Statutární město Ostrava, Archiv města Ostravy

Ostravská nádraží

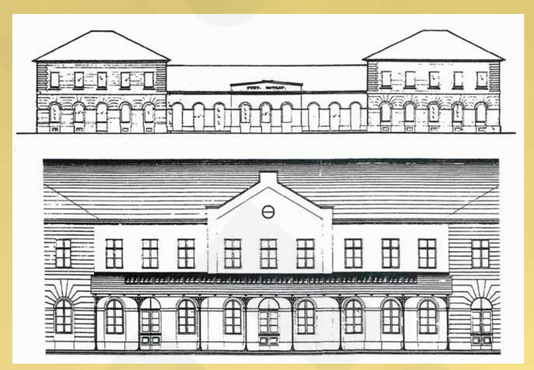
Vernisáž 9. září 2021, 16,00 hod.
Ve 2. patře Nové radnice.

Námět, scénář, texty:

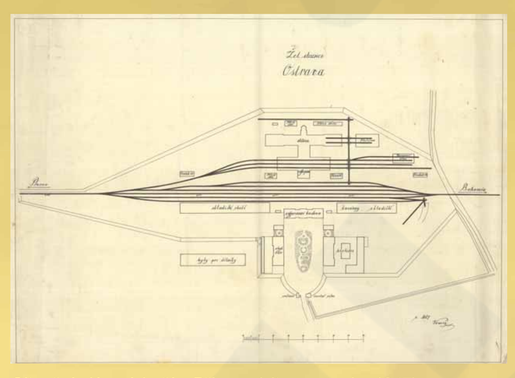
Antonín Barcuch, Šárka Glombíčková, Martin Juřica,
Daniela Matroszová, Jaroslava Novotná, Tomáš Karkoszka,
Jana Prchalová, Jozef Šerka, Hana Šústková

Ostrava hlavní nádraží

První květen 1847 se zapsal do dějin Ostravy významnou událostí, která společně s objevením uhlí a výrobou železa patřila k hlavním faktorům, jež podnítily nebývalý rozvoj aglomerace. V tento den byl oficiálně zahájen provoz Severní dráhy císaře Ferdinanda v úseku Lipník nad Bečvou – Bohumín. Vlak zastavil rovněž na nádraží, které tehdy neslo název Ostrau.
Železniční stanice pro Moravskou Ostravu byla po několika změnách projektu umístěna na katastru poddanské vsi Přívoz. Původně mělo nádraží šest kolejí, vedle staniční budovy stála skladiště, naproti přes koleje byla výtopna a na ní navazovaly železniční dílny. Před nádražím byl zřízen parčík mezi obytnými domy a restaurací. V roce 1871 byla k Severní dráze napojena trať do Frýdlantu nad Ostravicí. V letech 1892–1893 byly k prostorově nevyhovující budově přistavěny budovy nové, charakteristické svým červeným režným zdivem.
V době 1. Československé republiky patřilo nádraží k největším a nejvýznamnějším v celém ostravském železničním uzlu. V polovině 20. let 20. století bylo 4 km dlouhé, 450 m široké a mělo 61 kolejí. Období německé okupace v letech 1939–1945 se odrazilo především v organizaci dopravy uzpůsobené Říšským drahám. V samotném závěru války byly v průběhu osvobozovacích bojů poškozeny železniční dílny.
Po roce 1945 se dále rozšiřovalo kolejiště a repasováno bylo technické zařízení. V 50. letech 20. století byla postavena další drážní správní budova. V 60. letech 20. století se rozhodlo o vybudování nové odbavovací haly hlavního nádraží, na níž byla vypsána architektonická soutěž. Stavbu v tzv. bruselském stylu vyprojektovali architekti Lubor Lacina a Vlasta Douša ze Státního ústavu dopravního projektování – středisko Brno. Železobetonový skelet výpravní budovy mohl pojmout až 2700 cestujících. Stavební práce realizoval v letech 1969–1975 národní podnik Vítkovické stavby. Prostor doplnila kašna s plastikou z tepané mědi od Sylvy Lacinové. Kruhový otvor v zastřešení nad kašnou vytváří důmyslné pohledy na hlavní prosklenou fasádu nádražní budovy, tvořenou rytmickými vertikálně členěnými pásy. V minulosti ji doplňovaly vitráže malíře Oldřicha Vašici.
Poslední přestavba ve 21. století změnila povrchovou úpravu budovy. Původní červenohnědé páskové keramické obklady byly nahrazeny velkoformátovými fasádními deskami. Kolem prosklené fasády je nově šambrána z tmavomodrých skleněných desek. Místo vitráží je před ní umístěna skleněná stěna doplněná nápisy „Ostrava“ a „Hlavní nádraží“.
V současnosti je hlavní nádraží z hlediska počtu cestujících, kteří zde nastupují nebo vystupují, druhé nejfrekventovanější po stanici Ostrava-Svinov.



Čelní pohled na výpravní budovu nádraží v Přívoze podle plánu z roku 1845.



Situační plán nádraží v Přívoze (situace z roku 1847), z něhož je patrné, že kolejiště tvořilo šest kolejí, další byly odstavné nebo obslužné.

Jízdní řád Severní dráhy Ferdinandovy z roku 1850. V prostředním odstavci v třetím řádku, jsou uvedeny odjezdy z Bohumína a Ostravy (nádraží v Přívoze).

Pohlednice z přelomu 19. a 20. století s nádražím v Přívoze po první přestavbě z roku 1893.

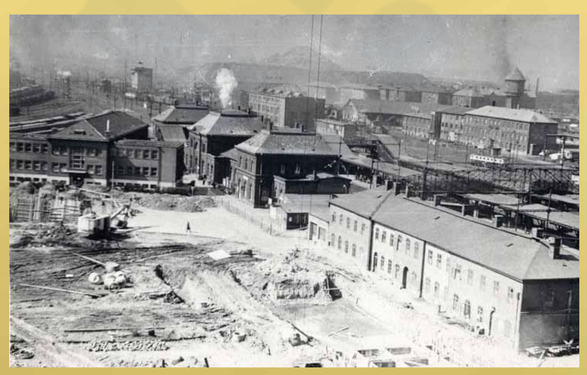
Nádraží v Přívoze na počátku 20. století.

Nákladní vagony společnosti Severní dráhy Ferdinandovy ve stanici Moravská Ostrava kolem roku 1900.

Nádraží v 30. letech 20. století se zastávkou místní elektrické dráhy.

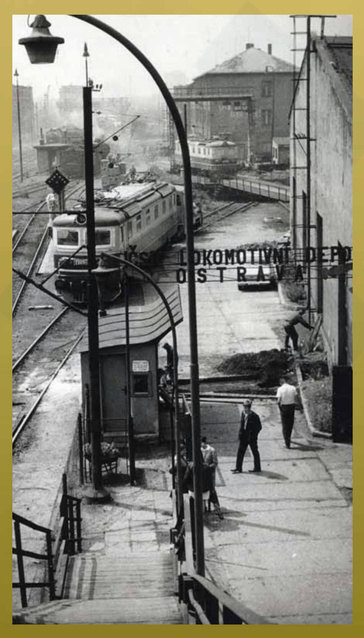
Drážní budovy a dřevěná provizorní lávka přes kolejiště na počátku 60. let 20. století.

Skelet nové odbavovací haly v době výstavby (přelom 60. a 70. let 20. století).



Pohled na staveniště, budovu původního nádraží a správní budovu v 60. letech 20. století

Výstavba lávky přes kolejiště (70. léta 20. století).



Pohled na lokomotivní depo v 60. letech 20. století.

Odbavovací hala těsně po dokončení v roce 1974.

Pohled z výšky na zastřešení nástupiště městské hromadné dopravy u odbavovací haly nádraží na konci 70. let 20. století. Ze snímku je patrné, že v té době ještě nebyla postavena přechodová lávka nad perony.

Interiér odbavovací haly v 2. polovině 70. let 20. století.

Nádraží po rekonstrukci v roce 2014.

OSTRAVA!!!

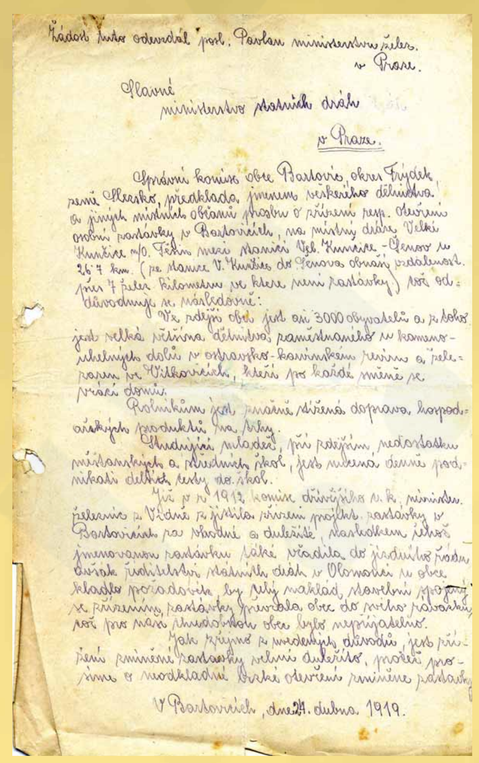
Železniční stanice Ostrava-Bartovice

Železnice protnula území obce Bartovic již před 1. světovou válkou, kdy byla postupně zprovozňována jednokolejná trať, vedoucí z Kunčic do Těšína (1907–1914). Už tehdy se uvažovalo o zřízení zastávky, ale vypuknutí světového válečného konfliktu tento záměr zmařilo. Hned v dubnu 1919 podala proto bartovická správní komise jménem místních občanů žádost na ministerstvo železnic v Praze, v níž se vybudování zastávky opětovně domáhala. Protože ministerstvo zaujalo v této věci zamítavý postoj, intervenoval ve prospěch Bartovic v roce 1921 také sociálně demokratický poslanec Jan Prokeš, zřízení zastávky podpořili rovněž občané z Horní Datyně a Vratimova. Celá záležitost byla o to složitější, že Československé státní dráhy trať sice provozovaly, ale jejím vlastníkem byla soukromá společnost Ostravsko-Frýdlantské dráhy se sídlem ve Vídni, jejíž souhlas byl nezbytně nutný. Jednání bylo nakonec úspěšné, ovšem jen pod podmínkou, že veškeré náklady na výstavbu a udržování zastávky ponese výhradně obec Bartovice.

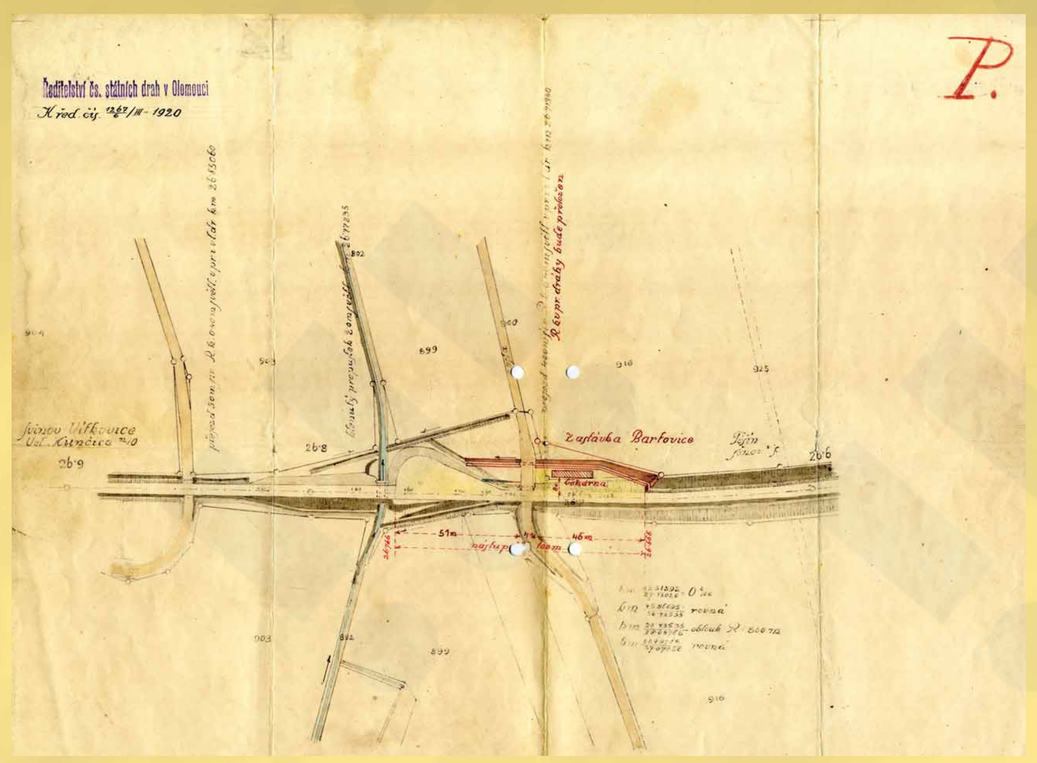
Výstavba probíhala v letech 1921–1922; vzniklo 100 metrů dlouhé nástupiště osvětlované petrolejovými lampami (k elektrifikaci zastávky došlo až v roce 1937), provozním potřebám sloužil malý zděný domek, v němž byla umístěna osobní pokladna a čekárna pro cestující, to vše nákladem zhruba 34 tisíc korun. Osobní provoz byl slavnostně zahájen 22. srpna 1922. Protože udržování zastávky obec finančně zatěžovalo, žádaly Bartovice několikrát o její převzetí státem, avšak vždy marně. Došlo k tomu až po dlouhých 29 letech, v listopadu 1951.

