karoliny směrem od ústí ulice Nádražní do 28. října, asi rok 1970



Výřez ze situačního plánu města Moravské Ostravy, 1906



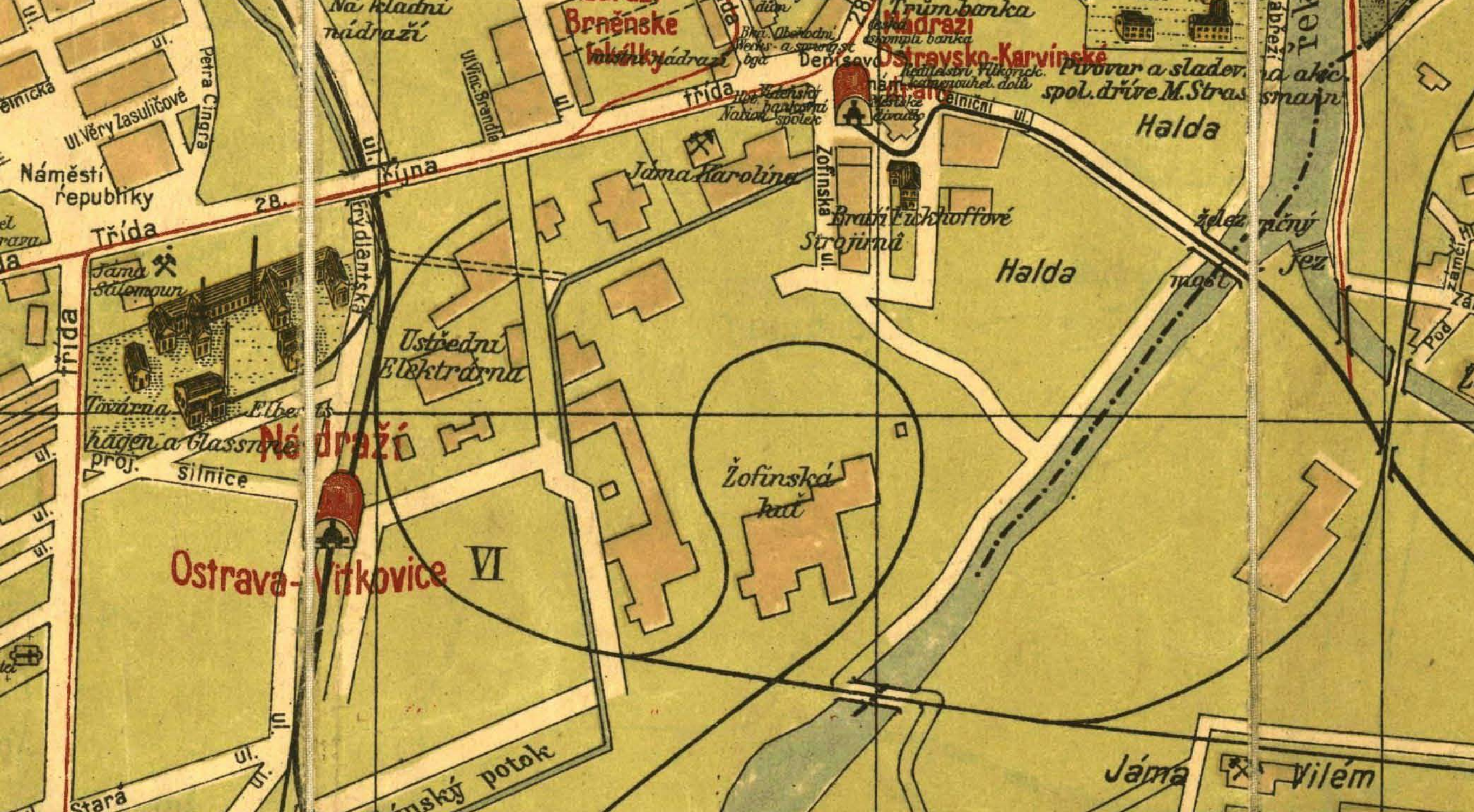
Nádraží Společnosti moravských místních drah v ústí ulice Nádražní do dnešní ulice 28. října, v pozadí oblast Karoliny, po roce 1910



Nádraží Místní dráhy Moravská Ostrava-Karviná na dnešním Smetanově náměstí, před rokem 1914



Výřez z Pharusova plánu města, asi rok 1920



Budova stanice Ostrava-střed, 30. léta 20. století



Tramvajová zastávka na Frýdlantském mostě, 40. léta 20. století



Pohled z náměstí Republiky směrem do centra města, asi 1920-1925



OSTRAVA!!!