

ZDENĚK MEITNER, LUKÁŠ BRÁZDA

TRAMVAJEMI PO MĚSTECH ČESKA

Z CENTRA AŽ NA KONEČNOU



Tramvajemi po městech Česka

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Zdeněk Meitner, Lukáš Brázda

Tramvajemi po městech Česka – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.





© Lukáš Brázda, 2026
© Zdeněk Meitner, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-6082-4
ISBN e-knihy 978-80-264-6097-8 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

TRAMVAJEMI PO MĚSTECH ČESKA

Z CENTRA AŽ NA KONEČNOU

ZDENĚK MEITNER

LUKÁŠ BRÁZDA







17

**MODŘANY
LEVSKÉHO**

2210

Obsah

Úvodem	8
Poděkování a poznámka autora	10
Brno	13
Liberec a Jablonec nad Nisou	39
Most a Litvínov	61
Olomouc	81
Ostrava	99
Plzeň	125
Praha	145
Závěrem	181

Úvodem

Koleje, tramvaje, jejich cinkání, spletné pavučiny měděných drátů. S nadsázkou můžeme říct, že k velkoměstům i středně velkým městům patří už odnepaměti. Vždyť první koleje se objevily v Brně už v roce 1869, první „elektrika“ se rozjela díky Františku Křižíkovi v Praze na Letné v roce 1891. Tramvaje tedy měly dost času na to, aby se otiskly do podoby měst, aby se staly určujícím prvkem jejich rozšiřování za středověké hradby, do polí, luk a předměstí, která tehdy dnešní velkoměsta obklopovala. Byly neoddiskutovatelným prvkem modernizace, byly pionýry elektrifikace.

A i když se města za mnohá desetiletí dynamicky měnila a mnohý člověk se na sklonku svého života jen podivuje nad tím, jak se proměnily kulisy jeho dětství, někteří němí pamětníci dob minulých zůstávají.

Cílem naší knihy není opakovat historii sedmi existujících tramvajových provozů, to už udělali jiní. Stejně tak není cílem seznamovat čtenáře s vozovým parkem, který je pestrý od socialistických vozů T3 po nejnovější produkci. Naší snahou je pozvat vás do těchto měst, abyste si sbalili batoh, do něj dali knížku a vydali se na cestu. Na stránkách publikace najdete zajímavosti historické i současné. Vždyť

každý tramvajový provoz se po desetiletí vyvíjel autonomně, na rozdíl od železniční sítě, a vyvíjel se s ohledem na specifika a potřeby města. Často se podoba ulic řídila i tím, že do ní byly zasazeny koleje. A po stavebním útlumu především v poslední dekádě minulého století a první dekádě nového století začaly postupně přibývat nové tratě, třebaže ne všude. Je vzrušující vydat se do míst, kde ještě nedávno byla široká autostráda, nebo dokonce jen pole či trávník s výběhem pro psy. Proto na následujících stranách najdete i popis novostaveb a plánů do příštích let.

Zároveň chceme vaši pozornost obrátit od kolejí i směrem k zajímavostem samotného města, které se většinou nacházejí nedaleko zastávek. Nejen Praha a nejen její historické centrum stojí za pozornost turistů a cestovatelů. Mnohá místa jsou logicky ve stínu těch nejznámějších a nejobdivovanějších, neznamená to však, že by byla méně zajímavá. Proto jsme pro vás vybrali v každém městě jednu linku, v Ostravě dokonce dvě, jako tu „best of“. Můžete si ji jen projet a pozorovat město zpoza okna. Ale pro zvědavější cestovatele je určitě lepší na některých zastávkách vystoupit, aby poznání nebylo jen letmé a povrchní.

