

R396

# BRNĚNSKÉ TRAMVAJE

---

1869 – 1899



## Úvodem ...

Technické muzeum v Brně se věnuje v rámci soustavné dokumentace vývoje techniky historii městské hromadné dopravy, tomuto významnému jevu sociálně ekonomického, technického i kulturního prostředí městských sídlišť v minulosti i současnosti. Vysoce hodnotnou součástí této dokumentace je stále doplňovaný sbírkový fond vozidel, používaných ve městech našeho státu od doby vzniku hromadné dopravy až po současnost. Čítá dosud přes třicet obnovených vozů, převážně tramvajových, včetně trolejbusů, lokomotiv a pomocných dopravních prostředků.

Brněnská městská hromadná doprava jako nejstarší na území Československé socialistické republiky je ve sbírkách Technického muzea reprezentována souvislou vývojovou řadou tramvajových vozů, z nichž nejstarší je z doby koněspřežní trakce.

Informativní spisek o vývoji brněnského tramvajového vozového parku v posledních třech desetiletích 19. století spolu se zprávou o renovaci nejstaršího tramvajového vozu bude jistě vítanou pomůckou všem zájemcům.

Technické muzeum v Brně  
612 00 Brno, Purkyňova 105  
20



**R 2025**

# BRNĚNSKÉ TRAMVAJE 1869–1899

© Vydalo Technické muzeum v Brně 1976

Text a foto: Jaroslav Šaur

Grafická úprava: Jan Gruna

Vytiskl Tisk, knižní výroba, n. p., Brno, provoz 51

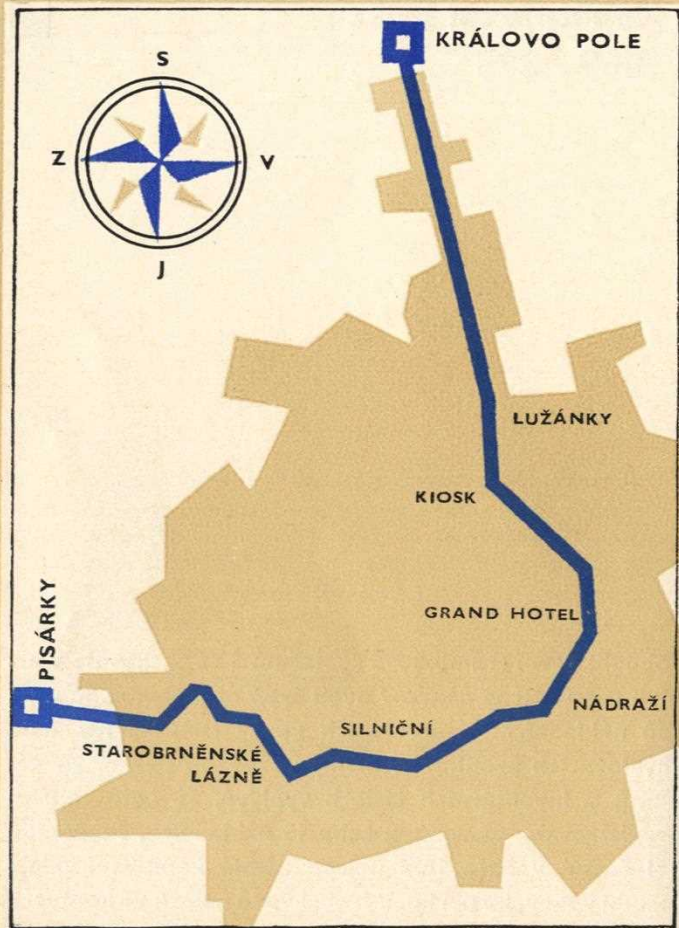
Povoleno JM KNV - kult. 6/76

Technické muzeum v Brně KNIHOVNA	
R396 signatura	2000650 přir. číslo

## **I. Koněspřežní trakce 1869–1875**



Z období první tramvajové společnosti se zachovaly v archivu města Brna nákresy dvou typů osobních vozů a tři typů nákladních. Z archivních zpráv jsou známa data schvalovacích prohlídek většiny vozového parku. Ze záznamů o inventárních číslech vyplývá, že bylo celkem zaregistrováno 63 vozů, z toho 10 nákladních. Po zániku společnosti v roce 1875 nejsou žádné konkrétní údaje o osudu vozového parku. Výrobci vozů nejsou ve zprávách o provedených prohlídkách uvedeni. Podle architektur exteriérů lze soudit, že vozy vyrobily rakouské továrny.



