

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2014

Radek Vávra

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta
Ústav hospodářských a sociálních dějin

Bakalářská práce

Radek Vávra

Rozvoj nových dopravních prostředků v pražské hromadné dopravě (1918–1939): realizované a nerealizované projekty

The Development of New Traffic Vehicles in Prague Public Transport (1918–1939): Realized and Unrealized Projects

Praha 2014 vedoucí práce: prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval prof. PhDr. Ivanu Jakubcovi, CSc. za cenné rady, vstřícný přístup a odborný dohled při vedení mé práce. Mé díky patří také vedoucímu archivního oddělení Dopravního podniku hl. m. Prahy Mgr. Pavlu Fojtíkovi.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.

V Praze dne 5. ledna 2014

Abstrakt

Práce se zabývá tématem městské hromadné dopravy v Praze v období 1918–1939 se zaměřením na nové dopravní prostředky, které rozlišuje na realizované (autobusy a trolejbusy) a nerealizované projekty (podzemní dráha). Cílem je rozšířit dosavadní poznání o vzniku a rozvoji nových dopravních prostředků a zhodnotit úspěšnost těchto prostředků. Kromě nových údajů hledá mezi projekty vzájemné souvislosti a zasazuje vývoj do celkového kontextu.

Úvodní kapitola přibližuje předcházející vývoj v pražské hromadné dopravě. Další se věnuje tramvajové dopravě, ve sledovaném období nejpoužívanějšímu prostředku. Hlavní částí práce jsou kapitoly zabývající se autobusovou dopravou, trolejbusovou dopravou a plány podzemní dráhy. Tyto kapitoly se zaměřují na okolnosti vzniku projektů, na příčiny, které vedly k jejich realizování či nerealizování, na další vývoj a na celkovou úspěšnost projektů, založenou mj. na statistických datech.

Klíčová slova

Praha, hromadná doprava, autobusy, trolejbusy, podzemní dráha, 1918–1939, Elektrické podniky

Annotation

Main subject of the thesis is the history of public transport in Prague from 1918 to 1939 with focus on new means of public transport, with information divided into realized (buses and trolley buses) and unrealized projects (the underground). The thesis aims to broaden the current knowledge of inception and development of new means of transport and evaluate their measure of success.

The introductory chapter summarizes the preceding development in public transport of Prague. The next is concerned with trams, the most common public transport vehicles of the era. The key part of the thesis consists of chapters focused on buses, trolley buses and proposed underground system. Those chapters deal with the circumstances of the conception of the projects, the causes that led to the projects being realized (or not), and subsequent development and success of those projects based among other sources on statistic data.

Keywords

Prague, public transport, buses, trolley buses, underground, 1918–1939, Electric Enterprises

Obsah

1	Úvod	8
2	Rozbor pramenů a literatury.....	10
3	Vývoj pražské hromadné dopravy za habsburské monarchie	12
3.1	Počátky hromadné dopravy v novověké Praze	12
3.2	Omnibusová doprava	14
3.3	Koněspřežná dráha	15
3.4	První elektrická dráha	18
3.5	Lanové dráhy.....	20
3.6	Projekty parní tramvaje	21
3.7	Od soukromníků k monopolu města	23
4	Tramvajová doprava	31
4.1	Vznik Velké Prahy – předpoklad rozmachu tramvajové sítě.....	31
4.2	Zlatá éra pražských tramvají	32
5	Autobusová doprava.....	37
5.1	První autobusy.....	37
5.2	Zavedení první pravidelné autobusové linky	38
5.3	Další autobusové linky	42
5.4	Vývoj ve 30. letech	43
6	Trolejbusová doprava.....	49
6.1	Počátky trolejbusů v českých zemích a na Slovensku	49
6.2	Dopravní situace na pražské Hanspaulce	50
6.3	Vznik první trolejbusové linky.....	52
6.4	Druhá trolejbusová linka	55
7	Plány podzemní dráhy.....	58
7.1	První návrhy pražského metra.....	58
7.2	Podzemní dráha pro Prahu	60
7.3	Další osud projektů podzemní dráhy.....	62
7.4	Generální projekt.....	67
8	Závěr	70

9	Seznam pramenů a literatury	74
10	Seznam příloh.....	82
11	Přílohy	83

1 Úvod

Růst měst, spojený s rozvojem průmyslu, výrazně změnil život společnosti. Neustále se zvětšující vzdálenost mezi bydlištěm a prací vyvolávala potřebu hromadné přepravy osob. Nejen nutnost dopravy dělníků do průmyslových center, ale i zákazníků do obchodních středisek zapříčinila zavádění hromadných dopravních prostředků.

