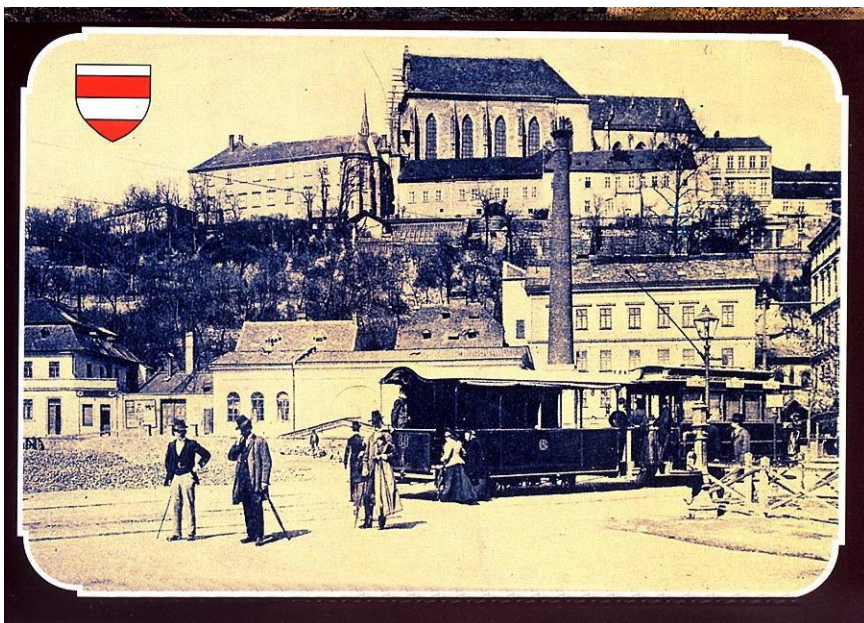


## Die Brüner elektrischen Straßenbahnen von 1900-1918

Die Jahrhundertwende brachte eine grundlegende Umwälzung. Die Elektrizität hatte ihren Siegeszug um die Welt angetreten. Stets darauf bedacht, mit der Entwicklung der Technik Schritt zu halten, folgte unsere Brünerstadt dem Beispiel anderer, moderner Städte und ging daran, die bestehenden Strecken zu elektrifizieren. Mit großem Interesse verfolgte die Bevölkerung das Verlegen der Oberleitungen und die übrigen Vorarbeiten. Im Schreibwald erstand eine geräumige Remise. Als die ersten Motorwagen anlässlich ihrer Probefahrten im Straßenbild auftauchten, kannte die Neugierde und Bewunderung keine Grenzen. Man schrieb das Jahr 1900. Brünn hatte seinen besonderen Tag. Alles pilgerte nach dem Schreibwald hinaus, denn jeder wollte Zeuge der feierlichen Eröffnung des elektrischen Straßenbahn-Verkehrs, sein. Die Spitzen der Behörden, Honorationen, ein dichtgedrängtes Publikum, Musik und Ansprachen gaben der Eröffnungsfeier ein festliches Gepräge. In fabriksneuem Glanze stand eine stattliche Reihe Straßenbahnwagen, schmuck



und spiegelblank auf den Geleisen. Allgemeine Spannung lag auf den Mienen der Zuschauer, die sich in hellen Jubel auflöste, als der erste Triebwagen von der Endstation zu seiner Jungfernfahrt stadtwärts rollte. Nach ihm folgte ein zweiter, ein dritter. Alles klappte ausgezeichnet. Die Brüner hatten ihre Sensation! Da gabs zu schauen und zu erzählen. Einige meinten gar, sie hätten gesehen, wie sich die gute „Karoline“, die alte Dampftramway in besonders dichte Rauchwolken hüllte — zum Zeichen, daß es ihr gar nicht recht war, unbeachtet das Aschenputtel abzugeben und bloß beim Verschieben der Ankuppelwägen vor der Remise herzuhalten. Vorwitzige Buben waren überzeugt davon, daß sie sich mit den schwarzen Rauchwolken deshalb so aufplusterte, um ihrem Mißmut Ausdruck zu geben darüber, daß sie von der neuen „Elektrischen“ verdrängt werden sollte.

