# TRAMVAJE SVĚTA

## Pozoruhodné tramvajové systémy – tratě i vozidla

Martin Harák

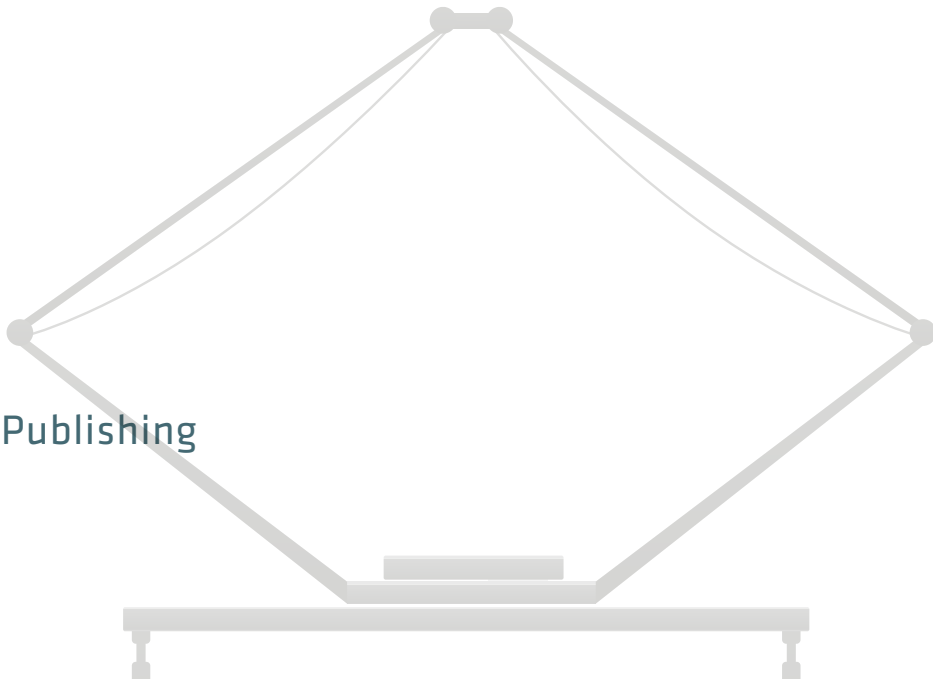
GRADA®

GRADA®

Martin Harák

# TRAMVAJE SVĚTA

## Pozoruhodné tramvajové systémy – tratě i vozidla



Grada Publishing

Martin Harák

# Tramvaje světa

## Pozoruhodné tramvajové systémy – tratě i vozidla

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 10 055. publikaci

Odborná spolupráce Michal Dekánek, Martin Černý
Fotografie na obálce Martin Černý (titulní strana), Petr Bechyně (zadní strana)
Odpovědný redaktor Petr Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Mapy Ivo Mahel, Martina Řezníčková
Počet stran 224
První vydání, Praha 2025
Vytiskla tiskárna FINIDR, s. r. o., Český Těšín

© Grada Publishing, a. s., 2025
Cover Design © Jakub Náprstek, 2025

***Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy***
*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.*

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

*Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.*

**ISBN 978-80-271-7978-7 (ePub)**
**ISBN 978-80-271-7977-0 (pdf)**
**ISBN 978-80-247-4986-0 (print)**

# OBSAH


Úvodní slovo . . . . . 8
Podpovrchové tramvaje neboli „premetro“ . . . . . 9
Co je tram-train neboli vlakotramvaj? . . . . . 12

BELGIE . . . . . 13
ČESKO . . . . . 16
FRANCIE . . . . . 26
ITÁLIE . . . . . 38
LOTYŠSKO . . . . . 42
MAĎARSKO . . . . . 46
NĚMECKO . . . . . 55
NIZOZEMSKO . . . . . 77
NORSKO . . . . . 82
POLSKO . . . . . 86
PORTUGALSKO . . . . . 94
RAKOUSKO . . . . . 99
RUMUNSKO . . . . . 106
SLOVENSKO . . . . . 111
ŠPANĚLSKO . . . . . 115
ŠVÉDSKO . . . . . 124
ŠVÝCARSKO . . . . . 128
TURECKO . . . . . 133
UKRAJINA . . . . . 139
VELKÁ BRITÁNIE . . . . . 143

ČÍNA/HONGKONG . . . . . 150
ČÍNA . . . . . 154
INDIE . . . . . 156
JAPONSKO . . . . . 159
KLDR . . . . . 168

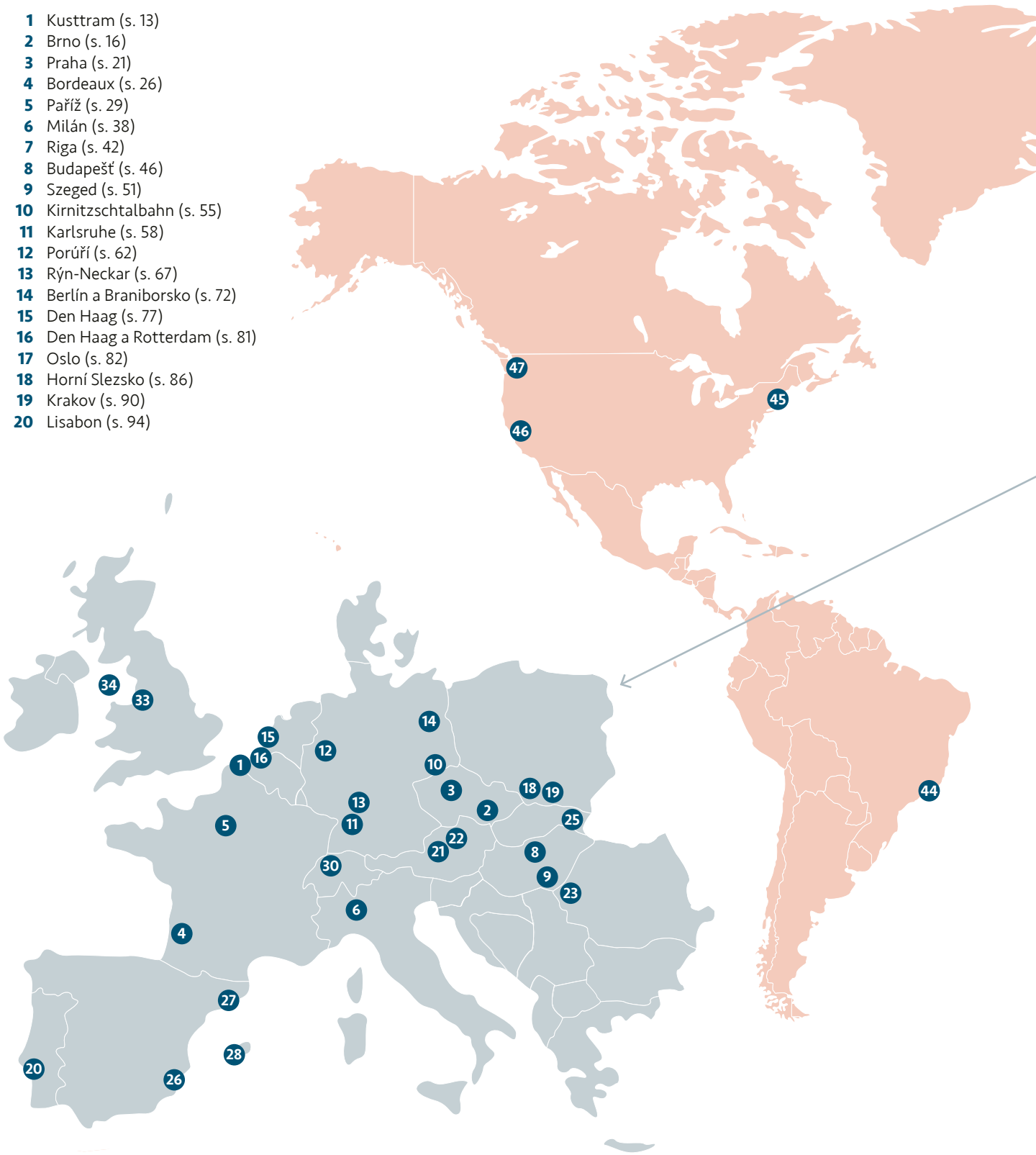
EGYPT . . . . . 172
MAROKO . . . . . 176
TUNISKO . . . . . 181