Trasa koněspřežné dráhy Královo Pole—Pisárky po roce 1876 s původními názvy některých stanic

## II. Koněspřežní trakce 1876–1881

Další podnikatel brněnské tramvajové dopravy Bernhard Kollmann, který uzavřel šestiletou smlouvu s brněnskou obcí, označil dne 17. ledna 1876 v dopise městskému úřadu vozový park předchozí společnosti za nepoužitelný a zahájil provoz vlastními vozy, z nichž první dva předvedl ke schvalovací prohlídce dne 3. června 1876. Další vozy postupně v témže měsíci následovaly. Ze zachovalé úřední dokumentace vysvítá, že v době Kollmannova podnikání v Brně se počet vozů stabilizoval na třináct. Doprava byla udržována pouze v letní sezóně (od dubna do konce

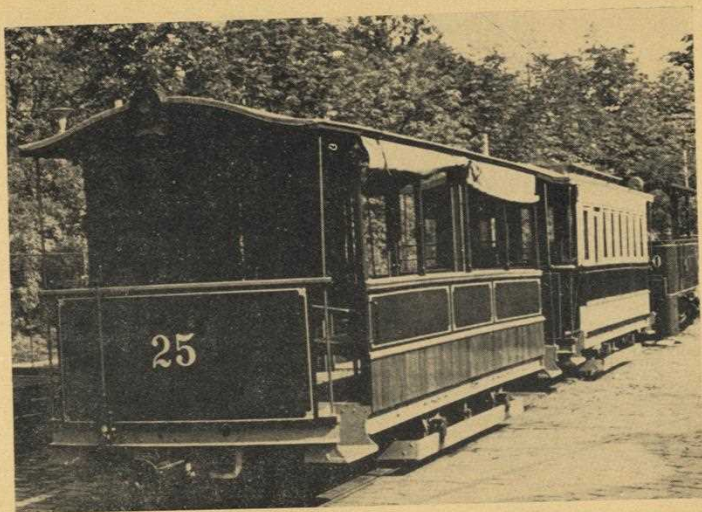
října) a na jedinou trať z Pisárek do Králova Pole bylo vypravováno 10—11 vozů.

Podle typů byly vykazovány úředním orgánům v požadovaných hlášeních vozy inventárních čísel 2, 3, 5, 8 jako zimní, ostatní jako letní — otevřené s bočními svinovacími plachtami. Později, v červnu 1879, bylo uvedeno z třinácti vozů pět se zasklenými bočnicemi. Byly zřejmě používány v dobách chladnějšího počasí. Výkresová archivní dokumentace z té doby téměř chybí. Částečně se vyskytuje v popisu těchto vozů až v pozdější době. Výrobce tohoto vozového parku není z dosud dostupných pramenů znám. Architektura osmi vozů je obdobná výrobkům firmy Hernalser Waggon u. Maschinen-Fabrik, jež je dodávala v roce 1873 pro tramvajovou koněspřežní dopravu ve Vídni a v Badenu.

Údržba vozidel Kollmannova podniku byla městskými orgány sledována zpravidla před zahájením letní sezóny. Tak na příklad v záznamu o prohlídce dne 29. 4. 1880 je uvedeno, že vozy byly rekonstruovány, železné části natřeny, zevní výprava důkladně opravena, nové oplechování natřeno. Zpráva úředního experta z téhož roku označuje stav vozových skříní za dobrý, avšak nákolky za špatné. Z jiných zpráv plyne, že technický stav vozů trpěl v důsledku špatného traťového svršku; docházelo k vykolejení. Vozy byly o nedělich přepřilňovány výletníky. Městská rada hledala od roku 1881 nového podnikatele, neboť Kollmann nejevil o brněnský provoz v důsledku sezónnosti zájem a věnoval se více řízení pražského podniku a později i štýrskohradeckého.

