



HISTORICKÁ VOZIDLA DOPRAVNÍHO PODNIKU OSTRAVA

OSTRAVA!!!

HISTORICKÁ VOZIDLA

Dopravního podniku Ostrava · stav 2022

Počátky sbírky sahají do roku 1979, kdy byl pro připravované oslavy 85. výročí zahájení provozu městské dopravy v Ostravě získán tramvajový vůz číslo 25. Následovaly další tramvaje, v roce 1990 přibyl první trolejbus a od roku 1994 také autobusy. Mezi cenné exponáty patří bezesporu motorový vůz číslo 25 vyrobený Kopřivnickou vozovkou v roce 1919, souprava motorového a vlečného vozu vítkovického „komárka“, tramvaj T1 z roku 1957, podvozek úzkokolejného motorového vozu z roku 1914, trolejbusy TATRA T400 a ŠKODA 8 Tr s přívěsem Karosa B 40 a autobusy PRAGA RND a ŠKODA 706 RTO s přívěsem Jelcz PO 1E. Vedle těchto již obnovených exponátů se ve sbírce nacházejí ještě další renerovovaná vozidla, jako například 95letý, v Královopolské továrně na stroje a vagóny vyrobený, motorový vůz číslo 31, dále největší předválečný motorový vůz číslo 35 postavený v roce 1932 ve vlastních dílnách tehdejší Společnosti moravských místních drah, trolejbusy Škoda 14 Tr a 15 Tr nebo pracovní plošina vrchního vedení na podvozku Škoda 706 RTH s kolejovým adaptérem, která na svou opravu teprve čekají.

V tramvajové dopravě na normálním rozchodu pokrývá naše sbírka období od první republiky (nejstarší vozidla vyrobená v roce 1919), u trolejbusů od samých začátků tohoto druhu dopravy v Ostravě (nejstarší vozidlo vyrobeno v roce 1954) a u autobusů od roku 1948, vše až po nedávnou historii. Jádrem sbírky nyní tvoří celkem 21 kolejových vozidel a technických prostředků normálního rozchodu, podvozek motorového vozu bývalých Slezských zemských drah a sněžný šípový pluh s rozchodem 760mm, 6 trolejbusů, 11 autobusů, 1 minibus, 1 elektrobus, 2 osobní přívěsy, 3 technologická silniční vozidla a dřevěná dispečerská budka.

Převážná část našich exponátů je evidována v „Souboru historických vozidel a dalších předmětů MHD Ostrava“, který byl v roce 2020 zapsán do Centrální evidence sbírek muzejní povahy Ministerstva kultury ČR. Základní informace o této sbírce, která je vedena pod evidenčním číslem MHD/019-09-06/455019, lze získat na webových stránkách www.cesonline.cz. Část našich historických vozidel je rovněž zapsána v Ústředním seznamu kulturních památek ČR. Sběrka je významná zejména pro dokumentaci vývoje městské hromadné dopravy a meziměstské lokální dopravy v ostravsko-karvinské průmyslové oblasti v jednotlivých historických obdobích. Předpokládá se, že náš soubor bude postupně doplňován tak, aby poskytl pokud možno ucelený přehled o historii tohoto druhu dopravy v našem regionu. V budoucnu by se měl stát základem nově zřízeného muzea dopravy v Ostravě-Přívoze, jehož vybudování má statutárního města Ostrava jako jeden z projektů ve svém strategickém plánu rozvoje.

S vybranými exponáty má veřejnost možnost se každoročně pravidelně seznámit při Dopravním podnikem Ostrava ve spolupráci s Kroužkem přátel MHD pořádaných různých zvláštních vyhlídkových jízdách, Ostravské muzejní noci, nebo v rámci Dne ostravských dopraváků. Pro ucelené skupiny se nabízí možnost navštívit po domluvě depozitář historických vozidel v Arealu dílen Martinov.