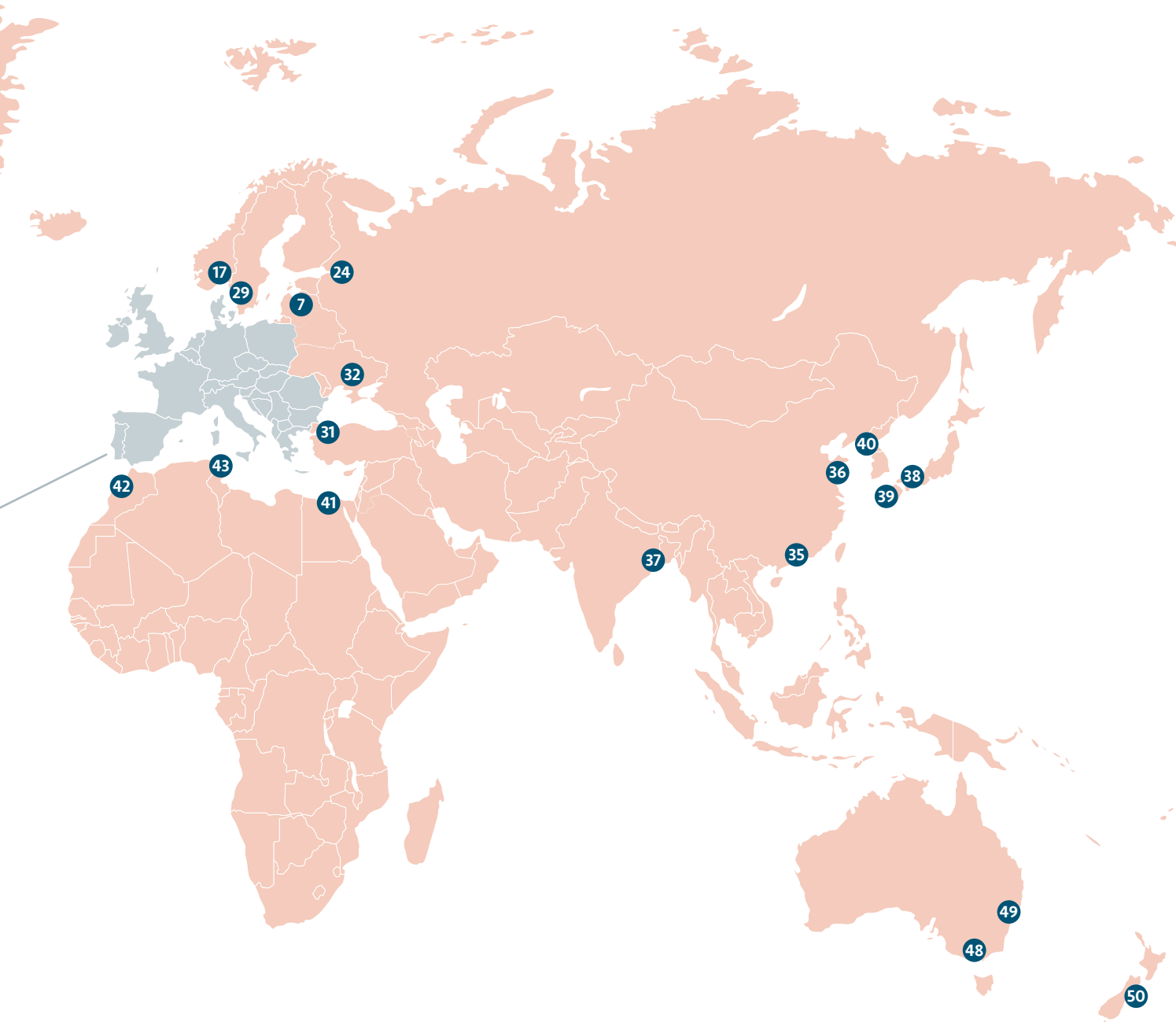
BRAZÍLIE . . . . . 186
USA . . . . . 189

AUSTRÁLIE . . . . . 207
NOVÝ ZÉLAND . . . . . 213

Přehled všech současných tramvajových systémů světa . . . . . 218
Literatura a zdroje . . . . . 223
Resümee: Interessante Strassenbahnsysteme der Welt . . . . . 224

1 Kusttram (s. 13)
2 Brno (s. 16)
3 Praha (s. 21)
4 Bordeaux (s. 26)
5 Paříž (s. 29)
6 Milán (s. 38)
7 Riga (s. 42)
8 Budapešť (s. 46)
9 Szeged (s. 51)
10 Kirnitzschtalbahn (s. 55)
11 Karlsruhe (s. 58)
12 Porúří (s. 62)
13 Rýn-Neckar (s. 67)
14 Berlín a Braniborsko (s. 72)
15 Den Haag (s. 77)
16 Den Haag a Rotterdam (s. 81)
17 Oslo (s. 82)
18 Horní Slezsko (s. 86)
19 Krakov (s. 90)
20 Lisabon (s. 94)




**21** Traunseetram (s. 99)
**22** Linz (s. 102)
**23** Arad (s. 106)
**24** Petrohrad (s. 110)
**25** Košice (s. 111)
**26** Alicante (s. 115)
**27** Barcelona (s. 118)
**28** Mallorca (s. 122)
**29** Göteborg (s. 124)
**30** Basilej a okolí (s. 128)
**31** Istanbul (s. 133)
**32** Kryvyj Rih (s. 139)
**33** Blackpool (s. 143)
**34** Ostrov Man (s. 146)
**35** Hongkong (s. 150)
**36** Čching-tao (s. 154)
**37** Kalkata (s. 156)
**38** Hirošima (s. 159)
**39** Nagasaki (s. 164)
**40** Pchjongjang (s. 168)
**41** Alexandrie (s. 172)
**42** Casablanca (s. 176)
**43** Tunis (s. 181)
**44** Rio de Janeiro (s. 186)
**45** Boston (s. 189)
**46** San Francisco (s. 194)
**47** Seattle (s. 200)
**48** Melbourne (s. 207)
**49** Newcastle (s. 211)
**50** Christchurch (s. 213)