### III. Parní trakce 1884—1899

Podnikatel Wilhelm Lindheim a jím utvořená pozdější Společnost brněnské místní dráhy převzali od Kollmannova podnikatelství celý vozový park, který čítal v době předání 14 vozů. Nebyl však v celém počtu do parního provozu zařazen. Zprvu, ke dni zahájení dopravy dne 28. 5. 1884, bylo kromě osmi nově zakoupených vozů pro parní provoz ze štýrskohradecké Weitzerovy továrny připraveno 6 vozů z bývalé brněnské koněspřežní tramvaje. V dalších měsících byl lokomotivní i vozový park ještě doplněn.



Letní vůz č. 25 z roku 1890 parní pouliční dráhy, za ním vůz č. 79 z roku 1884 a lokomotiva Caroline z roku 1889

Koncem roku 1885 podává městský úřad zemskému místodržitelství popis hnacích i vlečných vozidel v tomto rozsahu:

- a) 8 lokomotiv s podrobným uvedením výkonu
- b) 8 nových (štýrskohradeckých) vozů pro 24 sedících a 32 stojících osob
- c) 8 dříve koněspřežných vozů, přeměněných pro parní provoz pro 24 sedících a 16 stojících osob

- d) 1 malý vůz, dříve koněspřežný, pro 16 sedících a 12 stojících osob
- e) 1 vůz z koněspřežné dráhy, přizpůsobený pro parní provoz, označený za „salonní“ se 16 sedadly k sezení a 6 místy k stání
- f) 2 zavřené vozy jednospřežné
- g) 2 otevřené vozy jednospřežné

Poslední dvě položky (f, g) byly vozy, u nichž je poznámka „mimo provoz“ — bez uvedení obsaditelnosti.

Z výkazu vozidel vyplývá, že 9 vlečných vozů bylo technicky přizpůsobeno pro parní provoz, neboť to bylo u nich poznačeno. Čtyři jednospřežné vozy, v té době nepoužívané, byly v záloze pro případ, že bude uvedena do provozu koněspřežná trať vnitřním městem, která se zprvu stavěla, ale na základě vyjádření Lindheima, který nedoporučil obnovení koněspřežní trakce, nebyla realizována.

#### Další vývoj:

Již během srpna 1884 požadoval provozovatel parní tramvajové dopravy schválení dvou letních vozů, nově dodaných štýrskohradeckou továrnou. Podle uváděného popisu se vozy lišily od ostatních. Měly podélné nástupní lávky s 12 bočními vstupy do jednotlivých příčných řad sedadel.

Tyto vozy však nebyly, jak je v úředním vyjádření podrobně uvedeno, do brněnského provozu připuštěny. Podnikatel Lindheim žádal ještě koncem roku 1884 o povolení doplnit park vlečnými vozy, zavedenými na trati Hietzing—Perchtoldsdorf u Vídně. Ve srovnání s dosavadními brněnskými šlo o větší rozměry: v závorkách rozměry tehdejších brněnských vozů - rozvor 2,4 m (1,8), délka skříně 7,14 m (6,3), šířka 2,4 m (2,2). Povolení nebylo uděleno.

Teprve v roce 1890 zakoupila Společnost brněnské místní dráhy od štýrskohradecké Weitzerovy vagónky 12 letních vozů bez oken s bočními plachtami. Tyto vozy měly hlavní rozměry obdobné osmi vlečňákům se zasklenými bočnicemi, které pocházely z první dodávky pro parní provoz v roce 1884.

V roce 1897 dodal pražský Ringhofferův závod dva uzavřené vozy, které měly již kryté plošiny. Tím končil rozvoj za parní trakce.

Inventární číslování vozů za parní pouliční dráhy začínalo osmi čísly vozů převzatých od Kollmanna. Jaká čísla měly ostatní vozy převzaté z „koňky“, není dosud objasněno. Ostatní vozy, dodávané počínaje rokem 1884, měly průběžné číslování od devítky s vynecháním čísla 15, takže vozy dodané Ringhofferem zakončovaly řadu čísla 30 a 31. Údajně vynechané číslo 15 mohl mít zbývající, pro parní provoz přizpůsobený vůz z koňky. Data o likvidaci části vozového parku koněspřežní trakce, nepoužívaného na parní dráze, však nejsou dosud známa.

Celý vozový park parní dráhy v počtu 30 vozů přešel po roce 1900 k elektrické dráze do majetku nově založené společnosti a byl dvakrát přečíslován. Postupně byly vozy rekonstruovány pro elektrický provoz (osvětlení, elektro-mechanické brzdy a přestavba plošin dvou Ringhofferových vlečňáků).