V roce 1949 byla v bezprostředním sousedství zahájena výstavba Nové huti Klementa Gottwalda, pro jejíž plynulé zásobování surovinami bylo nutné zvýšit propustnost ostravského železničního uzlu. Právě Bartovice se měly stát vedle Kunčic důležitým nákladním nádražím, kudy bude Nová huť zásobována železnou rudou a uhlím. V 1. polovině 50. let došlo tak ke zdvojkolejnění tratě mezi Kunčicemi a Šenovem, a v Bartovicích také k výstavbě rozsáhlého kolejiště zcela nové stanice, která byla téměř dokončena i včetně dvou ostrovních nástupišť, spojených podchodem, v roce 1964. Práce na nové výpravní budově však byly přerušeny a cestující i personál se museli spokojit ještě dlouhá léta jen s provizoriem. Jako dopravní kancelář, výdejna jízdenek a čekárna sloužily dva staré železniční vagony, které doplňovala „ne zrovna působivě a esteticky dřevěná bouda, ze všech stran silně proděravělá, s označením WC“. Nová výpravní budova byla vybudována s velkým zpožděním až v letech 1973–1980 podle projektu Státního ústavu dopravního projektování v Brně.

Stanice má bohužel špatnou návaznost na síť MHD a cestujícími příliš využívána není; svůj význam má nyní především pro nákladní dopravu; pro majitele hutního areálu je strategicky důležitá železniční vlečka s vjezdovým a třídícím nádražím, které bylo modernizováno v letech 2003 a 2009; v letech 2009–2010 byly vybudovány také čtyři protihlukové stěny o délce několika set metrů, mající za úkol snížit hlučnost v přiléhající obytné zóně.

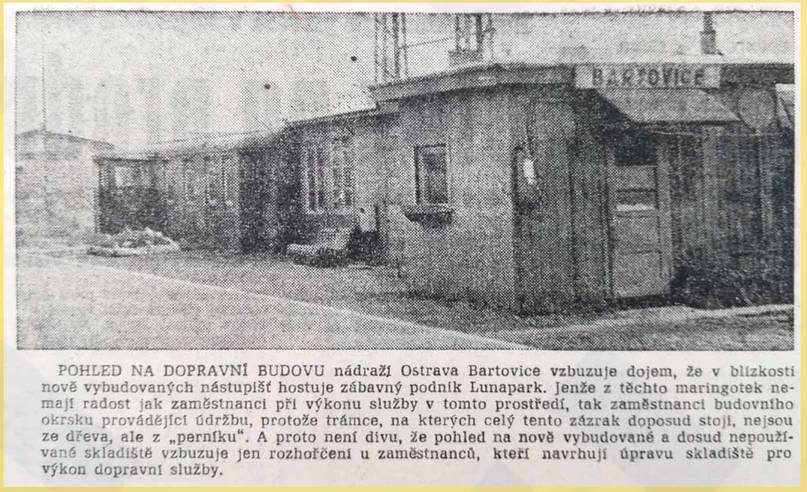


Žádost správní komise obce Bartovice z 24. dubna 1919 o zřízení zastávky pro osobní dopravu, adresovaná ministerstvu železnic v Praze.



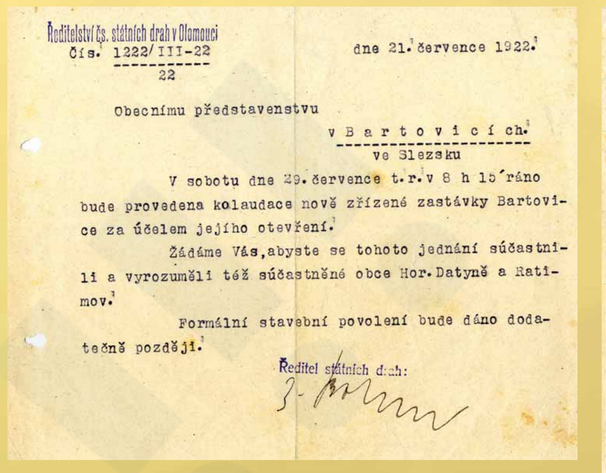
Situační plán navrhované železniční zastávky v Bartovicích (1920).

Zastávka Bartovice (50. léta 20. století).

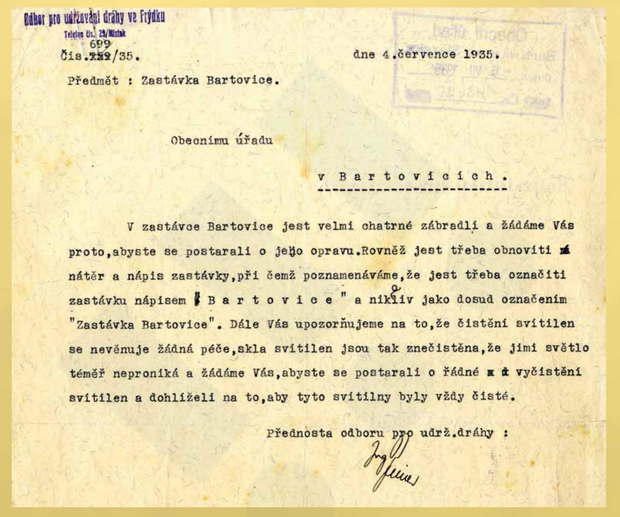


POHLED NA DOPRAVNÍ BUDOVU nádraží Ostrava Bartovice vzbuzuje dojem, že v blízkosti nově vybudovaných nástupišť hostuje zábavný podnik Lunapark. Jenže z těchto maringotek nemají radost jak zaměstnanci při výkonu služby v tomto prostředí, tak zaměstnanci budovního okrsku provádějící údržbu, protože trámce, na kterých celý tento zázrak doposud stojí, nejsou ze dřeva, ale z „perníku“. A proto není divu, že pohled na nově vybudované a dosud nepoužívané skladiště vzbuzuje jen rozhořčení u zaměstnanců, kteří navrhují úpravu skladiště pro výkon dopravní služby.

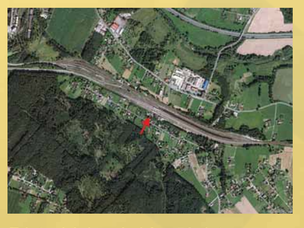
Neutěšený stav provizorní výpravní budovy v Bartovicích v roce 1964. Noviny Nová železnice 2. 12. 1964.



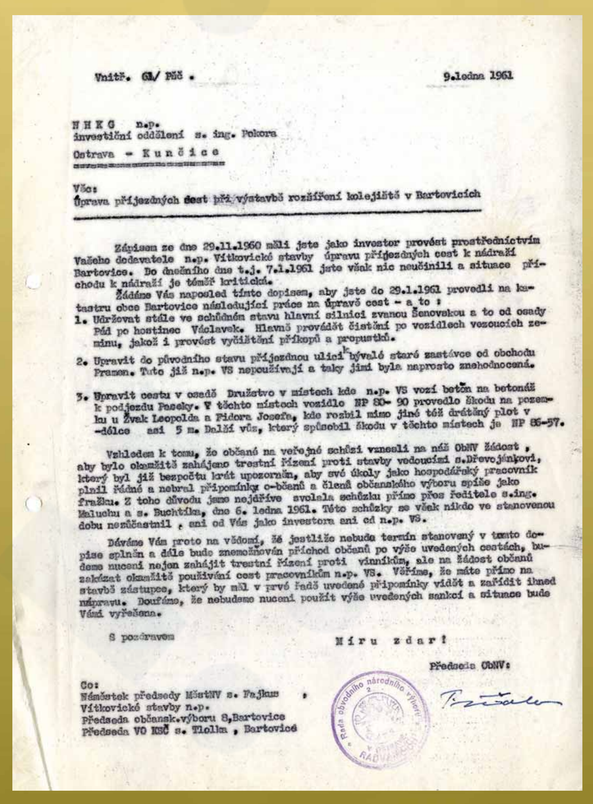
Oznámení o kolaudaci zastávky v Bartovicích.



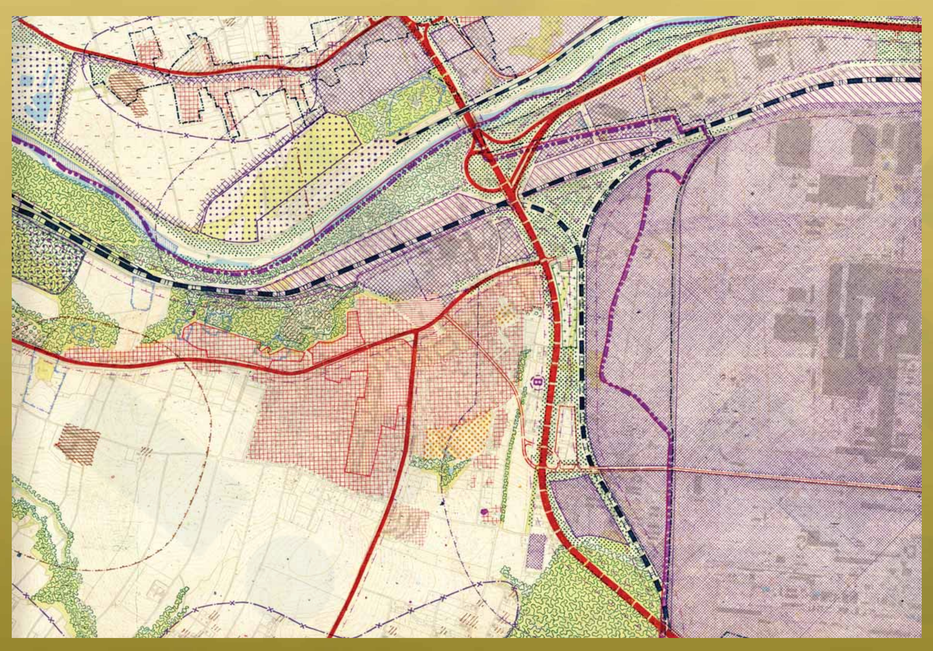
Upozornění na špatný stav zastávky v roce 1935 naznačuje, že péče o její chod a údržbu byla pro obec značným břemenem.



Z leteckých snímků z 50. let 20. století a z roku 2016 je patrný obrovský rozdíl mezi původní železniční zastávkou a novou železniční stanicí s rozsáhlým kolejištěm. Poloha původní zastávky a nové výpravní budovy označena šipkou. Mapový server statutárního města Ostravy.



Stížnost Obvodního národního výboru v Radvanicích na devastaci místních komunikací při výstavbě kolejiště nové železniční stanice Ostrava-Bartovice (1961).



Již od 60. let 20. století je v územním plánu Ostravy zanesena dosud nerealizovaná železniční spojka mezi Bartovicemi a Vratimovem, která měla umožnit osobní dopravu cestujících směrem od Havířova do Beskyd bez přestupu. Z Bartovic by se tím naopak stala frekventovaná stanice přestupní mezi vlaky ve směru Ostrava a Frýdek-Místek. Územní plán města Ostravy 1979.

Nádraží Ostrava-Bartovice, výpravní budova (2006).

Nádraží Ostrava-Bartovice, nástupiště (2006).

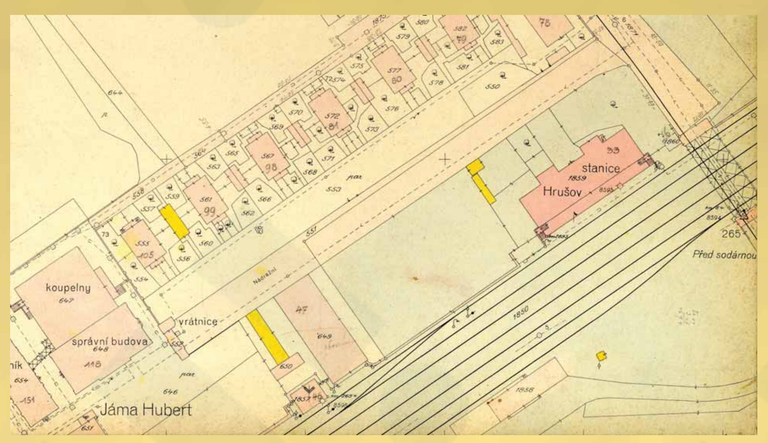
OSTRAVA!!!