# Úvodní slovo

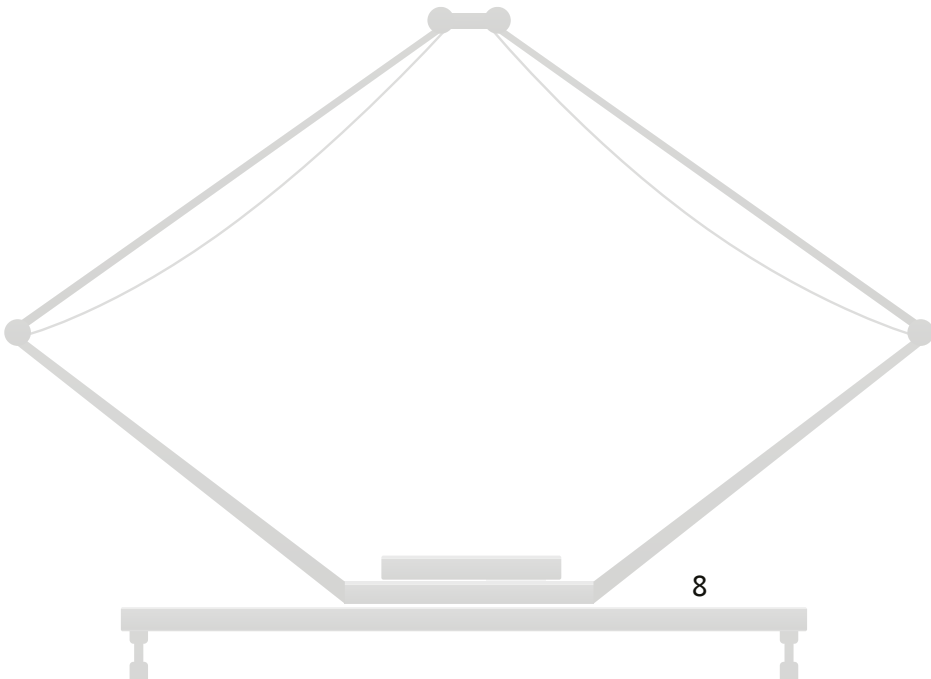
Kniha, kterou držíte v rukou, se věnuje vybraným zajímavým tramvajovým systémům světa, a to jak z pohledu vedení tratí, tak používaných vozidel. Zaměřuje se nejen na velká a známá města, ale i na menší místa, která nejsou masově navštěvovaná. Jednotlivé kapitoly jsou seskupeny podle kontinentů, v jejichž rámci jsou pak řazeny alfabeticky. Kniha začíná popisem evropských tramvajových tratí, na něž je kladen hlavní důraz. Ve výčtu pozoruhodných tramvajových systémů nechybí pochopitelně ani Česko, které je zastoupeno Brnem a Prahou. Kromě Evropy se budeme věnovat vybraným provozům v Africe, na obou amerických kontinentech, ale i v Austrálii a Novém Zélandě, kde dnes fungují již jen muzeální tramvajové provozy.

Součástí kapitol je nejen krátký historický popis tramvajových provozů v jednotlivých lokalitách, ale také upozornění na technické nebo provozní zajímavosti či jedinečnost místa nebo města, kde jsou tyto kolejové systémy v provozu. Na konci knihy pak najdete přehled všech současných tramvajových systémů celého světa. Dozvíte se například o zcela ojedinělém systému kabelových tramvají v San Franciscu, kde po kolejích jezdí současně jak rychlodrážní tramvaje, částečně zahloubené v podzemí, tak i historické tramvaje v běžném pravidelném provozu. Letem světem se podíváme i do Japonska na dva tramvajové provozy, které se zcela odlišují od našich evropských zvyklostí, či do Pchjongjangu, hlavního města izolované severní Korey, kde jezdí tramvaje české výroby. S českými „tatrovkami" nebo „škodovkami" se ostatně můžeme běžně setkat v řadě dalších evropských zemí. Nejbližšími příklady jsou Slovensko, Polsko nebo Německo.

Kniha je doplněna řadou zajímavých fotografií a základním přehledem technických údajů o všech uvedených tramvajových provozech, v němž nechybí přesné datum zahájení provozu, rozchod, délka sítě a také napěťová soustava, jež se v daném městě používá. Samostatné boxy pojednávají také o fenoménu „vlakotramvaje" (čili tram-trainu), který se postupně rozšiřuje po celém světě, nebo o tramvajových trasách v podzemí, jež se občas postupně přeměňují v „klasické" metro.

Publikace mohla vzniknout díky výrazné podpoře společnosti ŠKODA GROUP a také díky nezištné pomoci lektorů knihy: Michala Dekánka z Bratislavy a Martina Černého z Brna. Velký dík patří i dalším přátelům a spolupracovníkům, z nichž bych chtěl vyzdvihnout například Ivo Mahela  a Martinu Řezníčkovou, autory orientačních map jednotlivých tramvajových provozů.

*Martin Harák*
*Brno, duben 2025*



# Podpovrchové tramvaje neboli „premetro“

**Podpovrchové tramvaje jsou známé už z konce 19. století. Tramvaje jezdící v podzemí se nijak neliší od běžných „pouličních“ tramvají (navíc paralelně používají jejich kolejovou infrastrukturu), jen na některých úsecích vjíždějí pod povrch. V některých světových městech byla podzemní tramvaj předchůdcem metra, je rovněž úzce spjata se systémem rychlodrážních tramvají. Někdy se tyto tramvajové úseky označují jako „premetro“, aby se odlišily od „standardních“ linek metra.**

## První podpovrchové tramvaje se objevily v Bostonu

Počátkem devadesátých let 19. století jezdilo v Bostonu v americkém státě Massachusetts takové množství tramvají, že v době dopravních špiček byly leckteré ulice v centru neprůjezdné. Stalo se to impulsem k výstavbě prvního úseku tunelové trasy, která byla zahájena 28. března 1895. Výstavba tunelu vyvolala také kritiku – mimo jiné byl podpovrchový úsek považován za ponurý a označován obecně za „nevlídné“ místo. V reakci na to byla tunelová trasa natřena světlými barvami a bylo v ní instalováno silné osvětlení. Během výstavby podpovrchové trati nedošlo k žádným neočekávaným událostem, takže se 1. září 1897 elektrické tramvaje rozjely postupně z Public Garden do Boilston Street. Tunel byl několikrát prodloužen, dnes má jedenáct podzemních stanic a jezdí v něm tramvajové spoje označované jako Green Line. Ve Spojených státech provozují podpovrchové tramvaje například i v San Franciscu, Seattlu nebo Buffalu.

Na evropském kontinentu se podzemní tramvaj poprvé objevila v Berlíně v prosinci 1899, kdy podzemním tunelem (Spreetunnel Treptow–Stralau) překonala řeku Sprévu. Tento tunel byl ale již v roce 1932 zrušen. V šedesátých letech 20. století se v řadě tehdejších západoněmeckých měst plánovaly rozsáhlé podpovrchové tramvajové trasy, aby se odlehčilo městským komunikacím. Byť se v té době odehrával takzvaný západoněmecký hospodářský zázrak, nebyly všechny zamýšlené trasy realizovány, protože rozpočty byly příliš vysoké, a tak řada tras – především v Porúří – zůstala nedokončena (viz kapitolu věnovanou Porúří). Řada komplexně pojatých podpovrchových tramvajových úseků vznikla v Hannoveru a Kolíně nad Rýnem, kde je systém podpovrchové dopravy velmi rozsáhlý a tvoří s pouliční dopravou kompaktní systém. Systém podzemních tramvají začal vznikat také ve švábské metropoli Stuttgartu. Historicky první tunel zde byl v délce 125 metrů zprovozněn v roce 1902 a sloužil až do roku 1972. Skutečnou éru podpovrchových tramvají zahájila ve Stuttgartu dvoupodlažní stanice Charlottenplatz, dokončená na přelomu let 1966 a 1967, a čtyři krátké spojovací tunely s rampami. Od té doby začal postupný rozvoj kombinace tunelových a pouličních úseků tamní infrastruktury, který byl doprovázen také změnou rozchodu tramvajových tratí z 1000 mm na standardních 1435 mm a přeměnou na tzv. Stadtbahn.