Veškeré informace o sbírce, plánovaných historických jízdách nebo akcích s účastí historických vozidel zjistíte na webových stránkách www.dpo.cz.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 21¹

„Barborka“

Výrobce: dílny Společnosti moravských místních drah, Mor. Ostrava

Rok výroby: 1922

Vyřazen z osobní dopravy: 1964

Tato dnes již legendární tramvaj ostravských dětí vznikla úpravou původního motorového vozu číslo 21¹ a podle patronky horníků byla pojmenována „Barborka“. Premiéru měla v prvomájovém průvodu v roce 1965. Během mnohaletého působení se zapsala do srdcí několika generací ostravských dětí, a i když se nejedná o typický historický vůz, je pro většinu Ostravanů symbolem právě pro starou dřevěnou dvounápravovou tramvaj.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 25 S VLEČNÝM VOZEM ČÍSLO 69

„vysoký motor, kroužkáč“ a „bajvuz“

Výrobce: motorový vůz Kopřivnická továrna na stavbu vozů, a. s., Kopřivnice · vlečný vůz dílny Společnosti moravských místních drah, Mor. Ostrava

Rok výroby: motorový vůz 1919 · vlečný vůz 1921

Vyřazen z osobní dopravy: motorový vůz 1972 · vlečný vůz 1961

Vozy tvoří nejstarší soupravu sbírky, svým historickým stavem dokumentují provoz u SMMD kolem roku 1930. Motorový vůz číslo 25 byl v roce 1979 prvním historickým exponátem DP MO, společně s vozem číslo 24 je nejstarším vozidlem sbírky. Vlečný vůz číslo 69 vznikl v roce 1921 přestavbou původního osobního vozu parní tramvaje. Do sbírky byl zařazen po rozsáhlé rekonstrukci provedené v letech 2000 až 2001.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 31

„bibisák“

Výrobce: Brno - Královopolská továrna na stroje a vagóny a. s., Brno-Královo Pole

Rok výroby: 1927

Vyřazen z osobní dopravy: 1968

Zavedením elektrického provozu do Klimkovic vznikla SMMD potřeba dalších tramvajových vozů. Proto bylo objednáno v Královopolské strojárně a v Kopřivnické vozovce celkem 6 motorových vozů, které byly dodány v letech 1926 až 1927. Vůz číslo 31 prošel v roce 1946 zásadní obnovou vozové skříně a v roce 1968 byl upraven jako tlačný k rotačnímu odmetači, kde sloužil až do roku 1998. V budoucnu bude rekonstruován do stavu kolem roku 1947.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 35

„vysoký motor,
bibisák“

Výrobce: dílny Společnosti moravských místních drah,
Mor. Ostrava

Rok výroby: 1932

Vyřazen z osobní dopravy: 1965

Vyvrcholením staveb tramvajových vozů ve vlastních dílnách SMMD byla výroba motorových vozů číslo 34 a 35. Jednalo se o mohutné elegantní vozy s prostornými plošinami, uzavřenými teleskopickými dveřmi a moderní elektrickou výzbrojí. Dochovaný vůz číslo 35 byl používán od roku 1965 do roku 2001 jako služební pro provoz s rotačními odmetači. Předpokládá se jeho rekonstrukce do stavu odpovídajícímu období protektorátu.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 50 S VLEČNÝMI VOZY ČÍSLO 218 A 219

„brňák“

Výrobce: Národní podnik Gottwaldovy závody, Královopolská
strojírna Brno, Brno-Královo Pole

Rok výroby: motorový vůz 1948 • vlečné vozy 1951

Vyřazen z osobní dopravy: motorový vůz 50 a vlečný vůz 218
– 1982 • vlečný vůz 219 – 1986

Prvních 5 motorových a 5 vlečných vozů bylo z Královopolské strojírny dodáno ještě v období 2. světové války. Další dodávky pokračovaly až do roku 1951. Celkem bylo v Ostravě zařazeno do provozu 30 motorových a 40 vlečných vozů tohoto typu. Od roku 1976 byly vypravovány pouze na jednokolejně příměstské tratě. Poslední vozy byly vyřazeny na počátku roku 1986, a ukončily tak provoz dvounápravových tramvají v tehdejší Československu.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 94 S VLEČNÝM VOZEM ČÍSLO 269

„komárek“

Výrobce: Vítkovické železářny Klementa Gottwalda, národní
podnik, Ostrava-Vítkovice

Rok výroby: motorový vůz 1949 • vlečný vůz 1953

Vyřazen z osobní dopravy: motorový vůz 1975 • vlečný vůz 1976

V letech 1931 až 1953 vyrobily Vítkovické železářny pro provoz na svých elektrických drahách do Zábřehu a Hrabové celkem 16 motorových a 16 vlečných vozů, jejichž předlohou byly tehdy moderní tramvaje dodávané do Vídně. Obě dráhy i s vozidly byly v roce 1953 předány dopravnímu podniku, kde byly vozy v provozu do března 1976. Jejich trefná přezdívka „komárek“ je odvozena od výrobce pohonu původních parních motorových vozů.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ T1 ČÍSLO 528