Nádraží Hrušov, zastávky Polanka nad Odrou, Třebovice

Hrušov
Provoz původně samostatné stanice, ležící na pravém (slezském) břehu řeky Ostravice hned za jejím přemostěním, byl zahájen 1. května 1847, tj. současně se zprovozněním úseku Lipník nad Bečvou – Bohumín na Severní dráze císaře Ferdinanda. V následujících desetiletích se jednalo o nejvýznamnější stanici pro nakládku uhlí z ostravského revíru. V 50. letech 19. století byla upravena pro osobní přepravu a pro tento účel byla postavena výpravní budova s pětiosým prostředním rizalitem a dvěma kolmými křídly. V roce 1898 dostala budova z obou stran přízemní přístavby s plochou střechou a na kolejové straně verandu. Do kolejiště se vcházelo po schodech, umístěných na obou koncích krytého nástupiště. V 80. letech 20. století se nepříznivě projevilo poddolování budovy stanice a dopravní kancelář byla umístěna provizorně v železničních vagonech. Stanice zanikla v 90. letech 20. století a pozůstatek tamního kolejiště byl začleněn do stanice Ostrava hlavní nádraží.

Polanka nad Odrou
Od roku 1847 Polankou procházela železniční trať společnosti Severní dráhy Ferdinandovy ve směru trati Přerov – Bohumín). Původní budova strážního domku byla postavena po vybudování druhé koleje asi v roce 1860. Dráha Polanka – Kunčice, která byla budována v letech 1914–1918 jako odbočka dráhy ostravsko-frýdlantské, nebyla dokončena ani zprovozněna. Zhoršení dopravních poměrů v ostravském železničním uzlu a jeho přetížení, které nastalo zejména po dostavbě Nové hutě Klementa Gottwalda v 50. letech 20. století, vyvolalo oživení tohoto projektu. V únoru 1962 začala výstavba Polanecké spojky, železničního úseku mezi stanicemi Ostrava-Kunčice, Polanka nad Odrou a Ostrava-Svinov. Provoz na všech úsecích tratě byl zahájen v průběhu roku 1964.

Třebovice
Železniční trať ze Svinova do Opavy procházela katastrem obce Třebovice od roku 1855. Při stavbě železničních náspů v úzké rovině kolem řeky Opavice bylo zaměstnáno mnoho místních dělníků a jedno stavení místního chalupníka muselo být zbouráno. V roce 1913 se nacházela v Třebovicích zastávka a nákladiště. Železniční stanice zde byla zřízena až v roce 1930. V polovině šedesátých let 20. století došlo k rozšíření nádraží a výstavbě nové staniční budovy. Tehdy se na trať v Třebovicích napojila vlečková kolej Slezských lihovarů, panelárny Prefy a Masného průmyslu v Martinově.



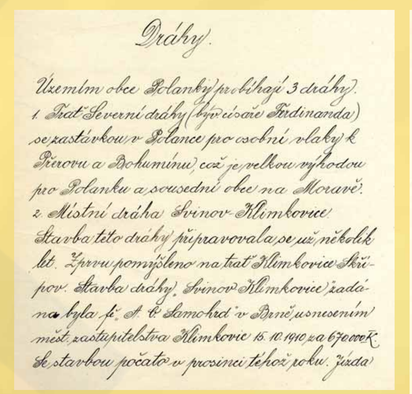
Vyobrazení nádražní budovy na katastrální mapě Hrušova (30. léta 20. století).

Výpravní budova železniční stanice Ostrava-Hrušov podlehla negativním vlivům důlní činnosti počátkem osmdesátých let 20. století (fotografie z roku 1975).

Do roku 1862 byl Hrušov stanicí s největší nakládkou uhlí na celé trati Severní dráhy Ferdinandovy.

Elektrický motorový vlak EM 488.0028 zastavuje ve stanici Ostrava-Hrušov, nádraží. Pohled od severu z mostu silnice Ostrava-Bohumín, vzadu Důl Stachanov, dříve Hubert. Novým jízdním řádem byla v květnu 1979 zastávka pro osobní přepravu zrušena (Foto Mojmír Leštinský, 1979).

Vlaková zastávka s čekárnou v Polance po roce 1918.


Zápis v kronice obce Polanky z roku 1925 o dopravním spojení obce s názvem kapitoly „Dráhy“.

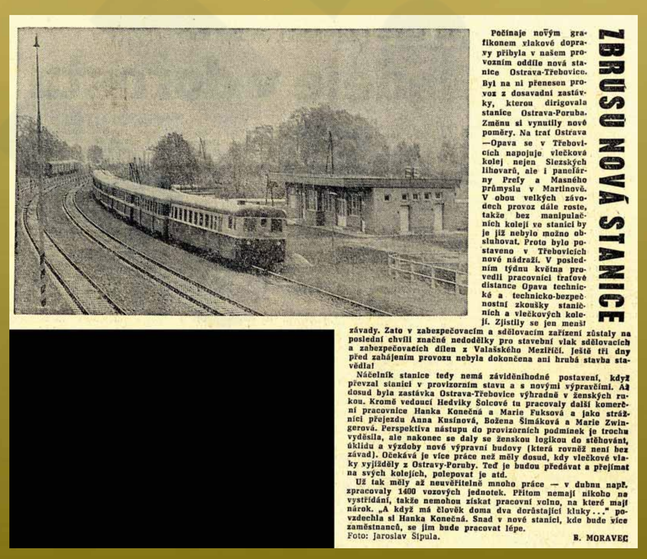
Dráhy.

Územím obce Polanky (probíhají 3 dráhy).
1. Trať Severní dráhy (bývalá císaře Ferdinanda) se zastávkou v Polance pro osobní vlaky k Přerovu a Bohumínu) což je velkou výhodou pro Polanku a sousední obce na Moravě.
2. Místní dráha Svinov-Klimkovice. Stavba této dráhy připravovala se už několik let. Zprvu pomýšleno na trať Klimkovice-Štěpov. Stavba dráhy Svinov-Klimkovice žádána byla f. A. C. Stomfeld v Brně, usnesením měst. zastupitelstva Klimkovic 15. 10. 1910 za 670 000 K. K stavbou počato v prosinci téhož roku. Jízda byla slavnostně zahájena 3. 12. 1911 o 1/2 10 h. ranní. Počátku jezdilo celkem 10 vlaků denně, později počet rozmnožen na 12. Klimkovou převzaty podíly za 150 000 K, Polanka za 50 000 K, Svinov za 50 000 K, stát a země za 240 000 K. Ostatek hrazen z úpisů soukromých a darů. Celkový náklad činil 1 060 000 K. Jízdu provádí sev. dráha. Největší zásluhu o postavení dráhy má Josef Hradil, bývalý řed. ob. školy v Klimkovicích a zvrchlický Rud. Posner z Klimkovic.
3. Dráha Vel. Kunčice-Polanka-Svinov budována v letech 1914–18 jako odbočka dráhy ostravsko-frýdlantské. Měla spojit přímo Opavu s Těšínem přes Svinov. Měla ulehčit nádraží ostravskému při dopravě uhlí z východní oblasti revíru. Ale poválečnými poměry se stala zbytečnou a provoz na ní nebyl ani zahájen.

Na trati mezi Polankou a Jistebníkem „s parou“, nedatováno, fotoalbum obce.

U železniční trati ve směru Svinov - Opava po povodni v květnu 1951, v pozadí vlevo elektrárna 1. máje a vpravo továrny lihového průmyslu v Třebovicích.

Nádražní budova – původní zastávka v Ostravě-Polance (Dolní Polanka) v roce 1979. Archiv města Ostravy, sbírka fotografií.


ZBRUSU NOVÁ STANICE

Počínaje novým grafikonem vlakové dopravy přibyla v našem provozním oddíle nová stanice Ostrava-Třebovice. Byl na ni přenesen provoz z dosavadní zastávky, kterou dirigovala stanice Ostrava-Poruba. Změnu si vynutily nové poměry. Na trať Ostrava—Opava se v Třebovicích napojuje vlečková kolej nejen Slezských lihovarů, ale i panelárny Prefy a Masného průmyslu v Martinově. V obou velkých závodech provoz dále roste, takže bez manipulačních kolejí ve stanici by je již nebylo možno obsluhovat. Proto bylo postaveno v Třebovicích nové nádraží. V posledním týdnu května provedli pracovníci traťové distance Ojava technické a technicko-bezpečnostní zkoušky staničních a vlečkových kolejí. Zjistily se jen menší závady. Zato v zabezpečovacím a sdělovacím zařízení zůstaly na poslední chvíli značné nedodělky pro stavební vlak sdělovacích a zabezpečovacích dílen z Valašského Meziříčí. Ještě tři dny před zahájením provozu nebyla dokončena ani hrubá stavba stavědla!

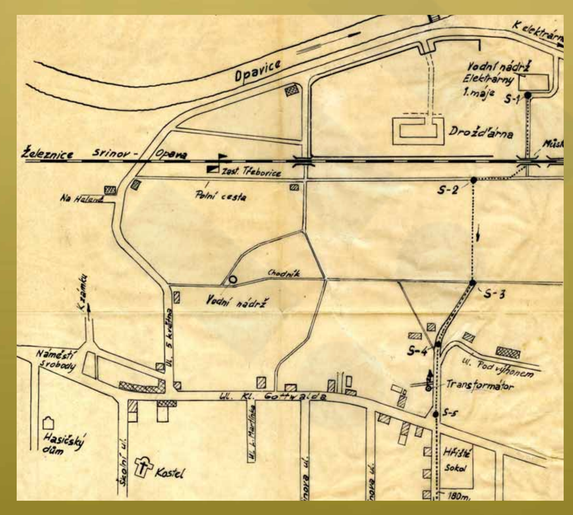
Náčelník stanice tedy nemá závidění hodné postavení, když převzal stanici v provizorním stavu a s novými výpravčími. Až dosud byla zastávka Ostrava-Třebovice výhradně v ženských rukou. Kromě vedoucí Hedviky Šolcové tu pracovaly další komerční pracovnice Hanka Konečná a Marie Fuková a jako strážnici přejezdu Anna Kosinová, Božena Šimáková a Marie Zwingerová. Perspektiva nástupu do provizorních podmínek je trochu vyděsila, ale nakonec se daly se ženskou logikou do stěhování, úklidu a výzdoby nové výpravní budovy (která rovněž není bez závad). Očekává je více práce než měly dosud, kdy vlečkové vlaky vyjížděly z Ostravy-Poruby. Teď je budou předávat a přejímat na svých kolejích, polepovat je atd.

Už tak měly až neuvěřitelně mnoho práce — v dubnu např. zpracovaly 1400 vozových jednotek. Přitom nemají nikoho na vystřídání, takže nemohou získat pracovní volno, na které mají nárok. „A když má člověk doma dva dorůstající kluky . . .“ povzdechla si Hanka Konečná. Snad v nové stanici, kde bude více zaměstnanců, se jim bude pracovat lépe.

Foto: Jaroslav Šipula.

B. MORAVEC

Na přelomu května a června 1965 byla zprovozněna nová výpravní budova stanice Ostrava-Třebovice. Článek s titulem Zbrusu nová stanice byl 2. 6. 1965 zveřejněn v Nové železnici, týdeníku železničářů ostravského provozního oddílu.

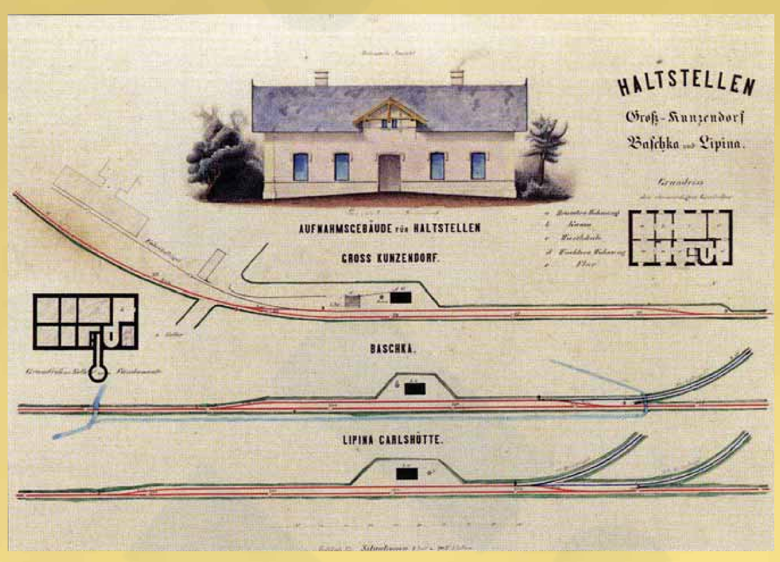


Situační plánek železnice s vyznačením zastávky Ostrava-Třebovice (1950).

OSTRAVA!!!

