

Žilinská univerzita v Žilině
Ústav celoživotního vzdělávání
Univerzita třetího věku



ŽILINSKÁ UNIVERZITA
V ŽILINE

Olomoucké tramvaje a tramvajové tratě zachycené
na pohlednicích od r. 1899 do současnosti

I.
(úsek Horní náměstí - hlavní nádraží)

Vypracoval: Josef Kiš
Studijní program: Zberateľstvo

Akademický rok: 2021 /2022
Ročník: první

Obsah ročníkové práce:

1. Úvod - námět práce, způsob prezentace a popisu filokartistického materiálu, rozsah práce
2. Stručné historické fakty a letopočty týkající se tramvajové dopravy v Olomouci, mapa tramvajové sítě
3. Úsek trati **Horní náměstí - hlavní nádraží** doložený vyobrazením pohlednic:
 - 3.1 Horní náměstí
 - 3.2 Ostružnická ul.
 - 3.3 Pekařská a Denisova ul.
 - 3.4 Náměstí Republiky
 - 3.5 Tř. 1. máje
 - 3.6 Masarykova třída
 - 3.7 Hlavní nádraží
4. Závěr
5. Použitá literatura

1. Úvod

Námětem práce je prezentace olomouckých tramvajových tratí a tramvají, vyobrazených na pohlednicích (vydaných různými subjekty) a to pokud možno od samého počátku dopravy v roce 1899 až do současnosti.

Snahou je zachytit počátky městské hromadné kolejové dopravy a její proměnu v průběhu více než jednoho století prostřednictvím pohlednice, tedy prostředku primárně určeného k posílání krátkých písemných zpráv. A to na obrazové straně do r. 1905 a poté na adresní straně.

Právě rozšíření pohlednic, co by levného prostředku komunikace širokých vrstev obyvatelstva na konci 19. století se téměř kryje se zavedením el. tramvajové dopravy v Olomouci. A Olomoučané se jistě chtěli pochlubit novým dopravním prostředkem ve svém městě. A prostřednictvím pohlednice s tramvají měli možnost. První pohlednice je v Olomouci doložena v roce 1894. To znamená, že vyobrazení prvních olomouckých tramvají a tratí na pohlednicích je jen o 5 let mladší.

Olomoučtí knihkupci a papírníci si pochopitelně tuto událost nenechali ujít a k pohlednicím s běžnými výjevy, jako byly celkové pohledy na město (totalansicht) či jiné pamětihodnosti jako kostely, kašny, parky, sochy, morové sloupy, náměstí aj. kterých bylo ve městě více než dost, přibýly i ty s námětem technického pokroku - s vozy elektrické dráhy. A tak vzniklo nespočet pohlednic s výjevy tramvajové dopravy, které, když měly to štěstí, doputovaly poštou ke svým adresátům - nejen ve starém mocnářství, ale i za hranice říše, později republiky, či za moře na jiný kontinent. Časem se tyto pohlednice staly pro nadšence a znalce techniky či historie města vyhledávaným sběratelským artiklem, právě pro svoji dokumentační a srovnávací schopnost. Ale nejen proto, i pro svoji krásu, nádech romantiky a starých časů (např. litografie) a hmatatelnost (koho dnes potěší obrázek v mobilu). A snad i cenu mohu-li to tak říci, pro někoho může být dobrý a kvalitní záběr na prošlé pohlednici dobrou investicí.

Ač se v této práci bude prezentovat především líce čili obrazová strana pohlednic - více než zajímavé bývají i adresní strany se sděleními, adresáty, poštovní známkou či odesílacími a příchozími razítky. Tam kde jsou obě razítka podací i příchozí - jen žasnu nad rychlostí tehdejší rakouské poštovní správy s jakou byla schopna doručit pohlednici z Olomouce do všech koutů monarchie. Především údaje pisatele ve sdělení a poštovní razítka pomohou určit stáří

pohlednice. Tištěný údaj o roku vydání pohlednice je na rubové straně pohlednic spíše ojedinělým jevem.

Pohlednice byly zhotovovány snad všemi známými tiskovými technikami - počínaje litografií, přes světlotisk, knihtisk, fotografii a konče ofsetem. Zhotovovány byly jak v tiskárnách na území Olomouce či Rakouska - Uherska (či jen dnešní ČR) , ale poměrně často byly knihkupci objednávány a dodávány z ciziny - dosti často z Německa. Po roce cca 1919 /20 se výroba spíše orientuje na místní tiskárny, či na tiskárny v rámci republiky.

Dostupné údaje z pohlednic budou uvedeny v popisku, především použitou tiskovou techniku, výrobce či nakladatele, rok vzniku pohlednice nebo rok jejího odeslání poštou, rozměr v mm.

Kvalita zobrazených pohlednic bude různá, od víceméně zachovalých až po ty s poškozenými hranami, rohy, ohyby, skvrnami. Na výpovědní hodnotě by to však nemělo mít vliv.

V poslední době již nebývá tramvaj hlavním motivem běžně dostupných pohlednic a pokud se na pohlednici přece jen objeví, netvoří většinou ani významný objekt na vyobrazení pohlednice. Mám na mysli především okénkové pohlednice. El. vozy jsou na okénkových pohlednicích jen velmi nezřetelnými objekty. O identifikaci vozů podle evidenčních čísel nelze vůbec hovořit. Výjimku tvoří pohlednice Dopravního podniku města Olomouce s námětem historických tramvají.

Možností jak získat nové pohlednici s vyobrazenou tramvají (objektem zájmu) je dnes možnost vytvořit si tzv. vlastní On-line pohlednici - čili elektronickou pohlednici vytvořenou odesílatelem (s vlastním motivem), a objednanou prostřednictvím aplikace České pošty. Ta pohlednici následující pracovní den vytiskne , a zašle běžným poštovním provozem příjemci. Takováto pohlednice obsahuje všechny atributy prošlé pošt. zásilky.

Podobnost lze hledat v minulosti u běžné tzv. realfoto, čili fotografii zhotovené na fotografickém papíru s předtisknutými linkami pro adresáta a linkou oddělující adresní pole od místa pro sdělení na rubové straně.

Čili ani takovýchto materiálů bych se nebál užít v této práci, zvláště pro dokumentaci úseků či míst , které na komerčních pohlednicích dosud nevyšly, či současných motivů z míst, kde například trať teprve v současnosti vzniká.

Prezentovaný filokartistický materiál je většinou čerpán ze sbírky autora a je jeho výlučným vlastnictvím, tedy půjde o prezentaci části soukromé sbírky. Tam kde bude pohlednice převzata z jiných zdrojů , bude na to upozorněno.

Ač existuje velké množství dokumentačního materiálu, fotografií - tzv. realfoto, vztahující se k tramvajové dopravě v Olomouci , který je v soukromých rukou, v archívu Vlastivědného muzea, Dopravního podniku města Olomouce, různých publikacích např. od významného olomouckého historika p. Milana Ticháka aj. nebude tento materiál, i když dokumentačně velmi významný, do této práce zahrnutý a přefocený.

Dokonalý popis tratí, traťových poměrů, úplný výpis dodavatelů či výrobců jednotlivých el. vozů, specifik el. výzbroje vozů, napájecí soustavy aj. není předmětem této práce (vypsát vše z použité literatury by znamenalo hrubě překročit její rozsah). Podrobnosti k el. vozům (rok výroby a nasazení či vyřazení z provozu) budou uvedeny jen v případě , že se na pohlednici podaří identifikovat tramvaj podle jejího evidenčního čísla.

Popis tratí se omezí jen na jejich rozsah a trasování a léta prodloužení či užívání.

Techniky tisku pohlednic:

- 1899 až cca 1920 - většinou se jedná o pohlednice tištěné světlotiskem (kolorovaným) či zhotovené knihtiskem (kolorovaným) , ojediněle se vyskytuje pohlednice zhotovená technikou litografie.
- po roku cca 1920 - litografie již prakticky není produkována, uplatňuje se ještě světlotisk, knihtisk a nastupuje fotografie, která má poměrně ostré záběry,
- po roce 1945 až cca 1970 - prosazuje se spíše fotografie, již ne tak ostré jak mezi válkami - kvalitativně šly dolů - bývají i retušované, zvětšil se rozměr pohlednic, až dosud bylo poměrně hodně motivů na pohlednici ve formátu jednozáběrovém,
- po roce cca 1970 do cca 1990 - prosazuje se většinou ofset, pod lupou již prakticky díky technice tisku není možné blíže identifikovat nápisy na objektech, na pohlednicích se uplatňuje okénkové členění obrazu, což moc neprospívá zobrazovaným objektům - jsou na pohlednicích příliš malé,
- po roce 1990 - pohlednice se nadále tisknou technikou ofsetu, objevují se opět nová témata, jednozáběrové pohlednice , vydavatelé malých sérií,

2. Začátky provozu, stručné historické fakty a letopočty, mapa sítě

Letos 1. dubna (2022) uplynulo již 123 let od spuštění provozu tramvajové dopravy v Olomouci. Pro mě jako pro rodilého Olomoučana, celý život zde bydlící, není tramvajový provoz ničím novým či výjimečným a je to pro mě, jako pro většinu, zcela všední dopravní prostředek. Ale na konci 19. století - tedy v době spuštění provozu k 1. dubnu 1899 to byl výkvět technického pokroku a moderny. Město Olomouc se tehdy zařadilo k dalším velkým sídelním celkům v Rakousku - Uhersku, kde se městská rada rozhodla investovat a zvolila vybudování pouliční dráhy (na Moravě první elektrické) a propojila tak tramvajovými tratěmi centrum města a předměstí či v tomto případě přímo i další sousedící města, Hodolany a Novou Ulici. Vše souviselo s rozvojem nákladní a osobní železniční dopravy (první vlak v Olomouci již 1841, avšak kvůli pevnostnímu charakteru města bylo nádraží zbudováno až za hranicí demoličního reversu - cca 1 km od města) a rozvojem průmyslu v okolí města (nové průmyslové podniky), kdy tím zároveň narůstala přepravní potřeba osob.

Dosud bylo spojení města, především s vlakovým nádražím, realizováno povozy, fiakry či omnibusy (zavedeny 1845). Po zrušení pevnosti (1886) a postupném bourání hradeb, došlo mj. i na vybudování nové přímé uliční spojnice nádraží s městem - Franz Josef Strasse (1888), také zvané Nádražní ulice (Bahnhofstrasse) aj., dnešní Masarykova třída. To byl velmi důležitý počín, dosud se totiž z nádraží do města muselo jezdit velkou oklikou dnešní ulicí Jeremenkovou, kolem Špice a dál po dnešní Pasteurové a Komenského. Po zbudování výše uvedené spojnice se již městská rada začala na svých jednáních o zřízení pouliční dráhy zabývat pravidelně (od roku 1892).

V únoru 1896 se rada po několikaletém vyhodnocování návrhů rozhodla pro zřízení dráhy elektrické (po vyloučení parních, akumulátorových či plynových pohonů vozidel aj.) a zadala vybudování dráhy vídeňské firmě Siemens und Halske. Budovat se začalo v roce 1897.

A již zmiňovaného 1. dubna 1899 (po předchozích protokolárních zkouškách) vyjely na novou trať první olomoucké elektrické tramvaje.