„žehlička“

Výrobce: Vagónka Tatra národní podnik, Praha-Smíchov

Rok výroby: 1957

Vyřazen z provozu: 1986

Mezi lety 1955 až 1957 bylo do Ostravy dodáno celkem 44 jedno-směrných čtyřnápravových tramvají moderní koncepce typu T1. Tyto vozy znamenaly výrazný posun v kvalitě cestování a jejich zařazením do provozu byla zahájena zásadní obměna vozového parku ostravských tramvají. Provoz těchto vozů byl v Ostravě ukončen v červnu 1986. Historický vůz číslo 528 je uvedený do stavu odpovídajícímu provoznímu období kolem roku 1960.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ T2 ČÍSLO 681

„té dvojka“

Výrobce: Vagónka Tatra národní podnik, Praha-Smíchov

Rok výroby: 1961

Vyřazen z provozu: 1998

Modernizace flotily ostravských tramvají pokračovala po vozech T1 novým jednotným typem T2. Ostrava se stala jejich největším provozovatelem, neboť po 100 kusech dodaných od výrobce mezi léty 1958 až 1962, bylo v letech 1970 a 1971 zařazeno dalších 6 tramvají převzatých z Ústí nad Labem. Poslední jízda „té dvojky“ proběhla v únoru 1998. Muzejní vůz číslo 681 dokumentuje typický stav těchto vozů po provedené generální opravě v dílnách DPMO.



TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ T3 ČÍSLO 752

„té trojka“

Výrobce: ČKD Praha, oborový podnik, závod Tatra Smíchov

Rok výroby: 1970

Vyřazen z provozu: 2009

Tramvaje T3 se staly nejrozšířenějším typem v historii ostravské tramvajové dopravy, neboť v rozmezí let 1965 až 1997 bylo do provozu zařazeno celkem 246 vozů všech modifikací. Jejich hromadné vyřazování bylo zahájeno v roce 1996 a trvá dosud. Jako reprezentant klasických tramvají T3 byl pro sbírku vybrán vůz číslo 752, který nyní prochází celkovou renovací do stavu z prvních let provozu, tedy s pokladnou průvodčího a červenokrémovým nátěrem.



ČLÁNKOVÝ TRAMVAJOVÝ MOTOROVÝ VŮZ K2R.P ČÍSLO 803

„ká dvojka, kloubák“

Výrobce: ČKD Praha, oborový podnik, závod Tatra Smíchov

Rok výroby: 1966

Vyřazen z provozu: 2018

Po dvou nepřilíhš provedených prototypech článkových tramvají K1 s elektro pneumatickou výzbrojí, byly v únoru 1967 zařazeny do provozu první tři článkové tramvaje typu K2. Ty již měly, na rozdíl od vozů K1, celoelektrickou výzbroj odvozenou od typu T3. Celkem bylo do Ostravy v letech 1967 až 1982 dodáno 10 těchto tramvají. Vůz číslo 803 je zachován ve svém posledním provozním stavu s výzbrojí TV Progress a celovozovou reklamou.



TRAMVAJOVÝ NÁKLADNÍ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 106 S VÝSYPNÝM VOZEM ČÍSLO 8805"

„stovka“ a „sypák“

Výrobce: motorový vůz Oblastní dopravní komunální podnik JNV v Ostravě · výsypný vůz Vagónka TATRA, národní podnik, Poprad

Rok výroby: motorový vůz 1951 · výsypný vůz 1960

Vyřazen z nákladní dopravy: motorový vůz 1972 · výsypný vůz 2019
V letech 1894 až 1972 byla na vybraných tratích ostravské tramvajové sítě provozována rovněž veřejná nákladní doprava. Dochovaný nákladní motorový vůz je ve sbírce cenným reprezentantem tohoto dnes již překonaného druhu dopravy. Zajímavostí je, že při jeho stavbě byla využita původní dokumentace z roku 1916. Železniční výsypný vůz číslo 8805" byl spolu s dalšími třemi vozy zakoupen pro údržbu tramvajových tratí v roce 1981.



TRAMVAJOVÝ PRACOVNÍ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 24

„věžka, gerist“

Výrobce: Kopřivnická továrna na stavbu vozů, a. s., Kopřivnice

Rok výroby: 1919

Vyřazen z osobní dopravy: 1965

Tento vůz byl v roce 1965 přestaven z osobního vozu číslo 24 a používal se na údržbu a opravy trakčního vedení zejména na příměstských tramvajových tratích s otevřeným svrškem. Úprava spočívala v dosazení izolované montážní plošiny, přemístění odporů a pantografu a dovybavení interiéru. Nahrazen byl automobilními pracovními plošinami s kolejovým adaptérem. Podobně řešené dva vozy byly v provozu rovněž na rozchodu 760 mm.