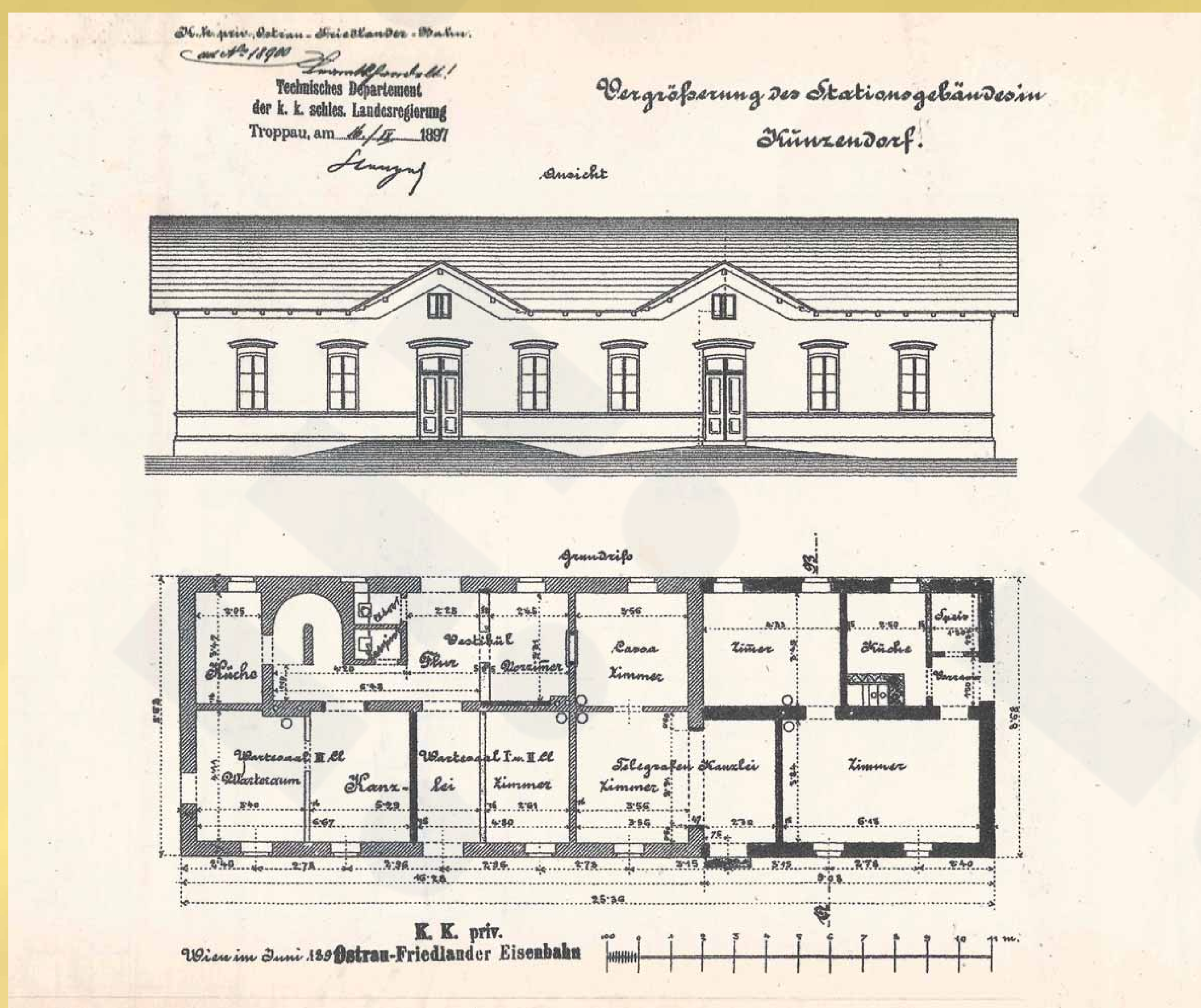
Nádraží Kunčice

Nádraží v Kunčicích bylo zřízeno v souvislosti se stavbou dráhy z Ostravy do Frýdlantu, která byla zprovozněna 1. ledna 1871. Dráhu využívaly jak průmyslové podniky pro přepravu materiálu a zboží, tak i obyvatelé Ostravy a okolí pro návštěvu Beskyd. Denně jí projelo 50 osobních vlaků tam a zpět a téměř 30 nákladních vlaků. V roce 1911 byla dokončena část plánované místní dráhy ze Svinova do Těšína v úseku Kunčice – Prostřední Suchá. V rámci výstavby Nové huti na počátku 50. let 20. století se z kunčického nádraží stal významný železniční uzel, když byl v letech 1962–1964 dobudován úsek trati z Kunčic do Polanky nad Odrou, tzv. Polanecká spojka, která měla vyřešit přetížení nákladní železniční dopravy na Ostravsku.
Původní staniční budovu z roku 1870 nechala společnost Ostravsko-frýdlantská dráha v roce 1898 zvětšit a v roce 1911 ji nahradila nová výpravní budova podle typového plánu architekta Franze Bobrowského.
Další komplexní rekonstrukci stanice si vyžádala až výstavba železáren Nové huti. Výpravní budova byla zbourána a provizorně ji nahradila bývalá strojová remíza. Novou výpravní budovu postavily Pozemní stavby Olomouc podle návrhu architekta Josefa Dandy z roku 1964. Výstavba budovy „nejlépe vybavené a nejkrásnější na celé trati z Ostravy až do Kojetína“, jak napsal denní tisk, měla být hotova 30. června 1964. Dokončení stavby se však neustále protahovalo. Termín byl nejprve posunut na 1. leden 1965, ale nakonec se pro cestující otevřela až v prosinci 1966. Dominantou nádraží se stal dvoupatrový vestibulový trakt, přístupný venkovním schodištěm. Vestibul byl situován nad úroveň terénu z obav před sedáním budovy v důsledku poddolování, k němuž však nedošlo. V letech 2006–2008 prošla budova rozsáhlou rekonstrukcí. Zrenovován byl vestibul i administrativní části, budova dostala novou střechu, okna a fasádu a vybudován byl rovněž bezbariérový přístup.
Nádraží v Kunčicích se zapsalo do historie na počátku 2. světové války, kdy se stalo nástupní stanicí uprchlíků do Polska. Převozy nočními nákladními vlaky v prázdných uhlácích organizoval tehdejší přednosta stanice Jan Zrůnek za tichého souhlasu ostatních zaměstnanců stanice. Hranici se tímto způsobem podařilo v roce 1939 přejít asi 1800 osobám. Mezi nimi byli generál Ludvík Svoboda, Jaroslav Stránský, politik, novinář a právník, gen. Jan Ingr, ministr národní obrany londýnské exilové vlády nebo Vojtěch Beneš, politik, bratr prezidenta E. Beneše.



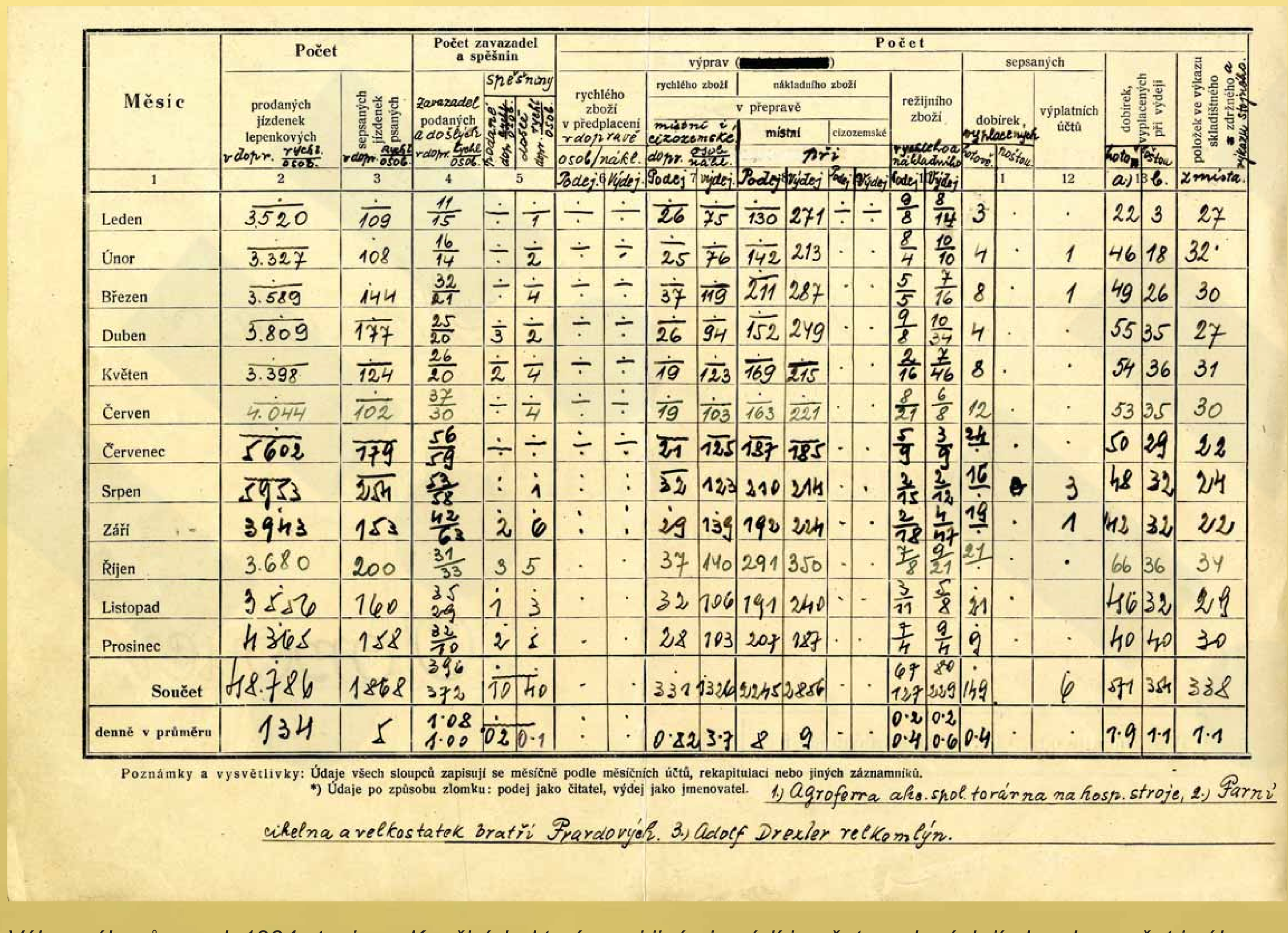
Typový plán výpravní budovy zastávek Kunčice, Baška a Lískovec, 1870. Kromě čekárny se v budově nacházel úřednický byt a byt hlídače.

Výpravní budova z roku 1911 postavená podle typového plánu architekta Franze Bobrowského. V přízemní části určené pro cestující se nacházel kromě čekáren a pokladny také poštovní úřad.