Jak však uvádí autorský tým publikace "120 let tramvajové dopravy v Olomouci 1899 - 2019", rozhodnutí o elektrické dráze nebylo projevem modernismu, ale těžkopádnosti rušení olomoucké pevnosti. Zůstaneme-li na Moravě, tak tramvajový provoz na Moravě totiž již byl zaveden v Brně (od 1869 do 1880 koněspřežný pohon, od 1884 do 1900 parní pohon, od 1900 pohon elektrický) a v Ostravě (od 1894 do 1901 parní pohon, od r. 1901 pohon elektrický). Tedy bylo kde získávat zkušenosti.

Ostatně v době, kdy vyjely elektrické tramvaje v Olomouci, výše zmíněná města již o přestavbě na el. provoz minimálně uvažovala či již realizovala přípravy k přechodu na el. provoz. Tedy ono zmiňované prvenství jsme uhájili o fous. Ovšem ve srovnání s územím dnešní ČR či ještě lépe Rakouska - Uherska byla Olomouc v zavádění tram. provozu hodně pozadu.

Celková délka tratí v roce 1899 dosahovala 5.335 metrů, trať byla jednokolejná a proto na ní byly zbudovány místa pro křižování tramvají - výhybny (také jsem se dočetl o názvu "výhybiště"). Těch bylo celkem šest :

1. nedaleko dnešního Žižkova náměstí (dříve Franz Josef Strasse, Nádražní ulice aj.),
2. na dnešním Náměstí republiky (dříve Franz Josef Platz aj.) ,
3. na dnešním Horním náměstím u Herkulovy kašny (dříve Oberring, Masarykovo náměstí aj.) ,
4. v konečné stanici na Šibeníku (v Úřednické čtvrti u pevnůstky),
5. v dnešní ulici Wolkerova
6. a na konečné zastávce na Nové Ulici za Zemskou nemocnicí před křížením dnešních ulic I. P. Pavlova a Mošnerova.

Konec tratě u hlavního (severního, státního) nádraží byl ukončen točnou. V Rakousku - Uhersku to dobrou inovativní řešení.

Tramvajová trať měla svůj nultý kilometr právě na hlavním (státním či severním) nádraží, jak uvádí literatura. V popisu však budu uvádět trať s počátkem z Horního náměstí, neb trať se v průběhu let rozšiřovaly většinou dále za své původní koncové stanice směrem od centra.

Z Horního náměstí vedla nejvytíženější tramvajová trať na hlavní nádraží, ležící již v katastru města Hodolany (v r. 1919 sloučeny s Olomoucí). Z Horního náměstí, poté co minula výhybku do ulice Opletalova (kudy vedly koleje do vozovny), pokračovala ulicí Ostružnickou (Sporergasse), a vystoupala ulicí Denisovou (Elisabeth-Strasse, Eliščina třída) na náměstí Republiky (Franz Josef-Platz). Zde byla zřízena výhybna.

Dále se pokračovalo již jen po spádu ulicí 1. máje (až k hl. nádraží původně Franz Josef - Strasse), kolem Špitálských kasáren, hotelu Palác (dříve Grand Hotel Austria - v bloku nových výstavních činžovních domů z konce 19. stol.), dále přes most přes Mlýnský náhon (zvaný Střední Morava či Mittelmarch) k zeměbraneckým kasárnám (dnes budova Vrchního soudu v Olomouci) před kterou byla umístěna další výhybna. Odtud se pokračovalo přes ocelový obloukový most přes řeku Moravu a dále prakticky dosud nezastavěným prostorem k hlavnímu nádraží. Trať zde byla v přednádražním prostoru ukončena točnou, první vybudovanou u nás (hned po Vídni).

V roce 1936 došlo v souvislosti s rekonstrukcí nádražní budovy k opuštění točny a trať byla vedena přímo před průčelí hl. nádraží, kde byla ukončena výhybnou se dvěma odstavnými kolejemi.

Dalšího prodloužení od hlavního nádraží se tato větev dočkala v roce 1947, kdy trať vedla dále přes hodolanský obloukový betonový most nad hlavní železniční tratí (Přerov - Praha), kolem hodolanského divadla (dnes Ostravská ul.) až na hlavní ulici ke kostelu Husitského sboru.

Národní výbor při té příležitosti uspořádal dvoudenní slavnost (viz obrázek).

1947
12.
ŘÍJEN

Zahájení dopravy
NA NOVÉ POULIČNÍ ELEKTRICKÉ DRÁZE
Olomouc-Hodolany-Bělidla

za účasti zástupců ministerstva dopravy, ZNV v Brně, statutárních měst v ČSR
ONV Olomouc-venkov, veřejných, státních a vojenských řadů v Olomouci

PŮŘAD:

Sobota 11. 10.

V 8 hodin otevření tržníkového přístupu na prostranství v 11. ulici a odjezd na sm. Elšky
Křemetská v Hodolanech, kde bude proměna železniční kategorie v ulici a výhled na výhled
V 9.20 hodin slavnostní představení „Příchod nováčka“ v nové dráze; představení vstupu
v železniční nádraží

Neděle 12. 10.

V 8 a 10 hodin – koncert vojenské hudby na prostranství před nádražím
V 10.15 hodin: a) zahájení a uctění hostů státním maršálem ČNV
b) představení vstupu
c) představení vstupu v 1. řadě
V 10.45 hodin: a) slavnostní odjezd nové trati z ulice do Bělidel
b) odjezd vstupu v 1. řadě od Bělidel do Bělidel
c) představení vstupu na sm. Elšky Křemetská
V 11.15 hodin: proměna železniční kategorie v ulici na sm. Elšky
V 12.15 hodin: slavnostní představení v Hodolanech v Hodolanském divadle a v Ženském, v Bělidel
na Nových Hodolanech, v Bělidel na Nový svět a v Bělidel na Bělidel
při jednání vstupu na Bělidel

Slavnostní odjezd na sm. Elšky
vystupuje národnímu ke vstupu
na zahájení a k jiné slavnosti
na sm. Elšky dráze na celý den
od zahájení

Na toto historicky významné slavnostní zahájení dopravy ovšem občanstvo města a kraje

STŘEDNÍ NÁRODNÍ VÝBOR - DOPRAVNÍ PODPORY HL. MĚSTA OLOMOUCE

Plakát z roku 1947, který zve k účasti na oslavách zahájení dopravy na nové pouliční dráze do Hodolan-Bělidel.

(Tramvaj vyobrazená na plakátu nese na boku evidenční číslo 31, a to znamená, že byla vyrobena v roce 1907 fy František Ringhoffer na Smíchově a jezdila původně v Praze pod ev. č. 217. Do služby v Olomouci byla zařazena právě v roce 1947 a jezdila zde až do roku 1965, kdy byla ze služby vyřazena.)

O rok později, tedy v r. 1948, se trať dočkala prodloužení na Bělidla a vedla až do ulice Divišova.

V roce 1957 došlo k dalšímu prodloužení a to z Bělidel až na Pavlovičky, kde byla trať ukončena smyčkou obepínající blok domů na ulicích Pavlovická, U Podjezdu a Edisonova. Na posledně jmenované ulici byla tedy konečná stanice a zároveň i nástupní ve zpátečním směru k hlavnímu nádraží. V zastávce je zřízena výhybna a pro řidiče je u nástupiště k dispozici sociální zázemí v malé budově.

Vraťme se nyní zpět na Horní náměstí.

V roce 1899 vedla opačným směrem vedly z Horního náměstí dvě tratě (ramena).

Jedna vedla na Novou Ulici. Od výhybky za výhybnou pokračovala okolo morového sloupu Nejsvětější Trojice (dnes památka UNESCO), podél západní strany Horního náměstí, protáhla se úzkou Pavelčákovou ulicí (Theresien - gasse), překročila můstek mlýnského náhonu, a tou samou Theresien - gasse (dnes Havlíčkova) pokračovala kolem právě se budujícího c.k. krajského soudu a věznice. Dále mířila přes městský park, za ním opustila hranice katastru města a pokračovala přes křížení s místní železniční tratí (Olomouc - Čelechovice) u dnešní žel. stanice Olomouc - Nová Ulice, dále kolem pivovaru a sladoven dnešní Wolkrovou ulicí (dříve Prostějovská ul.). V místech bývalého Ječmínkova náměstí (také Hans Kudlich Platz), tehdy ještě nestojícího, trať začala prudce stoupat ul. Novoulickou (dnešní I. P. Pavlova), kolem nově zbudované Zemské nemocnice a byla ukončena v místech křížení dnešních ulic I. P. Pavlova a Mošnerova.

V roce 1934 byla trať prodloužena o cca 300 metrů a končila u kostela Panny Marie Pomocnice (jedna z mála zachovaných staveb původní Nové Ulice).

K dalšímu prodloužení došlo v roce 1958 na stejné ulici až ke křížní s ulicí Hraniční, kde byla trať ukončena vratným trojúhelníkem.

Tento stav trval do roku 1981, kdy v souvislosti s přestavbou ulice Brněnské (výpadovky na Prostějov) a Albertovy ul., došlo i na přeložení části tratě. Trať v ulici I. P. Pavlova se přestala používat, Ječmínkovo náměstí bylo zčásti sanováno a zrušeno a trať byla přeložena přímým směrem do ulic Brněnská a pak stoupala ul. Hraniční, aby v křížení ulic I. P. Pavlova a Hraniční byla ukončena dvoukolejnou smyčkou.

Zajímavostí je, že koleje v délce cca 500 metrů jsou však stále v části ulice

I. P. Pavlova, která je nyní součástí areálu Fakultní nemocnice Olomouc, zachovány. Tedy jsou tam i po 41 letech od ukončení provozu v této ulici.

Druhým směrem z Horního náměstí odbočovala trať ve směru Úřednická čtvrť (v katastru Nové Ulice).

Z Horního náměstí (Oberring, Masarykova náměstí, A. Hitler Platz, Stalinovo náměstí) vedla trať ulicí Riegrovou (dříve Litovelskou ul.), přes úzký most přes mlýnský náhon na dnešním náměstí Národních hrdinů (most byl později přestavěn a podstatně rozšířen až v roce 1954 došlo k zasypání náhonu a mostu nebylo třeba) na ulici Alejní (dnes Palackého). Dále projela kolem městského parku (Johann Allee, Čechovy sady) opustila katastr města a dostala se na katastr Nové Ulice , zdolala křížení s místní žel. tratí (Olomouc - Čelechovice) u nádraží Olomouc - město, minula Novoulickou radnici a zamířila na konec dnešní ulice Litovelská na Šibeník do blízkosti dělostřeleckých kasáren .

Úřednická čtvrť je místní pojmenování části Nové Ulice, zastavované od konce 19. stol. výstavními vilami a činžovními domy). Na konci ulice byla zřízena úvrať. K dalšímu prodloužení došlo v roce 1914, kdy byla trať prodloužena až na katastr obce Neředín, a postupným stoupáním vedla dnešní třídou Míru, kde byla ukončena u brány nového městského Ústředního hřbitova (zřízeného v r. 1901). Truchlící pozůstalí tak nyní mohli při posledním rozloučení využít pro cestu k místu posledního odpočinku tramvají. Na dobových fotografiích je zachycení převážený smuteční věnec zavěšený v čele tramvaje , aby se při přepravě ve vnitřních prostorech tramvaje nepoškodil.

V roce 1934 byla trať opět prodloužena a pokračovala dále třídou Míru, kolem nově zřízeného krematoria (1932), dále kolem fortu č. XVII za horizont stoupání až na vojenské letiště.

Tento stav trval do roku 1953, kdy byla u krematoria zřízena smyčka (nyní dvoukolejná), a trať na letiště byla zrušena.