Hromadné dopravní prostředky v dnešním slova smyslu se objevují v Praze již v první polovině 19. století. K jejich velkému rozmachu dochází od poslední čtvrtiny tohoto století. Nové typy dopravních prostředků postupně střídají staré a zvláště ve 20. století dochází k jejich další specializaci. Za účelem bližšího poznání je zapotřebí odpovědět na několik základních otázek. Jaké dopravní prostředky se používaly v pražské hromadné dopravě a jaké naopak nebyly realizovány? Které osobnosti jsou s nimi spojeny? S jakým úspěchem se ve své době setkaly? Jaká byla role jednotlivých dopravních prostředků v celém systému hromadné dopravy? Jak jejich zavedení ovlivnily místní podmínky? Může časové období, kdy je prostředek zaveden, mít vliv na to, jestli bude úspěšný?

Na uvedené otázky hledá odpověď tato bakalářská práce. Jejím cílem je rozšířit dosavadní poznání o okolnostech, které provázely vznik nových dopravních prostředků, a zhodnotit výsledky rozvoje těchto prostředků. Kromě nových údajů hledá mezi projekty vzájemné souvislosti. Přitom práce mapuje hlavní body celkového vývoje pražské hromadné dopravy v daném i předchozím časovém úseku a přináší základní orientaci v problematice. Zároveň zasazuje vývoj pražské hromadné dopravy do širšího kontextu, především s demografickým, hospodářským a územním rozvojem města.

Ačkoli problematika městské hromadné dopravy v Praze byla již několikrát důkladně zpracována, zaměření na dílčí problémy jejího vývoje může přinést určité prohloubení. Komparace různých dopravních prostředků odhaluje mnohé souvislosti.

Práce kombinuje přístup typologický s přístupem chronologickým. Postupuje od jednoho typu dopravního prostředku k druhému. Pokud by tím došlo k narušení časového rámce ve velké míře, je zvolen přístup chronologický.

Při tvorbě celé práce byly používány metody induktivní a deduktivní. Dedukcí byly např. zhodnoceny jednání o zavádění nových hromadných dopravních prostředků a dále prostřednictvím statistických dat výsledky provozu těchto prostředků. Práce také využívá metodu přímou a nepřímou.

Pro základní orientaci v tématu byla použita doporučená literatura, v konkrétních oblastech literatura další, popř. novinové články. Práce je doplněna archivním výzkumem, zaměřeným především na nové dopravní prostředky v pražské hromadné dopravě. Použity byly také tištěné prameny.

2 Rozbor pramenů a literatury

Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciová společnost nabízí nepřehledné množství materiálu k tématu pražské dopravy. I k užšímu zvolenému časovému období je archiválií velký počet, není tedy možné veškeré související oblasti obsáhnout do všech podrobností. Do větších detailů se podařilo zpracovat částečně téma pražské autobusové a zvláště pak trolejbusové dopravy, která do roku 1939 nezažila příliš dlouhý vývoj, tudíž lze zmapovat všechny aspekty tohoto vývoje. Archivní materiál k trolejbusům navíc odkrývá i téma pražské autobusové dopravy a problematiku spojenou s nepřestupností jízdenek z jednoho dopravního prostředku na druhý. Přestože není archiv z velké části inventarizován, díky ochotě a znalostem jeho personálu je možné v něm bádát. Pro starší období je k dispozici inventář ve formě kartotéčních lístků, zdaleka v něm ale není zaznamenán všechn materiál.

Archiv hlavního města Prahy obsahuje téma pražské městské hromadné dopravy pouze jako jednotlivé dílčí součásti fondů jiných, což činí komplikovanějším potřebné archiválie najít. Fond Magistrát hlavního města Prahy I. obsahuje jednání a komunikaci magistrátu s Elektrickými podniky. V kontaktu se správní radou Elektrických podniků byly např. hospodářské referáty I.A a I.C. v porovnání s materiálem nacházejícím se v Archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy se však v tomto případě jedná o nesourodé jednotliviny.

Z literatury k tématu pražské městské hromadné dopravy jsou k dispozici jednak souhrnné monografie a dále studie specializované. Každé ze souhrnných děl nabízí v určitých směrech něco jiného. Nejstarší statí tohoto typu je příspěvek od Ing. Karla Sichrovského *Vývoj veřejné dopravy v Praze*, vydaný roku 1947 v podnikovém časopise *Elektrikář*. Jednalo se o jubilejní číslo věnované 50. výročí Elektrických podniků. Tato stat' je základním úvodem do problematiky.

Dnes již klasickým dílem je práce Doc. Dr. Františka Roubíka z roku 1956 *Od nosítek k trolejbusu*, která je ovšem stále nejpodrobnější prací k nejstarším obdobím pražské dopravy. Tato kniha byla později v mnohém překonána, zmapování

novodobého vývoje není tak důkladné jako v případě novějších titulů. Její hodnotu ale zvyšuje ještě ten fakt, že byla z velké části výsledkem studia archivních pramenů, především pro období do poloviny 19. století, z nichž některé byly v roce 1945 zničeny při požáru pražského archivu, který tehdy sídlil na staroměstské radnici.