A nabízíme vám i výlety z konečné, většinou kratší. Smyčky na konci tratí jsou obvykle trochu tajuplným a symbolickým místem. Toho si všiml už spisovatel a skaut Jaroslav Foglar, kterého tramvaje také fascinovaly, a pražský provoz našel odraz jak v jeho knihách, tak v kreslených příbězích o Rychlých šípích. Protože tam, kde tramvaj končí, dobrodružství mnohdy začíná. Působivá jsou už samotná místa, kde se smyčky nacházejí – u rušných širokých ulic, ve stínu vysokých domů, nebo naopak v sousedství už téměř venkovské zástavby, ale také v parcích, v lese či u plotů továren.

Jen z jedné se sice lze vydat do Foglarem milovaného Prokopského údolí, ovšem v každém městě vede od řady smyček „cesta z města“. A na několik takových cest vás zveme, třebaže ne vždy z koncové smyčky, někdy i ze zastávky těsně před ní.

Ať se vám kniha dobře čte a je inspirací pro vaše toulky za tramvajemi a městy. Informace v ní obsažené jsou platné k 31. prosinci 2025. Některé snímky jsou i novější a dlouho jsme vyčkávali, že bude v knížce i záběr tramvaje z Dvoreckého mostu v Praze. A nakonec jsme se přece jen dočkali. 

Poděkování a poznámka autora

S Lukášem Brázdou jsme kamarádi od gymnaziálních let a máme rádi koleje (mimo jiné). Když jsem dostal nápad vytvořit tuto knihu, bylo jasné, že potřebujeme všechna města projet a vyfotit tramvaje na místech, která chceme v knize představit. Což se ukázalo jako úkol, který není tak snadný, jak se zprvu zdálo.

Nicméně díky mému optimismu a Lukášově vůli hledat nejvhodnější záběr se při víkendových návštěvách rozložených do tří let podařilo to, co jsme si předsevzali. Do Mostu a Litvínova jsme se vydali v říjnu 2023, v dubnu příštího roku do Olomouce a v září do Ostravy. Víkend v dubnu 2025 jsme strávili v Plzni a říjnový víkend roku 2025 v Liberci a Jablonci. U většiny fotek z těchto měst proto neuvádíme datum, kdy byl snímek vytvořen.

Nicméně v některých případech víkendová návštěva nestačila. Někde to jednoduše za dva dny stihnout nešlo, jinde nás zradilo počasí a špatné světlo a historické tramvaje se do ulic vydávají jen výjimečně.

Ve výčtu schází Praha a Brno. To proto, že Lukáš žije v hlavním městě a já v hlavním městě Moravy. I proto jsou některé snímky i staršího data než jen z posledních tří let a také jsme měli více příležitostí počkat si na ideální roční období a světlo. Chtěl bych Lukášovi za jeho vytrvalost a touhu mít co nejlepší snímek poděkovat.

A v případě snímků z Liberce je třeba ještě poděkovat společnému kamarádovi Petru Holubovi, který je sice špičkovým železničním fotografem, ale nepohrdl ani tramvajemi ve svém rodném městě. 



↑ Vypouklá zrcadla jsou oblíbeným předmětem, když chce fotograf udělat fotku svoji či skupiny, aniž by se uchýlil ke klasické selfie fotografii. Udělali jsme si jednu takovou na konečné na Borech v Plzni, když jsme se vydali dokumentovat novou trať do smyčky Univerzita. S foťákem je Lukáš, bez něj Zdeněk. Návštěva každého z měst byla pomyslným vrcholem při tvorbě knihy, poznali jsme řadu zajímavých míst a na mnohá bychom se při běžné návštěvě daných měst asi ani nepodívali. A kdo ví, jestli bychom měli vůbec motivaci navštívit takový Most. Ne, turisty jsme tam nepotkali žádné. A leckterá místa za městy také nejsou klasickými turistickými cíli, slouží často k odpočinku a rekreaci spíš místním. Nicméně času nebylo tolik, abychom viděli všechno, co jsme si přáli, proto je zřejmé, že se občas do těchto měst a jejich okolí vrátíme, abychom kráčeli po cestách, jež nám zatím zůstaly skryté. Takže i vám čtenářům přejeme, aby ve vás následující stránky probudily nejen šotoušskou, ale i cestovatelskou vášeň. Vždyť i tady beze zbytku platí okřídlené rčení, že i cesta je cíl. (LB)