Vorerst standen 7 Wagen im Betrieb, welche die Nummern 1 bis 7 trugen. Es waren Triebwagen schwerer Bauart, 8-fenstrig mit Quersitzen, offenen Plattformen und Rollen-Stromabnehmerstangen. Sie waren hergestellt bei der Firma Lederer & Porges in der Königsfelder Maschinenfabrik. Bis zum Jahre 1905 wurden die verschiedenen Straßenbahnstrecken allmählich ausgebaut. Zuerst die innere Stadt, dann wurden die Industrieviertel, die Zeile und Kröna angeschlossen, dann folgten die Eichhorn-gasse, die Talgasse, der Ausbau der Friedhoflinie bis zur Ecke Elisabethstraße—Stadthofplatz, das Augartenviertel und der Dornich. Überwiegend waren die Strecken eingleisig mit Ausweichstellen angelegt, so auch durch die innere Stadt. Dort gab es damals bloß zwischen dem Häuserblock der Franziskaner- und Adlergasse eine Ausweichstelle. Zweigleisig war erst der Abschnitt vom Großen Platz zum Lazanskyplatz, die Schreibwaldstrecke von der Ugartestraße bis zur Einmündung der Fröbel- in die Neugasse, die Zeile, Kröna und ein Teil der Talgasse.

Es währte nicht lange, da wurden weitere 40 Motorwagen in den Verkehr gestellt, mit der Nummernbezeichnung 8 bis 48. Es waren Triebwagen mit je 5 Fenstern, etwas leichter gebaut als die ersten Straßenbahnwagen, hatten Längsreihensitze und offene Plattformen. Weiters wurden 12 Anhängewagen mit den Nummern 60 bis 71 in Dienst gestellt, die in der Durchbildung den Triebwagen 8 bis 48 glichen, jedoch bloß 4 Fenster

hatten. Die Beiwagen von Nr. 72–79 wurden von der Dampftramway übernommen, und elektrisch installiert. Diese hatten ein gewölbtes Dach, je 8 Fenster, Quersitze und eine Längsreihe, überdies auf den Plattformen je 3 Sitzplätze. Der Wagenpark wurde schließlich noch um 19 offene Sommerwagen vergrößert, welche die Nummernbezeichnungen 80 bis 98 führten. In der Bauart ähnelten sie den Dampftramway-Anhängewagen, nur hatten sie keine verglasten Fenster. Schließlich kamen noch 2 Ankuppelwagen Nr. 99 und 100 dazu, die als erste Wagen geschlossene Plattformen hatten und endlich 2 Montage-Anhängewagen. Der Anstrich war bis etwa 1906 einheitlich baunrot und die Wagen in der Mitte der Seitenwände trugen die Buchstaben: BESTG (Brünner elektrische Straßenbahngesellschaft) in verschnörkelten Initialen. Anfangs bestand die Adjustierung bloß aus je 3 Fahrtzieltafeln, die oberhalb der seitlichen Fenster angebracht waren. Die am Stirndach platzierten runden Leuchttransparente wurden erst um 1903 auf die Wagen montiert. Die Dienstwagen trugen bloß eine Mattscheibe. Die im normalen Streckenverkehr eingesetzten Triebwagen erhielten farbige Gläser in diese runden Dachtransparente eingeschoben,



durch welche die einzelnen Strecken auseinanderzuhalten waren. Bei eintretender Dunkelheit wurden diese farbigen Rundscheiben durch eine im Transparent befindliche Glühlampe beleuchtet und damit die Streckenorientierung auch des Abends gewährleistet. Um tagsüber eine schnellere Orientierung zu ermöglichen, erhielten die Triebwagen ab 1908 zusätzlich runde, auswechselbare Blechscheiben auf der zweiten Stirndachseite, die in der Farbe den Gläsern des Leuchttransparentes entsprachen.

Die einzelnen Strecken waren wie folgt gekennzeichnet, wobei übersichtshalber gleichzeitig die ab 1909 eingeführten Streckennummern in der Klammer angeführt sind:

Weiß (1): Karthaus—Schreibwald,  
 Grün (2): Friedhof—Elisabethstraße,  
 Rot (3): Tivoli, Schöne Aussicht—Schlachthof,  
 Gelb (4): Beamtenheim—Obrowitz und Blau (5): Kumrowitz—Parkstraße.