Sedm vozů s původními čísly 1, 3—8, pocházejících z Kollmannovy koňky, bylo zařazeno pod novými čísly 92—98 jako výpomoc pro špičkovou dopravu. Zbývající vůz č. 2 byl v roce 1900 opatřen montážní nástřešní plošinou pro účely stavby trolejového vedení. V roce 1906 byla jeho vozová skříň nahrazena montážní kabinou a posuvnou střešní plošinou. V tomto stavu zůstal v používání 65 let a v roce 1974 se stal majetkem Technického muzea.

Sedm uvedených vozů, které nadále sloužily v osobní dopravě, bylo vyřazeno v roce 1929. Za první světové války byly některé z nich upraveny pro přepravu nosítek s raněnými vojáky do brněnských lazaretů. Po roce 1920 byly přečíslovány na inventární řadu 192—198. Skříň vozu č. 196 (pův. č. 6) byla po vyřazení prodána do Jundrova, kde stála jako součást chaty. V roce 1972 byla získána k renovaci původního vozu do sbírek Technického muzea. Vzhledem k dobré zachovalosti se obnova uskutečnila díky kolektivu odborných pracovníků ústředních dílen Dopravního podniku města Brna, kteří na počest 30. výročí osvobození Sovětskou armádou uzavřeli k tomu účelu hodnotné socialistické závazky.

Z ostatních vozových skupin je v muzejních sbírkách zachován vlečný vůz parní tramvaje z dodávky Weitzerovy

vagónky z roku 1884 a letní vůz z těžé továrny z roku 1890. Starší vůz byl poslední z osmi této řady a dostal na elektrické dráze zprvu inventární číslo 79, později 179. Sloužil v osobní dopravě až do roku 1963. Jako jediný se zachoval celkem v původní architektuře a do sbírky historických vozů byl zařazen pod inventárním číslem 79 v povrchové úpravě vozů elektrické dráhy po roce 1910. Letní vůz z roku 1890 nese původní číslo 25, které měl za parní dráhy, neboť na něm bylo při renovaci objeveno. Za elektrické trakce obdržel číslo 87, později 187 a v osobní dopravě sloužil do roku 1958. Jeho zachovalá vozová skříň byla získána pro renovaci ze skladiště JZD v roce 1969. Ringhofferovy dva vozy z parní dráhy (pův. č. 30, 31), které byly pro elektrický provoz rekonstruovány a očíslovány na 99—100 (později 199—200), se nezachovaly. Z osobní dopravy byly vyřazeny v roce 1929 a byly pak používány jako sněhové pluhy až do roku 1945, kdy shořely za válečných událostí.

#### Prameny:

1. Spisový archiv města Brna 1851—1896 f II 128/16-128/28, inv. č. 1981—1994
2. 100 let městské hromadné dopravy. Dopravní podnik města Brna 1969, vyd. 1970
3. Elektrische Verkehrsbetriebe und Bahnen, 1914
4. Výroční zprávy Společnosti brněnských elektrických pouličních drah

#### Renovace vozu koněspřežní tramvaje č. 6

K obnově nejstaršího vlečného vozu brněnské pouliční dráhy minulého století došlo v roce 1975 po uplynutí 46 let od jeho vyřazení z osobní dopravy.