U našich jižních sousedů započali s podpovrchovým experimentem ve Vídni v roce 1959, kdy byl otevřen první krátký podzemní úsek v oblasti Südtiroler Platz. O deset let později byla podpovrchová trasa prodloužena až do Wiedner Hauptstrasse směrem k centru města a také opačným směrem na Meidling přes Matzleinsdorfer Platz do Eichenstrasse. Délka této podzemní trasy dosáhla 3,4 km a dnes je na ní šest zastávek, které využívají linky 1, 6, 18, 62 a tramvaje společnosti Badner Bahn. Od konceptu „premetra“ se posléze ustoupilo a město začalo budovat standardní tratě metra. Pod zem zaústili tramvaje také v hornorakouské metropoli Linci, kde jsou dnes v provozu dva podpovrchové úseky: první o délce 1,5 km mezi hlavním nádražím a zastávkou Herz-Jesu-Kirche, druhý mezi hlavním nádražím a výjezdovou rampou do čtvrti Leonding o délce 1,3 km, kde nejsou žádné mezilehlé stanice.

Zajímavý systém podpovrchové tramvaje najdeme v největším švýcarském městě Curychu. Při výstavbě dálnice zde vznikl 2,5 km dlouhý tunelový úsek mezi stanicemi Milchbuck a Schwamendingerplatz, jenž je pozůstatkem plánů na výstavbu curyšského metra, které ale kantonální referendum v květnu 1973 kvůli vysokým nákladům a pochybným přínosům zamítlo. Stanice v tunelu mají centrální nástupiště, tramvaje v oblasti

**Podzemní stanice krakovské tramvaje Dworzec Główny**

portálů tunelů tedy přejíždějí na levou stranu, protože mají dveře pouze na pravé straně. Podobný systém je v provozu v ukrajinském Krivém Rihu nebo ve švédském Göteborgu (viz stranu 124). Stranou nezůstává ani Belgie, kde se podzemní tramvaje (nazývané „prémetro“) poprvé objevily v roce 1969 v Bruselu a později byly některé trasy skutečně nahrazeny standardním metrem. Největší systém belgického „prémetra“ o délce 13,4 km provozují ve vlámské metropoli Antverpách. A nejdelší francouzskou trasu podpovrchové tramvaje najdeme v městě Rouen, které provozuje 2,2 km dlouhý tunelový úsek s pěti podzemními zastávkami. U našich severních sousedů v Polsku se setkáme s podzemní tramvají pouze v Krakově, kde byl v roce 2008 otevřen podpovrchový úsek o délce asi 1,5 km mezi stanicemi Politechnika a Dworzec Główny. Stranou nemůžeme nechat ani nový tramvajový systém v portugalském Portu s několika tunelovými úseky.

## V podzemí se jezdí i v Česku a na Slovensku

Nejdelší tramvajový tunel v Česku má jihomoravská metropole Brno. Vede od zastávky Osová k Fakultní nemocnici Brno a současně k univerzitnímu kampusu. Měří celkem 602 metrů a do ostrého provozu byl uveden v prosinci 2022. Tunelem pod sídlištěm Starý Lískovec s jednou mezizastávkou je vedena tramvajová linka 8 s obousměrnými tramvajemi typů ČKD Tatra KT8 nebo Škoda 45T. Cestující se do lokality, kde je nemocnice, univerzita či obchodní středisko a kde sídlí řada firem, dostanou například z hlavního nádraží za čtvrt hodiny. Druhý nejdelší tunel v České republice se nachází také v Brně. Najdeme ho v traťovém úseku Pisárky–Komín na tramvajové lince číslo 1 pod Wilsonovým lesem. Od 1. května 2023 nahradil půlkilometrový tunel původní povrchovou trať, která ustoupila budování kapacitní silnice. V přípravě je navíc

nový tramvajový úseku z dnešní konečné stanice Ečerova v Bystrci na sídliště Kamechy. Zhruba 1,4 kilometru dlouhý úsek získal pravomocné územní rozhodnutí v roce 2023, stavět se začne v roce 2025. Součástí tratě bude i 320 metrů dlouhý tunel.

Menší příspěvek na téma podzemních tramvají má na kontě i hlavní město Praha. V roce 2003 zde byl zprovozněn první úsek moderní tramvajové tratě z Hlubočep na Barrandov, později prodloužený do Holyně a Slivence. Na trati se nachází dva podzemní úseky mezi zastávkami K Barrandovu – Chaplinovo náměstí o délce 206 metrů a dále z Chaplinova náměstí k zastávce Poliklinika Barrandov s délkou 155 metru. Pozadu nezůstává ani slovenské hlavní město Bratislava, kde pod Hradním vrchem vede takřka 800 metrů dlouhým tunelem tramvajová trať. Původně tunel sloužil jako silniční, ale po výstavbě kapacitnějších komunikací do západní části města byla rozhodnuta jeho přestavba na tramvajový. Stavební práce probíhaly dva roky a v srpnu 1983 byl otevřen pro tramvajovou dopravu.

**Vozbu na expresní tramvajové lince 8 zajišťují především obousměrné článkové tramvaje Tatra KT8. Na záběru jedna z těchto tramvají přijíždí z nejdelší tramvajové tunelové trasy v České republice do dopravního terminálu Nemocnice Bohunice**

**V Bratislavě přeměnili bývalý silniční tunel na tramvajový**

## Co je to tram-train neboli vlakotramvaj?

Jako tram-train označujeme vícesystémová kolejová vozidla tramvajového typu, která mohou být v provozu nejen jako městské tramvaje, ale současně díky možnosti kontinuálního přejíždění na železniční tratě bez nutnosti přestupu cestujících slouží jako příměstské vlaky. Mohou tak pohodlně dopravovat cestující z center měst do přilehlých regionů. Tato vozidla se obvykle nazývají tram-train, v češtině se někdy používá označení „vlakotramvaj". Pro tyto „vlakotramvaje" platí jiné provozní podmínky, kladou se na ně i zvýšené konstrukční požadavky jako například vyšší pevnost vozové skříně nebo vybavení zabezpečovacím zařízením, které je nutné pro provoz na železničních tratích. Vozidla typu tram-train jsou stavěna buď na dvě napěťové proudové soustavy, nebo také v takzvaném hybridním uspořádání, kdy se místo druhé napěťové soustavy k cestám mimo městské elektrizované tratě používá hnací dieselagregát se vznětovými motory. Druhý případ je v provozu například v německém Nordhausenu či maďarském Szegedu.