V roce 1966 byla z ul. Palackého zřízena odbočka na rampu ke kusé koleji nádraží Olomouc - město, která sloužila k přechodu a nakládání či vykládání tram. vozů na železniční vagony. V současnosti v souvislosti již tato odbočka neexistuje, jakož i koleje jak tramvajové tak železniční. Zůstala jen nakládací rampa.

Z dnešního Horního náměstí - vedla také odbočka ulicí Opletalovou, Zámečnickou a Sokolskou do vozovny. Zde stála i elektrárna. V roce 1955 byl přístup do vozovny veden nově z náměstí Národních hrdinů , Legionářskou (tam i zřízena odstavná kolej) a opět ulicí Sokolskou.

V letech 1984 a 1989 došlo k rozšíření odstavných kolejí na konci ul. Sokolská v proluce ulice Koželužská, naproti sídlu DPMO, jehož oficiální adresa je Koželužská 1.

K významné přestavbě došlo v tramvajové síti v letech 1950 - 1954, kdy byly tratě zdvojkolejňovány (snad jen výjimkou úseku Hřbitovy - krematorium). Dále došlo k ukončení provozu na Horním náměstí a v ulicích Pavelčáková, Riegrova a Ostružnická.

Trať byla přeložena do ulic Pekařská, 8. května, na náměstí Nár. hrdinů byla zbudována tramvajová křižovatka (odtud do 4 směrů), dále byla trať nově vedena dnešní třídou Svobody k okresnímu soudu, kde také byla zbudována tramvajová křižovatka a kde se napojila na stávající trať na Novou Ulici. Od okr. soudu bylo dál třídou Svobody vedena trať na tržnici, kde byla ukončena jednokolejnou smyčkou.

V roce 1997 bylo realizováno dlouho uvažované nové tramvajové spojení hlavního nádraží s centrem.

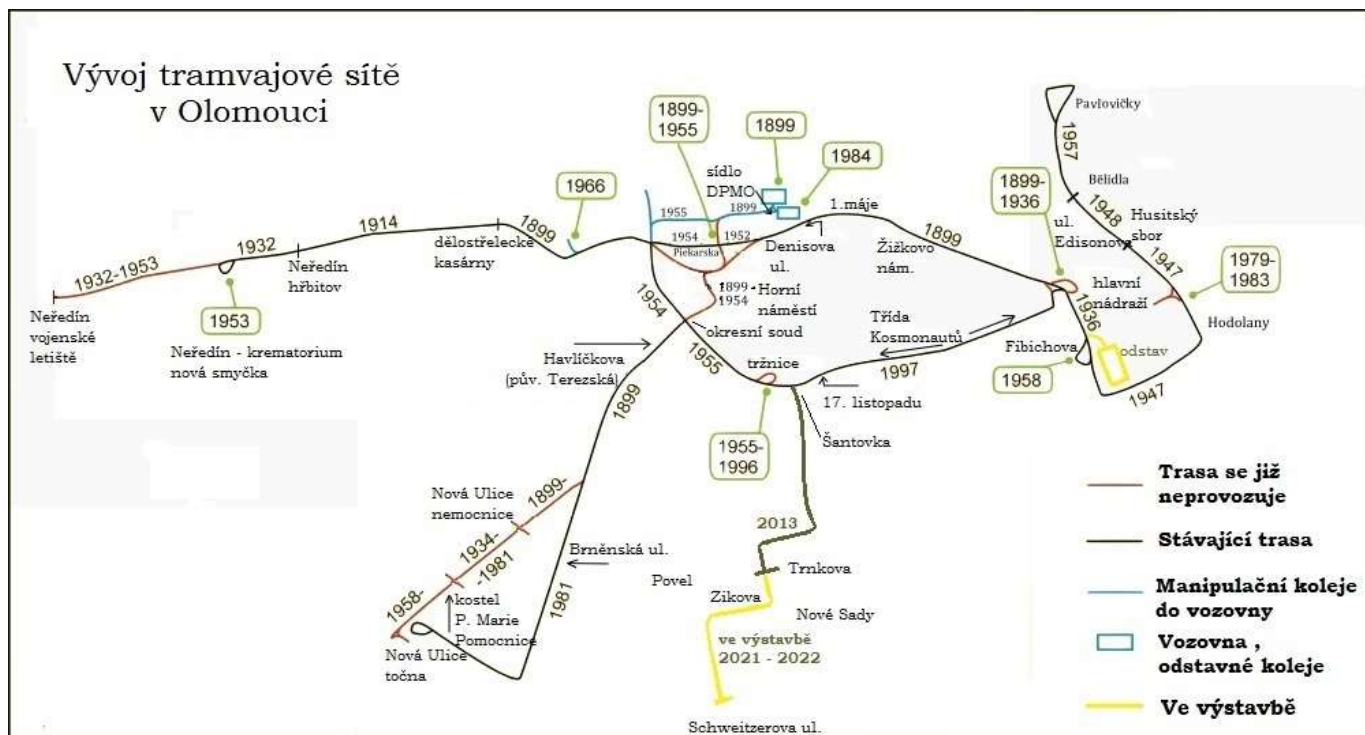
Na tržnici byla zrušena smyčka a trať vedla po rekonstruovaném mostě přes mlýnský náhon u Sokolovny (tř. 17. listopadu), dále pokračuje po novém mostě přes řeku Moravu a uvolněné pozemky armády k bývalému okresnímu úřadu (dnes krajské ředitelství policie) prodlouženou třídou Kosmonautů, aby stejnou ulicí doputovala zeleným pásem mezi panelovými domy z 60. let (od kdy se o prodloužení uvažovalo) k hlavnímu nádraží a napojila se tam na trať vedoucí Masarykovou třídou.

K dalšímu významném rozšíření tramvajové sítě došlo v roce 2013. Bylo vybudováno nové tramvajové spojení sídliště na Nových Sadech (4. větev) s tratí mezi tržnicí a hlavním nádražím. V prostoru u Sokolovny došlo k napojení na novou trať kopírující tok mlýnského náhonu, kolem nákupní galerie Šantovka, přes křížení s železniční tratí Olomouc - Čelechovice, dále středem nové ulice Švýcarské nábřeží (upomínající, odkud také plynuly významné finance na stavbu), přetnula čtyřproudovou magistrálu na ul. Velkomoravské, na křižovatce s ulicí Rooseveltova odbočila na sídliště na Nových Sadech, kde svou pouť s křížením na ulice Trnkova ukončila. Byla zde zřízena dočasná konečná stanice, výhybna a koleje ukončeny zarážedlem. Toto prodloužení rozšířilo síť o 1394 metrů a vznikly tři nové tramvajové zastávky.

Po zajištění další pozemků pro stavbu je od roku 2021 dosud budována další etapa této větve a to prodloužení ze zastávky Trnkova přes ulici Zikovu až na ulici Schweitzerovu (po křížení s ulicí Družební). Koleje zde budou opět jako na

zastávce Trnkova ukončeny výhybnou a zarážedly. Trať se tak z katastrálního území Nové Sady dostane na katastr bývalé obce Povel. Dnes velmi hustě obydlené díky velkým sídlům, které se stále rozšiřují. Dokončení větve snad v roce 2022.

Ani to však není poslední rozšíření. Je plánováno vedení této větve až k ulici Jižní , kde by měla být tato větev ukončena točnou. Stavba třetí etapy ještě nezačala.



Přehled důležitých letopočtů ve vztahu k vývoji městské tramvajové sítě:

1892 - městská rada rozhodla o zřízení pouliční dráhy

1. 4. 1899 - do ulic města Olomouce, jako první na Moravě, vyjely elektrické tramvaje, vozový park čítal 9 elektrických vozů a 4 vozy vlečné

1900 - za celý první rok provozu bylo tramvajemi přepraveno 1 123 772 osob

1914 - neředínská větev tramvajové trati byla prodloužena ke hřbitovům

1933 (1932) - neředínská větev tramvajové trati byla prodloužena k letišti

1934 - trasa na Novou Ulici byla prodloužena až ke kostelu

1947 - prodloužena trať od hl. nádraží až po kostel v Hodolanech

1950 - 1952 - zdvoukolejňování tramvajových tratí

1954 - velké změny v provozu v centru města. Tramvaje mizí z Horního náměstí a přesunují se na dvoukolejnou trasu v ulicích Denisova, Pekařská, 8. května a třída Svobody

1954 - trať z centra prodloužena k tržnici, kde končila jednokolejnou spojkou

- 1957** - trať z Hodolan prodloužena do Pavloviček, kde ji ukončila smyčka
- 1958** - trasa na Novou Ulici prodloužena po Hraniční ulici s ukončením vratným trojúhelníkem
- 1981** - původní trasa přes ulici I. P. Pavlova a nemocnici byla zrušena a nahrazena tratí v Brněnské ulici se zakončením v Hraniční ulici dvojkolejnou smyčkou
- 1984** - rozšíření kapacity odstavného kolejiště v proluce u Koželužské ulice
- 1997** - vybudování nové trati, která spojila centrum s hlavním nádražím přes třídu Kosmonautů
- 2012 - dosud** - ve třech etapách vzniká čtvrtá větev tramvajové sítě na Nové Sady a Povel (1. etapa po ul. Trnkovu v provozu od r. 2013)
- 2021 - dosud** - budování nové haly (3. koleje) pro odstav, výpravu, servis a kontrolu tramvajových souprav u hlavního nádraží (v místech bývalé opravny osobních vozů ČSD / ČD)

3. Úsek trati **Horní náměstí - hlavní nádraží** doložený vyobrazením pohlednic:

3.1 Horní náměstí - pohled k severní straně:



Obr. 1 - vyobrazení prvních tramvají při křižování na výhybně na Horním náměstí.
(zřejmě 1. dubna 1899).

Vydal: Max Spusta, Papierhandlung, Olmütz, světlotisk, 91 x138 mm,
odesláno 13. 3. 1900

U levého tram. vozu lze identifikovat ev. číslo 7 a u pravého el. vozu ev. č. 1.

Výrobce Grazer Waggon und Maschinen-Fabriks-Aktiengesellschaft vormals Johann Weitzer,
Graz.

Provoz v Olomouci byl v roce 1899 zahajován s devíti motorovými vozy (ev. číslo 1 - 9)
a 4 vozy vlečnými (ev. číslo 10 - 13). Vše dodány výše zmíněným výrobcem z Grazu.

Další podrobnosti k identifikovaným tramvajím (rok výroby, výrobce, rok zařazení a vyřazení
z provozu) podle evidenčního čísla jsou uvedeny na konci obrazové přílohy v tabulce.



Obr. 1a



Obr. 1b

V internetovém prostředí jsem našel vyobrazení pohlednice identické s obr. 1, která byla odeslána již 25. 3. 1899 z Olomouce do Sobotína (okr. Šumperk). To znamená, že jde tedy o vyobrazení tramvají na Horním náměstí nikoli z prvního dne ostrého provozu (1. 4. 1899) jak jsem se domníval, ale je ještě starší a pochází minimálně z 25. či 24. března 1899 a zachycuje zřejmě jednu ze zkušebních jízd. Mohlo by se tak jednat o nejstarší prošlou pohlednici s reálně vyobrazenými olomouckými tramvajemi vůbec.