Významnou prací pro svoji dobu byla kniha kolektivu Dr. Pošusty *Od koňky k metru*, která vyšla v roce 1975. Už samotný rok vydání ji předurčoval k tomu, aby byla tendenční. Tento předpoklad byl sice naplněn, ale i tak nabízí velké množství statistických dat a z nich vyplývajících závěrů pro novější období.

Rozsáhlou syntézou je práce autorů Mgr. Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Ing. Františka Proška *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Vzhledem k cílům této bakalářské práce však zmíněné dílo místy zachází až do přílišných technických detailů. Jako východisko k mnoha tématům je ovšem ideální.

Nejnovějším titulem o pražské městské hromadné dopravě je dílo *Po kolejích a silnicích Velké Prahy* PhDr. Romana Vondry, PhD., vydané Historickým ústavem Akademie věd v roce 2011. Tato kniha se zaměřuje na užší časové období let 1918–1945.

Nynější vedoucí Archivu Dopravního podniku hlavního města Prahy Mgr. Fojtík napsal také celou řadu specializovaných studií, ať už sám nebo v kolektivu s dalšími autory. Pro tuto bakalářskou práci jsou důležité: *Trolejbusy v Praze, Pražské autobusy 1925–2005* a *30 let pražského metra*. Vedle toho se práce opírá ještě o *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy* Ing. Linerta. Většina prací, vydaných pražským dopravním podnikem, není vybavena poznámkovým aparátem.

Téma podzemní dráhy v této bakalářské práci vychází z velké části z dobových odborných publikovaných pramenů.

Místní názvy v jejich dnešním znění byly většinou přejaty z místopisné publikace *Pražský uličník* kolektivu Mgr. Lašťovky.

Hlavní informační zdroje práce tvoří především archivní materiály a odborná literatura. Text dále čerpá ze statistických příruček, administračních zpráv a výročních účtů, doplněných o informace z dobového tisku.

3 Vývoj pražské hromadné dopravy za habsburské monarchie¹⁾

3.1 Počátky hromadné dopravy v novověké Praze

Počátky hromadné dopravy lze spojovat se vznikem dopravy poštovní. První pravidelné poštovní spojení v českých zemích vzniklo mezi Prahou a Vídní roku 1527. Později bylo spojení rozšířeno k soukromým účelům a také k dopravě cestujících.²⁾ Městská hromadná doprava v této době ještě neexistovala. Určité náznaky budoucího vývoje se objevily až na konci 18. století. Byly jimi fiakry a později drožky.³⁾

Fiakr byl kvalitní dvouspřežný kočár, který přepravoval až čtyři osoby. První úřední povolení k provozu číslovaných fiakrů získal povozník Klement Weithofer v roce 1789 a ještě na konci téhož roku jich provozoval již 34. Měl povoleno sám si určovat taxy a stanoviště vozů.⁴⁾ Fiakry a drožky tedy lze srovnávat spíše s taxislužbou než s běžnými hromadnými dopravními prostředky.

Skutečně hromadné dopravní prostředky se objevily až o něco později a jejich vznik byl z velké části způsoben rozvojem města Prahy. K jeho prudkému vývoji došlo za první a druhé průmyslové revoluce. V tu dobu se zvětšovala pražská aglomerace nejrychleji ze všech měst v českých zemích.

Předtím se, v roce 1784, pražská města (Staré Město, Malá Strana, Nové Město a Hradčany) sjednotila. Vnitřní Praha, ke které se do vzniku republiky připojily⁵⁾ jen Josefov roku 1850, Vyšehrad roku 1883, Holešovice-Bubny roku 1884 a Libeň roku 1901, se v té době již příliš nerozrůstala. Rozrůstaly se pouze tyto připojené části.

¹⁾ Autor se této problematice podrobněji věnoval ve své předchozí práci *Historie pražské městské hromadné dopravy a Elektrických podniků od počátků do roku 1939*. Praha 2010. Bakalářská práce FF UK.

²⁾ JANÁK, Jan; HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; DOBEŠ, Jan. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost*. Praha 2005, s. 108.

³⁾ Více o těchto dopravních prostředcích viz ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. Praha 1956.

⁴⁾ Tamtéž, s. 35.

⁵⁾ PEŠEK, Jiří. *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920*. Praha 1999, s. 135, 145, 163–168.

Naproti tomu čtyři její hlavní předměstí (Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady a Žižkov) se rozšiřovala závratným tempem. V roce 1857 měla Praha s těmito předměstími 169 tisíc obyvatel, roku 1890 již 302 tisíc a v roce 1910 dokonce 415 (resp. 442) tisíc obyvatel.⁶⁾ Růstu také pomohlo bourání hradeb od roku 1874 a stavba nových mostů.