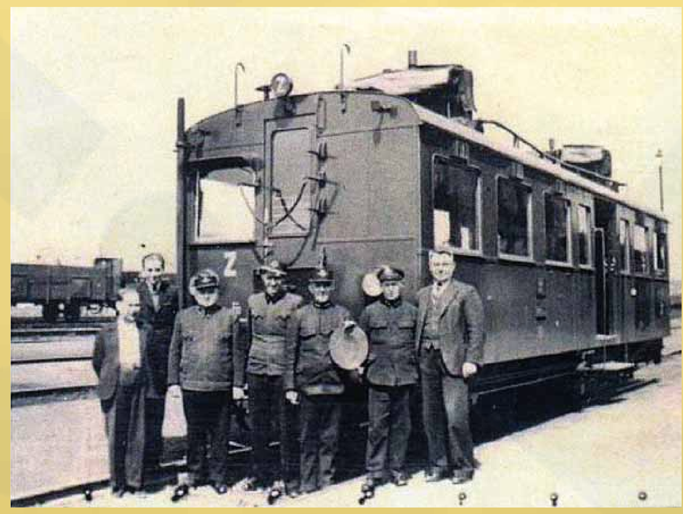


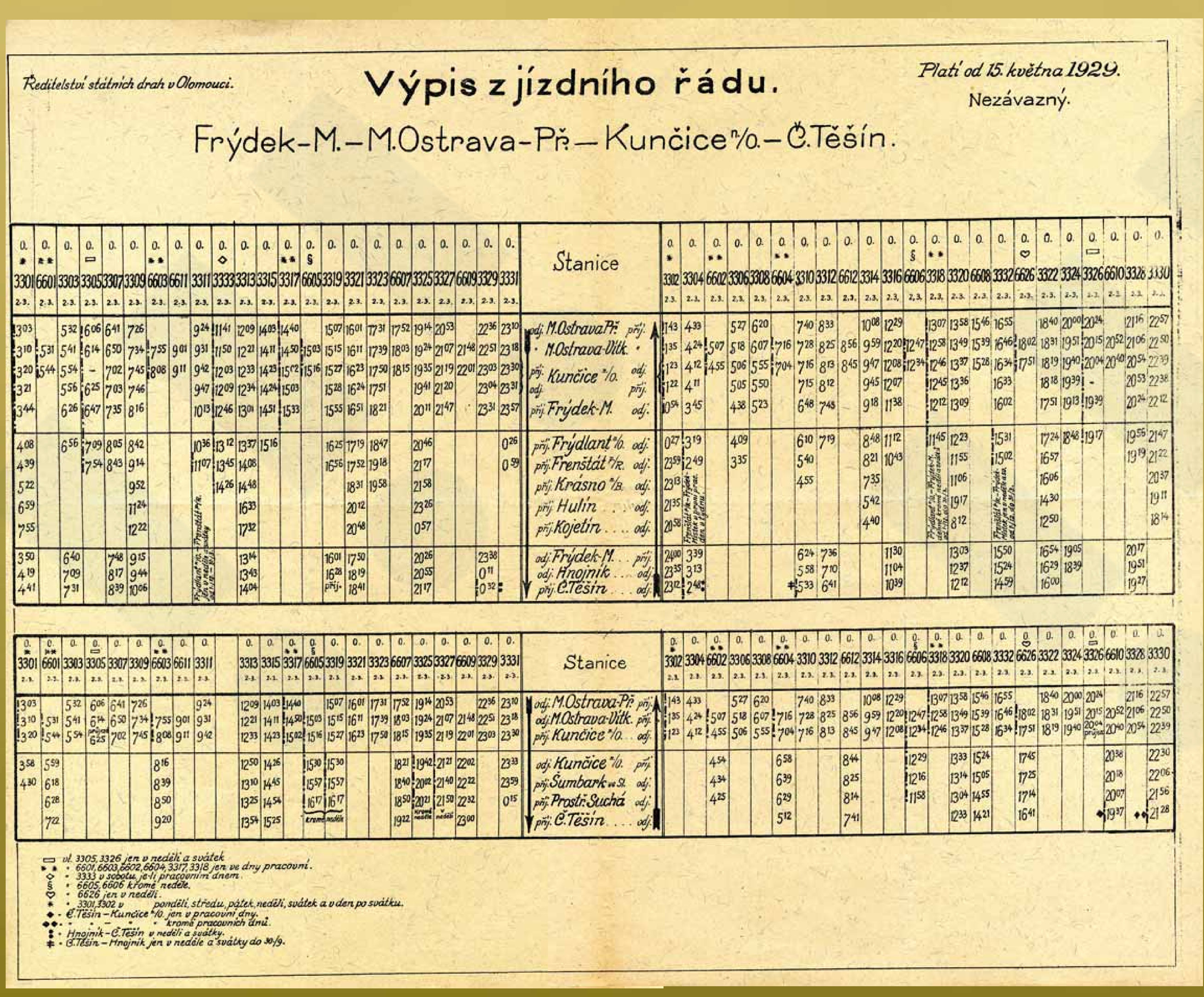
Plán na zvětšení výpravní budovy, 1898. V původní části byly zřízeny dvě čekárny zvlášť pro I. a II. třídu a pro III. třídu, pokladna, vestibul a kanceláře. V přístavbě se nacházel samostatný byt.

Výpravní budova z roku 1966. Dominantou stavby se stal dvoupatrový vestibulový trakt, na nějž navazovaly jednopatrové provozní objekty pokračující podélnými křídly. Fotografie pochází z doby po poslední rekonstrukci v letech 2006-2008, kdy byly odstraněny původní červené obkládačky a svislé pásy skleněných tvární, které z boku prosvětlovaly vestibul, nahradila okna.



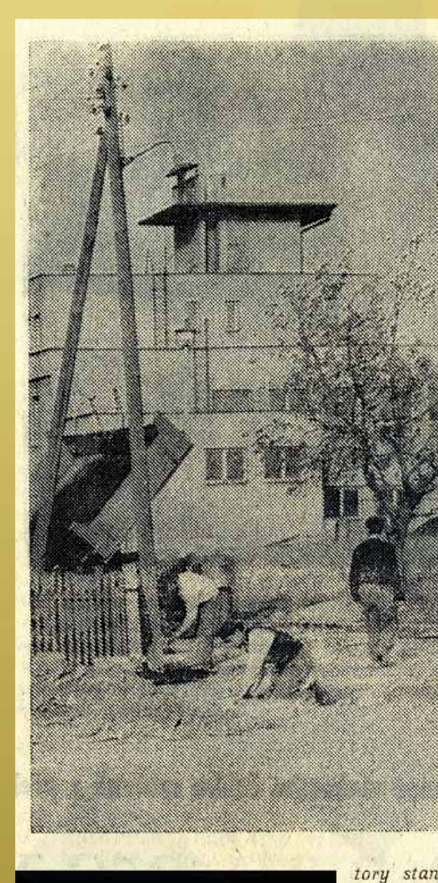
Výkaz výkonů za rok 1934 stanice v Kunčicích, který mezi jinými uvádí i počet prodaných jízdenek a počet i váhu odbavených zavazadel.


Zaměstnanci stanice v roce 1939. Nádraží v Kunčicích bylo v roce 1939 nástupní stanicí uprchlíků do Polska. Převozy nočními nákladními vlaky v prázdných uhlácích organizoval tehdejší přednosta stanice Jan Zrůnek. Hranice tímto způsobem přešlo asi1800 osob, mj. gen. Ludvík Svoboda (soukromá sbírka P. Sládka).



Výpis z jízdního řádu pro trať z Moravské Ostravy-Přívozu do Českého Těšína z roku 1929.

Průjezd prezidenta T. G. Masaryka nádražím v Kunčicích 25. 6. 1925 zvláštním vlakem z Ostravy do Frýdku.


Zase nové starosti?

Na otevření přijímací budovy nového nádraží Ostrava - Kunčice se čekalo až příliš dlouho. V těchto dnech je dokončována úprava příjezdových cest v přednádražním prostoru. Po kolaudaci těchto posledních prací, která bude provedena ve čtvrtek 17. listopadu, očekává se, že provoz pro cestující veřejnost bude zahájen až 1. prosince t. r. Kolaudací má být udělána tečka za trapnou historií výstavby kunčického nádraží. Cestujícím bude sloužit nová, moderně řešená budova, ale vedoucí pracovníci stanice neradostně hledí vstříc příštím dnům. Prostory stanice, hlavně na vratimovské straně, mezi skladištěm a přijímací budovou, nejsou zajištěny proti nedovolenému vstupu na nástupiště. Jejich obavy jsou oprávněné, neboť neukázněných cestujících je stále ještě dost, a proto o zkracování cesty na druhé a na třetí nástupiště přes koleje jistě nebude nouze.

(Foto a text Jaroslav Šipula)

Nová železnice, 16. 11. 1966. Nádražní budova měla být podle původního plánu hotová 30. 6. 1964.
V termínu byla zprovozněna pouze krytá nástupiště.
Budova se pro cestující otevřela až na konci roku 1966.

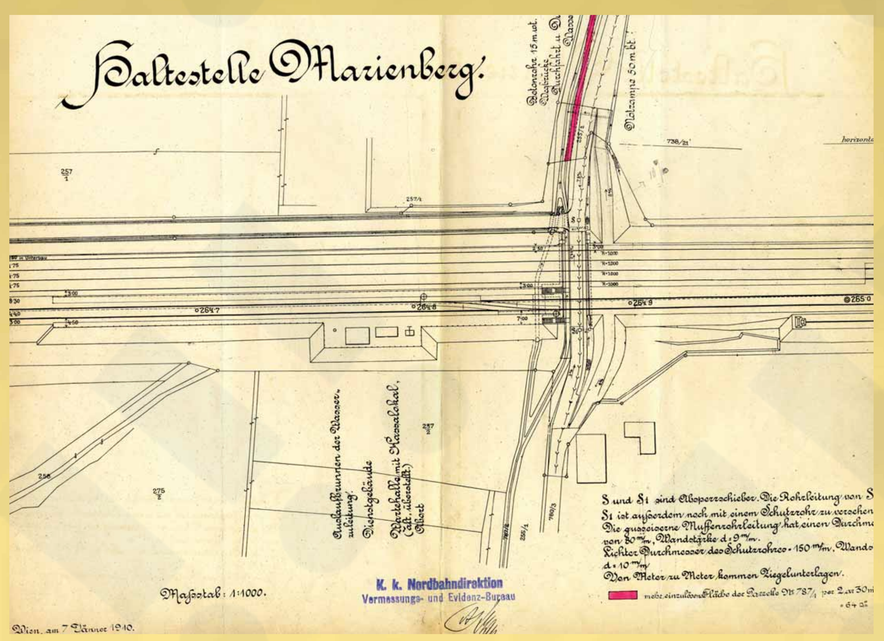
OSTRAVA!!!

Zastávky Mariánské Hory, Kunčičky, Stodolní

Mariánské Hory
O zřízení nádraží na trati Severní dráhy Ferdinandovy usilovala obec Mariánské Hory již od roku 1895. Díky neúnavným intervencím obce se konečně podařilo v roce 1911 stavbu výpravní budovy realizovat. Ve svých žádostech se představitelé obce odvolávali na vysoký počet obyvatel, koncentraci průmyslu, obchodníků a živnostníků a značnou vzdálenost svinovského a přívozského nádraží. Nádraží sice stálo a zastávka byla uváděna v jízdních řádech, ale vlaky zde ještě dalších devět let nezastavovaly. Otevření zastávky se cestující dočkali až v květnu 1920. Budova z režného zdiva stála ve svahovitém terénu, s nímž se vyrovnala mohutným kamenným soklem. Svému účelu sloužila až do roku 1979, kdy byla demolována.

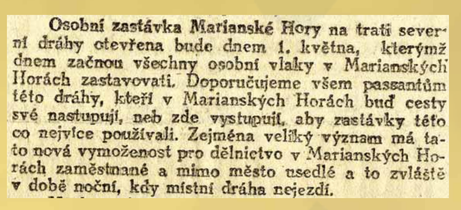
Kunčičky
Zastávka Kunčičky na Ostravsko-frýdlantské dráze byla zřízena až po četných žádostech obce 1. října 1900. Hlavním důvodem byla potřeba usnadnění dopravy pro zaměstnance jámy Alexander ze vzdálenějších obcí. Cestující mohli zpočátku využívat pouze dřevěnou čekárnu bez podlahy, oken a bez kamen, která byla v noci osvětlena jen petrolejovou svítilnou. Pěkná a zděná budova byla postavena až v roce 1928 za přispění obce a jámy Alexander. Měla dvě menší a jednu velkou čekárnu a vestibul s osobní pokladnou. Pro pohodlí cestujících byl zřízen nákladem obce na jižní straně nádraží druhý východ. V roce 1930 si zde otevřel František Ryšánek restauraci. Po zahájení dvoukolejného provozu v roce 1939 byla u druhé koleje postavena pro cestující na Frýdek krytá prostorná čekárna. V současnosti slouží veřejnosti pouze zděné přístřešky v obou směrech.

Stodolní
Zastávka Stodolní je nejnovější vlakovou zastávkou na území města Ostravy. Byla postavena na trati Ostrava, hlavní nádraží – Valašské Meziříčí v rámci elektrizace úseku mezi ostravským hlavním nádražím a železniční stanicí Ostrava-Kunčice. Umožnila spojení přímo s centrem města cestujícím z Havířova i z Opavy. Náklady na její vybudování se vyšplhaly na devadesát milionů korun, čtyřiceti miliony přispělo město. Ke slavnostnímu otevření došlo 21. listopadu 2007 a pravidelného provozu se zastávka dočkala až s počátkem platnosti nového jízdního řádu, tedy 9. prosince 2007.



Situační plán zastávky v Mariánských Horách se služební a výpravní budovou a odděleným záchodem, 1910.

Výpravní budova Mariánské Hory, 1979. Suterén sloužil jako čekárna pro dělníky, v přízemí byla čekárna III. třídy, kancelář a dvě místnosti pro zaměstnance stanice.


Osobní zastávka Marianské Hory na trati severní dráhy otevřena bude dnem 1. května, kterýmž dnem začnou všechny osobní vlaky v Marianských Horách zastavovati. Doporučujeme všem passantům této dráhy, kteří v Marianských Horách buď cesty své nastupují, neb zde vystupují, aby zastávky této co nejvíce používali. Zejména veliký význam má tato nová vymoženost pro dělnictvo v Marianských Horách zaměstnané a mimo město usedlé a to zvláště v době noční, kdy místní dráha nejezdí.

Zpráva v denním tisku o zprovoznění zastávky v Mariánských Horách. Duch času, 3. 5. 1920.

Telegram

Ředitelství státních drah

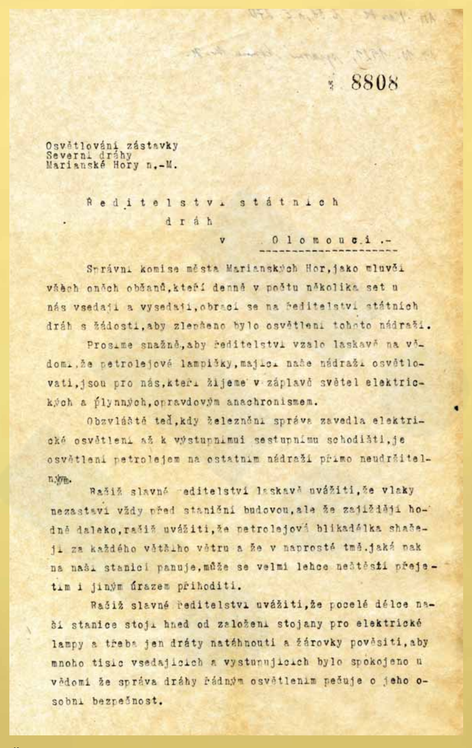
Olomouc.