Die Triebwagen erhielten auf den Stirnwänden Fahrtzieltafeln, die seitlich oberen Streckentafeln wurden ab 1905 unterhalb den seitlichen Fenstern angebracht. Ab 1910 wurden

sie durch Richtungstafeln aus Pappkarton ersetzt, die im Inneren der Wagen hinter den Fenstern aufgehängt wurden. Einschaltwagen führten auf der Stirnwand seitliche weiße Rundscheiben.

Bis 1918 wurde das Straßenbahnnetz im großen und ganzen nicht viel ausgebaut, bloß im Jahre 1906 die Friedhofslinie von der Elisabethstraße zum Großen Platz verlängert. Im ersten Weltkrieg wurde die Endstation der Dreierlinie zur Laudongasse erweitert, um den Transport der Verwundeten vom Bahnhof zur tschechischen Technik mittels den Sommeranhängern, die als Lazarettwagen umgebaut wurden, zu ermöglichen.

An Schleppgleisen gab es eine Verbindung zum Montursdepot in die Austria-

Emailwerke, zum Frachtenbahnhof am Bahnring, in der Skenestraße zum Hauptbahnhof, zur Tuchfabrik Löw-Beer in der Ugartestraße, in die Emailwerke Gottlieb & Brauchbar auf der Schwarzalände, in die Baurische Zuckerfabrik, welche Verbindung etwa 1908 aufgelassen wurde, und schließlich, in die Altbrünner- Brauerei. Den Frachtenverkehr wickelten die 'Dampftramway-Lokomotiven' ab, die von 1910 durch elektrische Lokomotiven, im Volksmund „Zeppeline" genannt, abgelöst wurden. Schließlich gab es noch einen Gleisbogen von der Krapfen- und Pilgramgasse, der aber nie an die Schreibwaldlinie angeschlossen wurde und der als Abstellgeleise für die Theaterzüge benützt wurde.

1907--1909 hatten die Straßenbahnwagen einen dunkelgrünen Anstrich und trugen die Nummern in gelber Farbe auf der Stirnwand seitlich unten. Damit beseitigte man ein Übel, da die Wagennummern bei dem früheren Anstrich durch die hohen Richtungstafeln fast vollständig verdeckt und kaum sichtbar waren. Ab 1909 ging man zu dem uns allen bekannten, gefällig-freundlichen Anstrich über, die Wagen wurden rot lackiert mit seitlichen Cremeweißen Streifen unter der Regenleiste, mit gelben Nummern auf den Stirnwänden und unteren Seiten-streifen. Überdies führten die Wagen seitlich schmucke Stadtwappen.

All die Jahre war die Straßenbahndirektion darauf bedacht, die im Dienst befindlichen Wagen in gepflegtem Zustand, mit freundlich sauberem Anstrich verkehren zu lassen. Ließ der Anstrich zu wünschen übrig, wurde der Wagen aus dem Verkehr gezogen und überholt.

1910 tauchten im Straßenbild die ersten modernen Triebwagen mit großen geschlossenen Plattformen auf. Es waren 6 Stück mit den Nummern 50—55, sie waren gleichfalls mit dem bekannt rotweißen Anstrich versehen. Zur selben Zeit wurden 3 schwere Salonwagen und zwar Nr. 56, 57 und 58 eingesetzt. Diese hatten ebenfalls große geschlossene Plattformen, gepolsterte Sitze und waren außen, abweichend vom gewohnten Anstrich, nicht mit Blech verkleidet, sondern mit braunen Holz geklinkert, der Oberteil crème gestrichen. Damit war der Hunderter voll, es fehlte nur ein Wagen Nr. 49, der in Brünn nie existierte.

Etwa 1916 erhielt Brünn insgesamt 14 moderne Triebwagen mit geschlossenen Plattformen Nr. 59—72, gebaut in der Grazer Waggonfabrik. Auch diese Wagen waren außen braun geklinkert. Die alten Ankuppelwagen 60—72 erhielten von dieser Zeit an einen Einser vorgesetzt und führten die Nummern 160—172. Zum Abstellen des vergrößerten Wagenparkes wurde im Schreibwald eine hölzerne Wagenhalle errichtet, ein moderner gedeckter Bahnsteig gebaut und die erste Schleife um die Remise angelegt. Eigentlich war die erste Schleife auf der Endstation am Tivoli, wohin die Dreierlinie über die Tivoligasse geführt wurde und die Eichhorngasse stadtabwärts fuhr.