Na vznik městské hromadné dopravy měly vliv i další faktory. Využití parního stroje k pohonu železnice přineslo do pozemní dopravy skutečnou revoluci. První parostrojnou železnici na území Prahy byla trať státní dráhy z Olomouce. Provoz Olomouc–Praha byl za účasti císaře slavnostně zahájen v roce 1845. Této výjimečné události odpovídal i dobový ohlas: „*Dne 20. Srpna byla Holomoucko–Pražská železná c. kr. státní dráha slawně odewřena. ... Oučinek na nesčíselně shromážděné obywatelstvo Pražské a z okolí byl newýslovný; nebude welikým omylem udání, že w Pražském okolí tom až ku hradbám k osmdesáti tisícům lidí wznešenému diwadlu tomu přítomno bylo.*“⁷⁾

Přínos železnice pro městskou veřejnou dopravu byl i v tom, že vznikem Pražského nádraží⁸⁾ se objevila poptávka po spojení z nádraží a na nádraží. Nabízela se tak ideální příležitost pro fiakry a drožky.

Drožka byla lehčí a také skromnější povoz pro dvě osoby s jedním koněm. Logicky byla tedy levnější. Zároveň i více vyhovovala městské dopravě, neboť se ve městě pohybovala obratněji než fiakr. V roce 1845 (v souvislosti se zavedením železnice do Prahy) byla veškerá doprava nájemnými povozy prohlášena za svobodné zaměstnání, což byl odklon od dosavadního způsobu udělování privilegií.⁹⁾ Podnikání v pražské dopravě to určitě prospělo.

Určitým způsobem promluvila do vznikající pražské hromadné dopravy i vodní doprava, ať už to byly přívozy, které fungovaly na pražském území již od středověku

⁶⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890.* Praha 1891, s. 7, 9; *Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1913.* Praha 1916, s. 64. Počet obyvatelstva Prahy a čtyř předměstí pro rok 1857 je včetně Josefova, Vyšehradu a Holešovic-Buben, ač byly tyto obce formálně připojeny až později. Na druhou stranu rok 1910 je bez Libně, i když ta byla připojena k Praze už roku 1901, aby součty souhlasily vždy pro stejnou oblast. Pro doplnění: Libeň měla 4 tisíce obyvatel roku 1857, 13 tisíc obyvatel v roce 1890 a 27 tisíc obyvatel v roce 1910. Hodnoty jsou zaokrouhleny na tisíce obyvatel.

⁷⁾ ŠTORCH, Karel B. Rakouská říše, in: *Pražské nowiny*, 24. 8. 1845, č. 65, s. 1, 3.

⁸⁾ Dnešní Masarykovo nádraží.

⁹⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*, s. 54–55.

a vozily lidi na druhý břeh řeky, nebo spíše pak parníky, které fungovaly na delší cesty. Mezi nejznámější společnosti patřila Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě.¹⁰⁾ Ta však vozila cestující na větší vzdálenosti, tzn. až do Štěchovic, či příp. na Zbraslav. Městské hromadné dopravě se více podobala snaha firmy Parrau a syn, která v roce 1880 začala přepravovat cestující mezi částmi vnitřního města a pro spojení s blízkými sady. Pražané ale tohoto spojení používali jen rekreačně k návštěvě sadů, parků a plováren, takže podnik neměl dlouhého trvání.¹¹⁾

3.2 Omnibusová doprava

Dalším druhem dopravního prostředku ve městě byl omnibus. Byl to pro účely městské dopravy upravený dostavník. Tento odpružený vůz pro 10–20 osob tažený jedním nebo dvěma páry koní si jako první opravdu zaslouží označení městský hromadný dopravní prostředek. Mimo jiné proto, že jeho provoz se již řídil jízdním řádem a měl pravidelné zastávky.

Začátky omnibusové dopravy v Praze se pojí se jménem Jakuba Chocenského. Ten začal v roce 1829¹²⁾ provozovat linku mezi Staroměstskou radnicí a Zemským domem¹³⁾ na Malé Straně. Avšak kvůli nezájmu cestujících hned v následujícím roce zkrachoval. Ani pokus Prokopa Wurma¹⁴⁾ z roku 1842 se neosvědčil.¹⁵⁾

Až po roce 1845 (resp. po roce 1862) došlo k určitému obratu. Hostinské omnibusy, vázané na odjezdy a příjezdy vlaků, již své trvalé uplatnění našly.¹⁶⁾ Většinou vozily cestující se zavazadly z hostinců na nádraží, ale občas se přizpůsobily

¹⁰⁾ Později se přejmenovala na Pražskou paroplavební společnost.

¹¹⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*. Praha 1881, s. 75. Určitou snahou o oživení bylo nahrazení původního plánu plavbami do Chuchle se zastávkami pod Vyšehradem, pod Zlíchovem a v Braníku. Přesto podnik skončil úpadkem. Viz *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí Vyšehradu, Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1881* (dále *Statistická knížka...*). Praha 1882, s. 142; *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komissí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*. Praha 1884, s. 87.