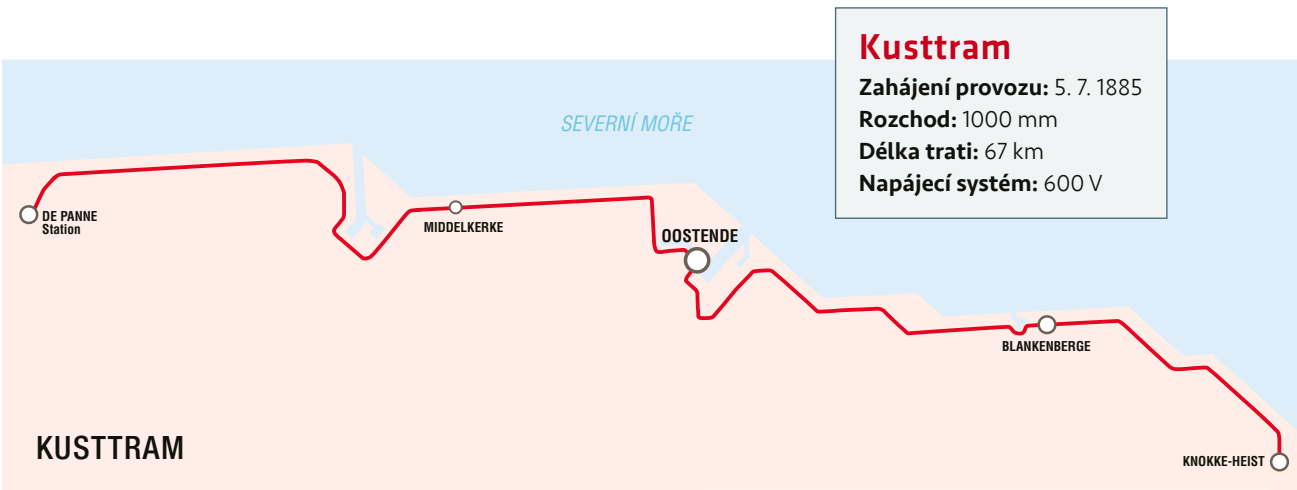
**Německé město Nordhausen provozuje jednu linku tramvaje jako tram-train. Vozidla jsou na železniční infrastruktuře poháněna vznětovými motory**

# Na belgickém pobřeží najdeme nejdelší tramvajovou síť na světě

**Na pobřeží Kanálu La Manche je v běžném provozu takřka sedmdesát kilometrů dlouhá dvoukolejná meziměstská tramvajová trať. Jezdí na ní tramvajové jednotky od belgicko-nizozemských až k belgicko-francouzským hranicím po trase, která je dnes nejdelší na celém světě. Dráha o rozchodu jeden metr má ve vlámštině název Kusttram, což znamená „pobřežní tramvaj". Jde o pozůstatek jedné z řady vicinálních neboli regionálních drah s tramvajovým charakterem, které byly po celé Belgii svého času velmi rozšířené. Po jejich zrušení zůstalo pouze torzo v oblasti města Charleroi a také zmíněná trať na belgickém pobřeží.**

Kusttram, která spojuje všechna města na belgickém pobřeží, provozuje vlámská dopravní společnost De Lijn. Tato společnost má na starosti provoz veřejné dopravy v celých Flandrech a současně provozuje také tramvaje v Gentu a Antverpách. Trasa začíná na hranicích s Francií u nádraží belgických státních drah SNCB v De Panne a dále pokračuje přes Nieuwpoort, Oostende a Zeebrugge k nádraží SNCB v Knokke-Heist. To se nachází asi šest kilometrů před hranicemi s Nizozemskem. V úseku mezi Oostende a Middelkerke vede trať přímo podél pobřeží, zatímco ostatní úseky vedou krajinou dun nebo zastavěnými oblastmi. Kusttram je pozůstatkem obrovské regionální sítě tramvajových takzvaných vicinálních drah, v Belgii označovaných zkratkou NGK. Na prvním úseku meziměstské tramvaje mezi Oostende, Middelkerke a Nieuwpoortem začala jako první jezdit parní tramvaj 5. července 1885, úsek mezi Oostende a Blankenberge byl dokončen v roce 1886 a trať do Knokke pak až v novém mileniu, konkrétně v roce 1908. První elektrické tramvaje se na pobřežní lince objevily v roce 1897, kdy vyjely z Oostende do již zmíněného města Nieuwpoort, celá trasa byla plně elektrizována až od roku 1929. Desítky let se na trati neudály žádné zvláštní změny – první významná přišla až v roce 1998, kdy byl postaven nový úsek z původní konečné De Panne k tamnímu železničnímu nádraží, které leží v katastru obce Adinkerke.

Původně se provoz Kusttram skládal ze dvou samostatných linek. První jezdila mezi Knokke a Oostende, druhá naopak do De Panne. Po zrušení sítě vicinálních drah v tamním regionu začala být pobřežní trať provozována v celé délce, dodnes ale jezdí některé vložené spoje buď jen na severní, nebo jen na jižní větvi s nuceným přestupem v Oostende. V severní části trasy se nachází na třech místech technická zajímavost: trať Kusttramu tam vede přes zvedací mosty. Pokud jsou mosty zvednuty, aby pod nimi mohly projet lodě, jezdí tramvaj odklonovými trasami přes zvedací mosty, které se nacházejí asi o dvě stě metrů dále ve vnitrozemí. Tato místa se nacházejí přímo



v Oostende hned za nádražím, v Zeebrugge a také poblíž zastávky Zeesluis. Když loď vjíždí do zdymadla, most je zvednutý a tramvaje musí jet po odklonové trase k tomu druhému – a pochopitelně se tak děje i naopak. Nejrušnějším místem na celé trati je pak přestupní uzel u železničního nádraží v Oostende, kde některé spoje končí a jiné začínají. Průběžné spoje několik minut vyčkávají na odjezd. Běžný interval na pobřežní lince je dvacet minut, v létě ale bývá zkrácen na polovinu, tedy deset minut.

Vzhledem k tomu, že tramvaje v letních měsících hojně využívají turisté, bývají někdy dost plné. Z těchto důvodů bylo šestnáct původních článkových tramvají typu BN/ACEC v letech 1994 až 2002 rekonstruováno vložením středního nízkopodlažního dílu, čímž se nejen zvýšila kapacita vozidel, ale současně bylo umožněno cestování i imobilním cestujícím. A protože pokrok nelze zastavit, i tyto modernizované tramvaje začaly od roku 2021 vytlačovat nové pětičlánkové nízkopodlažní tramvaje typu CAF Urbos 100. Čtyřicet osm nových tramvají již plně nahradilo původní vozidla, která byla vyřazena, resp. zůstávají jen jako provozní rezerva. Doba jízdy po celé trati činí dvě hodiny a dvacet tři minut s dvouminutovou pauzou u nádraží v Oostende. Odtud mimochodem vede nejzajímavější úsek tratě směrem na Middelkerke. Tramvaj projíždí v těsné blízkosti moře vedle písečných pláží a při silnějším větru, který zde bývá poměrně častý, se během přílivu některá vlnka občas dostane až na kolejové těleso. Je to ojedinělý zážitek a určitě stojí za to si pár stanic projít pěšky, kochat se nádherným okolím a třeba si v některé z hospůdek dopřát typické belgické pivo či salát z mořských plodů. Předem je ale vždy dobré se informovat, jaké bude počasí – abyste nedopadli jako česko-německý spisovatel Jaroslav Rudiš při své železniční cestě Evropou (viz box).

**Nejkrásnější úsek tramvajové trati vede přímo podél pobřeží kanálu La Manche**

**Přestupní uzel v De Panne, kde z tramvají lze přestoupit přímo na regionální vlaky**



## Úryvek z knihy Jaroslava Rudiše „Návod k použití železnice“

*(vydalo nakladatelství Labyrint v českém překladu Michaely Škultéty)*

... V Ostende lze přestoupit na Kusttram, zcela výjimečnou tramvaj, která spojuje všechna pobřežní města v Belgii od De Panne na hranicích s Francií, kde je k vidění většina dun v zemi, až po Knokke-Heist na hranicích s Nizozemskem, považované za nejhonosnější belgické přímořské letovisko. Trať měří šedesát sedm kilometrů a má šedesát osm zastávek. Ostende leží zhruba uprostřed.