In den ersten Kriegsjahren um 1915 kaufte die Gemeinde, in deren Besitz die Straßenbahn mittlerweile übergegangen war, 13 kleine Wiener Ankuppelwagen mit den Nummern 1220—1232. Diese wurden überholt, erhielten einen neuen Anstrich und die neuen Nummern 101—113. Diese Wagen wurden auf der Dreierlinie eingesetzt, die ab 1915 vom Tivoli nach Obrowitz geführt wurde. Die Linie Beamtenheim wurde zum Schlachthof umgeleitet und enthielt die Streckenbezeichnung vier. Bis zu diesem Jahre 1915 führte bloß die Schreibwaldstrecke als Hauptlinie Beiwagen. Dort verkehrten vorwiegend Wagen mit niedrigen Nummern, ab 1910 die neuen Motorwagen mit geschlossenen Plattformen und Quersitzen.

Verstärkten Verkehr mit Einschaltzügen gab es nur an Sonntag-Nachmittagen zu den Militärkonzerten nach Schreibwald, anlässlich Allerheiligen zum Friedhof, wohin die Züge aus Königsfeld umgeleitet wurden. Schließlich zu Zirkusgastspielen, die am Ochsenplatz, nächst der Zwittabrücke ihre Zelte aufschlugen, und während dieser Zeit die Dreierlinie Ankuppelwagen führte, Ebenso an Freitag Vormittagen auf der Kröna, da der Fleischmarkt abgehalten wurde.

Die Hauptremise und die Werkstätten waren in der Endstation Schreibwald. In Karthaus war bloß eine kleine Remise zum Abstellen einiger Wagen. Im Zuge der Stromsparmaßnahmen im ersten Weltkrieg wurde zur Entlastung des Stromverbrauches

die alte, gute „Karoline“ aus der Remise geholt, die sonntags mit 5 Ankuppelwagen zu einem Zug zusammengestellt wurde und für den verstärkten Verkehr aufzukommen hatte.

Alles in allem war der Verkehr etwas kleinstädtisch und damit geruhsam- beschaulich. Die Endstationen waren an der damals noch engen Stadtgrenze sehr gemütlich, es gab noch gar keinen großstädtischen Andrang.

Unsere selige Kinderzeit fiel gerade in die Anfänge der „Elektrischen“. Versteht sich, daß sie auf unser Kindergemüt eine mächtige Anziehung ausübte. Mit dem größten Interesse verfolgten wir die schmucken Wagen, unsere ganze Liebe galt ihr, unserer lieben Straßenbahn und ihrem Betrieb. Jeder von uns Buben wäre am liebsten Kondukteur geworden, mit schmucker Uniform, Zwickzange und den vielen bunten Straßenbahnfahrkarten.

Das Jahr 1918 brach an, das deutsche Antlitz unserer Stadt mußte dem nunmehr betont tschechischen Anstrich weichen. Die Wagenadjustierung und Abfertigung war fortan nur einsprachig tschechisch. Dahin waren die unbeschwert frohen Tage einer glücklichen Kinderzeit und Jugend, in der uns die „Elektrische“ ein lieber Wegbegleiter war in unserem deutschen Brünn. Von deutschen Menschen geschaffen und ausgebaut, wurde die Straßenbahn wie so vieles andere ein willkommenes Erbe der neuen Machthaber.

### **Ausbau und Entwicklung der Brüner Straßenbahnen**

Bei Eröffnung des elektrischen Straßenbahnverkehrs im Jahre 1900 gab es in Brünn bloß eine Hauptstrecke Karthaus—Schreibwald und eine Abzweigung von der Ugartestraße zum Friedhof. Der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes verteilte sich auf die folgenden 6 Jahre und war 1906 abgeschlossen. Die neu ausgebauten Streckenabschnitte wurden nachstehend in Betrieb genommen:

Am 6. Oktober 1900 der Teilabschnitt Großer Platz—Zeile—Obrowitzer Brücke. Am 2. Feber 1901 die Strecke Schlachthof—Kröna—Bahnhof— Großer Platz—Lazanskyplatz—Talgasse, entlang der Gebäranstalt durch die Tivoligasse zum Tivoliplatz, weiters über die Eichhorngasse zum Lazanskyplatz.