¹²⁾ Přichází v úvahu také možnost, že podnikatel v roce 1829 obdržel koncesi a dopravu začal provozovat až v roce 1830.

¹³⁾ Zemský dům se nacházel na Malostranském náměstí.

¹⁴⁾ Prokop Wurm byl zetěm Jakuba Chocenského.

¹⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha 1995, s. 9.

¹⁶⁾ Např. *Statistisches Handbüchlein der kgl. Hauptstadt Prag für das Jahr 1871 (1872)*. Prag 1873, s. 59 nebo *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1877*. Praha 1878, s. 45. Srov. ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*, s. 55–56.

i pro jiné příležitosti. Kromě omnibusů a dalších zmíněných prostředků se začaly v městské dopravě v dané době využívat i hotelové kočáry a také dostavníky.

Potřeba městské hromadné dopravy se ještě zvýšila poté, co bylo roku 1862 uvedeno do provozu Západní nádraží.¹⁷⁾ Zároveň vznikala poptávka po spojení s průmyslovými čtvrtěmi Karlínem a Smíchovem.

Další omnibusové podniky již patřily k těm úspěšným. Byly jimi na začátku 70. let 19. století První pražská společnost pro omnibusy a Karlínské podniknutí omnibusův. U obou společností jsou doloženy dvě linky: Karlín–Smíchov a Karlín – Malá Strana.¹⁸⁾ Od roku 1875 však dochází v důsledku zprovoznění koňky k výraznému úbytku omnibusů.¹⁹⁾

Ač by se mohlo zdát, že omnibusy a koňská dráha zapříčinily úpadek fiakrů a drožek, přesto jejich počty od 50. let 19. století do začátku 1. světové války zůstaly relativně stabilní.²⁰⁾

3.3 Koněspřežná dráha

Poslední a zároveň nejúspěšnější městský dopravní prostředek s animálním pohonem byla koněspřežná dráha. Počátky se datují do roku 1873, kdy Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský založili Anglicko-českou tramwayovou společnost.²¹⁾ Avšak finanční krize, způsobená krachem na vídeňské burze v tomtéž roce, jim zabránila jejich ambiciózní plán uskutečnit. Realizátorem se stal až Eduard Otlet, belgický podnikatel se zkušeností v železniční dopravě, kterému se později přezdívalo tramvajový král.²²⁾ Tomu původní majitelé přenechali koncesi a již brzy se začalo se stavbou trati.

¹⁷⁾ Dnešní Smíchovské nádraží.

¹⁸⁾ Trasa Karlín–Smíchov (mající na trase obě nádraží) byla i hlavní trasou pozdější koňky. Vyprofilovala se jako jedna z hlavních spojnic pražské hromadné dopravy. V dnešní době tuto trasu prakticky kopíruje linka metra B.

¹⁹⁾ Údaje o stavu omnibusových společností a jejich provozu lze nalézt v: *Statistická knížka...* ze 70. a počátku 80. let 19. století.

²⁰⁾ Viz *Statistická knížka...*, popř. *Statistická zpráva...* pro příslušná léta.

²¹⁾ Některá jednání probíhala už v roce 1872, viz vytvořená smlouva ze strany pražské obce: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy (dále jen ADP Praha), fond Koňská dráha (KD), karton č. 14, *Výminky týkající se zřízení koňské dráhy v Praze, jak je navrhuje právní odbor.*

²²⁾ Starší literatura uvádí, že Otlet již měl zkušenosti s provozováním koňské dráhy z francouzského Marseille, příp. Versailles. Nejnovější práce ovšem ukazuje, že v obou městech začala jezdit koňka až později než v Praze. Navíc ani není žádná spojitost s Otletem prokázána. Nicméně i tak koňku v různých

Po několika měsících se dne 23. září 1875 Praha dočkala. První linka koňky po trase od rozestavěného Národního divadla ke karlínské Invalidovně byla uvedena do provozu.²³⁾ Trať byla dlouhá 3,4 km.

Zpočátku však při provozu docházelo k mnoha komplikacím. Koleje zneužívali a překáželi na nich různí vozkové, vozy koňky často vykolejovaly, takže doba jízdy byla většinou mnohem delší, než se původně předpokládalo. Trať byla dvoukolejná pouze místy, takže na sebe vozy musely na jednokolejně trati čekat na výhybnách. Avšak, i přes tyto všechny komplikace, zájem o koňskou dráhu stoupal.