TRAMVAJOVÝ PRACOVNÍ MOTOROVÝ VŮZ ČÍSLO 2" S ROTAČNÍM ODMETAČEM SNĚHU RSP-1 ČÍSLO 8602

„pluh“ a „čert“

Výrobce: motorový vůz – dílny Společnosti moravských místních drah, Mor. Ostrava · rotační odmetač – dílny Dopravního podniku města Ostravy

Rok výroby: motorový vůz 1925 · odmetač 1964

Vyřazen z provozu: motorový vůz a rotační odmetač 2007

Rotační odmetače sněhu RSP-1 se poprvé objevily na ostravských kolejích po fatální zimě roku 1963. Tento mechanismus, tvořený šikmým pásem umístěným na dvou drážních vozících a poháněný trakčním motorem, byl sunut a zároveň ovládnán z upraveného dvounápravového motorového vozu. Historický vůz číslo 2" byl v osobní dopravě provozován do roku 1968 a po instalaci příslušné technologie byl zařazen do parku služebních vozů.



TRAMVAJOVÝ CVIČNÝ MOTOROVÝ VŮZ T3 ČÍSLO 8201

„cvičák, autoškola“

Výrobce: ČKD Praha, oborový podnik, závod Tatra Smíchov

Rok výroby: 1975

Vyřazen z osobní dopravy: 1986

Pro zkvalitnění výcviku řidičů byl po Brně a Praze také v Ostravě zařazen v roce 1987 do provozu tramvajový cvičný vůz. Úprava původního vozu T3 číslo 781 spočívala v instalaci sedadla instruktora, dalšího brzdového pedálu, panelu pro simulaci poruch a zrušení středních dveří. V interiéru vozu byly duplicitně umístěny vybrané části elektrické výzbroje. Používan byl do roku 2021, kdy byl nahrazen cvičným vozem typu T3R.EV číslo 8209.



TROLEJBUS TATRA T400/III A ČÍSLO 26"

„tatrovka“

Výrobce: Vagónka Tatra národní podnik, Praha-Smíchov

Rok výroby: 1954

Vyřazen z provozu: DP Praha 1967 (nejedná se o původní ostravský vůz)

Důležitou roli, zejména v období počátečního rozvoje trolejbusové sítě, představovaly dnes již ikonické trolejbusy Tatra T 400. Jejich dodávka, realizovaná v roce 1953 v počtu 20 kusů, umožnila předat prvních 6 ostravských trolejbusů Škoda 7 Tr do Pardubic a zároveň stabilizovala vozový park na dalších pět let do příchodu vozů Škoda 8 Tr. Jejich vyřazování bylo zahájeno v roce 1963, poslední vůz číslo 19 byl zrušen v lednu 1972 a posléze předán TM v Brně.



TROLEJBUS ŠKODA 8 Tr ČÍSLO 29" S PŘÍVĚSEM KAROSA B 40 ČÍSLO 141"

„osmička“ a „vlečka“

Výrobce: trol. ZVIL n.p., Elektrotechnická továrna Doudlevice, Plzeň · přívěs Středočeské strojírny, n.p., Vodochody
Rok výroby: trolejbus a přívěs 1958 · **Vyřazen z provozu:** trolejbus DP Zlín 1974 · přívěs údaj není znám (nejedná se o původní ostravské vozy)

Po vozech Tatra byl mezi lety 1958 až 1961 vozový park ostravských trolejbusů rozšířen o 21 vozů Škoda 8 Tr. Poslední z nich byl vyřazen z provozu po 21 letech služby až v roce 1982. Zajímavostí je, že „osmičky“ byly krátce provozovány na lince 55 do Hrušova také v soupravách s přívěsy Karosa B 40. Tyto přívěsy se uplatnily zejména v autobusové dopravě, celkem jich dopravní podnik zařadil do provozu 37. V provozu se udržely do roku 1973.



TROLEJBUS ŠKODA 9 TrH ČÍSLO 82

„devítka“

Výrobce: Škoda, oborový podnik, závod Ostrov nad Ohří
Rok výroby: 1977

Vyřazen z osobní dopravy: 1988

Nejpočetnějším typem trolejbusu v historii ostravské dopravy byly vozy Škoda 9 Tr. V letech 1962 až 1981 bylo v různých provedeních zařazeno do provozu celkem 75 kusů těchto spolehlivých vozů, a to včetně 14 dvoudveřových, 36 tyristorových a třech ojetých trolejbusů z Pardubic. Jejich provoz byl ukončen v roce 1997. Zajímavostí je, že historický trolejbus číslo 82 byl původně vyroben v exportní sérii s vozy pro afghánský Kábul.