Zur gleichen Zeit wurde die Teilstrecke von der Kröna (Alex. Steinbrecher) über den Dornich nach Kumrowitz bis zum Postgebäude fertiggestellt. Am 30. Dezember 1902 die Talgassen- Linie bis zum Moravenhaus verlängert, dafür die Verbindungsschleife entlang der Gebäranstalt aufgelassen. Somit war diese Streckenrelation vom Feber 1901 bis Dezember 1902, insgesamt 22 Monate in Betrieb. Nunmehr fuhr die Straßenbahn vom Schlachthof über den Lazanskyplatz direkt über die Eichhorngasse bis zur Sturmgasse, um dann über die Schleife Tivoligasse, Tivoliplatz, die Eichhorngasse stadtwärts zurückzufahren.

Am 11. Juni 1903 die Linie Lazanskyplatz—Parkstraße und am 29. Oktober 1903 die Strecke Altbrünner Bad—Bäckergasse zur Ecke Stadthofplatz—Elisabethstraße eröffnet. Damit war der Ausbau des Straßenbahnnetzes beendet, aus dem sich die uns bekannten fünf Linien abzeichneten.

Jänner 1906 wurde die Kurnrowitzerstrecke von der Post bis zur Brücke verlängert und als letzte Etappe am 20. Juli 1906 die Friedhofslinie vom Stadthofplatz durch die Dominikanergasse, den Dominikanerplatz, die Schlossergasse zum Großen Platz erweitert.

Am 9. Juni 1910 wurde die Schleife um die Remise im Schreibwald angelegt. Die Dreierlinie am 29. Oktober 1914 bis zur Stadtgrenze, zur Laudongasse verlängert, die Schleife Tivoligasse—Sturmgasse aufgelassen.

Schließlich am 4. Oktober 1915 eine Schleife um das Zollhaus zur rascheren Rückführung der Einschaltzüge nach Schreibwald errichtet.

Zwei große Projekte einer äußeren und inneren Rundlinie waren ausgearbeitet und harrten der Verwirklichung. Da kam der 1. Weltkrieg, der leider diese Pläne zunichte machte, die dann später nicht mehr realisiert wurden.

Als äußere Rundlinie war folgende Verbindung geplant: Hohlweg bis Parkstraße — Quergasse — Josefstadt — Gerichtsg. — Zeile — Radlas — Spitalwiese —Kröna —

Tschechnerg, — Arnoldg. — Glockeng. — Dornrössel — Grillowitzg. bis zum blauen Löwen — Bürgerg. — Klosterplatz, zurück zum Kohlweg.



Als innere Rundlinie: Elisabethstr. — Bäckergr. — Brunneng. — Bergg. — Lampelmühle — verlängerte Wawrastraße, unterhalb der Bahnunterführung — Beginn des Dornrössels und Dornich, vorbei Zollhausglacis, das ganze übrige Glacis, (damals Theresien und Karlsglacis), bis Kiosk zum Elisabethplatz und zur Elisabethstraße.

Es folgte der Zusammenbruch Österreichs. Die neue tschech. Stadtverwaltung hatte für diese Projekte keinen Sinn, ihre Streben war in erster Linie, die tschech. Vororte mit dem deutschen Stadtkern raschest zu verbinden und damit zu verschmelzen. In dieser Zielsetzung erfolgte der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes, der in nachfolgenden Abschnitten vorgenommen wurde:

Am 15. August 1924: die Verlängerung der Dreierlinie von der Zeile durch Hussowitz, zur Brücke nach Malmeritz,

Am 23. Dezember 1925: die Anlage der Schleife in Königsfeld. Verlängerung der Zweierlinie vom Großen Platz zur Krapfengasse nach Obrowitz..