Vlak 913 nezastavuje není v přiručních řádech. Jindy zastavoval. Prosíme zařídíte. Deputace hornické žádají o vlak 3, 40 pro naši stanici. Přimlouváme se.

Město Mar. Hory

Vavřík předseda

Již rok po otevření zastávky začalo ředitelství Československých státních drah rušit zastavování řady osobních vlaků, proti čemuž protestovali představitelé obce.


8808

Osvětlování zástavky
Severní dráhy
Mariánské Hory n.-M.

Ředitelství státních
drah
v Olomouci.

Správní komise města Mariánských Hor, jako mluvčí vážných onách občanů, kteří denně v počtu několika set u nás vsedají a vysedají, obrací se na ředitelství státních drah s žádostí, aby zlepšeno bylo osvětlení tohoto nádraží.

Prosíme snažně, aby ředitelství vzalo laskavě na vědomí, že petrolejové lampičky, mající naše nádraží osvětlovati, jsou pro nás, kteří žijeme v záplavě světel elektrických a plynových, opravdovým anachronismem.

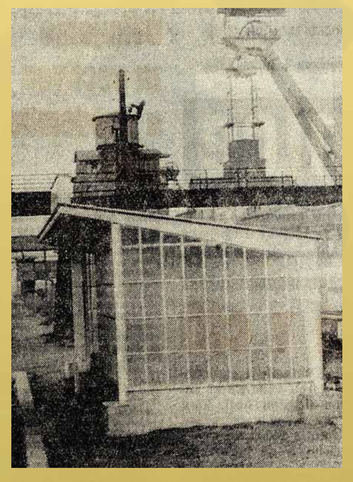
Obzvláště teď, kdy železniční správa zavedla elektrické osvětlení až k výstupnímu sestupnímu schodišti, je osvětlení petrolejem na ostatním nádraží přímo neudržitelným.

Račiž slavné ředitelství laskavě uvážiti, že vlaky nezastaví vždy před staniční budovou, ale že zastihují hodně daleko, račiž uvážiti, že petrolejová blikadélka shasají za každého většího větru a že v naprosté tmě, jaké nyní na naší stanici panuje, může se velmi lehce nečestní přejetím i jiným úrazem přihoditi.

Račiž slavné ředitelství uvážiti, že poslové délce naší stanice stojí hned od založení stojany pro elektrické lampy a třeba jen dráty natáhnouti a žárovky pověsiti, aby mnoho tisíc vsedajících a vystupujících bylo spokojeno a vědomí, že správa dráhy řádným osvětlením pečuje o jeho osobní bezpečnost.

Žádost Správní komise Mariánských Hor z 19. října 1921 o zavedení elektrického osvětlení na zastávce.

Nádraží v Kunčičkách z roku 1928 v blízkosti jámy Alexander.


V roce 1968 nahradila původní čekárnu v Kunčičkách ve směru na Frýdek nová prosklená čekárna (Nová železnice 3. 1. 1968).

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

D. Z. 114435 ex 1900.

Eröffnung
der Personen-Haltestelle
Klein-Kuntschitz.

Am **1. October 1900** wird die an der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zwischen den Stationen Ostrau-Witkowitz und Kunzendorf gelegene Personen-Haltestelle

Klein-Kuntschitz

mit dem Personenzuge Nr. 2117 (ab Klein-Kuntschitz um 5 Uhr 5 Min. Früh) für den **Personen-** und **Gepäcks**-Verkehr eröffnet.

Von diesem Tage an werden in Klein-Kuntschitz sämmtliche, in der Strecke M. Ostrau—Friedek-Mistek verkehrenden Personenzüge täglich, ferner die Arbeiterzüge Nr. 2151 und 2140 an den für den Verkehr dieser Züge bestimmten Tagen Aufenthalt nehmen. Die Abfahrtszeiten dieser Züge sind aus dem Fahrplan-Plakate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, giltig vom 1. October 1900, zu entnehmen.

Die Fahrkarten-Ausgabe ist eine beschränkte. Reisegepäck wird nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung übernommen. Die kilometrischen Entfernungen und die Fahrpreise sind aus dem I. Nachtrage zum Local-Tarife der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu ersehen.

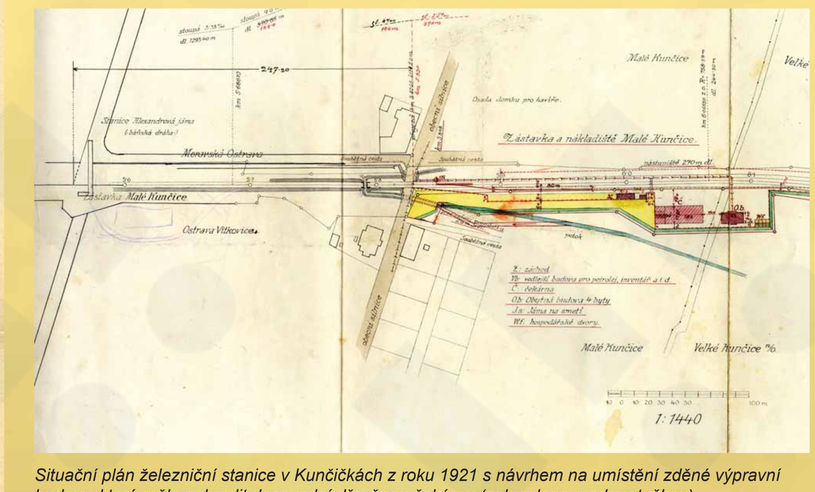
Im Uebrigen gelten die einschlägigen Bestimmungen des Betriebs-Reglements und der Tarife.

Wien, im September 1900.

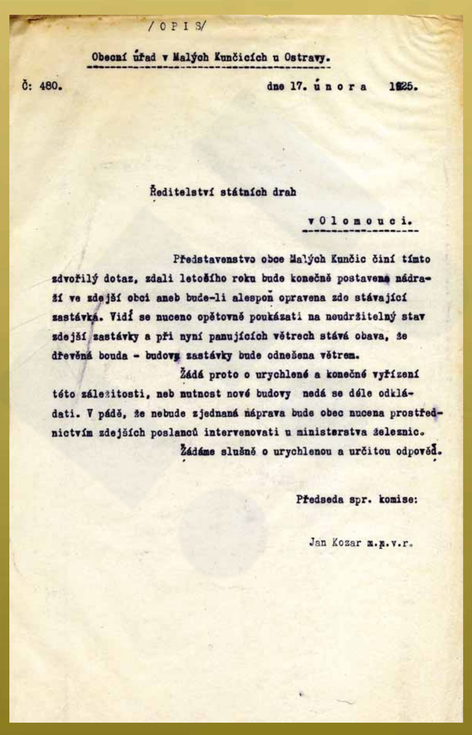
Die Direction.

Druck von R. v. Waldheim in Wien.

Vyhláška oznamující otevření zastávky v Kunčičkách, 1. října 1900. První vlak zde zastavil v 5 hodin a 5 minut ráno.



Situační plán železniční stanice v Kunčičkách z roku 1921 s návrhem na umístění zděné výpravní budovy, která měla nahradit dosavadní dřevěnou čekárnu (zakreslena modrou tužkou). Záměr v této podobě nebyl realizován.


/OPIS/

Obecní úřad v Malých Kunčicích u Ostravy.

Č: 480. dne 17. února 1925.

Ředitelství státních drah

v Olomouci.

Představenstvo obce Malých Kunčic činí tímto zdvořilý dotaz, zdali letošního roku bude konečně postavena nádraží ve zdejší obci aneb bude-li alespoň opravena zdo stávající zastávka. Vidí se nuceno opětovně poukázati na neudržitelný stav zdejší zastávky a při nyní panujících větrech stává obava, že dřevěná bouda - budova zastávky bude odnešena větrem.

Žádá proto o urychlené a konečné vyřízení této záležitosti, neb nutnost nové budovy nedá se déle odkládati. V pádě, že nebude zjednaná náprava bude obec nucena prostřednictvím zdejších poslanců intervenovati u ministerstva železnic.

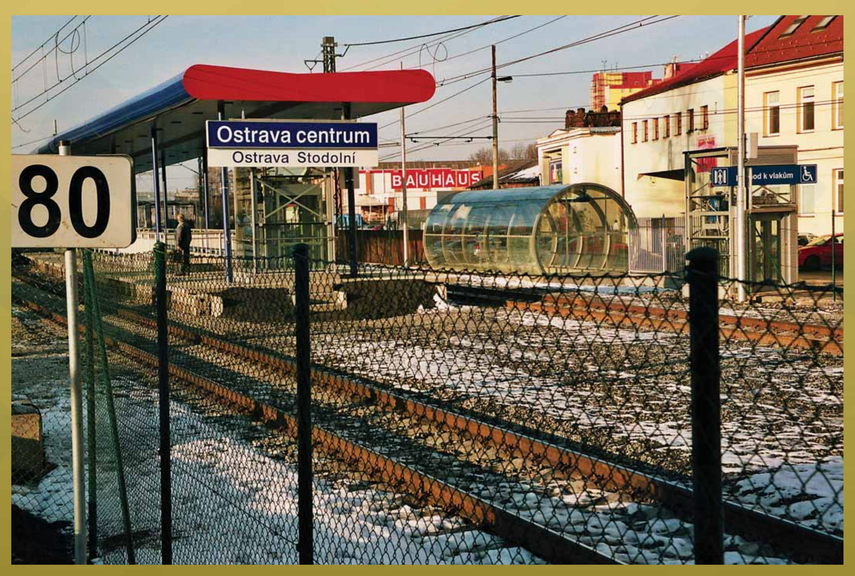
Žádáme slušně o urychlenou a určitou odpověď.

Předseda spr. komise:

Jan Kozar m.p.v.r.

Žádost představenstva obce Kunčičky o postavení výpravní budovy nebo opravení staré zchátralé čekárny.

Výstavba zastávky Stodolní, 2007.



Nová zastávka Stodolní v centru města. Při slavnostním otevření visela pod oficiální klasickou cedulí Ostrava-centrum narychlo vyrobená cedule s nápisem Ostrava-Stodolní. Při připravách projektu se počítalo s názvem Ostrava-centrum. Vzhledem k popularitě blízké Stodolní ulice se město a České dráhy dohodly na změně názvu stanice.

OSTRAVA!!!

Nádraží místních drah Moravská Ostrava

První pokusy o zřízení místní dráhy v Ostravě se objevily již v roce 1882 a 1887, ale úspěšným byl teprve projekt Julia Moderna. Modern naprojektoval parní normálně rozchodnou dráhu, jež měla vést z Přívozu přes Moravskou Ostravu do Vítkovic. Julius Modern svůj plán ovšem nerealizoval a přenechal jej v roce 1893 brněnské společnosti Brünner Lokaleisenbahn Gesellschaft (BLEG) provozující již místní dráhu v Brně. BLEG začala záhy s realizací stavby a 14. srpna 1894 byl zahájen provoz na první trati od nové výpravní budovy v Přívoze, přes Moravskou Ostravu do Vítkovic k zastávce Kostelní vlečné dráhy Vítkovického horního a hutního těžířstva

Poblíž Německého domu, na křižovatce dnešních ulic Nádražní a 28. října vybudovala BLEG v roce 1894 za 600 tisíc zlatých nádražní budovu. Krom přilehlé čekárny a pokladny se zde nacházelo také ředitelství společnosti. O šest let později byl k nádraží přistaven dům s byty pro zaměstnance a remízy pro vozy. Další přestavba proběhla v roce 1910, kdy došlo k úpravě odbavovací budovy a rozšíření úřednických místností, zřízení záchodů pro cestující a vybudování krytého nástupiště. O rok později byl přistavěn sklad zboží, který v roce 1913 doplnila dřevěná stavba pro sklad uhlí, koksu a dřeva. Nejpozději od roku 1921 byli povoleno zřízení výčepní místnosti navazující na již probíhající bezpultový prodej cukrovinek.