TROLEJBUS ŠKODA 14 Tr ČÍSLO 3229

„čtrnáctka“

Výrobce: Škoda, oborový podnik, závod Ostrov nad Ohří
Rok výroby: 1985

Vyřazen z provozu: 2007

V letech 1984 až 1992 obdržel od výrobce ostravský dopravní podnik pro obnovu svého vozového parku trolejbusové dopravy celkem 39 trolejbusů typu Škoda 14 Tr. V roce 1995 bylo dodatečně zakoupeno dalších 6 starších vozů ze zrušeného provozu v německé Postupimi. V rámci celkových oprav prošlo 13 novějších vozů modernizací odpovídající typu 14 TrM. Na linky MHD byly „čtrnáctky“ naposled vypravěny v lednu 2018.



ČLÁNKOVÝ TROLEJBUS ŠKODA 15 Tr ČÍSLO 3510

„patnáctka, kloubák“

Výrobce: Škoda, koncern Plzeň, státní podnik, závod Ostrov nad Ohří

Rok výroby: 1990

Vyřazen z provozu: 2018

Prvními článkovými trolejbusy v Ostravě byly dva vozy Škoda S 200 Tr, zařazené do provozu v roce 1986. V roce 1989 došlo k jejich předání do Zlína výměnou za prototyp vozu Škoda 15 Tr. Další, již sériové vozy, byly dodány v roce 1990 (7 kusů) a 1994 (3 kusy). Všechny sériové vozy prošly mezi roky 1999 až 2003 modernizací s výměnou obou čel podle typu 15 TrM. Na linkách je bylo možné naposledy spatřit začátkem března 2018.



TROLEJBUS ŠKODA 17 Tr ČÍSLO 3902

„sedmnáctka“

Kompletace: Dopravní podnik Ostrava a.s.

Rok výroby: 1997

Vyřazen z provozu: 2006

V letech 1992, 1996 a 1999 zakoupil ostravský dopravní podnik postupně tři nevyužitě trolejbusové karoserie z plánované unifikaované řady autobus-trolejbus Karosa B 831/Škoda 17 Tr a po montáži elektrické výzbroje typu 14 Tr a celkové repasi je uvedl do provozu. Odstaveny byly v době dodávek nových trolejbusů v letech 2006 a 2007. Všechny tři tyto jedinečné vozy však zůstaly muzejně uchovány, a to ve Strašicích, Ostravě a Brně.



MĚSTSKÝ AUTOBUS PRAGA RND ČÍSLO 28"

„pragovka, erena, randál“

Výrobce: Letecké závody národní podnik, Letňany

Rok výroby: 1948

Vyřazen z provozu: údaj není znám (nejedná se o původní ostravský vůz)

Jediným kapotovým a zároveň nejstarším autobusem v naší sbírce je Praga RND. Prvních 10 autobusů Praga RN s benzinovým motorem se objevilo v ostravských ulicích ve válečném roce 1944, z nichž polovina byla o rok později ztracena při válečných událostech. V roce 1947 byly pořízeny další čtyři vozy, dva s benzinovým pohonem a dva s naftovým motorem v provedení RND. Pro svou malou kapacitu byly všechny vyřazeny do roku 1957.



**LINKOVÝ AUTOBUS
ŠKODA 706 RTO CAR
ČÍSLO 247 S PŘÍVĚSEM
JELCZ PO 1E
ČÍSLO 1227**
„erták“ a „jelčák“

Výrobce: autobus Karosa národní podnik, Vysoké Mýto · přívěs Jelczańskie Zakłady Samochodowe, Jelcz k/Oławy, Polska Rzeczpospolita Ludowa

Rok výroby: autobus 1966 · přívěs 1974 · **Vyřazen z os. dopravy:** autobus 1984 · přívěs ČSAD Olomouc 1994 (nejedná se o původní ostravský vůz)

Po ukončení výroby autobusů Škoda 706 RO pokračovaly od roku 1959 dodávky inovovaným typem Škoda 706 RTO. Do r. 1975 bylo zařazeno do provozu, včetně 23 licenčních Jelcz MEX 272E, 282 těchto autobusů. Ke zdolávání přepravních nároků byly v letech 1965 - 1975 dodávány z Polska přívěsy Jelcz PO 1E v celkovém počtu 72 kusů. Provoz „ertáků“ byl ukončen v roce 1984, přívěsů o tři roky dříve.