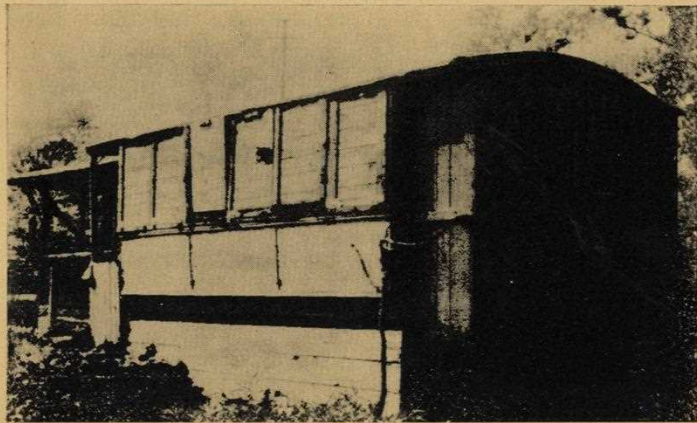
V archivu Dopravního podniku města Brna se nezachovala výkresová dokumentace. Zachované archivované úřední spisy však umožnily poznat několik základních inventárních, technických a časových údajů o způsobu použití vozů koněspřežné dráhy v jednotlivých etapách vývoje brněnské hromadné dopravy. Fotokopie nákrešů, publikované v odborném německém časopise v roce 1914 (3), při příležitostném popisu úpravy a nasazení vozů této skupiny pro přepravu raněných vojáků do brněnských lazaretů, umožnily poznání interiéru, který se v podstatě shoduje s letními vozy parní dráhy z roku 1890. Lze o něm předpokládat, že se od dob koněspřežního provozu příliš nelišil. Teprve po roce 1920, v posledních letech používání vozu na elektrické dráze, došlo ke změnám. Tehdy byla střední přepážka nahrazena dvěma stěnami pro oddělení plošin od takto vytvořeného uzavřeného vnitřního oddílu a bočnice byly opatřeny v horní části pevně zasazenými skly mezi okenními sloupky. Úprava byla vynucena častějším používáním těchto vozů před dodáním moderních prostorných vlečných vozů.

Ze zanechaných pozůstatků konstrukčních úprav spodku je patrné, že na voze bylo provedeno několik rekonstrukcí,

souvisejících se změnami trakcí. Šlo zejména o brzdové a tažné zařízení. Po odstranění barevných nátěrových vrstev, které příznivě ovlivnily zachovalost plechu, podařilo se zjistit na dřevěných i kovových částech vozové skříňe zbytky modrého laku z doby koněspřežní, zeleného laku z doby parní a konečně červeného nátěru z doby elektrické dráhy.

Čtyři nosné střední sloupky byly za I. světové války při úpravě pro pokládání nosítek vyřezány. Jejich pozdější vsazení bylo zjištěno a sloupky musely být spolu s dalšími čtyřmi při nynější renovaci nahrazeny. Avšak hlavní ro-

Skříň vozu č. 6 koněspřežní dráhy jako součást chaty v Brně-Jundrově



Der Pferdestraßenbahnverkehr wurde in Brno (Brünn) als erster in den böhmischen Ländern im Jahre 1869 aufgenommen. Es waren im ganzen 63 Wagen registriert. Im Jahre 1875 wurde dieser Verkehr infolge beträchtlicher Verkehrsschwierigkeiten eingestellt. Er wurde in den Jahren 1876—1881 wieder aufgenommen. Nach dreijähriger Unterbrechung wurde im Jahre 1884 die Straßenbahn in Brno bereits mit Dampftraktion erneuert, die bis Ende des 19. Jahrhunderts erhalten blieb.

Im Jahre 1900 wurde in Brno der Verkehr mit elektrischen Tramways aufgenommen. In der elektrischen Traktion wurden auch Wagen der Pferde- und Dampfbahn benützt. Von der Pferdebahn wurden 7 Schleppwagen bis zum Jahr 1929 benützt, Wagen der Dampfbahn wurden in den Fünfzigerjahren ausrangiert.

Dem Technischen Museum in Brno gelang es, einige Wagen der Pferde- und Dampftramway in Brno zu erhalten und zu renovieren. Aus der Zeit der Pferdebahn gelang es, den Wagen Nr. 6 zu erneuern, dessen Wagenkasten vor einigen Jahren in einer Kleingärtnerkolonie entdeckt wurde.

Die Brünnner Tramwaywagen bilden einen bedeutsamen Bestandteil des Sammlungsfondes von Massenbeförderungsfahrzeugen des Technischen Museums in Brno.

Первая в истории чешских земель городская железная дорога с конной тягой была построена в Брно в 1869 году. Ее подвижной состав насчитывал 63 трамвайных вагонов. В 1875 году этот вид транспорта из-за больших трудностей при эксплуатации был прекращен и в 1876—1881 гг. снова возобновлен. После тридцатилетнего перерыва в Брно был открыт городской транспорт уже с паровой тягой, который продержался вплоть до конца 19 века. В 1900 году в Брно было открыто трамвайное сообщение с электрическими трамвайными вагонами. В линии электрического трамвая использовались вагоны конной и паровой железных дорог. 7 прицепных вагонов конной железной дороги находились в эксплуатации до 1929 года, вагоны паровой железной дороги ездили вплоть до пятидесятых годов.