Obr. 2 : Olomouc- Horní náměstí - pohlednice prošlá poštou v roce 1915 ? (dle data ze sdělení - známka bez razítka, přeškrtnutá ink. tužkou, cenzurní razítko)
Vydal: JWO, cca 1905 - 1915, kolorovaný knihtisk, 90 x 138 mm



Obr. 3: Olomouc - Masarykovo náměstí . Pohlednice prošlá v r. 1932. Tramvaj vlevo má pravděpodobně ev. číslo 18, tzn. že by se jednalo o tramvaj vyrobenou ve Vagónce Studénce. Vpravo odjíždí souprava směr hl. nádraží. Tramvaje jsou označeny číslem linky 1. (Hl. nádraží - Nová Ulice)
Vydal: RKO, Foto fon 1931, fotografie, 89 x 138 mm



Obr. 4: Olmütz - Adolf Hitler-Ring, pohlednice prošlá v r. 1944. Fotografické pohlednice z 20. - 40. let 20. stol. jsou mimořádně ostré, proto se podařilo na zastávce u kašny zleva identifikovat el. vůz č. 20 a vyvěšený přívěsný vůz č. 12. Tramvaje vpravo nelze s jistotou určit.

Vydal: J.P.Š., 1939-1944, fotografie, vysekávné okraje, cca 89 x 142 mm



Obr. 5: Olomouc, záběr z náměstí z 50. let, tramvaje kvůli neostrosti nelze určit.

Vydal: Orbis - 50. léta 20. stol. , fotografie, 105x147 mm. Prošla poštou v roce 1954, v posledním roce tramvajového provozu přes hlavní olomoucké náměstí.

- pohled k západní straně:



Obr. 6: Horní náměstí (Obering) v roce 1898 - zde ještě bez tramvajové dopravy.
Vydal: Max Spausta, Papierhandlung, Olmütz, světlotisk, dlouhá adresa (DA), prošlá poštou v r. 1898, rozměr 90 x 138 mm,



Obr. 7: Pozdrav z Olomouce - vyhýbání tramvají u Herkulovy kašny, patrná je i odbočka do Zámečnické ulice. Krásné vyobrazení na litografické pohlednici, typické pro konec 19. a zač. 20. století
Vydal: J. Werner, papierhdlg., Olmütz, barevná litografie, prošlá poštou 1900, DA, rozměr 90 x 141 mm



Obr. 8: Olomouc - Horní náměstí. Samostatně stojící vlečný vůz č. 11 (pravděpodobně?) na výhybně u Herkulovy kašny.

Nákl.: A. B. O. , světlotisk, prošlá poštou v r. 1911, rozměr 90 x 138 mm,

Následují tři pohlednice se stejným záběrem, každá však rozdílně graficky zpracovaná.



Obr. 9.: Olomouc - Masarykovo náměstí, dva "křižující se" tram. vozy linky č. 1 (Hl.nádraží - N. Ulice) u Herkulovy kašny.

Vydal: B. S. O., 1927, světlotisk, prošlá poštou v r. 1927, rozměr 90 x 140 mm,



Obr. 10: Olomouc - Masarykovo náměstí. Identický motiv jako obr. 9, jinak graf. upravený. Vydal: B. S. O., 1927, světlotisk, ručně kolorovaný, prošlý 1928, rozměr 91x139mm,



Obr.11: Olomouc - Masarykovo náměstí. Opět motiv jako obr. 9. Zde jiný vydavatel a způsob tisku pohlednice - na tramvajích již kvůli tomu nelze zjistit žádný nápis. Vyd.: F. P. O. , asi 20. - 30. léta ?, knihtisk - kolorovaný, neprošlá, rozměr 91 x 139 mm



Obr. 12: Olomouc - Masarykovo náměstí. V čele tramvaj ev. č. 20 směřující na hlavní nádraží, na odbočce vpravo pravděpodobně jeden z vozů ev. č. 16 - 19.

Vyd.: neurčeno, fotografie, prošlá poštou v roce 1927, rozměr 90 x 140 mm



Obr. 13: Olomouc - Masarykovo náměstí. Na této pohlednici lze rozpoznat 3 vozy. Úplně vzadu přijíždí tramvaj z dnešní Riegrovy ul. , druhá tramvaj (ev. č. 1 ?) čeká u kašny na křižování a na odbočce (v pravém rohu) stojí vlečný vůz ev. č. 10.

Vyd.: L. a P. / J. Š. P. , 1929, světlotisk, poštovně prošlá, rozměr 90 x 140 mm



Obr. 14: Olomouc - Masarykovo náměstí. Křižování tram. souprav u Herkulovy kašny. Vlevo před radnicí jsou vidět dvě řady městských autobusů rozšiřující MHD v Olomouci. Od roku 1927 jako soukromá společnost Fy Synovec, Autodráhy Olomouc. Koncem roku 1932 byly Autodráhy převedeny pod Elektrické podniky a ty od r. 1933 provozovaly oba druhy dopravy - tramvajovou i autobusovou. Rozvoj MHD v Olomouci bylo již možno řešit komplexně.

Vyd.: neurčeno, světlotisk, poštovně prošlá v r. 1938, rozměr 90 x 139 mm



Obr. 15: Olomouc - náměstí Adolfa Hitlera. Pohled z balkonu (terasy) kavárny Grand Café (později Corso) na přijíždějící soupravu od hlavního nádraží.

Vyd: nezjištěn, knihtisk, prošlá poštou v roce 1943, rozměr 92 x 145 mm

Na další dvou pohlednicích z 50. let je již jasně vidět, že dopravu na náměstí ovládly autobusy s vlečnými vozy. Tramvajová trať, zde sice zdvoukolejněná, je na mnoha místech přerušena (u výhybek). Provoz tramvají na Horním náměstí byl ukončen v roce 1954. Zajímavostí je umístění letadla Il-2 (Šturmovik) poz. zn. UF-91 za Herkulovou kašnou.



Obr. 16: Olomouc, vyd. Orbis, fotografie, prošlá poštou 1958, rozměr 104 x 147 mm



Obr. 17: Olomouc - Stalinovo náměstí, Nakladatelství Orbis Praha, hlubotisk ?, poštovně prošlá cca 1958 - ? (známka A. Novotný), rozměr 106 x 150 mm

- pohled k východní straně s radnicí:



Obr. 18: Olmütz in der Zukunft (Olomouc v budoucnosti), oblíbený motiv ze začátku 20. století, vydavatelé na pohlednicích zobrazovali technický pokrok v té době dosažený, především dopravními prostředky (tramvaje, auta, kola, motocykly, lanová dráha, balóny či jakási kolová vznášedla, letadla aj.) a snažily se je zasadit do tehdejšího městského prostředí v nebyvalé pestrosti a množství, aby tak vytvořily představu budoucnosti, kdy tyto dopravní prostředky budou všední a užívány běžně a v míře více než hojně. Díky koláži je dojem jistě zdařilý, vznikl z toho však většinou takový dopravní chaos a mumraj, kde o kolize není nouze a který je spíše vtipný a úsměvný než futurologický.

Text sdělení je psán přímo na obrazovou stranu, což může působit rušivě. Dáno to však může být i tím, že i když má pohlednice na rubu vedle adresního pole již oddělenou část pro sdělení, dosud, tedy do roku 1905 bývaly pohlednice zpravidla vydávány v takovém formátu, že celá zadní strana byla určena jen pro adresu, tzv. DA čili dlouhá adresa. Text se psával běžně na obrazovou stranu (i když do vyhrazených bílých míst, okrajů atd.). Tehdejší pisatelé tedy učinili jen to, na co byli u psaní dopisnic zvyklí.

Co se týče vyobrazených tramvají na pohlednici, tak původní olomoucká tramvaj je ta maličká vlevo u Herkulovy kašny. Tramvaj v popředí (mj. zrcadlově otočená, s číslem 15 čele) je již součástí koláže a vyskytuje se také na dalších pohlednicích měst "v budoucnosti", např. Červený Kostelec, Domažlice, Hranice na Mor., Jaroměřice nad Rokytnou, Kojetín, Poděbrady, Police nad Metují, Sedlec, Vodňany či Vysoké Mýto.

Vyd.: A. Baumgarter, Olmütz, světlotisk kolorovaný, odesláno 1905, rozměr 92 x 139 mm



Obr. 19: na této půlené pohlednici je v dolní části vyobrazeno "širokoúhle" Horní náměstí se čtyřmi tramvajemi. Jde však o koláž, původní tramvaje jsou na pohlednici jen dvě u Herkulovy kašny. Ta při dolním okraji vlevo a v pravém dolním rohu nejsou původní. Úpravě velikosti a umístění neušel ani morový sloup, kolážovou úpravou byla pohlednice obohacena i o automobil a slečnu se slunečníkem.

Vyd.: Olmütz - Totalansicht / Oberring, J.W.O. , kolorovaný knihtisk, neodesláno, nedatováno (cca mezi léty 1905 - 1918 ?), rozměr 95 x 138 mm,



Obr. 19a - výřez



Obr. 19b - výřez



Obr. 20: Olmütz - Oberring, jedna z časnějších pohlednic zobrazující tram. dopravu.
Vyd.: Ferdinand Frýšava, Olmütz, knihtisk, lit. kolorovaný, DA, odesláno 1902,
rozměr 90 x 140mm



Obr. 21: Olomouc - Horní náměstí, zachycuje městský kolorit s drožkami, kočáry a jejich konkurenty, tramvajemi. Zajímavostí je zde ovšem netypické zakončení radniční věže.
Vyd.: J. W. O., litograficky kol. fotografická předloha?, odesláno 1913, rozměr 91 x 140 mm



Obr. 22: Olomouc - Horní náměstí, radnice a pomník sv. Trojice. Na náměstí přijíždí z Nové Ulice el. vůz s přívěsným vozem.

Vyd. : Révész, Praha - Vršovice, světlotisk, nedatováno,



Obr. 23: Olmütz -Oberring, Rathaus und Dreifaltigkeitssäule. Stejný výjev jako horní motiv, zde je však zřetelné, že el. vůz přijíždí na náměstí se dvěma vlečnými vozy.

Vyd.: J. W. O., kolorovaný knihtisk, prošlé 1915, rozměr 90 x 138 mm



Obr. 24: Olomouc - Masarykovo náměstí. Solo el. vůz a souprava linky 1 odjíždí z výhybny na náměstí k hl. nádraží a na Novou Ulici. Odjíždějí ze stejné koleje, tedy si zde pravděpodobně vyměnily vlečný vůz - po zvětšení jediný, který lze identifikovat - jde o ev. č. 14. Foto pořízeno do r. 1938, kdy byly otevřené plošiny vl. vozu zaskleny. Vyd.: Orbis , foto, odesláno (dle známky) nejdříve v r. 1960, rozměr 90 x 140 mm,



Obr. 25: Olomouc - Masarykovo náměstí. U kašny se vyhýba souprava linky č. 2 do Neředína. Záběr pořízený v době protektorátu - orloj ještě před poškozením z konce války a na radniční věži je zaretušovaný hákový kříž. Vydal: Orbis, fotografie, odeslaná v roce 1955, rozměr 101 x 147 mm



Obr. 26:

Olomouc - Stalinovo náměstí. Po tramvajové dopravě zbyly jen koleje, veřejnou dopravu v centru již opanovaly autobusy (zde i s vlečnými vozy).

Záběr pořízen po 9. květnu 1955, kdy byl znovu odhalen obnovený olomoucký orloj, nyní zdobený mozaikou K. Svolinského.