Chystáme se nastoupit, ale vtom se ozve odborník na Josepha Rotha. Odjakživa si chtěl zajít na pivo do Brasserie du Parc, stejně jako jeho oblíbený autor, který měl také rád železnici a v létě 1936 navštívil Ostende spolu s dalšími německojazyčnými exilovými autory, například Stefanem Zweigem a Egonem Erwinem Kischem. Už tehdy byli na útěku před nacisty. Jenomže v lijáku je všechno příliš daleko. A pak je tu ještě vítr, který fičí tak silně, že div nevyrve z ruky deštník.

Obloha je stejně těžká a tmavá jako belgické pivo. Venku nepřestává pršet. Nakonec se rozhodneme, že přece jen pojedeme pobřežní tramvají do Knokke. Okénka jsou zamlžená a v prázdném vagonu hrají dva kluci fotbal. Nevidíme ven a připadá nám, že nás obklopuje výjev od Franse Masereela, který se proslavil svými černobílými dřevoryty, jak nám vysvětluje odborník na umění. Malíř a grafik zachytil spoustu železničních výjevů, nádraží, vlaků, nástupišť, cestujících a později inspiroval i řadu komiksových tvůrců. Pocházel z Blankenbergu, kde Kusttram také zastavuje. Přemýšlíme, že bychom vystoupili. Prší.

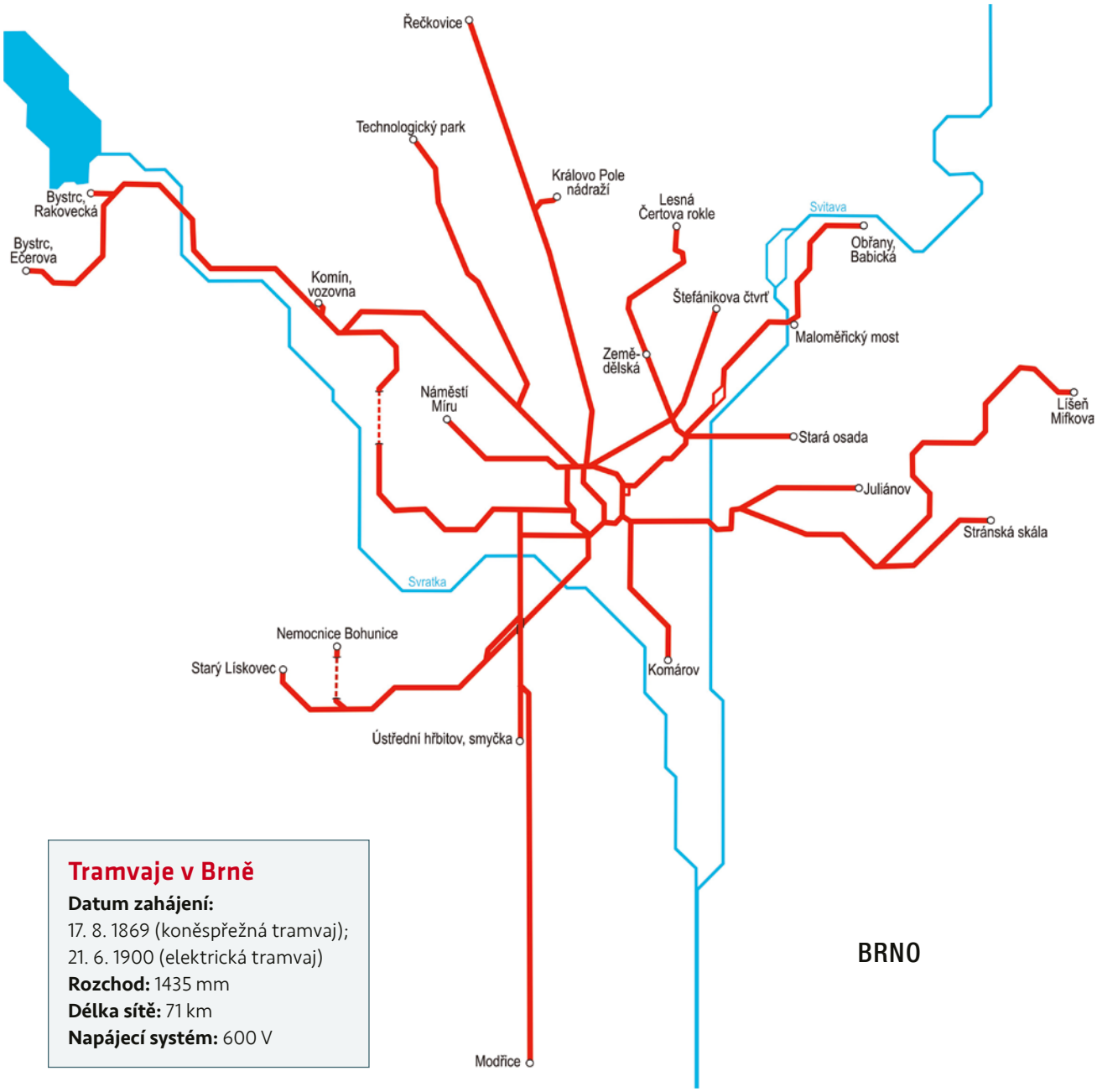
# Nejstarší česká tramvajová síť je v Brně

**Brněnské tramvaje, kterým se přezdívá „šaliny“ nebo „šmirgl“, jezdí v jihomoravské metropoli od roku 1869. Síť je svým rozsahem druhou největší v zemi, hned po Praze. Přibližně tři stovky tramvají jezdí zčásti po vlastních tělesech a splňují tak parametry rychlodrážní tramvaje. Navíc v posledních letech vznikly dva podpovrchové traťové úseky, a tak se Brno stalo prvním českým městem, kde byla vybudována plnohodnotná podzemní tramvajová trať (pokud pomineme dva krátké podzemní úseky na pražském Barrandově). Mimo jedenácti pravidelných denních linek se v letní sezóně vypravuje i jedna nostalgická linka s označením H4, která na více než tři kilometry dlouhé trase spojuje Mendlovo náměstí, centrum města a Komenského náměstí. Pravidelně jsou v letní sezóně o víkendech a svátcích vypravovány na linku číslo 10 i takzvané retrotramvaje (například Tatra T2, T3 nebo K2).**

Replika původní zastávky koněspřežné tramvaje na Moravském náměstí

Brno se stalo 17. srpna 1869 prvním městem v českých zemích, kde byla zahájena pouliční tramvajová doprava. Šlo o koněspřežnou dráhu, která vedla z dnešního Moravského náměstí (kde je mimochodem umístěn vzpomínkový zastávkový stojan) k hostinci zvanému Semilasso v dnešní městské části Královo Pole. Koněspřežná doprava byla zahájena s pěti vlečnými vozy a odpovídajícím počtem koní. Kolejovou síť dopravce rozšiřoval a tramvaje se postupně rozjely přes centrum města až do Pisárek, na dnešní Žerotínovo náměstí a do ulice s názvem Cejl. Provoz zajišťovaly celkem tři vozovny. Pro nerentabilitu však byl provoz této tramvaje v roce 1874 ukončen.