**MĚSTSKÝ AUTOBUS
KAROSA ŠM 11
ČÍSLO 5842**
„ešemka“

Výrobce: Karosa národní podnik, Vysoké Mýto

Rok výroby: 1981

Vyřazen z provozu: 1990

Od roku 1967 byl ostravský autobusový park doplňován koncepčně moderními městskými vozy Karosa ŠM 11 s třídvéřovou samonosnou panelovou karoserií, automatickou dvoustupňovou převodkou, agregáty umístěnými pod podlahou ve střední části vozu a vypružením vzduchovými vlnovci. Jejich dodávky byly ukončeny v roce 1981, kdy celkový počet zařazených vozů dosáhl 441 kusů. V provozu se udržely do roku 1990.



**MĚSTSKÝ AUTOBUS
KAROSA B 731
ČÍSLO 6160**
„dodoš“

Výrobce: Karosa národní podnik, Vysoké Mýto

Rok výroby: 1986

Vyřazen z provozu: 1998

V roce 1982 obdržel ostravský dopravní podnik první autobusy nového typu Karosa B 731. Vedle hranaté karoserie s výklopnými dveřmi bylo zásadním rozdílem oproti vozům ŠM 11 umístění hnacích agregátů za zadní nápravou. Do roku 1991 bylo pořízeno 226 těchto vozů, poslední autobus B 731 byl vyřazen v roce 2006. Kromě toho bylo v Ostravě v provozu dalších 218 autobusů odvozeného typu B 732 s manuální převodkou.



**MĚSTSKÝ AUTOBUS
KAROSA IRISBUS B 952E
ČÍSLO 6563**
„irisbus“

Výrobce: Karosa a.s., Vysoké Mýto

Rok výroby: 2006

Vyřazen z provozu: 2019

Přímým pokračovatelem autobusů produktové řady Karosa 700 se stala řada 900. Došlo k zakulacení obou čel, montáži velkoplošného čelního skla a dalším menším inovacím. Do Ostravy bylo dodáno mezi lety 1997 až 2001 celkem 60 vozů typu B 932 a 932E a dále v rozmezí let 2002 až 2006 dalších 46 autobusů B 952 a 952E, u nichž byl použit motor Iveco Cursor splňující normu Euro 3. Poslední vozy B 932E byly staženy z linek MHD v roce 2019.



**ČLÁNKOVÝ LINKOVÝ
AUTOBUS IKARUS 280.10
ČÍSLO 4070**
„ikarus, čabajka“

Výrobce: Ikarus Karosszéria - és Járműgyár, Budapest, Magyar Népköztársaság

Rok výroby: 1988

Vyřazen z provozu: 1999

Jako náhrada autobusů s přívěsy byly pro ostravskou MHD dodávány od roku 1977 kapacitní článkové vozy Ikarus 280. Do roku 1990 bylo zařazeno do provozu celkem 102 těchto společlivých vozů, z toho 93 městských autobusů ve čtyřdvéřovém provedení a 9 dvoudvéřových linkových. Posledních 11 „čabajek“ opustilo linky DPO v roce 2000. Historický autobus číslo 4070 příslušel do garáží Hranečník a převážně byl vypravován na linky číslo 31 a 41.



**ČLÁNKOVÝ MĚSTSKÝ
AUTOBUS
KAROSA B 941E
ČÍSLO 4285**
„kloubák“

Výrobce: Karosa a.s., Vysoké Mýto

Rok výroby: 2000

Vyřazen z provozu: 2020

Dalších 14 let od ukončení dodávek legendárních „ikarusů“ nakupoval ostravský dopravní podnik článkové autobusy výhradně značky Karosa. V celkovém počtu 95 vozů bylo 18 autobusů B 941 a 20 vozů inovovaného typu B 941E, které byly zařazeny do provozu mezi lety 1997 a 2001. Jejich hromadné vyřazování bylo započato v roce 2013 a ukončeno na začátku listopadu 2020. Posledním provozovaným vozem byl dnešní historický vůz 4285.