Začátek fungování pražské koňky se řadí až za samotný konec období dopravní revoluce v českých zemích.²⁴⁾ Naproti tomu Brno zavedlo koněspřežnou tramvaj už v roce 1869, čímž v tomto ohledu Prahu předstihlo. Ovšem zjevně předstihlo i svoji dobu, neboť byl provoz vlivem nízké rentability postupně omezován, až byl v roce 1875 zastaven úplně.²⁵⁾

V květnu 1876 se začalo jezdit na druhé části trati pražské koňky. Byl jí úsek od malostranského konce mostu císaře Františka I.²⁶⁾ k Západnímu nádraží na Smíchově. Během dalších let pak k výrazným změnám na koňce nedocházelo.²⁷⁾ Pouze počet

evropských městech později provozoval, nebo se na jejím provozování podílel. Z těch významnějších se jednalo o Haag, Mnichov, Florencii, Neapol, Oděsu, Charkov, Moskvu, Madrid a Nice. Viz FOJTÍK, Pavel, et al. *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. Praha 2010, s. 7–13.

²³⁾ Zprávy z Prahy a z venkova, in: *Pražský denník*, 24. 9. 1875, roč. 10, č. 219, s. 2: „*Koňská dráha v Praze obdržela předvírem povolení, aby mohla jízdu počítí. Včera odpoledne ve 3. hod. počalo se následkem toho poprvé po ní veřejně jezdit. Odjezd se dál od českého národního divadla, z kteréhož místa se jízda zahájila. Osm praporek a zelením ozdobených vozů postavilo se u divadla za sebou do řady a vsedli do nich pozvaní hosté a sice zástupcové ouřadů, městské rady, obchodní komory a novinářstva. Po třetí hodině se dalo znamení k jízdě a jelo se až k invalidovně v době 25 minut. V ovocné ulici se vyšinul jeden vůz z kolejí, byl ale hned zase do nich uveden. U václavského náměstí se muselo chvíli čekat, anť právě dva pohřebné průvody přes koleje jely. O 4. hod. pak počala jízda pro obecnost, které vozy až do pozdního večera naplňovalo. Včera se platilo výmínečně za jízdu 20kr., anť byl včerejší výtžek chudým obětován. Společnost má za ředitele p. Kollmanna, za sekretáře p. Markbreitera a za inženýra p. Rosenthala; dále vydržuje štolbu, náčelníka dopravy, dva revisory, výpravčího, 10 konduktérů, 9 vozů a 5 strážníků; vozů je 10 a koní uherského plemene 32, které mají stáj „u města Štrasburku“. Jezdit se bude od půl 7. hod. ráno do 10 hod. v noci.“*

²⁴⁾ HLAVÁČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha 1990, s. 26. Čtvrté a poslední období revoluce v dopravě v českých zemích M. Hlavačka charakterizuje jako rozmach a dovršení revoluce a časově jej vymezuje od poloviny 60. let do poloviny 70. let 19. století.

²⁵⁾ MORÁVEK, Jiří, et al. *Sto dvacet let městské hromadné dopravy v Brně: 1869–1989*. Brno 1989, s. 13–14.

²⁶⁾ Most císaře Františka stával na místě dnešního mostu Legii, býval běžně nazýván jen řetězový most a pro svoji nosnost po něm nemohla jezdit koňka. Cestující na první trase koňky se museli od Národního divadla na druhou stranu řeky přepravit pěšky nebo jiným dopravním prostředkem. Bylo to jedno z mála míst, kde ještě omnibusům zůstával určitý prostor pro fungování.

²⁷⁾ o prvních letech fungování koňské dráhy podrobně viz: ADP Praha, fond KD, inv. č. 2843, karton č. 14, *Zpráva o zřízení, provozování a rozšíření koňské dráhy v Praze*, Praha 1881.

přepravených cestujících se zvyšoval. V roce 1879 byla dokonce překonána hranice 2 milionů přepravených osob.²⁸⁾

Aby se koňka mohla dále rozvíjet, bylo zapotřebí sjednat novou smlouvu s Prahou. k podpisu tzv. Smlouvy o koňskou dráhu pražskou²⁹⁾ došlo 6. července 1882. Ve smlouvě byla stanovena výše platby za užívání uličních pozemků, čekáren a vozoven, mýtné na mostech ad. Smlouva také určovala penále, pokud smluvené tratě nebudou zprovozněny v určeném termínu.

A k takovýmto případům také velmi často docházelo. Otlet kvůli vyměřeným pokutám vedl s Prahou mnohé soudní spory. Další rozepře byly zas způsobeny tím, že už v listopadu roku 1875, kdy na sebe Otlet ještě ani neměl přepsána práva a povinnosti původních koncesionářů, založil v Bruselu Akciovou společnost Pražské tramwaye a všechna svoje práva na ni převedl. Velkou část akcií pak prodal.³⁰⁾

