



BRNO

O Brně koluje po republice řada vtipů. Město je terčem různých narážek a možná ta nejohravnější je o tom, že v Brně nejedí přece žádné tramvaje, ale šaliny. Ostatně na zastávkách často slyšíte maminky, jak láskyplně své malé ratolesti ujišťují, že za chvíli už šalinka pojede. A ten, kdo přijede do Brna vlakem či autobusem k hotelu Grand, si taktéž přeje, aby mu z hlavního dopravního uzlu odjížděla šalina co nejdříve. Je to prostor nevábny, leč zajímavý, který se po zprovoznění koňské tramvaje vyvíjí už více než 150 let. Leč pozor – je fajn se tady rozhlédnout, protože za 10 až 15 let může tento prostor vypadat úplně jinak. Ale samozřejmě jen možná. I kvůli němu stojí za to staré tramvajové Brno navštívit. Málokdo asi věří, že v roce 2035 bude brněnské nádraží a s ním i hlavní dopravní uzel přestěhovaný, ale je

pravděpodobné, že někdy v dalších letech se tak stane a současná podoba nádražního okolí zanikne.

Brno se svým druhým největším provozem v republice také nabízí rozhodně nejpestřejší vozový park, třebaže se dopravní podnik snaží typy vozů zredukovat a možná, že se brzy po K2 odporoučí do historie i nesmrtelné vozy T3 a všechny jejich variace a možná i tramvaje KT8. Nicméně v provozu je nahrazují mj. tramvaje Vario a Drak (EVO2), které sestavili v ústředních dílnách zaměstnanci dopravního podniku, proto jsou na ně v Brně náležitě hrdí. Cesta po městě s nimi může být dost pestrá – do různorodých čtvrtí, starých i nových, bohatých i nuzných. A pozor, Brno má také na české poměry čerstvé tramvajové unikáty – dva tramvajové tunely, k nimž v roce 2027 přibude třetí.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Brno bylo prvním městem v českých zemích, kde se dala tramvaj do pohybu. Zprvu koňská, která vyjela poprvé 17. srpna 1869 z Moravského náměstí k Semilassu. V roce 1884 nahradila koňskou sílu parní tramvaj a 21. června 1900 se začalo jezdit elektricky od Semilassa přes Moravské náměstí a hlavní nádraží do Pisárek s odbočkou z Václavské k Ústřednímu hřbitovu.

- Délka sítě: 71 km
- Počet pravidelných linek: 11
- Počet tramvají: 286

MÍSTA TRAMVAJOVÉ HISTORIE A ZAJÍMAVOSTÍ

HISTORICKÝ OZNAČNÍK NA MORAVSKÉM NÁMĚSTÍ

Psal se 17. srpen 1869, když se Brnem rozjela první koňská tramvaj. Vyjela z Moravského náměstí, z místa tehdy zvaného německy Am Kiosk, po dnešní Lidické ulici do kdysi samostatného města Králova Pole k výletnímu hostinci Semilasso. Málo z cestujících, kteří v pozdějších desetiletích nastupovali do tramvaje do Králova Pole a Řečkovic, tušilo, že právě na tomto místě nastupovali i jejich předci do primitivních dřevěných vozů tažených koňmi. Až při velkolepých oslavách 150 let MHD v Brně se podařilo tuto událost připomenout. Původní zastávka byla sice u Muzejky, ale vhodnější se ukázalo místo na rohu

v parku. Dobový označník s nápisem „Zastávka koňské dráhy“ a z druhé strany s nápisem „Haltestelle der Pferdebahn“ připomíná od roku 2019 místo, na němž se začala psát bohatá brněnská tramvajová historie. Označník současníkům nenásilně připomíná, že užitékové předměty i tehdy mohly být elegantní a zdobené na rozdíl od soudobého trendu maximální strohosti a jednoduchosti.

VOZOVNA PISÁRKY

Pisárecká vozovna je dnes moderním zázemím pro desítky tramvají, její historie už se však píše více než 150 let, a je tak němým svědkem vývoje brněnského tramvajového provozu. Jak prostor vypadal v době, kdy zde od roku 1870 sídlilo zázemí koňské dráhy, už si lze jen představovat. Místo, které si tehdy provozovatelé dráhy vybrali, leželo blízko ohybu Svatky pod zalesněnými kopci na kraji města. Ulice Hlinky s výstavními vilami teprve postupně vznikala a po sousedním areálu výstaviště ještě nebylo dalších téměř 60 let ani památky. Z původní vozovny, což byla spíš stáj pro koně se skladem krmiva a několik dřevěných kůlen pro první vozy, nezbylo nic. V období parní dráhy v letech 1884 až 1900 sloužila jako jediné zázemí, které poskytovalo vše, co parní provoz potřeboval. Ani tyto provozní budovy nevydržely příliš dlouho, protože v roce 1898 začala přestavba vozovny pro elektrický provoz. Uhlenný dým nahradila pavučina měděných drátů, i když po nějakou dobu zde ještě parní lokomotivy sloužící nákladnímu provozu setrvaly.



↑ Označník instalovaný na Moravském náměstí v roce 2019 připomíná, že odtud vyjela první koňská tramvaj do Králova Pole a že první společnost, která v Brně provozovala veřejnou kolejovou dopravu, se jmenovala Brünnner Tramway-Gesellschaft für Personen und Frachten-Verkehr. Brno bylo v 19. století město s velmi početným německy mluvícím obyvatelstvem a elita mluvila převážně německy. I ulice nesly německé názvy. (ZM)

V dalších letech se dělaly různé přestavby a dostavby, nicméně ustupující německá armáda na konci druhé světové války vozovnu zapálila a velká část areálu vyhořela. Zachována zůstala budova ředitelství z doby první republiky, dnes slouží části administrativních pracovníků a kolem ní vedou koleje smyčky. Stejně tak se zachovala prvorepubliková budova ústředních dílen z červeného cihlového

zdiva a s mohutnou střechou, dnes slouží k odstavování tramvají.

Jinak je velká část areálu výsledkem modernizační proměny, která začala v roce 2015 a skončila, ne však definitivně, teprve v roce 2024. Stará hala se dočkala velkých úprav a novou dominantou, na kterou padne zrak každého kolemjdoucího, je hala pro denní ošetření. Získala i ocenění Stavba Jihomoravského kraje za rok 2020. Výrazná