**MĚSTSKÝ
NÍZKOPODLAŽNÍ
AUTOBUS KAROSA-
RENAULT CITYBUS 12M
ČÍSLO 7008**

„renolt“

Výrobce: Karosa a.s., Vysoké Mýto

Rok výroby: 1998

Vyřazen z provozu: 2013

Rok 1997 byl zlomový v obnově vozového parku ostravských trolejbusů a autobusů, neboť byly do provozu zařazeny první nízkopodlažní vozy. V autobusové dopravě se jednalo o typ Karosa-Renault CityBus, kterých v letech 1997 až 1999 obdržel Dopravní podnik Ostrava 13 kusů. Autobus měl u předních a středních dveří podlahu nad vozovkou ve výšce jen 320 mm, u zadních 550 mm. Jejich vyřazování z provozu probíhalo postupně v období let 2011 až 2015.



**MĚSTSKÝ
NÍZKOPODLAŽNÍ
AUTOBUS SOLARIS
URBINO 15 I
ČÍSLO 7601**

„solaris, patnáctka“

Výrobce: Neoplan Polska Sp. z o.o., Bolechowo-Osiedle, Polska

Rok výroby: 2000

Vyřazen z provozu: 2015

V roce 2000 zakoupil DPO první nízkopodlažní autobus z modelové řady Solaris Urbino číslo 7601. Jednalo se o tehdy u nás neobvyklý třinápravový jednočlánekový vůz o délce 15 metrů, který byl zároveň prvním exportovaným autobusem značky Solaris. Dodávky dalších 29 vozů probíhaly až do roku 2010. Vyřazování z provozu byly od roku 2015 pro opotřebenost, ale také pro omezené manévrovací schopnosti a přechod na pohon CNG.



**MĚSTSKÝ
NÍZKOPODLAŽNÍ
MINIBUS MAVE-FIAT
CIBUS ENA MV 54A
ČÍSLO 7302**

„fiat, mavečko, blecha“

Výrobce: Mave, spol. s.r.o., Liptál

Rok výroby: 2007

Vyřazen z provozu: 2021

Pro provoz na prvních minibusových linkách bylo v roce 1999 a 2001 zakoupeno celkem pět minibusů Mercedes-Benz 412 a 411. Se vzrůstající oblibou a počtem těchto linek vyvstala také potřeba dalších vozů, a proto byl jejich park na přelomu let 2007 a 2008 rozšířen o tři minibusy MAVE-FIAT CIBUS, využívajících podvozek, motor a přední čelo z užitkového automobilu Fiat Ducato. První dva „fiaty“ byly vyřazeny v roce 2019, poslední dva roky později.



**MĚSTSKÝ
NÍZKOPODLAŽNÍ
ELEKTROBUS
SOR EBN 10,5
ČÍSLO 5001**

„baterka“

Výrobce: SOR Libchavy spol. s r.o., Libchavy

Rok výroby: 2010

Vyřazen z provozu: 2021

V roce 2010 byl v ostravské trolejbusové vozovně zkompletován s využitím karoserie SOR, trakčního motoru od firmy Pragoimex a elektrické výzbroje Cegelec první elektrobus číslo 5001. Ostrava se tak stala v rámci ČR lidrem v zavádění těchto vozidel do provozu. Do roku 2011 byly podobně sestaveny další tři vozy SOR EBN 10,5. V červnu 2021 byl vůz 5001 převeden mezi historická vozidla s tím, že pro stav baterie bude jeho případný provoz omezen.



**NŮŽKOVÁ PRACOVNÍ
PLOŠINA VPN 500
S KOLEJOVÝM
ADAPTÉREM NA
PODVOZKU ŠKODA
706 RTH ČÍSLO 9237**

„věžka“

Výrobce: Železniční stavitelství Praha n.p., Opravárenský provoz Benešov u Prahy

Rok výroby: 1981

Vyřazen z provozu: 2005

I když první montážní automobily vrchního vedení existovaly ještě před válkou, teprve rozvoj tramvajové a trolejbusové dopravy v poválečném období přinesl nástup těchto vozů ve větším rozsahu. Byly používány pracovní plošiny na podvozcích Ford V 8, Praga RN, později Praga S5T a Škoda 706 RTH. V naší sbírce máme pracovní plošinu na podvozku Š 706 RTH vybavenou kolejovým adaptérem KA-75 pro pojezd na otevřeném tratovém svršku.



**NŮŽKOVÁ PRACOVNÍ
PLOŠINA PT-350 NA
PODVOZKU TATRA 815-2
ČÍSLO 9239**

„tatrovka“

Výrobce: Benešovské strojírny a.s., Benešov u Prahy

Rok výroby: 1992

Vyřazen z provozu: 2019

Po montážních automobilech Škoda 706 RTH byly pořizovány další plošiny již na podvozcích LIAZ, ale také jedna využívající nezvykle podvozek Tatra 815-2 4x4. Jelikož neměla kolejový adaptér, byla používána zejména pro práce na trolejbusových a zakrytých tramvajových tratích a při montáži a údržbě elektricky ovládaných výhybek. Do sbírky byla zařazena v roce 2019, kdy ji s posledními vozy LIAZ nahradily dva nové automobily Renault a Scania.