Co se týče tratí, které vyplývaly ze smlouvy, tyto byly uvedeny do provozu v letech 1883 a 1884. Jednalo se převážně o spojení s klíčovými předměstími. Každá trať se vždy otevřela až po vykonání tzv. technicko-policejní zkoušky, která představovala kolaudaci stavby, a na jejím základě se mohl zahájit provoz. První byla uvedena do provozu trať, se kterou se počítalo již v 70. letech. Byla to alternativní cesta na Smíchov přes Nové Město a nově vystavěný Palackého most. Další stavbou bylo prodloužení původní trati přes Křižovnické náměstí a Karlův most na Malou Stranu. Zbýlé tři nové trasy obsloužily Žižkov, Královské Vinohrady a Holešovice-Bubny. Většinou se už jednalo o dvoukolejné úseky. V polovině 80. let tak koňka dosáhla délky 18,875 km.³¹⁾

V 90. letech se už Otletovi kvůli probíhajícím sporům nedařilo dohodnout ani s pražskou obcí, ani s ministerstvem železnic. Nedostával povolení k novým stavbám a sám se do vylepšování stávajících poměrů nehrnul. Koňka tak nedosahovala prakticky žádného rozvoje.

²⁸⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*, s. 74.

²⁹⁾ ADP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

³⁰⁾ ADP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 6, stížnost pražské městské rady ministerstvu železnic.

³¹⁾ ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 5–9.

Její první významný přepravní vrchol nastal v roce 1891, kdy přepravila 8,8 milionu cestujících.³²⁾ Pak přeprava poněkud klesla a razantně se zvýšila až ke konci 90. let, kdy přesáhla ročně 10 milionů.³³⁾ Rekordní byl pro koňku rok 1897 s roční přepravou necelých 11 milionů osob.³⁴⁾

Vozový park³⁵⁾ koňské dráhy byl různorodý. Prvních deset vozů v roce 1875 dovezl Otlet z ciziny. Byly to použité vozy, pravděpodobně amerického původu. K výrobě dalších vozů už dostala příležitost smíchovská Ringhofferova továrna. Používaly se jak klasické, uzavřené vozy, tak i letní otevřené vozy.³⁶⁾

Koňská dráha byla ve své době pokrokovou záležitostí. Jednalo se již o hromadný dopravní prostředek v dnešním slova smyslu: měla několik linek, pevné intervaly, obsluhovala hlavní části města atd. Avšak její čas měl brzy skončit.

3.4 První elektrická dráha

Projekt první elektrické dráhy v českých zemích byl dílem předního českého vynálezce a elektrotechnika Františka Křižíka. Rodák z Plánice u Klatov byl sice již několikrát oceněn, avšak stále nezískal pořádnou zakázku. V roce 1879 se inspiroval na průmyslové výstavě v Berlíně, kde firma Siemens a Halske předvedla první použití elektrického pohonu u pokusné elektrické dráhy.³⁷⁾

Křižík se chystal k propagaci elektrické trakce v městské dopravě využít Všeobecnou zemskou jubilejní výstavu, která se měla konat v Praze v roce 1891 a na které se sám podílel i jinými projekty. Výstavba i jen pokusné tratě se vším všudy nemohla být levnou záležitostí, a pokud Křižík chtěl splnit účel dráhy a přesvědčit jak pražské obyvatelstvo, tak městské radní, bylo zapotřebí vytvořit konkrétní přepravu, nelépe přímo na samotné Výstaviště. Překážkou ale byla Otletova koňka, která vedla na Výstaviště přímou, nejkratší cestou.

³²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*. Praha 1894, s. 103. V tomto roce se konala v Praze Zemská jubilejní výstava.

³³⁾ Viz *Statistická knížka...* z 90. let 19. století.

³⁴⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1897*. Praha 1900, s. 99.

³⁵⁾ Více o vozovém parku koňské dráhy, jakožto i dalších tramvajích, v: LINERT, Stanislav. *Vozidla pražské tramvajové dopravy*. Praha 1996.

³⁶⁾ Tamtéž, s. 5.

³⁷⁾ FOJTÍK, Pavel, et al. *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*, s. 34.

Po prvotní myšlence vést trať na výstavu od vltavského přivozu kontaktoval Křižíka pražský radní Ferdinand Víšek, který na Letné vlastnil některé pozemky, s návrhem trasy pro elektrickou dráhu. Ta měla vést od horní stanice nově navrhované lanové dráhy na Letné a přivést návštěvníky na výstavu jinou trasou než Otletova koňka. Takto se měly oba projekty navzájem zatraktivnit.³⁸⁾ Alternativní trasa dvěma novými dopravními prostředky na výstavu plnou nových vynálezů byla nepochybně zajímavým nápadem a k charakteru výstavy se velmi hodila.