Am 1. Jänner 1926: Verlängerung der Einserlinie von Königsfeld nach Retschkowitz.

Am 3. Feber 1927: Verlängerung der Dreierlinie von der Laudongasse bis ans Ende von Sebrowitz. Ausbau eines Abstellgleises in der Laudongasse (v táboře) um insgesamt 121m am 10. August 1928.

Am 24. Oktober 1920: Verlängerung der Zweierlinie von Obrowitz nach Schimitz.

Am 25. Jänner 19 26: Verlängerung der Viererlinie über die Zwitta-brücke zur Kapelle in Julienfeld. Am 24. Oktober 1928 bis ans Dorfende Julienfeld.

Am 29. Juni 1929: Eröffnung der Verlängerung der Viererlinie von der Talgasse zum Babakplatz bei der Kirche.

Am 1. Jänner 1930: Verlängerung der Dreierlinie um 892 m von der Malmeritzer Brücke nach Obrzan und weiter um 919 m am 28. April 1930 zur Endstation in Obrzan.

Am 1. November 1930: Verlängerung der Kumrowitzerlinie Nr. 5 von der Brücke durch Klein-Mariazell bis zum Marienplatz mit Ausbau einer Endschleife.

Am 17. Jänner 1931: Verlängerung der Zweierlinie vom Zentralfriedhof um 887 m bis zum Staatsbahngleise vor Ober-Gerspitz.

Schließlich am 16. Juni 1932 der Ausbau der Zweierlinie von Schimitz bis zu den Kasernen und am 14. August 1932 die Anlage einer Endschleife der Dreierlinie in Obrzan.

Vor 1898 gab es bloß einen Hauptbahnhof im Schreibwald. Um 1925 wurde ein zweiter

großer moderner Straßenbahnhof in Hussowitz fertiggestellt.

Bis 1940 gab es folgende Linien:

- 1: Schreibwald—Reczkowitz, 10 413 m Länge
- 2: Ober-Gerspitz—Schimitz Kasernen, 8 478 m lang
- 3: Sebrowitz—Obrzan, 9 608 m lang
- 4: Babakplatz—Julienfeld, 5 796 m Länge
- 5: Parkstraße—Kumrowitz, 4482 m Länge
- 6: Zentralfriedhof—Königsfeld
- 7: Sebrowitz—Malmeritz resp. Hussowitz
- 8: Schreibwald—Schimitz, Dorf.

Es war somit ein gewaltiger Ausbau des Straßenbahnnetzes zu verzeichnen. In gleichem Maße wurde der Wagenpark erweitert. Etwa 1922 wurden die ersten modernen Triebwagen von Nr. 73—110 in den Verkehr gestellt. Es waren niedrige, geräumige, formschöne und elegante Wagen, außen in braunem Holz geklinkert mit creme-weißen Oberteil, mit Scherenstromabnehmern, gepolsterten Sitzen und zweiseitigen Würfel-Leuchtrtransparenten auf den Stirndachseiten, weiters 11 moderne Beiwagen der Wiener Type k3 von Nr. 200—211 von großstädtischem Aussehen. Es folgten bald 48 weitere Beiwagen von Nr. 211—258, die gleichfalls rot-weißen Anstrich trugen, in der Durchbildung den Wagen 200—210 ähnelten, nur niedriger gebaut waren. Im weiteren Verlauf wurden die Triebwagen von Nr. 111—142 erweitert und der Beiwagenpark um die modernen Anhänger von Nr. 260—273 mit durchgehenden gelben Mittelstreifen und gepolsterten Sitzen bereichert. Ein Triebwagen Nr. 150 war besonders lang, hatte Mitteleinstieg, bewährte sich aber nicht, verkehrte ohne Beiwagen auf der Fünferlinie.

Außerdem wurde ein Triebwagen Nr. 31 der alten Serie umgebaut und erhielt probeweise verglaste Plattformen.

Wieder griff das politische Geschehen in die Entwicklung der Stadt ein.