Jednou z velkých atrakcí bývá při příležitostných jízdách parní tramvajová lokomotiva Caroline




**Tramvaje v Brně**

**Datum zahájení:**
17. 8. 1869 (koněspřežná tramvaj);
21. 6. 1900 (elektrická tramvaj)
**Rozchod:** 1435 mm
**Délka sítě:** 71 km
**Napájecí systém:** 600 V

Obnoven byl o dva roky později, ovšem již s novým majitelem. V Brně se koněspřežné tramvaji příliš nedařilo ani na podruhé, a tak byl provoz opět zrušen v říjnu 1880. O rok dříve se zkušebně brněnskými ulicemi rozjela parní tramvaj, ale provoz této další trakce byl zahájen až 31. května 1884. První spoje mířily z Pisárek kolem hlavního nádraží do Králova Pole, ještě během prvního roku provozu byla zprovozněna i trať k Ústřednímu hřbitovu. Rentabilitu provozu pomáhala zabezpečit řada nákladních vleček do průmyslových podniků. Tratě parní tramvaje byly následně elektrizovány a parní lokomotivy vystřídaly v osobní dopravě od roku 1900 „elektriky". Parní tramvaje ale ještě delší dobu sloužily v nákladní dopravě. Nejdéle zůstala v provozu dnešní historická lokomotiva, zvaná Caroline.

**Moderní tříčlánková tramvaj typu Škoda 45T projíždí okolo hlavního nádraží**

**Severní portál tunelu v Kamenomlýnské ulici, kudy jezdí tramvajová linka 1 směrem do Bystrce. Na snímku vidíme článkovou tramvaj Pragoimex Vario LF2R.E**

Elektrický provoz byl v osobní dopravě zahájen 21. června 1900 na obou tratích původní parní tramvaje. Pro elektrickou trakci byla přestavěna remíza v Pisárkách a současně vystavěna nová v Králově Poli. Původní napětí v trolejovém vedení činilo 550 V, od roku 1939 bylo zvýšeno na dnešních 600 V. Není bez zajímavosti, že během první světové války tramvaje zajišťovaly převoz raněných vojáků z nádraží do lazaretů, umístěných v řadě městských čtvrtí. Kvůli tomu došlo v roce 1915 také k dílčímu prodloužení trati ve Veveří ulici pro osobní dopravu. Provoz ale během války trpěl, pracovníci byli většinou odvedeni na frontu a jejich místo musely zaujmout ženy nebo vysloužilí zaměstnanci.

## Tramvaj, šalina nebo šmirgl?

V brněnském nářečí zvaném hantec se pro slovo tramvaj používají slangové výrazy „šalina“ (častější) nebo „šmirgl“ (méně časté, lze ho někdy slyšet u mladší generace). Slangové označení tramvaje „šalina“ vzniklo pravděpodobně zkomolením původního německého označení tramvajových linek „Elektrische Linie“. Podle lingvisty Rudolfa Šrámka však údajně výraz pochází z německého slovesa „schallen“, což znamená zvučet nebo houkat, případně přeneseně tramvajové zvonění. Jak to bylo doopravdy, se dnes už asi nedozvíme.

**V Brně si některé tramvaje dokonce sami staví z dovezených dílů. Na záběru z konečné v Obřanech je jedna z článkových tramvají typu Pragoimex EVO 2, které se přezdívá „Drak“**

**Souprava původem pražských tramvají typu Tatra T6A5 právě projíždí přes Zábrdovický most, v pozadí kostel Nanebevzetí Panny Marie**

Po vzniku samostatného Československa se stala provozovatelem tramvajových linek Společnost brněnských pouličních drah. Primárním úkolem bylo zlepšení stavu infrastruktury, která byla v poměrně bídném stavu. Po vzniku takzvaného Velkého Brna v roce 1919 začal stavební boom a vznikaly postupně nové tratě, včetně další vozovny ve čtvrti Husovice, která ale již od roku 1971 slouží pouze trolejbusům. Některé z brněnských tratí jsou velmi kopcovité, což dokládá například trasa v Údolní ulici, kde v určité části činí stoupání až 89 promile. Od konce šedesátých let se začaly stavět tratě rychlodrážního charakteru, kdy byl jako první zprovozněn traťový úsek Komín–Bystrc, uvedený do provozu v roce 1969. Další podobné tratě vznikly na Lesnou, mezi Pisárkami a Žabovřeskami a také až do sousedního města Modřice. Ještě později vznikly nové tratě do velkých sídlištních celků, jako jsou Bystrc, Starý Lískovec nebo Líšeň. Nejnovější úseky rychlodrážních tratí vznikly částečně i v podpovrchovém vedení (viz kapitolu *Podpovrchové tramvaje neboli „premetro“* na straně 9).

Po brněnských ulicích dnes jezdí již z větší části moderní či modernizované tramvaje, původní řady typů Tatra K2, T3 a T6 jsou na ústupu. Od roku 2003 zasáhly do provozu první článkové vozy Škoda 03 T, které jsou známé spíše pod názvem Anitra. V Brně bylo vždy v provozu velké a rozmanité množství tramvají. Lze vzpomenout například modernizovanou tříčlánkovou tramvaj typu K3R-N, vycházející z původní článkové tramvaje Tatra K2, leč s novým designem a výzbrojí, nebo nízkopodlažní vlečné vozy typu VV60LF, které ale byly již vyřazeny z provozu. V roce 2006 vyjely poprvé nové tramvaje Vario LF, což byl jakýsi pokus o moderní a částečně nízkopodlažní vozidlo. O necelý rok později byly do Brna dodány první nízkopodlažní tramvaje Škoda 13T, které ale příliš neoslnily uspořádáním interiéru. Navíc se všechna výše zmíněná vozidla dodávala bez vozových klimatizací, což je krušné zvláště v teplých měsících. Prvními opravdu moderními tramvajemi se všemi atributy moderní doby se staly článkové tramvaje typu Pragoimex EVO 2 (v Brně mají přezdívku „Drak“), které jsou od roku 2020 kompletovány v dílnách Dopravního podniku města Brna. Naprosto „top“ tramvají se pak od roku 2022 stal nový škodovácký výrobek s označením 45T. Jde o tříčlánkové obousměrné tramvaje, které se primárně používají na lince 8 s úvraťovým ukončením na obou konečných.

Mimo běžné tramvaje občas po Brně jezdí historické soupravy buď z majetku Dopravního podniku města Brna (DPMB), nebo Technického muzea v Brně (TMB), které má depozitář vozidel na bývalém konečném nádraží místní dráhy Černovice–Líšeň. Od roku 2015 si DPMB vytváří vlastní sbírku historických „retro“ vozidel, kde nechybí například tramvaj Tatra T2 nebo „Plecháč“ typu 4MT, který vyrobila Královopolská strojírna. Ze sbírek Technického muzea se na občasné cesty vydává například parní tramvaj Caroline, která budí v ulicích města zasloužený rozruch.