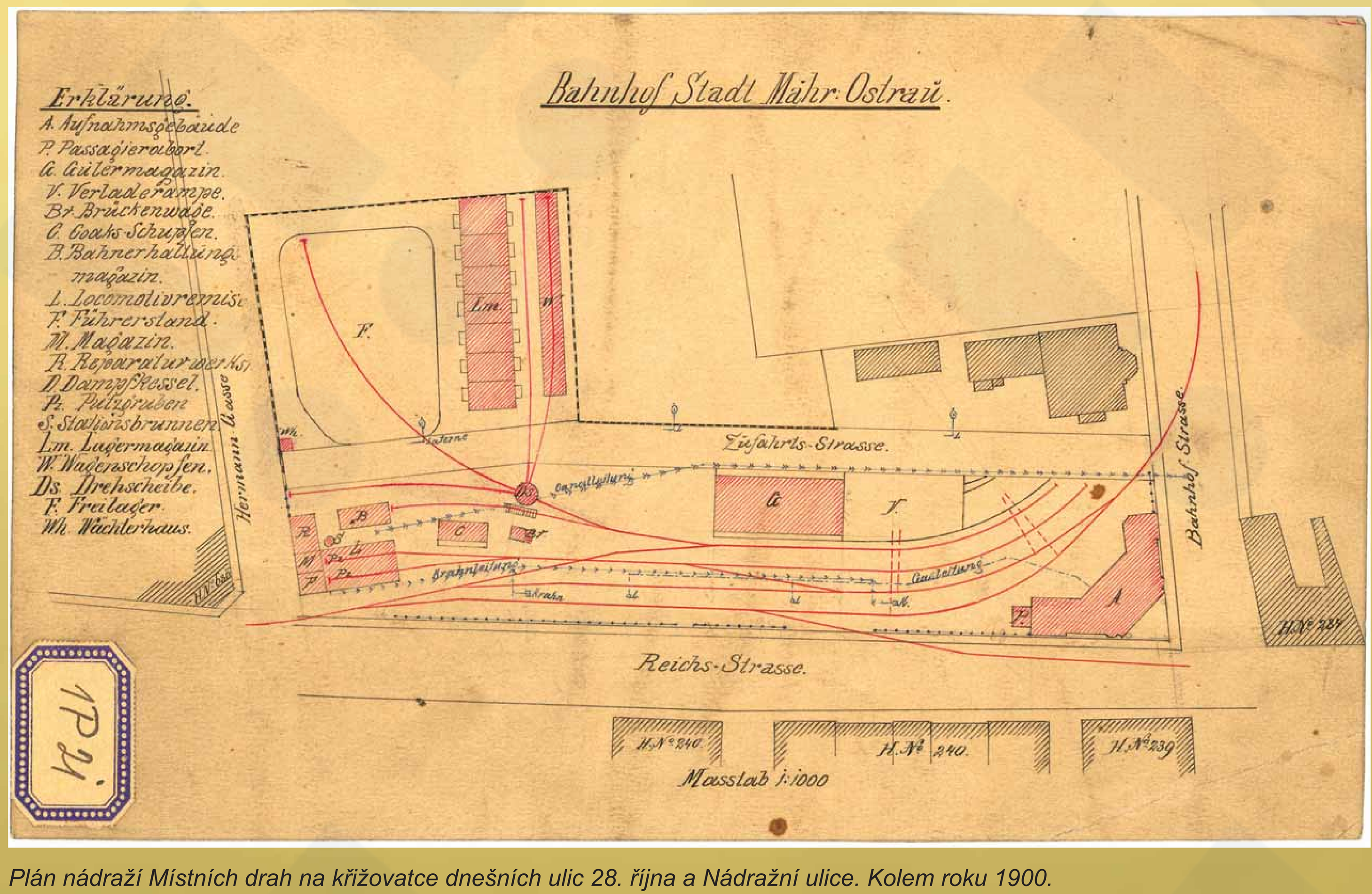
Nádražní budově se nevyhnuly ani živelní pohromy. Dne 2. února 1922 o půl čtvrté ráno byl zpozorován a nahlášen požár v nádražní budově. Hořet začalo v komínu. Způsobena byla škoda za 20–30 tisíc Kč a byla pokryta pojištěním. O rok později bylo na popud města Moravská Ostrava přistoupeno k opravě břidlicové střechy, jejíž tašky se při poryvech větru uvolňovaly a ohrožovaly kolemjdoucí.

S narůstající frekvencí dopravy bylo stále naléhavější vystavět druhou kolej místní dráhy. Nádražní budova ovšem představovala svým umístěním překážku, kterou se Společnost moravských místních drah rozhodla vyřešit demolicí. Mezi lety 1927 a 1929 došlo postupně k demolici nádražní budovy, ředitelství i přistavěných dílen.

Parní lokomotiva místních drah před Německým domem. Parní lokomotivy rozvážely pasažéry do roku 1901, kdy došlo k elektrifikaci tratě. Ovšem nákladní doprava elektrifikována nebyla a provozována byla v parní trakci i nadále.

Pohled na nádražní budovu s krytým nástupištěm, po roce 1901. V roce 1907 se objevila stížnost městských plynáren na cestující, kteří vykonávali tělesní potřeby na blízký plot plynáren.

Pohled na nádraží Místních drah zachycující nákladní i osobní přepravu po roce 1895.



Plán nádraží Místních drah na křižovatce dnešních ulic 28. října a Nádražní ulice. Kolem roku 1900.

Plán města Ostravy z roku 1929 s vyznačenou trasou místní dráhy. Kmenová trať z Přívozu do Vítkovic se postupně rozšiřovala. V roce 1896 byla provozována vedlejší trať vedoucí od Paláce Elektra k Říšskému mostu (dnešní Most Miloše Sýkory).
Od 17. května 1899 trať z Moravské Ostravy do Lhotky (Mariánské Hory). Dalšího rozšíření se dráha dočkala v roce 1907, kdy byl 30. března zahájen provoz na trati do Svinova.

Pohled na budovu nádraží Místních drah ulice 28. října (dříve Říšská ulice).

Jízdní řád místní dráhy Přívoz – Moravská Ostrava – Vítkovice z roku 1895. Smlouva stanovila provoz na trati od 5 do 23 hodiny, přičemž v každém směru mělo projet minimálně devět souprav. Přeprava probíhala ve třech třídách s cenou od 4 krejcarů do 40 zlatých za roční jízdenku. Dělníci měli ve třetí třídě garantovanou cenu 8 krejcarů.

OSTRAVA!!!

Ostrava-střed

Stanice Ostrava-střed byla uvedena do provozu roku 1871. Leží na trati někdejší Ostravsko-frýdlantské dráhy, kterou však od počátku provozovala společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda. Ta posléze odkoupila kontrolní balík akcií a v roce 1888 uzavřela se společností Ostravsko-frýdlantské dráhy dohodu o společném užívání tratě. Vzhledem ke svému umístění v blízkosti Vítkovických železáren, se původně nazývala Ostrava-Vítkovice/Ostrau-Witkowitz. Spojovala ostravsko-karvinskou uhelnou oblast s průmyslovými podniky ve Frýdku, Místku, železárnami v Lískovci, Bašce a Frýdlantu nad Ostravicí.

Původní výpravní budova byla zděná, patrová se středním třiosým rizalitem na obou podélných stranách. Záhy však přestala kapacitně vyhovovat vzrůstajícímu objemu osobní přepravy. Nádraží muselo pojmout masy dělníků z vítkovických hutí, různých dalších strojírenských a kovozpracujících podniků, zaměstnanců koksovny Karolina a horníků z dolu Hlubina, kteří do Ostravy dojížděli z Pobeskydí. Proto byla budova postupně rozšiřována různými přístavbami. V roce 1892 byla na štítových stranách přistavěna přízemní hrázděná křídla dělnické čekárny a kanceláří, která byla v roce 1903 prodloužena. Zároveň došlo ke zvětšení vestibulu protažením středního rizalitu směrem do ulice a přízemní přístavby po jeho stranách byly ukončeny rovnou atikou.

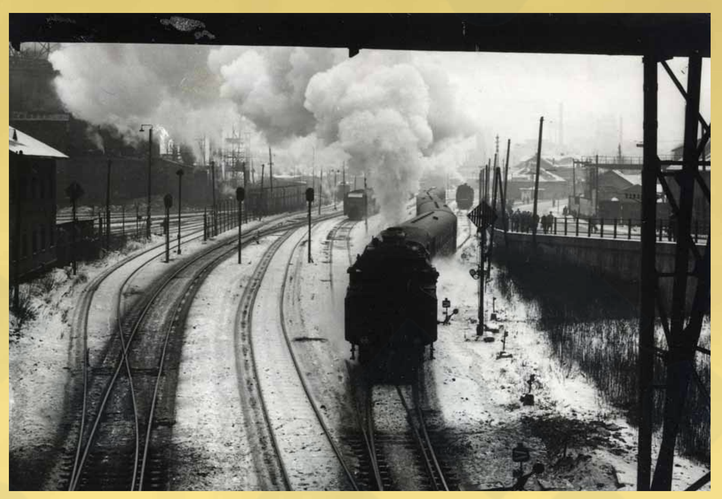
Výrazná změna podoby nádražní budovy sebou přineslo postátnění dráhy. V roce 1910 architekt Franz Bobrowsky vypracoval projekt přestavby. Tento byl charakterizován střídáním hladkých a strukturovaných omítek, doplněný o pozdně secesní geometrický dekor. I přes výraznou proměnu vzhledu, zůstal zachován původní koncept stavby – tedy centrální patrová stavba, postranní přízemní křídla, která však architekt nahradil zděnými, s odlišnými formáty oken. Vestibul byl propojen chodbou se vstupy do čekáren. Dělnická čekárna na jeho konci byla odlišena nejen hmotou, ale i samostatným vstupem z ulice. Interiér vestibulu byl ozdoben lineárními florálními motivy s květinovými koši nad oblouky a v polích nad pokladnami. Vchod z ulice byl chráněn segmentovou plechovou stříškou se zdobeným okrajem.

K dalšímu rozšíření nádraží došlo ve 30. letech 20. století, kdy bylo kolmé křídlo dělnické čekárny rozšířeno nástavbou patra ukončeného valbovou střechou. Neblaze se na vzhledu stanice podepsala rekonstrukce z roku 1987. Chátrající objekt byl necitlivě opraven. Původní členěná okna byl vyměněna za soudobá nečleněná, omítky byly vyhlazeny, dřevěné obložení interiérů i dlažba byli odstraněny. Modernizace podle plánů Ing. arch. Jaroslava Kotka a Ing. Pavla Krátkého, která proběhla v roce 2003 se pokusila napravit chyby předcházející rekonstrukce. Vzhledem k absenci stop po původní výzdobě interiérů, byly vnitřní prostory ponechány v neutrální monochromní barevnosti, doplněny o dřevěné obklady a moderní dlažbu. Ve výpravní budově je v současnosti umístěno Železniční muzeum moravskoslezské.

Výpravní budova a vzácně dochovaná stavědlová věž byly 19. února 2003 prohlášeny za kulturní památky. Stavědlo je posledním z původní trojice obdobných staveb z režného cihelného zdiva s hrázděným patrem a vnějším přístupovým schodištěm. Jedná se o realizaci typového projektu z roku 1905.

Pohled na nádražní budovu v 1. polovině 30. let 20. století.

Prostor kolejiště u nádraží Ostrava – střed, vpravo budovy koksovny Karoliny. Počátek 20. století.



Parní lokomotiva vjíždějící k nádraží Ostrava – střed z Vítkovických železáren. 1. třetina 20. století.

Neutěšený pohled na stav nádražní budovy, přelom 70. a 80. let 20. století.

Bourání přístavby nádraží, vpravo koksovna Karolina, asi 70. léta 20. století.

Železniční vagon v prostoru nádraží Ostrava – střed, poblíž koksovny Karoliny, 50.–60. léta 20. století.

Výpravní budova po rekonstrukci z roku 1987. Konec 80. let 20. století.

Současný stav, 2021.

OSTRAVA!!!

Nádraží Ostrava-Svinov

První výpravní budova ve Svinově byla vystavěna v roce 1847 podle plánů vrchního inženýra Karla Hummela v klasicistním stylu. Do užívání byla dána po zahájení provozu na Severní dráze císaře Ferdinanda v květnu 1847. Postupně přestala dostačovat vzrůstajícímu provozu železniční stanice, do níž od roku 1855 ústila frekventovaná trať z Opavy. Po částečných rozšířeních původní budovy bylo rozhodnuto o výstavbě nového nádraží v rámci přestavby stanice v letech 1894–1895. Novobarokní budova byla propojena s původní výpravnou, v jejím přízemí se nacházely, kromě prostorného vestibulu s pokladnami a zavazadlovnou, čekárny, restaurace, a také zvláštní dělnická čekárna se samostatným vstupem a vlastní pokladnou. Autorem návrhu nové budovy byl architekt Hartwig Fischel, vzhled původní výpravny přizpůsobil úpravou fasády a střechy novostavbě.

Ke svinovskému nádraží směřovaly také některé městské a příměstské dráhy. V březnu 1907 byla zahájena doprava na prodloužené tramvajové lince z Hulvák, v roce 1911 byl zahájen provoz na místní dráze do Klimkovic. V roce 1923 začala výstavba tratě Svinov–Vřesina a v roce 1925 na ní byla zahájena doprava, později byla prodloužena do Kyjovic. Z nákladních vleček byla nejvýznamnější vlečka Vítkovické závodní dráhy, která byla do stanice Svinov zaústěna v roce 1888. Kromě přepravy výrobků sloužila později také k přepravě zaměstnanců. Všechny tyto tratě zvyšovaly důležitost nádraží jako významného dopravního uzlu pro přepravu cestujících i nákladu.

Název svinovské stanice se postupem času měnil. K původnímu používanému německému Schönbrunn, prosadily Vítkovické závody od roku 1908 změnu názvu na Svinov-Vítkovice, něm. Schönbrunn-Witkowitz. Název se nezměnil ani po vzniku samostatného Československa, byl užíván poměrně dlouho. Ke změně došlo až v 60. letech 20. století, kdy po velkém stavebním rozvoji nedaleké Poruby došlo k přejmenování stanice na název Ostrava-Poruba. Toto pojmenování nesla stanice až do roku 1993, kdy byl název stanice změněn na současné pojmenování Ostrava-Svinov.