Vydal:

Nakladatelství Orbis Praha,
fotografie, polovina 50. let,
neprošla,
rozměr 147 x 104 mm

- pohled k Opletalově ulici:



Obr. 27: Pozdrav z knihkupectví R. Prombergera v Olomouci. Na pohlednici je vidět průhled do Opletalovy ulice, kterou vedla z Horního náměstí tramvajová trať do vozovny v Sokolské ulici. Kolej byla zřejmě často užívána jako dočasně odstavná. V nárožním domě sídlilo knihkupectví významného olomouckého mecenáše umění, českého vlastence a významného vydavatele uměleckých pohlednic Romualda Prombergera.
Vyd. : R. Promberger, Olomouc, světlotisk, prošlá 1900, rozměr 92 x 143 mm



Obr. 28: Olomouc. Horní náměstí s kašnou Caesara. Na koleji vedoucí do Opletalovy ulice je pravděpodobně dočasně odstaven vlečný vůz ev. č. 13.
Vyd.: Austria ? (slepotisk) , foto(bromo?)grafie, prošlá 1914, rozměr 90 x 140 mm



Obr. 28a: Olomouc - Masarykovo náměstí

Vyd: GRAFO Čuda, Holice v Č. , fotografie, prošlá 1938/39, rozměr 90 x 141 mm



Horní pohlednice zachycuje běžný kolorit na Masarykově náměstí z konce 30. let. Zde bych dokonce řekl, že se ani nic zajímavého na pohlednici neděje. Ale ano, podíváme-li se lépe, zajímavý je po zvětšení, výřez, kde je dobře vidět elektrický a vlečný vůz, jak zajíždí z náměstí na vlečnou kolej do Opletalovy ulice a poté zřejmě dál do vozovny v Sokolské ulici.

Obr. 28b - výřez



Obr. 29: Olomouc - Masarykovo náměstí. Od hlavního nádraží přijíždí Ostružnickou ulicí na náměstí el. vůz ev. č. 19 s vlečným vozem ev. č. 13.

Vyd.: RKO, Foto -Fon Praha 1929 , fotografie, prošlá v roce 1931, rozměr 87 x 140 mm

- pohlednice vojenské, umělecké:

V Olomouci sídlila vždy silná vojenská posádka. Snad vojskem pro vlastní účely, snad komerčně nějakým ateliérem, byla vydána série nejméně tří fotografických koláží, zobrazující výjevy z cvičení, romantickou momentku s mužem v uniformě a dívkou, a také partie Olomouce. Zde jedna z nich , která mimo jiné také zachycuje uprostřed pohlednice křižování tramvají u Herkulovy kašny.



Obr. 30: Vyd. : neznámý, fotokoláž, odeslaná poštou v roce 1930, rozměr 90 x 140 mm



Olomoucké tramvaje byly zachyceny i ryze uměleckým stylem - malbou či kresbou. Někdy poměrně věrně, jindy jen náznakově na pozadí obrazu. Následně byly tyto díla reprodukovány na polednicích. Zde je vyobrazena tramvaj ev. č. 6. Autora kresby nelze identifikovat, dobu vzniku obrazu odhaduji cca mezi lety 1899 - 1905 ,kdy bylo upraveno průčelí radnice (zde ještě před úpravou).

Obr. 31:

Pozdrav z Olomouce! ,
Vyd.: E. Hölzel, Olomouc,
tisk: J. Groák , Vídeň, knihtisk,
poštovně prošlá 1911, DA,
rozměr 140 x 90 mm



Perokresba či lept profesora Karla Wellnera (1875 Unhošť - 1926 Olomouc), významného českého malíře, grafika, kreslíře, ilustrátora aj., zachycuje tramvajovou soupravu v umělcově pojetí u Herkulovy

kašny na Masarykově náměstí. Signatura KW 1921. Profesor K. Wellner působil na olomoucké státní reálce od r. 1902. Vydal několik cyklů grafik ze staré Olomouce.
Obr. 32: Nákl.: R. Promberger, Olomouc , knihtisk, prošlá 1934, rozměr 91 x 140 mm



Na této pohlednici je zobrazen pohled na Masarykovo náměstí a radnici ze střechy okolního domu.

Tramvajová souprava zde odjíždí do Ostružnické ulice.

Autor obrazu je na adresní straně uveden P. Kaspar (Kašpar?). Signatura je na pohlednici nečitelná.

Podrobnosti k autorovi se mi nepodařilo dohledat, domněnka, zda-li se nejedná o dílo Adolfa Kašpara (1877 - 1934), který zde působil a spolupracoval s vydavatelem pohlednice R. Prombergem?

Obr. 33:

Nakl.: R. Promberger, Olomouc, barevný knihtisk, prošlá v roce 1946, rozměr 138 x 89 mm



Na této černobílé reprodukci původně barevné litografie z r. 1941 od autora Cyrila Boudy (1901 - 1984) je zobrazeno panorama Olomouce se zvýrazněnými hlavními dominantami a památkami. Tramvajová souprava u Herkulovy kašny je zde opět

v minimalistické formě.

Obr. 34: Vyd.: Nakladatelství V. Poláčka, Praha XIX, 1803, hlubotisk, neprošla, rozměr 104 x 146 mm, cca 40. (50.) léta.

Následují tři novodobé pohlednice vyobrazující reprodukci akvarelů s motivy tramvajové dopravy od olomouckého autora Františka Gračky (nar. 1942), vytvořené volně podle historických předloh (fotografie aj.). Pohlednice byly vydány v roce 2011 autorem v sérii 13 kusů. Fr. Gračka je původně povoláním kuchař, ale současně je velkým znalcem historie Olomouce, Hané, Čech pod Kosířem, malířem, ilustrátorem, modelářem a sběratelem.



Olomoucké tramvaje. Jedna z prvních tramvají před radničním orlojem (1. dubna 1899).
Obr. 35: Vyd.: Fr. Gračka, tisk: TWIN s.r.o., Olomouc, ofset, 2011, neprošlá, 105 x 148mm



Olomoucké tramvaje. Křížení tramvají před Edelmanovým palácem (1930).
Obr. 36: Vyd.: Fr. Gračka, tisk: TWIN s.r.o., Olomouc, ofset, 2011, neprošlá, 105 x 148mm



Olomoucké tramvaje. Zastávka tramvají před Edelmanovým palácem (1930). Vymalovány jsou elektrický vůz ev. č. 16 a přívěsný vůz ev. č. 14.

Obr. 37: Vyd.: Fr. Gračka, tisk: TWIN s.r.o., Olomouc, ofset, 2011, neprošlá, 105 x 148mm

3.2 Ostružnická ulice

- dříve Sporergasse, Brandhubrova, nebo také Anglická ul. Vede z Horního náměstí do ulic Pekařská a Denisova. Tramvajová doprava byla touto ulicí vedena v letech 1899 - 1954.



Olmütz - Sporergasse. Na pohlednici je tramvaj jakoby v půli ustřižena, i proporcionálně působí jaksí nepatřičně, zřejmě fotomontáž. Nárožní dům vpravo se nazývá Krajinská lékárna U černého orla. Provozována je od r. 1571 do současnosti.

Obr. 38: Nakl.: Max Spausta, Olmütz, Oberring 14, světlotisk, prošlá 1902, DA, 90 x 140 mm



Olmütz Spörergasse. Stejný záběr jako obr. 38, jen jiná tisková technika a jiný vydavatel.

Obr. 39: Nakl.: J. Werner, Olmütz, kolorovný knihtisk, prošlá 1903, DA, rozměr 89 x 139 mm



Obr. 39a (nahore).

Olomouc - Brandhubrova ulice
(Ostružnická ul.), cca do r. 1920

Zdroj - internet

Olomouc - detail tramvajové koleje a jejího
zadláždění mezi kočíčí hlavy v ústí
Ostružnické ulice na Horní náměstí.

Obr. 40 (vlevo):

Nakl.: neurčen, světlotisk, prošlá poštou po
roce 1925, rozměr 136 x 88 mm

Olomouc - Brandhubrova ulice. Zde je vidět , že tramvajová trať nešla středem ulice, ale držela se její jižní fronty těsně u chodníku.

Ulice je pojmenována po posledním německém starostovi Olomouce, Karlu Brandhuberovi (1846 - 1934), za jehož úřadování v letech 1896 - 1918, probíhala značná stavební činnost, která výrazně město zmodernizovala a povznesla.

Mj. byla právě v roce 1899 vybudována elektrická dráha, která byla ještě v roce 1914 prodloužena.

Obr. 41 (vpravo):

Nakl.: E. B. O. , světlotisk, neprošlá, vydaná cca do roku 1920, rozměr 138 x 89 mm



Olomouc - Ostružnická ulice.

Noční záběr na vyústění ulice na Horní náměstí . Kolej již neprovozována, ale ještě není snesena. Stav v 60. letech 20. století.

Obr. 42 (vlevo):

Nakl.: Orbis Praha, fotografie, neprošlá, cca 60. léta, rozměr 145 x 103 mm

3.3 Pekařská a Denisova ul.



Olmütz, Elisabethstrasse,
Na pohlednici je vyobrazena tramvaj, ev. č. 7, přijíždějící z Elisabethstrasse (Denisové ul.) do Sporergasse (Ostružnické ul.) Z pohledu řidiče tedy zatáčí do ulice vlevo (pravý roh).
Od roku 1954 se trať stáčí z pohledu řidiče vpravo (do míst kde je bryčka) a tramvaje jezdí nově přes ulice Pekařská a 8.května (již dvoukolejně).
Pod reflektorem je zavěšen bílý terč s vodorovným černým pruhem. Terč ve výhybně upozorňuje řidiče protijedoucí tramvaje na jízdu následu, tedy že za tramvají přijede posilový vůz a teprve poté bude uvolněna jednokolejná pro jízdu v protisměru.

Obr. 43 (vlevo):
Nakl.: K. Schippeck, Olmütz,
kolorovaný světlotisk, prošlá poštou 1914,
rozměr 140 x 89 mm

Olomouc, Eliščina třída.

Tramvaj a vlečný vůz opouští Ostružnickou ulici a vjíždí do dnešní ulice Denisovy (Eliščiny třídy). Trať zde vede do stoupání až 24 promile, které je ukončeno v úrovni staré university (dům vpravo s červenou střechou) před Náměstím republiky (Franz Josef-Platz). Na náměstí je (po zvětšení obrazu) patrný el. vůz, vyčkávající na křižování s touto soupravou.

Obr. 44 (vpravo):
Nakl.: H. S., 1911, kolorovaný světlotisk, prošlá poštou 1914, rozměr 139 x 87 mm





Olmütz, Elisabethstrasse - Electr. Bahn
Tramvaj ev. č. 1 v dnešní Denisově ulici.
Záběr byl pořízen pravděpodobně v den
zahájení "ostrého" tramvajového
provozu dne 1. dubna 1899 .

Veliké sročení obyvatel města , kteří si
událost nechtěli nechat ujít, svědčí
o tom, že se veřejnost o nový způsob
dopravy zajímala již od samého počátku.
Podle obličejů dívajících se do objektivu,
šlo o plánovanou fotografickou zastávku.

Na plošině se vedle řidiče tísní i několik
dalších mužů. Můžeme se jen
dohadovat, kdo z vážených hostů měl tu
čest být v čele slavnostní a zřejmě první
oficiální jízdy olomoucké tramvaje.

Obr. 45 (vlevo):

Nakl.: Max Spausta, Papierhandlung,
Olmütz,světlotisk, prošlá 1899,
rozměr 141 x 93 mm



Olomouc, Eliščina třída. Tramvaj stoupá směrem k Náměstí republiky (Franz Josef-Platz),
z druhé strany již přijíždí tramvaj od (severního / hlavního) nádraží.