NÁKLADNÍ AUTOMOBIL SE SKŘÍŇOVOU NÁSTAVBOU PRAGA V3S ČÍSLO 9266

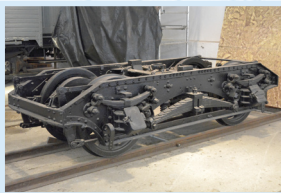
„véeska, vétřieska“

Výrobce: Avia, státní podnik, Praha-Letňany

Rok výroby: 1988

Vyřazen z provozu: 2019

Pro likvidaci nehod a vykolejení byly zprvu používány služební tramvaje vybavené pouze ručním nářadím. Pro větší operativnost byl v roce 1969 přidělen vozovně Poruba automobil P V3S, ve kterém bylo nakolejovací nářadí se zvedáky a později také hydraulické zařízení LUKAS. Vozovna Křivá se dočkala podobně vybaveného automobilu až v roce 1988. Muzejní „vétřieska“ sloužila jako havarijní do roku 2019, kdy byla nahrazena automobilem Unimog.



PODVOZEK ÚZKOROZCHODNÉHO TRAMVAJOVÉHO MOTOROVÉHO VOZU ČÍSLO 414

Výrobce: Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft,
Nesselsdorf

Rok výroby: 1914

Vyřazen z provozu: 1973

Jednou z památek na provoz úzkorozchodných tramvají na Ostřavsku je podvozek z vozu číslo 14 bývalých Slezských zemských drah. Vůz byl uveden do provozu v září 1915 s určením pro trať Bohumín - Ostrava. V podvozku jsou dva tlapově uložené trakční motory Siemens-Schuckert gD 66 W, každý o výkonu 40,5 kW. Vůz měl být původně uchován ve sbírkách TM v Brně, při přesunu však došlo k poškození vozové skříně, a ta byla sešrotována.



ÚZKOROZCHODNÝ OTOČNÝ ŠÍPOVÝ SNĚŽNÝ PLUH ČÍSLO 502

Výrobce: Zemské dráhy v Bohumíně

Rok výroby: 1948

Vyřazen z provozu: 1973

Než vývoj zimní údržby tramvajových tratí dospěl k dnešním rotačním odmetačům, používal se zprvu pro tento účel sněžný pluh se solícím zařízením, následně rovněž radlice namontované na motorových vozech, ale také otočné šípové pluhy. Ostravsko-karvinská dráha měla k dispozici navíc elektrickou lokomotivu se zavěšenými radlicemi. Zachovaný šípový pluh o rozchodu 760mm dokumentuje dnes již nepoužívané technické prostředky zimní údržby.

DALŠÍ VOZIDLA A PŘEDMĚTY

- Úzkorozchodný zavřený vůz číslo 305 z roku 1910 (pouze skříň v nálezovém stavu)
- Dvounápravový pomocný vozík označený jako ZP 2806 z roku 1956
- Tramvajový vlečný vůz číslo 190 z roku 1947 (v nálezovém stavu, slouží jako sklad ND)
- Tramvajový vlečný vůz číslo 263 z roku 1947 (v nálezovém stavu, slouží jako sklad ND)
- Městský autobus Karosa B 932 číslo 6485 z roku 1998 (mobilní historická výstava)
- Městský autobus Škoda 706 RO číslo 80^{II} z roku 1956 (v nálezovém stavu, oprava v přípravě)
- Jednonápravový kabelový podvozek MAF 3100 číslo 9834 z roku 1976
- Vlečná havarijní náprava JVS z roku 1993
- Dřevěná dispečerská budka z 60. let 20. století
- Tramvajový motorový vůz T3SUCS číslo 987 z roku 1987 (zařazení do sbírky v přípravě)
- Tramvajový motorový vůz T6A5 číslo 1111 z roku 1995 (zařazení do sbírky v přípravě)
- Tramvajový vlečný vůz VV60LF číslo 301 z roku 2004 (zařazení do sbírky v přípravě)

**Provoz a údržba historických vozidel
Dopravního podniku Ostrava jsou hrazeny
z dotace statutárního města Ostrava.**

Dopravní podnik Ostrava a. s.

Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava

© 2022



dpo.cz/historie