Původní budovy z konce 19. století postupně chátraly, v polovině 80. let 20. století po opravě ztratily zcela svůj novobarokní vzhled, odstraněny byly zdobné prvky, původní okna byla vyměněna za typizovaná. V 90. letech 20. století se objevilo několik návrhů nového nádraží, původní mělo být zbořeno. V roce 2001 vypracoval projekt rozšíření nádraží s přístavbou Ing. arch. Václav Filandr, v letech 2004–2006 byl realizován. Došlo k přebudování nástupišť, ke kterým získali cestující přístup podchody, přestavěna byla výpravní budova, před průčelím původní budovy vznikla nová skleněná odbavovací hala. Upraveno bylo rovněž přednádraží a terminál MHD. Slavnostní otevření nádraží po rekonstrukci a přestavbě proběhlo 29. 6. 2006. Realizace projektu byla oceněna řadou architektonických cen a město Ostrava získalo své nejmodernější nádraží, které je díky své poloze také nejvyužívanějším ostravským nádražím.

Nádraží ve Svinově na konci 19. století. Původní výpravní budova po přestavbě z pol. 90. let 19. století se nachází vpravo od nové novobarokní budovy.

Svinovské nádraží okolo roku 1910.

Podoba nádraží v roce 1936.

Zchátralé nádražní budovy v roce 1979.

Přestavba a rekonstrukce nádraží podle návrhu architekta Václava Filandra probíhala v letech 2004–2006, duben 2005.

Nová skleněná odbavovací hala před průčelím původní budovy, dokončující práce, březen 2006.

Změna jména stanice. Prvním květnem nastoupí změna jména stanice Svinov na severní dráze na Svinov—Vítkovice. Nové jméno je zrovna za vlasy přitaženo; usmyslily si tak vítkovické závody, poněvadž mají vlečnou dráhu na svinovské nádraží a nebylo tu ani písemné ani osobní zakročení zemského výboru slezského pranic platno, aby ku zbytečné změně nedošlo. Vůle vítkovických závodů byla silnější než odpor všech ostatních súčastněných činitelů dohromady.

Přejmenování nádraží v roce 1908 na Svinov-Vítkovice prosadily svým vlivem. Vítkovické železárny, Opavský Týdeník 11. 4. 1908.

S novým jízdním řádem vcházejí v platnost i nové názvy některých stanic v ostravském uzlu. Tak dosavadní železniční stanice Ostrava-Vítkovice se nyní jmenuje OSTRAVA-STŘED, název Svinov-Vítkovice se mění na OSTRAVA-PORUBA, Bohumín na NOVÝ BOHUMÍN, Třebovice ve Slezsku na OSTRAVA-TŘEBOVICE a Bartovice na OSTRAVA-BARTOVICE.

JOSEF KOTĚRA,
náměstek náčelníka správy Ostravské dráhy v Olomouci

Další změna názvu na Ostrava-Poruba proběhla v roce 1961, nový jízdní řád vstoupil v platnost 28. května a s ním došlo ke změně názvů některých stanic, výřez z článku, Nová svoboda 27. 5. 1961.

Ostrava-Poruba převzala zčásti osobní frekvenci krajského města

Druhé „hlavní nádraží“

OSTRAVA-PORUBA (mo) — Provoz v nádražní budově žst. Ostrava-Poruba je obrazem změn, jimiž Ostrava jako město prošla. Vzrůst nových sídlišť v Porubě a v Zábřehu, a zlepšení tramvajové dopravy do Svinova, odtud 1 z vnitřní Ostravy, to vše způsobilo přesunutí značného procenta cestujících po železnici z Přívozu do Poruby.

Ačkoliv se vedení stanice Ostrava-Poruba pokusilo vyrovnat se s novou situací, nyní už ani čtyři pokladní okna nestačí zvládnout nával cestujících, hlavně v pátek, sobotu a v neděli ráno. Další úpravy jsou nezbytné, ale obtížné. Ve vestibulu již není nikde místo. Už před rokem vedení stanice navrhlo řešení — přemístit tranzito do místnosti pošty, která už nemusí nezbytně být na nádraží. Už totiž nepodává balíky ani dopisy do vlaku jako kdysi. Nakonec by i občané ze Svinova uvítali, kdyby byla pošta výhodněji umístěna uprostřed obce, např. v bývalé budově MNV nebo jinde. Místo tranzita by byla zřízena další osobní pokladna ve vestibulu a kromě toho další směrová osobní pokladna společně se zavazadlovou v tranzitu. Zaměstnanci stanice toto řešení navrhli formou zlepšovacího návrhu, ale na službě 11 správy dráhy neuspěli. I když se ve výhledu uvažuje o stavbě nového nádraží v Ostravě-Porubě, přesto by bylo prospěšné o tomto řešení dále uvažovat. Přineslo by totiž bez velkých nákladů okamžitou pomoc pro nejbližší leta, než bude výstavba nového nádraží dokončena. Jen pro dokreslení poměrů uvádíme, že pokladny v žst. Ostrava-Poruba odbavily v měsíci říjnu bezmála 200 000 cestujících.

★

(Zcela na okraj poznamenáváme, že při takové frekvenci je ve stanici pouhých pět klosetů. Udržet je v čistotě je technicky i časově nemožné, a proto se v knize stížností opakují klosetové zápisy několikrát v týdnu. I v tomto případě by bylo prospěšné uvažovat o okamžité pomoci, např. stavbou na opavském nástupišti. Po přestavbě nádraží by mohly záchody sloužit potřebě zaměstnanců, bude-li opavské nástupiště jinak situováno. Už v žst. Ostrava hl. n. se ukázalo jako nesprávné odkládat nejnutnější a nepříliš nákladné úpravy ve prospěch cestující veřejnosti až do doby, kdy začne výstavba.)

Prověrka navrhla zrušení manipulantů u vl. 408 a 409

Různě si to vysvětlujeme

OLOMOUC — Ve vašem týdeníku Nová železnice č. 44 ze dne 3. listopadu t. r. byl otištěn článek: „Nejednotnost turnusového řádu“, ke kterému dávám následující vysvětlení.

této prověrky byl proto od 7. 18. t. r. u jmenovaných vlaků manipulant zrušen.

Jelikož potřebu vlakových manipulantů je těžko někdy určit na celé období platnosti jízdního řá-

Článek označující svinovské nádraží jako „druhé hlavní nádraží“ vystihuje jakou pozici získalo při přepravě cestujících, s novou výstavbou v Porubě a dnešním obvodu Ostrava-Jih jeho význam ještě vzrostl, pozici nejvyužívanějšího nádraží v Ostravě si udržuje dosud, Nová železnice 15. 12. 1965.

Prostor před nádražím při slavnostním otevření, 29. 6. 2006.

Zrekonstruovaná budova nádraží při slavnostním otevření, 29. 6. 2006.

OSTRAVA!!!

Nádraží Ostrava-Vítkovice

Nejstarší vítkovické osobní nádraží se nacházelo na vítkovické závodní dráze, která byla do provozu uváděna postupně od roku 1872. S četnými odbočkami spojujícími mnohé závody Vítkovických železáren a jámu Louis dosahovala délka jejích kolejí o normálním rozchodu 150 km. Povolení pro omezenou veřejnou dopravu bylo získáno roku 1877 a měla sloužit především pro dopravu zaměstnanců železáren. Dráha vedla až k železniční stanici Svinov. Nádraží Vítkovické závodní dráhy pro odbavování cestujících, které neslo název Kostelní nádraží, se dodnes nachází na konci Mírové ulice. Trať byla zrušena a rozebrána v roce 1991. Budova nynější železniční stanice Ostrava-Vítkovice byla slavnostně otevřena 26. května 1967 jako součást Polanecké spojky, trati stavěné v letech 1962–1964 se záměrem odlehčit přetíženému ostravskému uzlu. Generálním projektantem byl Státní ústav dopravního projektování v Praze, autorem projektu architekt Josef Danda, realizace připadla Vítkovickým stavbám Ostrava. Nádražní hala je dvoupodlažní ocelový skelet kotvený do železobetonové konstrukce lichoběžníkovitého tvaru o celkové ploše v přízemí 1080 m², na galerii 36 m² se dvěma krytými nástupišti. Celkové pojetí vychází z funkcionalistických tendencí a také z nových požadavků zdůrazňujících spojení nádraží s městem, které splňovala prostorná hala jako veřejný prostor, pohodlný nástup k nástupištím a oddělená služební provozní část. Na galerii umístil projektant prostor pro čekání v hale, čekárny, sociální zařízení, bufet, restauraci a pasáž k nadchodu. Poprvé zde byly v republice po roce 1945 a na železnici vůbec instalovány eskalátory. Samoobslužná restaurace byla vybavena třemi chladícími vitrínami pro výrobky studené kuchyně a infračerveným grilem. Interiér nádraží je zdoben skleněnou věží s hodinami od Vladimíra Kopeckého a abstraktními reliéfy vypalovanými do drátoskla Benjamina Hejlka a Františka Burana. Jde o výrazný příklad bruselského stylu v celostátním měřítku. Na výpravní budovu navazovala i úprava přednádražního prostoru, hlavně zřízení tramvajových zastávek, stanoviště autobusů, parkoviště a parkové úpravy. Osobní hodnocení nádraží, jak o něm referoval denní tisk, bylo veskrze kladné: *„V železniční stanici Ostrava-Vítkovice na polanecké spojce si mohou cestující odpočinout v pěkně zařízeném kulturním středisku. Vskutku klidné posezení u čistých stolů. Mohou si přečíst denní tisk i mnoho dalších časopisů, k dispozici je i televize, je tam naprostý klid… je také denně vidět mnohé pracující, kteří přijedou z noční směny a dlouhou chvíli si krátí hrou karet. V tomto skutečně reprezentačním ostravském nádraží je pamatováno s nevšední péčí i o ty nejmenší cestující: mají slunnou místnost, miniaturní židle a stoly, kočárek s panenkou, různé hračky a veškeré potřebné hygienické zařízení. V hale a na galerii je mnoho krásných květin, které dodávají nádraží opravdu krásný vzhled.“*

V době největšího provozu stanicí projelo až 180 osobních a nákladních vlaků za 24 hodin. K podstatnému snížení frekvence dálkových vlaků došlo na přelomu let 1992 a 1993 rozdělením Československa na dva samostatné státní útvary.

Josef Danda, perspektivní kresba výsledného řešení hlavního křídla výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice, 1964.

Před otevřením železniční stanice Ostrava-Vítkovice se přestupovalo na tramvaje po provizorním schodišti, 1967.

Hrubá stavba výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice, 1965.

Jezdící schody jugoslávského podniku Radnik, propojující druhé nástupiště s nadchodem.

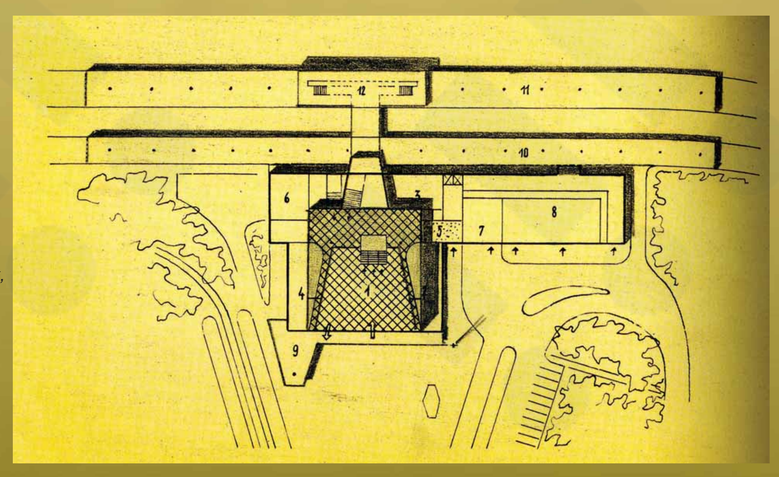
Položení základního kamene výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice dne 27. 8. 1964.

Pozvánka na aktiv u příležitosti zahájení provozu na polanecké spojce a položení základního kamene železniční stanice Ostrava-Vítkovice 27. 8. 1964.

Slavnostní otevření vítkovické železniční stanice 26. 5. 1967, hovoří náčelník Střední dráhy ing. V. Bártl z Olomouce.
Záběr interiéru odbavovací haly výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice v den slavnostního zahájení provozu 26. 5. 1967.

Schéma nádraží Ostrava-Vítkovice s funkčním členěním:

1 - hala,
2 - pokladny,
3 - zavazadla,
4 - spěšniny,
5 - čekárna nekuřáků,
6 - turfo,
7 - pošta,
8 - dopravní trakt,
9 - tramvajový přístřešek,
10, 11 - nástupiště,
12 - schodiště.



OSTRAVA!!!