Obr. 46: Nakl. Max. Spausta, Olomouc, světlotisk, prošlá 1901, rozm. 139 x 87 mm (ořezáno)



Olmütz, Elisabethstrasse (asi do roku 1918 -20 ?)

Obr. 47: Nakl. ?, světlotisk kolorovaný, zdroj: internet - aukční server Aukro,



Obr. 48:

Olomouc - Eliščina třída.

Na pohlednici jsou vyobrazeny pravděpodobně v těsném závěsu za sebou solo el. vůz následovaný elektrickým a přívěsným vozem, jedoucí na Náměstí republiky (Franz Josef-Platz).

Od nádraží se jim již blíží v ústřety další tramvaj se kterou budou na náměstí křižovat.

Z pohlednice nelze bohužel určit více podrobností.

Datace cca do roku 1920.

Zdroj: internet, aukční server Aukro



Olmütz, Elisabethstrasse. Tramvaj ev. č. 2 sjíždí Eliščinou třídou k Brandhuberově ulici.

Odesláno 1913 do Konstantinopole.

Obr. 49: Nakl.: W. L., světlotisk, tlačенý rámeček, známka na lícové straně, podací razítko nečitelné, příchozí razítko Istamboul 29. 1. 1913, rozměr 89 x 139 mm



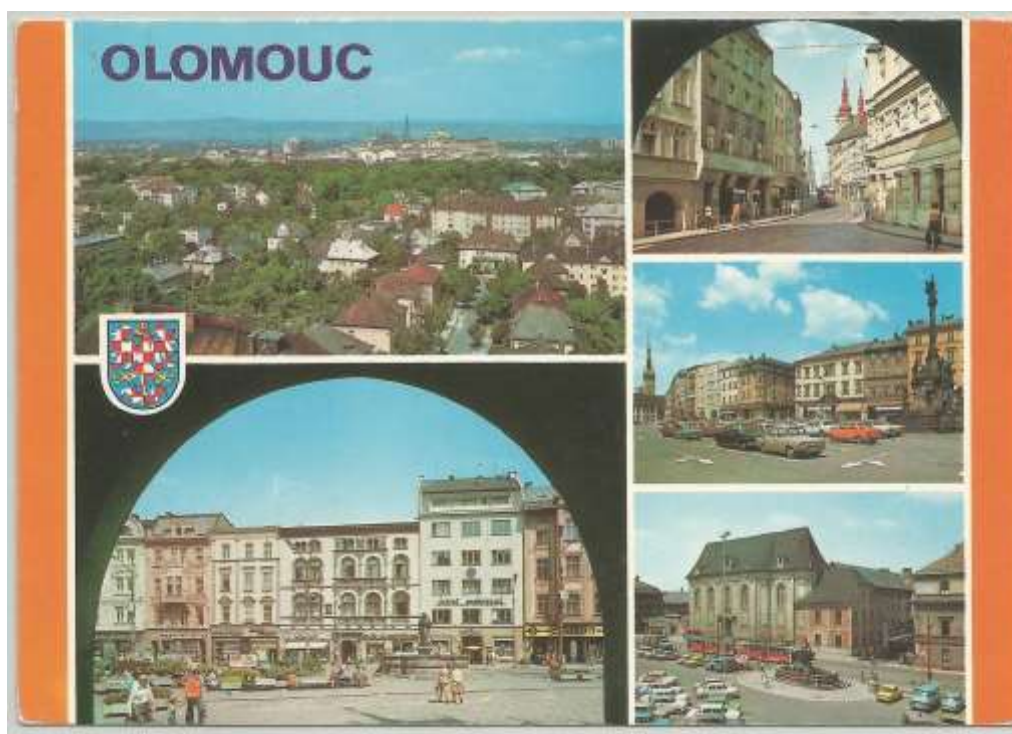
Olomouc - Denisova třída. Stejný výjev jako předchozí pohled, jen z jiného státního zřízení.

Obr. 50: Nakl.: B. S. O. (Bratři Synkové, Olomouc), světlotisk, prošlá 1927, rozm. 92 x 139 mm



Olomouc - Denisova třída. Pro nedostatek prostoru pro zavazadla v malých tramvajích byly rozměrné smuteční věnce přepravovány na lince č. 2 (Hl.nádraží - Neředín - hřbitov) běžně zavěšené na zadním čele el. vozu. Zde však el. vůz jede směrem opačným směrem od hřbitovů k nádraží. Tento výjev bylo běžné vidět ještě v 60. letech.

Obr. 51: Nakl.: nezjištěn, pohlednice / real-foto?, cca 20. - 30.léta, zdroj: internet.



Obr. 52: Olomouc. Pětiokénková pohlednice, nakl. PRESFOTO Praha, prošlá 1978, ofset, rozměr 105 x 148 mm.

Na dvou polích vpravo jsou mj. zachyceny olomoucké tramvaje. Na pohlednici v pravém horním okénku je tramvaj typu T3 v Denisově ulici (detail - obr. 52a), tramvaj zde již pokračuje z Denisové do Pekařské ulice. V pravém dolním okénku jsou pravděpodobně tramvaje typu T3 a T2 (T 1 ?) stojící za sebou na zastávce na Náměstí republiky (detail na obr. 52b).

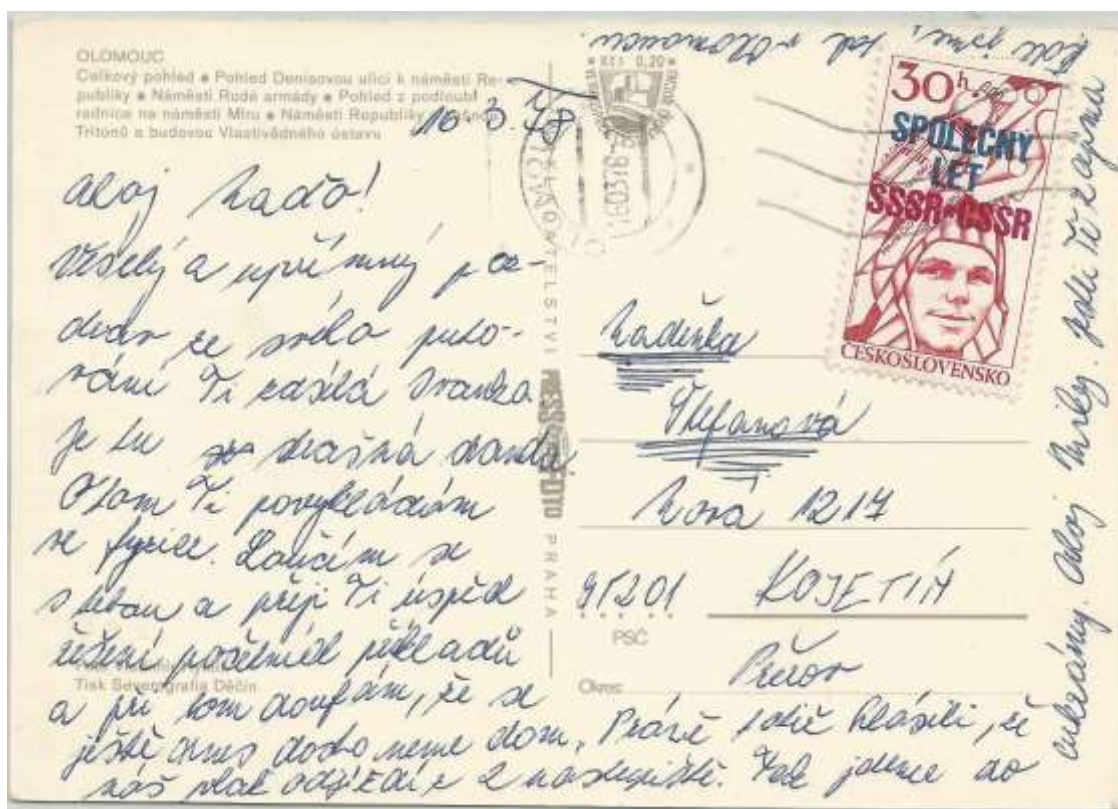


Obr. 52a

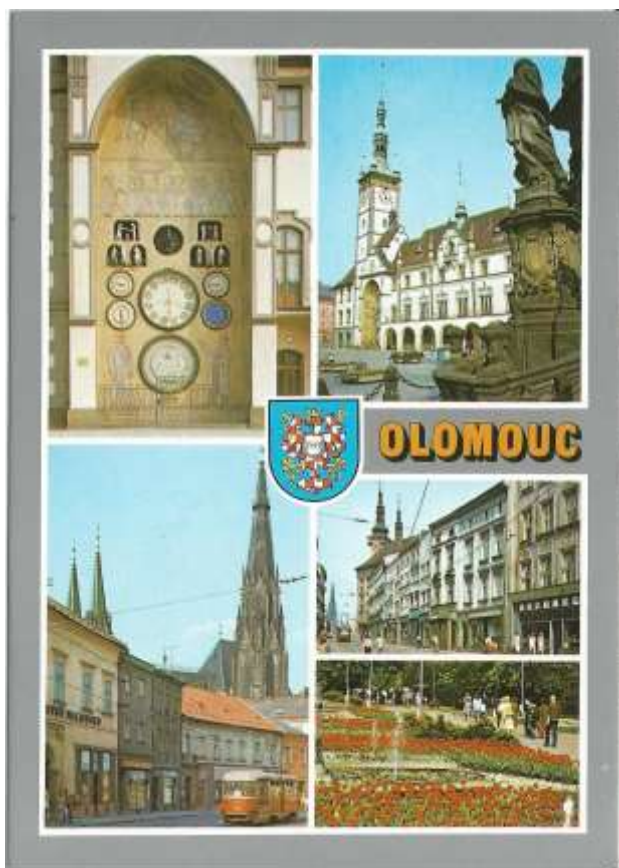


Obr. 52b

Zajímavá je i adresní strana pohlednice (obr. 53c), který je vyplacená pošt. známkou Pof. 2296 s přetiskem "Společný let SSSR - ČSSR". Pohlednice byla odeslaná 16. 3 1978, tedy 6 dní po návratu našeho jediného kosmonauta Vladimíra Remka z oběžné dráhy kolem Země.



Obr. 53c



Olomouc .

Na pětiokénkové pohlednici z 80. let jsou dvě obrazové pole věnovány tramvajím.

Levé spodní pole zobrazuje zřejmě tramvaj typu T 2 (podle stahovacích oken) na dnešní ulici

1. máje. Právě prostřední okénko zobrazuje tramvaj typu T 3 v Denisově ulici.

Pohlednici jsem získal, spolu s asi stovkou další starších ol. pohlednic, v roce 2022 na poště Olomouc 2 grátis od paní poštáčky na filatelistické přepážce. Ta ji zase dostala grátis od vdovy, po pro mě neznámém sběrateli, s tím, že je má předat někomu, komu se budou hodit. Stalo se. Předchozí majitel si na rubovou stranu pohlednic orážel vlastní datumové razítka - možná s datem vydání pohlednice, nebo s datem zařazení pohlednice do své sbírky. Tato má otisk data: -- XII. 1984 . Tedy můžeme přibližně datovat vznik pohlednice do první půle 80. let.

Obr. 54: Nakl.: Nakladatelství Pravda, Bratislava, ofset, neprošlá, rozměr 148 x 105 mm



Obr. 53a (vlevo) - výřez

Tramvaj (T 2 ?) na výřezu z výše uvedené pohlednice jede zřejmě na lince č. 3 (bílá cedule za zadním sklem) - leč kvůli ofsetovému tisku to není úplně zřetelně vidět.