# V Praze jezdí tramvaje již 150 let

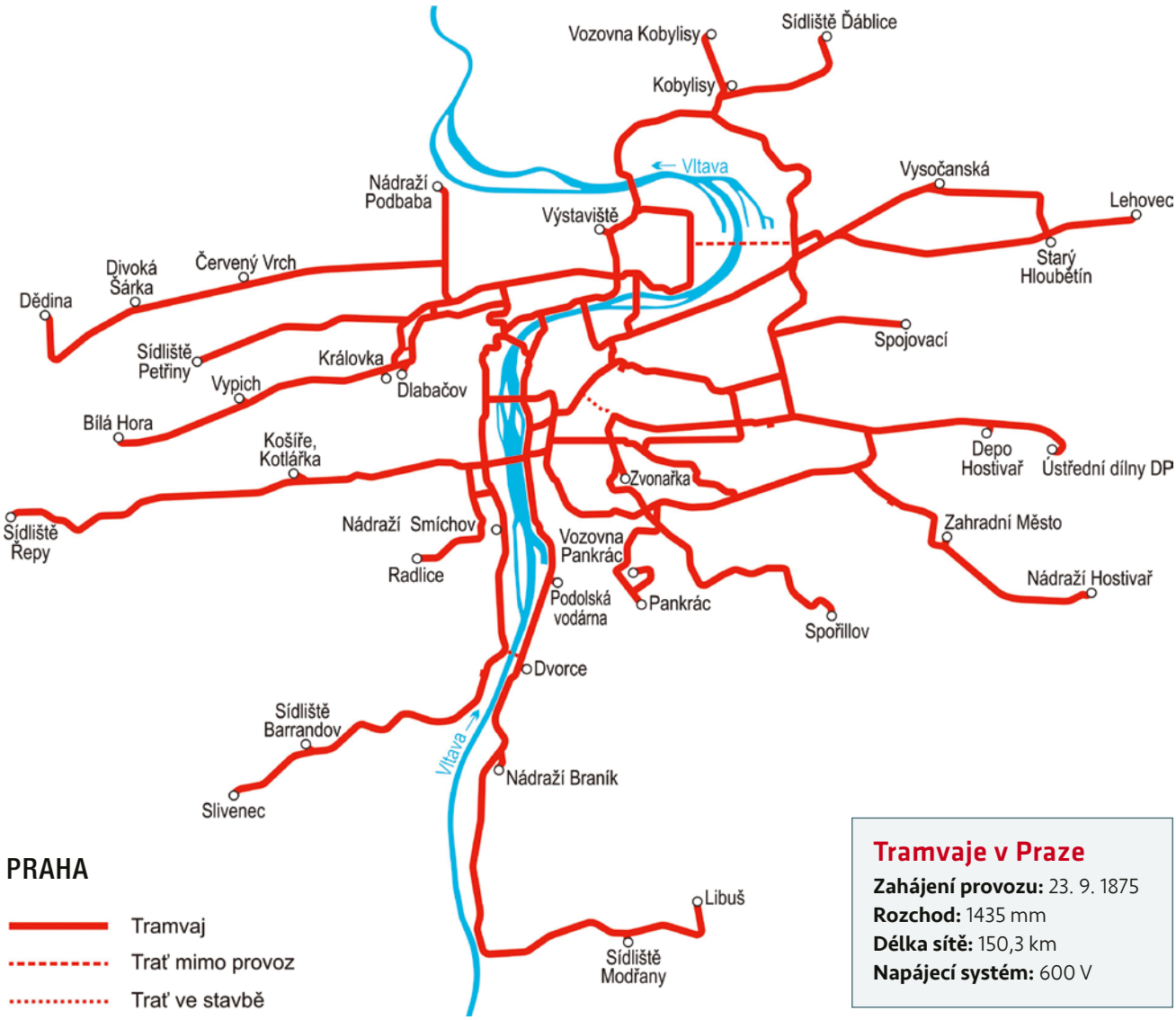
**První linka koněspřežné tramvaje vyrazila do pražských ulic v roce 1875, elektrické tramvaje se díky „českému Edisonovi“ Františkovi Křižíkovi objevily o šestnáct let později (na příležitostné dráze z Letné do Stromovky). Praha se pak dočkala první běžné linky elektrické tramvaje v roce 1897. Výhradním vlastníkem tramvajové dopravy, která byla původně v rukou několika dopravců, se o deset let později stalo město. Po menším útlumu hlavně v sedmdesátých letech minulého století, kdy některé tratě s výstavbou metra zanikly, začal v posledních letech skutečný boom městské kolejové dopravy. Provozovatelem nejrozsáhlejší tramvajové sítě v České republice tratí je Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP), jehož stoprocentním vlastníkem je město. Dopravce má k dispozici takřka osm set tramvajových vozidel různých typů a provedení, nechybí ani flotila historických tramvají používaných jak na pravidelných nostalgických linkách, tak při příležitostných jízdách.**

Prvopočátek historie pražské tramvajové dopravy se datuje rokem 1873, kdy Bernhard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský založili „Anglicko-českou tramwayovou společnost“, která posléze obdržela koncesi ke stavbě a provozování kolejové koněspřežné pouliční dráhy. Z finančních důvodů byl ale projekt nakonec zrušen. Šance se chopil belgický podnikatel Édouard Barthélemi Lucien Joseph Otlet, který v září 1875 uvedl do provozu první úsek koněspřežné tramvaje, jež směřovala z dnešního náměstí Republiky k Bílé Labuti (kde se tehdy nacházel hostinec U Bažanta). Po tomto traťovém úseku se nakonec rozjela první regulérní linka, která spojovala předmostí tehdejšího pražského řetězového mostu (dnes most Legií) a dříve samostatné město Karlín. Síť koněspřežné tramvaje v roce 1898 odkoupily tehdejší Elektrické podniky královského hlavního města Prahy a do roku 1905 byla síť přestavěna na elektrický provoz. Začátek elektrického provozu v Praze se ale datuje do roku 1891, kdy František Křižík nechal postavit účelovou trať od horní stanice tehdejší

**Jedna z historických tramvají typu Ringhoffer DMV z roku 1915, která bývá k vidění na příležitostných jízdách**

pozemní lanové dráhy na Letné přes Oveneckou ulici až ke vchodu do Královské obory. O další dva roky později byla trať prodloužena k Místodržitelskému letohrádku.

Standardní provoz elektrických tramvají lze datovat k 19. březnu 1896, kdy (opět) Křižíkova společnost „Elektrická dráha Praha–Libeň–Vysočany" zavedla provoz z prostoru dnešní Florence do tehdy samostatných obcí Libně a Vysočan. Určitou specialitu představovala další soukromá tramvajová společnost Elektrická dráha Smíchov – Košíře, kterou provozoval od roku 1897 mezi oběma tehdejšími samostatnými městy starosta Košíř Matěj Hlaváček. A k úplnému výčtu nesmí chybět ani privátní podnik Městská elektrická dráha Královských Vinohrad, který zabezpečoval provoz na okružní trati mezi tehdejšími městy Prahou, Žižkovem a Královskými Vinohrady. Trasa měřila skoro šest kilometrů a bylo na ní celkem sedmnáct zastávek. Na trati jezdily jak „vinohradské", tak „pražské" tramvaje, ale nakonec byl podnik na konci roku 1897 začleněn do Elektrických podniků královského hlavního města Prahy. Elektrické podniky následně odkoupily i košířskou dráhu. Poslední soukromá trať, patřící Františkovi Křižíkovi, byla městu předána 5. srpna 1907 a dráha na Letné byla zrušena. Tramvajová síť se začala ve dvacátých letech 20. století rychle rozšiřovat, a to




**Tramvaje v Praze**
**Zahájení provozu:** 23. 9. 1875
**Rozchod:** 1435 mm
**Délka sítě:** 150,3 km
**Napájecí systém:** 600 V