BRNO

O Brně koluje po republice řada vtipů. Město je terčem různých narážek a možná ta nejohravnější je o tom, že v Brně nejezdí 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 věří, že se brněnské hlavní nádraží i s celým dopravním uzlem do roku 2035 skutečně přestěhuje. Je však

pravděpodobné, že někdy v dalších letech k tomu dojde a současná podoba okolí nádraží 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 Brünner Tramway-Gesellschaft für Personen und Frachten-Verkehr. Brno bylo v 19. století městem s velmi početným německy mluvícím obyvatelstvem a elita rovněž 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



↑ Kolem moderní haly denního ošetření v pisárecké vozovně projížděla v červenci 2024 na lince 1 souprava vozů Vario, jedna ze dvou velkokapacitních souprav v brněnských ulicích. Vzadu je také vidět historická červená administrativní budova. Stavební stroje a materiál v levé části naznačují, že v té době pokračovala další z etap modernizace vozovny, tentokrát její venkovní východní části. (ZM)

červená a přísně geometrická budova nabízí díky obrovskému oknu či spíše výkladní skříni pohled do svých útrob. Unikátní je navíc v tom, že stranu do ulice tvoří stříbrná plechová plocha se 108 pyramidami, v nichž jsou dírký a za nimi hmota pohlcující hluk, jenž se tak při průjezdu tramvaje neodráží do ulice.

Prostor mezi novou a starou halou se podařilo zastřešit, aby byly tramvaje schované před deštěm a sněhem, a jako poslední vznikla nová vratná smyčka u křižovatky s Lipovou ulicí. Po mnoha desetiletích je proto možné obracet

soupravy jedoucí z Bystrce, aniž by bylo nutné zajíždět s nimi až na Mendlovo náměstí. V roce 2023 se také v blízkosti smyčky začala stavět nová multifunkční hala a jednou by zde mohla být i dolní stanice lanové dráhy do Bohunic.

Vozovna není přirozeně volně přístupná, dostat se do ní ale lze při dnech otevřených dveří nebo je také možné ji projet při různých výlukách, když slouží jako smyčka. Ve směru do města je totiž nástupní zastávka ještě před vjezdem do vozovny. V roce 2025 v hale denního ošetření dokonce muzikanti odehráli první

koncert v rámci festivalu Brno Brass Fest – a pravděpodobně ne poslední.

ČEKÁRNA NA ZASTÁVCE NA OBILNÍM TRHU

Tramvajové zastávky nebývají příliš nápadité a přístřešky jsou obvykle unifikované, pokud na zastávkách vůbec jsou. A jen zcela výjimečně přístřešky vydrží na místě víc než pár desetiletí. Brněnskou výjimkou je ten na Obilním trhu, který se

honosně zve čekárna. Funkcionalismus se jako architektonický styl propsal do podoby města velmi výrazně a čekárna z roku 1926 je spíše drobnější připomínkou prvorepublikového rozkvětu města. Jejím tvůrcem byl jeden z významných brněnských architektů Oskar Poříška, tehdy ještě mladík ani ne třicetiletý, který projektoval například i dům Convalaria na rohu České a Veselé ulice.



↑ Krátce před zahájením rekonstrukce Údolní ulice, v srpnu 2024, projela zastávkou Obilní trh tramvaj K3R. V brněnském dopravním podniku byly rekonstruovány čtyři vozy K2, do nichž je vložený střední nízkopodlažní článek. Dnes už je ulice v novém, ale prvorepublikový zastávkový přístřešek zůstává na svém místě. (ZM)