Obr. 54b (dole) - výřez

Denisova ulice - jasná T3. Linku již nelze určit , jakož ani ev. čísla vozů na obou záběrech.



3.4 Náměstí Republiky

Na náměstí, které dříve bylo za Rakouska zváno Franz Josef-Platz, a za Protektorátu B. u M. zase Horst Wessel-Platz, byla na trati zřízena výhybna. Zde se křižovaly tramvaje jdoucí od nádraží s těmi které jedou od Horního náměstí. Zastávka zde zůstala do dneška (od r. 1952-54 dvojkolejná).

Bylo to významné místo kvůli institucím sídlícím poblíž. Na pohlednicích uvidíme, kromě tramvajů, např. i bývalé okresní hejtmanství (dnes Knihovna města Olomouce), poštovní a telegrafní úřad zřízený zde v roce 1886 (jako Olmütz 1) a jako pošta Olomouc 1 zde působící dodnes. Přímo na náměstí byly dvojce vojenské kasárny (Hanácké kasárny a ty v tzv. jezuitské koleji). Ze zastávky je to na dohled k olomouckému arcibiskupství, kde mj. usedl v roce 1848 na trůn František Josef II., a naproti zastávce je dnes Vlastivědné muzeum a hned vedle sídlí Muzeum umění (do roku 1900 byla v budově pod tímto muzeem umístěna olomoucká věznice a také zde donedávna sídlilo jedno z olomouckých kin).

Dnes také nedaleko sídlí instituce Univerzity Palackého (rektorát, fakulty).



Gruss aus Olmütz - Franz Josefs-Platz (dnešní náměstí Republiky).

Na výhybně se křižují tramvajové vozy ev. č. 2 (vlevo) a ev. č. 3 (vpravo). Na obou stanovištích řidiče jsou muži v uniformách, držící se ovládacích kontrolérů, tedy plánovaný záběr. Budova vpravo je onen zmiňovaný Poštovní a telegrafní úřad Olmütz 1. Pro zvýšení atraktivity byla do záběru přidána i dáma se slunečníkem. Ostatní postavy jsou reálné.

Obr. 55: Nakl.: J. Werner, Papierhdlg., Olmütz, světlotisk, DA, proslá 1899, rozměr 90 x 140 mm



Pozdrav z Olomouce. Náměstí Frant. Josefa.

Totožný výjev jako na předchozí pohlednici, včetně nakladatele, jen jinak graficky zpracovaný. Což již neumožňuje rozeznat čísla v čele tramvají. Zajímavostí této pohlednice je také to, že byla podaná na poště Olmütz 1, která je vyobrazena na pohlednici vpravo.

Obr. 56 (nahore): Nakl.: J. Werner, obchod papírem v Olomouci, kolorovaný knihtisk, prošlá poštou 1900 ?, DA, rozměr 93 x 144 mm

Obr. 56a (dole) - adresní strana





Olomouc. C. k. pošta a okr. hejtmanství (nám. Republiky).

Obr. 58: Nakl: I. Bettenhausen, Wien I, světlotisk, prošlá 1911? , rozměr 90 x 140 mm, pošk.,



Olmütz. Franz Josefs-Platz u. k. k. Postamt. Podobný záběr jako ten předchozí, zde tramvaj odjíždí z náměstí (podle úhlu sběrače a chodce, který přechází těsně za tramvají). Pořizování snímku přihlíží, mimo jiné, početné dětské obecnstvo. Výjev někdy do r. 1918.

Obr. 59: Nakl.: S.M.P. nebo M.S.P. ?, litograficky kol. pozitiv, neprošla, rozměr 90 x 140 mm



Olomouc. Náměstí republiky. Z pohledu od náměstí je zachycena přijíždějící či odjíždějící tramvaj z/k nádraží. Opět je u výhybny vidět početné obecnstvo. Nač utrácet za drahého fotografa, když si pak lacino mohou koupit v knihkupectví pohlednici se svojí podobenkou.
Obr. 60: Nakl. Fr. Polák, Olomouc, 1921, světlotisk, prošlá 1922 z pošty Olomouc 1, rozměr 91 x 135 mm



Olomouc. Náměstí Republiky. Na zastávce na výhybně dvě el. tramvaje s přívěsnými vozy. Levá odjíždí do Denisovy ulice. U této soupravy lze snad identifikovat vlečný vůz ev. č. 11.
Obr. 61: Nakl.: R.K.O., fotografie, prošlá poštou 1931, rozměr 88 x 140 mm



Olomouc - náměstí Republiky.

Pohled na náměstí z cca 60. let. Na společné tramvajové a autobusové zastávce stojí tramvaj typu T 1 (ev. číslo v čele není dobře čitelné, snad by se mohlo jednat o číslo 103 ?).

V zastávce stojí i autobus Škoda RO 706 + vlečný vůz (je poznat jen ze stínu).

Záběr pořízený zřejmě do léta r. 1967. Od té doby byly (až na výjimky) autobusové linky vedeny mimo historické jádro města.

Obr. 62 (vlevo):

Nakl.: Nakladatelství Orbis - Praha, fotografie, neprošlá, rozměr 146 x 103 mm



Olomouc. Okénková pohlednice z přelomu 60. a 70. let. Ve spodní řadě uprostřed je zachycena tramvaj typu T 2 na zastávce Muzeum (náměstí Republiky).

Obr. 63: Nakl.: Nakladatelství Pressfoto Praha, tablo pohledů, foto, prošlá poštou 1971, rozměr 103 x 148 mm



Obr. 63a (výřez) . Tramvají typu T 2 jezdilo v Olomouci jen 5 kusů (včetně prvního prototypu z roku 1955, původně ex DP Praha). Na olomouckých linkách je bylo možno vidět mezi léty 1960 až 1986.



Olomouc. Pětiokénková pohlednice, kde je na pravém horním okénku z části zachycena tramvaj typu T 3, na zastávce před vlastivědným muzeem.

Na zadní straně razítko původního majitele s datem 26. VII. 1986 a znamená snad, dle mé domněnky, zakoupení či uložení pohlednice do jeho sbírky.

Obr. 64: Nakladatelství Pravda Bratislava, ofset, neprošlá, 80. léta, rozměr 106 x 149 mm



Obr. 64a (vlevo) - výřez.



Obr. 64b: rubová strana s datovou oznámkou

Následují tři novodobé okénkové pohlednice, které byly vytištěny olomouckou tiskárnou SPRINT (zal. 1991). Je na nich vždy jedno okénko, kde se objevuje tramvaj či její část. Také je na pohlednici znak Olomouce - polepšený a schválený v r. 1993. Pohlednice tedy nebudou starší než z roku 1993. Poslední jsem z nich získal na infocentru v roce 2022.



Obr. 65: Nakl.: SPRINT Olomouc ve spolupráci s nakl. DANAL Olomouc, ofset, neprošlá, rozměr 106 x 149 mm

Olomouc. Vlevo dole zachyceno křížení souprav tramvají T3 (modifikace ?) u muzea, obě dvě jedoucí na lince 2 (Fibichova - Muzeum - Neředín). Ev. čísla nečitelná. Prostor zastávky ještě před rekonstrukcí vozovky a kolejí, tedy někdy před rokem cca 2015. Tramvaj vlevo má nátěr, který se začal objevovat na vozech od r. 1992 a zůstal zachován na nových vozidlech

i v současnosti. A co pravá tramvaj ve žluté barvě ? - toť jen celovozová reklama, fenomén doby. Vlastně ani to levé vozidlo neuniklo reklamnímu polepu - na čele.



Obr. 65a - výřez



Obr. 66: Nakl.: Sprint Olomouc, ofset, neprošlá, rozměr 105 x 148 mm, po roce 1993

Na horní i dolní okénkové pohlednici se objevuje tentýž záběr. Souprava T3 (modifikace?) před muzeem v současných barvách. Tu dolní jsem zakoupil letos v infocentru.



Obr. 67: Nakl.: Sprint Olomouc, ofset, celá rubová strana má šedý podtisk s motivem Terezké brány (levé dolní pole), neprošlá, rozměr 105 x 148 mm, získáno v r. 2022

3.5 Třída 1. máje

Původně vedla z náměstí Republiky na hl. nádraží ulice, která v době zavedení tram. dopravy nesla jen jeden název - Franz Josef-Strasse. Délkou 1,5 kilometru tak jistě patřila k těm v Olomouci nejdelším a také nejrušnějším. Později, jak přibývalo zástavby kolem trati a se změnou politických a státních útvarů, byla ulice pojmenována různě a v různě dlouhých úsecích. Tak na pohlednicích budeme číst nápisy - Třída českých legií, Bahnhof-Strasse, Nádražní ulice, Třída 1. máje, Masarykova ul., či nám také přibylo jedno náměstí - a to Žižkovo.

Tramvaj zde překonávala tři vodní toky - Mlýnský náhon, Moravu a řeku Bystřici.

Úsek z hlavního nádraží po Mlýnský náhon, dle zdrojů DPMO, měl být zdvoukolejněn již ve 40. letech.



Olmütz. Franz Josefstrasse mit Platzkommando.

Přiznám se, že nevím jak název, kterým se pyšní tahle pohlednice, přeložit. Každopádně na dnešní Třídě 1. máje stojí, obklopena hloučkem místních, tramvaj ev. č. 9. Podle sběrače jede na nádraží.

V pozadí se tyčí nad střechy domů věž katedrály sv. Václava. Výška se uvádí 101 metrů (někde 102 m) a je tak prý nejvyšší na Moravě.

V roce 1306 byl nedaleko katedrály zavražděn mladičský král Václav III. Tady byla po meči ukončena přemyslovská vládnoucí linie. Kdoví, kolik cestujících si při pohledu z okna tramvaje uvědomí, jak významným místem projíždí.

Obr. 68 (vlevo): Nakl.: Hermann Seibt, Meisen, světlotisk, prošlá 1910 ?, rozměr 142 x 91 mm

Olmütz. Franz Josefstrasse mit Platzkommando.

Na obrázku vpravo je opět tentýž motiv, ale tentokrát v barvě. Knihkupci pravděpodobně zároveň nabízeli jeden motiv ve dvou variantách - černobílý a barevný. Tedy asi lacinější a dražší variantu. Jak moc rozdílné byly ceny při zakoupení pohlednice, či vůbec, kolik stála taková dobová pohlednice, třeba za Rakouska, je ale zatím pro mne nezodpovězenou otázkou.

Obr. 69 (vpravo): Nakl.: Hermann Seibt, Meisen, kolorovaný světlotisk, prošlá 1909, rozměr 136 x 91 mm (pošk. ořezaná),





Olomouc. Třída Františka Josefa. Tramvaj zachycená na stejném místě jako předchozí pohlednice ale v pohledu zpět k náměstí Republiky.
Tento kus je ještě vyplacený 10h rakouskou známkou (znaky 1916) a odeslaný 11. XII. 1918. Chyběl týden a už se začaly objevovat první 5-ti a 10-ti haléřové Hradčany (18. 12. 1918).
Obr. 70: Nakl.: K. K. Co. ?, kolorovaný knihtisk, prošlá 1918, rozměr 89 x 136 mm



Olomouc. Třída českých legií. Opět stejný motiv, ale již jiný název ulice. Tramvaj nese na čele viditelné označení ev. čísla, ale tento světlotisk je dosti hrubý. Snad jde o ev. č. 8 ?
Obr. 71: Nakl.: Jaro? Violeta?, 1920, světlotisk, prošlá 1921, rozměr 89 x 136 mm



Olomouc.