Техническому музею в Брно удалось сохранить и восстановить несколько вагонов конной железной дороги и несколько трамваев с паровой тягой, ездивших ранее в Брно. С времен конной тяги удалось восстановить вагон № 6, кузов которого был найден несколько лет назад в садовой колонии.

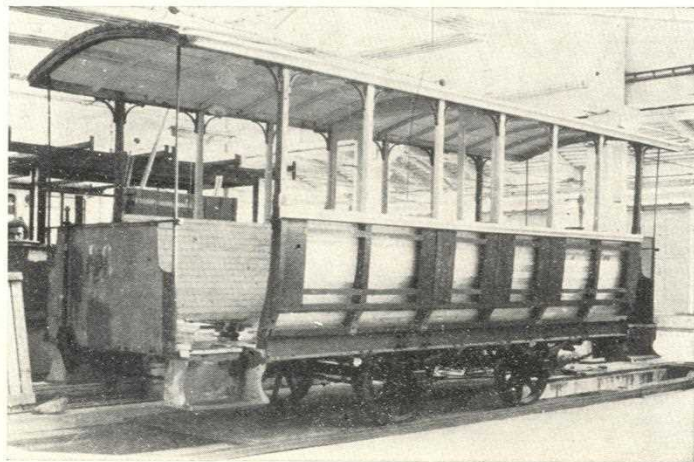
Брненские трамвайные вагоны образуют значительную часть музейного фонда вагонов городского массового транспорта Технического музея в Брно.

hové sloupky zůstaly v původním stavu. Výdřeva skříňě byla převážně obnovena ve střešní části, interiér byl doplněn střední přepážkou a podélnými lavicemi. Oplechování bylo ponecháno vzhledem k zachovalosti v původním provedení. Doplněna byla jedna čelní strana plošiny. Stupátka a madla jsou původní. Železná základní konstrukce spodku vozu se zachovala s výjimkou držáku jedné plošiny v dobrém stavu. Součásti pojezdu a pružnice včetně brzdícího zařízení byly získány ze zachovalých částí bývalého vlečného vozu č. 2, rekonstruovaného v roce 1906 na montážní vůz trolejového vedení.

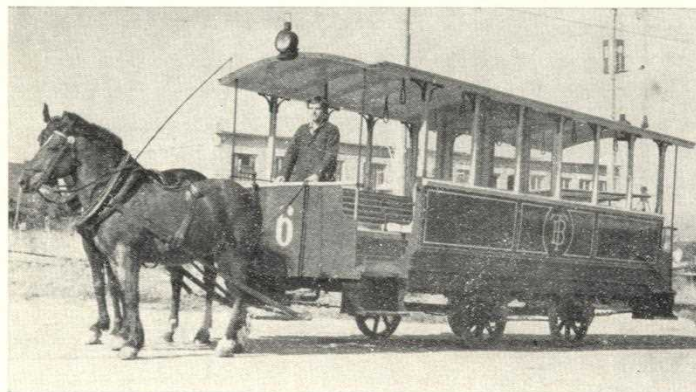
Tažné a brzdové i spřahovací vybavení bylo namontováno v rozsahu nutném a odpovídajícím současným dopravním podmínkám. Nebyly montovány mechanismy a vybavení, které ve voze existovaly po jeho přizpůsobení pro parní či elektrický provoz.

Podle zachovalých dobových snímků vozů koněspřežní trakce z jiných měst se předpokládá, že se nepoužívalo oje. Avšak pro předvedení vozu s koňským spřežením v dnešních podmínkách se jeví nutné jeho nasazení z bezpečnostních důvodů, pokud nebude známo schéma tehdejších původních brzdových mechanismů.

Vůz je zajišťován brzdou, ovládanou klikou na vřetenu z každé plošiny. Vnější osvětlení tvoří petrolejové lampy železničního typu, zavěšené v čele střešního rámu na každé plošině. Vnitřní část vozu nemá osvětlení. Náter interiéru je v přírodním laku. Exteriér je lakován tmavomodře se žlutou ořízkou a iniciálami BT na bočnicích.



Renovace vozu č. 6 v ústředních dílnách Dopravního podniku města Brna 1975



Obnovený vůz koňské dráhy č. 6 v roce 1976