1939 unterstand Brünn einem deutschen Oberbürgermeister. Schon 1940 wurde der Durchbruch der Franz-Josef-Straße in die Senefeldergasse fertiggestellt und eine neue Linie über die Bindergasse in die Schwarzen Felder ausgebaut, im selben Jahre als Linie 9 im Rahmen einer Feier festlich eröffnet. In diese Zeit fiel das 40-jährige Jubiläum der Straßenbahn. Zu diesem Zwecke wurde die alte Dampftramway aus der Remise geholt, weckte bei ihrer Fahrt durch die Straßen der Stadt liebe Erinnerungen an verklungene Zeiten und wurde überall herzlichst begrüßt. Die Neunerlinie verkehrte von Kumrowitz in die Schwarzen Felder, die Fünferlinie wurde aufgelassen.

Mit diesem Ausbau wurde ein ganzes, überwiegend deutsches Stadtviertel an das Straßenbahnnetz angeschlossen und damit ein längst fälliges Versäumnis gutgemacht.

1942 wurde von der Olmützergergasse zu den Flugmotorenwerken in Lösch die Linie L angelegt, schließlich 1943 die Löscher Bahn von der Stadtgemeinde übernommen, elektrifiziert und als Linie 10 über die Kröna zur Lampelmühle-geführt, wo eine Endschleife errichtet wurde.

Während der täglichen Verkehrsspitzen fuhren überdies die Linien A: Bahnhof—Königsfeld, B: Laudongasse—Julienfeld, C: Parkstraße—Malmeritz. Auf allen Linien verkehrten nunmehr Züge mit Beiwagen, die Einser, Sechser und Zehnerlinie führten 2 Anhänger.

Endlich wurde nach Fertigstellung der neuen Ringstraße über den Franzensberg zur Entlastung des Stadtkerns die Linien. 2, 4, 8 und 9 über diese neue Straße durch die Elisabethstraße umgeleitet.

Damit hatte unsere Brünerstadt ein vorbildliches, vorzüglich ausgebautes Straßenbahnnetz und den modernsten Wagenpark, welcher den Wettbewerb mit anderen Großstädten nicht zu scheuen brauchte.

Die alten Motorwagen erhielten verglaste Plattformen, wurden aber bloß als Einschaltwagen benützt, ein Teil wie die Wagen Nr. 13, 15, 16, 25, 27, 28, 37 an die Provinz abgegeben, ein anderer Teil wie die Nr. 11 und 32 als Anhänger mit bloß Stehplätzen umgebaut. (Sitzplätze wurden entfernt), schließlich diente ein Teil dieser Triebwagen als Montagezüge, so Nr: 17, 12, 10 etc.

Die Straßenbahn unserer Stadt erreichte damit großstädtisches Niveau und konnte sich

rühmen, den modernsten Wagenpark und ein vorbildliches Netz zu besitzen.

Die Brüner Straßenbahnen — HEUTE

Wie uns Herr Ing. Josef Swaty, Frankfurt am Main mitteilt, bestehen nun in Brünn 10 Straßenbahnlinien und 3 Trolleybuslinien.

Linie 1: vom Schreibwald nach Retschkowitz

Linie 6: vom Schreibwald nach Königsfeld

Linie 2: vom Zentralfriedhof nach Schimitz

Linie 8: vom Zentralfriedhof nach Schimitz (Alte Gemeinde)

Linie 3: von Obran nach Bystrc

Linie 7: von Malmeritz nach Sebwowitz und Komein

Linie 4: von Kumrowitz zum Masarykviertel

Linie 5: von Juliefeld ins Stefanikviertel

Linie 9: von Juliefeld in die Schwarzen Felder

Linie 10: von Neustift — Bahnhof — Tschernowitz — alter Löscher Bahnhof-  
Flugplatz — Lösch, (früher verkehrte hier ein Bus)-

Trolleybusse:

Linie 21: Bahnhof — Latein

Linie 22: Platz der roten Armee (früher Lazanskyplatz) — Königsfeld

Linie 23: Kumrowitz — Turas.

Der Fahrpreis beträgt für normale Fahrt: Kcs 2;50; in Verbindung mit Trolleybus Kcs 3.—

. Nachttarif: ab 23.00 bis 4 Uhr früh Kcs 5.—.

Militär und Kinder: Kcs 1,50, auch in. Verbindung mit dem Trolleybus.

Gepäckbeförderung Kcs: 2,50..

(BHB 1952)