Fotografický pohled z výšky, pořízený zřejmě z věže kostela P. Marie Sněžné na náměstí Republiky (Denisovy ul.). Zachycuje jen rozmazaný, tedy jedoucí, elektrický vůz. Více se zjistit nedá.

Zajímavější je adresní strana. Nevyplacená pohlednice byla převzata k přepravě 30. VII. 1940 na poště Olmütz 2 / Olomouc 2 (nádraží). Možná tak byla vybrána ze schránky.

Hned druhý den, 31. VII. 1940, byla na poště Mährisch Ostrau 11 / Moravská Ostrava 11 zatížena doplatným ve dvojnásobné výši.

Tedy alespoň se tak domnívám.

Obr. 72: Nakl.: ?, foto J. Švec, Praha XI., fotografie, prošlá 1940, rozměr cca 140 x 90 mm

Obr. 72a - adresní strana horní pohlednice



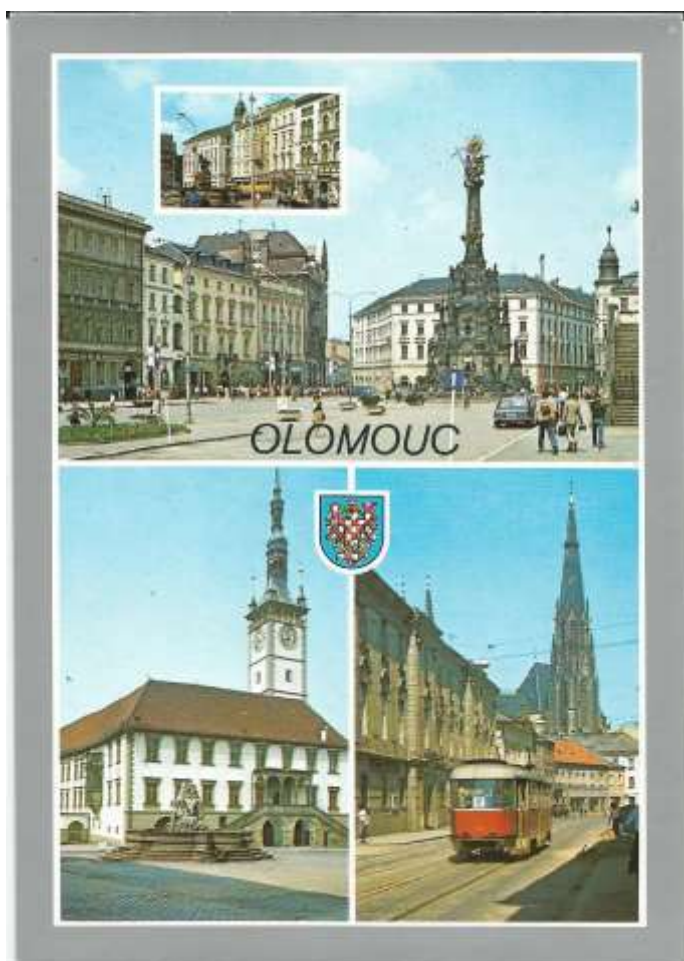


Pohledy s letadla. Č. 160. Olomouc. Dóm.

Letecký pohled na dóm, jak se v Olomouci říká katedrále svatého Václava, mj. zachytil také jedoucí tramvajovou soupravu v místech dnešní ul. 1.máje (cca před hotelem Palác).

Šlo zřejmě o snímek z vojenské letecké snímkování a vydání pohlednice podléhalo povolení min. nár. obrany č. 54.084/1922 a č. 645.373 let 23. Takto je to uvedeno na zadní straně.

Obr. 73: Nakl.: Klub čsl. turistů v Praze, fotografie, 20. léta, neprošlá, rozm. 88 x 140 mm



Olomouc.

Okénková pohlednice z 80. let.

V pravém dolním okně je zachycena na Třídě 1. máje tramvaj typu T 3, a jsou zde jako záznakem čitelné jak číslo linky - 5 (Neředín - centrum - Pavlovičky), tak i evidenční číslo 132.

Na rubové straně si původní majitel udělal poznámku datovým razítkem 6. VI. 1987

Obr. 74: Nakl.: Nakladatelství Pravda, Bratislava, ofset, neprošlé, 80. léta, rozměr 149 x 105 mm



Olomouc. Okénková pohlednice z 80. let se dvěma obrazy s tramvaji. Nás zajímá ten levý horní, kde je zachycena na Třídě 1. máje tramvaj snad typu T 1 ?

Obr. 75.: Nakl. : Nakladatelství Pravda, Bratislava, ofset, prošlá 1988, rozměr 105 x 148 mm



Obr. 75a - výřez. Tramvaj, v pozadí dóm, srovnejte s obr. 68 a 69

Na několika dalších pohlednicích se přesuneme prostorově o pár metrů blíže k nádraží a to do míst, kde kdysi vlastně město končilo. Stály zde hradby a jedna z městských bran zvaná Hradská. Do roku 1886 zde nebylo nic, až po zrušení pevnosti a odbourání hradeb se rozběhl stavební ruch a kolem nové komunikace vedoucí k vlakové stanici se začaly pomalu rodit honosné a výstavní nemovitosti. A na konci 19. věku k nim přibyla i pouliční dráha.



Gruss aus Olmütz.

Pro srovnání uvádím pohlednici z roku 1898 na které je v horní partii vyobrazeno nádraží a Franz Jozefs-Strasse v místě, kde je most přes Mlýnský náhon, a to ještě bez tram. provozu. Obr. 76: Nakl.: Laurenz Kullil, Olmütz, litografie, prošlá 1898, rozměr 92 x 145 mm

Na další straně je vyobrazena pohlednice, která patří do žánru - humorný, žertovných či vtipných pohlednic. V mnoha městech, kde byla zaváděna tramvajová doprava, bylo knihkupci či jinými nakladateli, vydáno v době jejího spouštění nespočet kartiček, ukazující tramvaj jako příčinu všeho neštěstí na silnici. Lidé v hrůze prchají před elektrickou příšerou, koně se plaší a vzpínají, naložené vozy se převrhají, cyklisté padají z byciklů, početné občanstvo lamentuje, co že je to za "nové pořádky" a kam ty novoty povedou, no a strážník má co dělat, aby to celé ukočíroval a veřejný pořádek byl jakž takž zachován.

V Olomouci vyšly takové pohlednice dvě (o kterých vím). První je na obrázku č. 77 a 77a. Tramvaj na ní vyobrazená je jen představou umělce a není žádné reálné tramvaji v Olomouci jezdící podobná. Ovšem co je zajímavé, je to, že jde né-li o první, tak jistě o jednu z prvních olomouckých pohlednic, na kterých je vůbec nějaká tramvaj vyobrazená. Tato konkrétní pohlednice byla podána na poště Olmütz 1 / Olomouc 1 dne 2. 2. 1899, tedy 2 měsíce před ostrým provozem tramvají !!!

Další podobná pohlednice, vydaná stejným knihkupcem, je situována na Horní náměstí. Obě pohlednice existují jak v německé tak i v české jazykové mutaci.



Gruss aus Olmütz. Die "Elektrische" komt ..! (Pozdrav z Olomouce. Elektrická jede..!)
 Obr. 77: Nakl.: J. Werner, Papierhandlung, Olmütz, knihtisk, koláž, prošlá 2. 2. 1899 !!!
 rozměr 92 x 137 mm



Obr. 77a - adresní strana

3.6 Masarykova třída

Doplnit o skeny pohlednic a popis

3.7 Hlavní nádraží

Doplnit o skeny pohlednic a popis

4. Závěr

Jde o ucelenější soubor olomouckých pohlednic s vyobrazením tramvají , vlečných vozů a tratí

Doplnit

Tabulka s identifikovanými ev. čísly tramvají (vlečných vozů) na vyobrazení pohlednic:

číslo obrázku	ev. číslo tramvaje (vlečného vozu)	výrobce a rok vyrobení	rok zařazení do provozu v Olomouci	rok vyřazení z provozu v Olomouci
1., 1a.,	7 + 1	Weitzer, Graz, 1898 - // -	1899 - // -	(1938) 1954 1950
3.	18?	Vagónka Studénka 1913-14	1914	1956
4.	20 + 12 (vlečný vůz)	Weitzer, Graz, 1918 Weitzer, Graz, 1899	1922 1899	1957 1952?
8., 61.	11 ? (vlečný vůz)	Weitzer, Graz, 1899	1899	1952?
12., 37.	20 + zřejmě jeden z vozů 16 - 19 ?	Weitzer, Graz, 1918 Vagónka Studénka 1913 - 14	1922 /	1957 /
13., 45.	1 ? + 10 (vlečný vůz)	Weitzer, Graz, 1898 Weitzer, Graz, 1898	1899 1899	1950 1952?
24., 37.	14 /II (vlečný vůz)	Weitzer, Graz 1900	1936 (voz. skříň)	1958

			přestavěna v EP Olomouc z motorového vozu 14 /I)	
28.	13 ? (vlečný vůz)	Weitzer, Graz 1899	1899	1952?
29.	19 + 13 (vlečný vůz)	Vagónka Studénka 1913 - 1914 Weitzer, Graz 1899	1914 1899	1956 1952?
31., 35.	6	Weitzer, Graz 1898	1899	1950
43.	7			
49. , 55.	2	Weitzer, Graz 1898	1899	1948
55.	2 + 3	Weitzer, Graz 1898 Weitzer, Graz 1898	1899 1899	1948 1939
62.	103? (či některý z ev. č. 101 - 110)	ČKD Praha Smíchov 1957	1957-58	1985-87
68.	9	Weitzer, Graz 1898	1899	1950
71.	8?	Weitzer, Graz 1898	1899	1941
74.	132	ČKD Praha Smíchov 1967	1968	1998

5. Použitá literatura, zdroje:

- **"120 let tramvajové dopravy v Olomouci 1899 - 2019"**, vydal Dopravní podnik města Olomouce v roce 2019, kolektiv autorů
- **"Tramvaje míří na jih Olomouce"**, Mgr. Michal Folta + kolektiv autorů, vydalo Statutární město Olomouc v roce 2013
- **"Mapa rozvoje tramvajové sítě"** - internet - Wikipedie, původně v polštině, upraveno a doplněno o aktuální stav
- **Webové stránky Dopravního podniku města Olomouce**
<https://dpmo.cz/dpmo/historie/historie-tramvajove-dopravy/>
- **"Příručka pro sběratele pohlednic"**, František Beneš, vydal Pofis 2004
- **Plakát k zahájení tramvajové dopravy v úseku Olomouc - Hodolany - Bělidla** z roku 1947. Zdroj Aukro.cz - jedna z aukčních položek na serveru Aukro.cz dražená cca v letech 2021 / 2022, vlastník neznámý (anonymní)
- **"Olomoucké autobusy 1927 - 1999"**, Tomáš Potěšil, Miroslav Bureš, Vladimír Londin, tisk Danal 1999
- **"Města v budoucnosti"**, Jiří Polák, OFTIS s.r.o., Ústí nad Orlicí, 2000
- Internet, aukční server Aukro, Burda aj. - obrázky č.: 1a, 1b, 39a, 47, 48, 51,
- Ztracené adresy, Milan Tichák, Nakl. Burian a Tichák, s.r.o., Olomouc 2007

Doplnit