I z důvodu nedostačující kapacity koňky byl návrh velmi příznivě přijat: „*Budiž zvláště na to upozorněno, že dosavadní komunikační prostředky zvláště v nedělích a svátečních dnech letních měsíců naprosto nedostačují přesile obecenstva, a že tudíž zřízení nového dopravního prostředku lze jen s radostí uvítati...*“³⁹⁾

Za již klasickou rutinu lze brát následující spory s Otletovou společností (Generální ředitelství Pražské tramwaye), která brala Křižíkův podnik za nepřípustnou konkurenci a za porušení výše zmíněné Smlouvy o koňskou dráhu Pražskou. Avšak tyto spory stavbě nezabránily, a tak vznikla 745 metrů dlouhá trať vedoucí od horní stanice lanovky, kde byla i letenská restaurace, Ovineckou ulicí k vratům do Královské obory⁴⁰⁾. Jeden vůz koupil Křižík od firmy Schuckert, druhý mu vyrobila vagónka Ringhoffer. Dne 18. září 1891 byl konečně zahájen provoz. Účel byl splněn: u veřejnosti byl o tento nový prostředek obrovský zájem.⁴¹⁾

Zemská výstava v roce 1891, uspořádaná ke stému jubileu první průmyslové výstavy, určila nové směry v mnoha oblastech včetně dopravy. Zahájila tak v českých zemích období druhé průmyslové revoluce.⁴²⁾

Křižíkova elektrická dráha fungovala i v následujících letech, vždy jen v letním období. I přes prodloužení dráhy k Místodržitelskému letohrádku prodělávala stále více. Následkem toho 15. srpna 1900 ukončila provoz.⁴³⁾ Bez výstavy již ztratila svůj účel.

³⁸⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. Praha 2003, s. 4.

³⁹⁾ ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 27–28.

⁴⁰⁾ Dnešní Stromovka.

⁴¹⁾ ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 28–29.

⁴²⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*, s. 78.

⁴³⁾ Viz *Statistická knížka...* z 90. let 19. století. Křižík chtěl ještě vybudovat další prodloužení na Klárov a Malou Stranu, ale nepodařilo se mu dohodnout s pražskou obcí. Ta už tou dobou sama pomýšlela na provozování a výstavbu městské hromadné dopravy v Praze a její aglomeraci.

Bylo jen otázkou, jak využít původního úspěchu k splnění konkrétní přepravní poptávky v rámci Prahy.

3.5 Lanové dráhy

U příležitosti Jubilejní výstavy se objevil v Praze i další nový dopravní prostředek. Tím byla lanová dráha.⁴⁴⁾ Lanové dráhy byly budovány tam, kde by kvůli velkému převýšení nepřipadal jakýkoliv jiný prostředek v úvahu. Jedna tato dráha vznikla v souvislosti s Křižíkovou elektrickou dráhou na Letné, druhá jako prostředek k dosažení nové rozhledny na Petříně, která byla postavena po vzoru Eiffelovy věže.⁴⁵⁾

Po zvolení Petřina jako nejvhodnějšího místa pro stavbu rozhledny bylo rozhodnuto i o stavbě dráhy. Petřínská trať měřila necelých 400 metrů a byla ve své době nejdelší lanovou dráhou v Rakousko-Uhersku. Obě dráhy byly zprovozněny v roce 1891: petřínská 25. července, kdežto letenská už 31. května. Petřínská lanová dráha dosahovala sklonu až 29,5 %, letenská dokonce až 37 %.⁴⁶⁾

Stejně jako v případě Křižíkovy elektrické dráhy dosáhly lanovky nejvyšších příjmů v roce 1891. Přesto i po skončení Jubilejní výstavy si na rozdíl od elektrické dráhy udržely cestující. Frekvence jejich používání ale nebyla nijak velká.⁴⁷⁾ To platí zvláště pro petřínskou dráhu. Letenská dráha, vedoucí od Řetězového mostu Františka Josefa, měla poměry lepší, což bylo způsobeno tím, že obsluhovala horní oblast Holešovic-Buben a Bubeneč. Provoz obou drah byl přerušen po začátku 1. světové války. Po skončení války pak dráha na Letnou nebyla obnovena, což je vzhledem k počtu přepravených cestujících určitý paradox.

Lanové dráhy představovaly určitou slepou uličku v budování městské hromadné dopravy. Jako atrakce byly rozhodně zajímavé. Jejich využívání je ale předurčeno výškovými poměry. Pokud se jedná o město či oblast s velkým výškovým spádem, jsou k tomuto účelu ideální. Jinak je však jejich využití malé či dokonce nemožné.

⁴⁴⁾ Podrobnosti o stavbách obou lanovek zvláště v: ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*.

⁴⁵⁾ Také Petřínská rozhledna byla postavena s ohledem na výstavu.

⁴⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 33.

⁴⁷⁾ Viz *Statistická knížka...* nebo *Statistická zpráva...* pro příslušná léta.

3.6 Projekty parní tramvaje

Přestože byla koňka na Královské Vinohrady zavedena v roce 1884, jejich nezvykle prudkému rozvoji ještě během 80. let přestala stačit. Objevovaly se proto jiné návrhy, jak zajistit dopravní obslužnost Vinohrad. Jeden z prvních návrhů byl z roku 1886. Jednalo se o zavedení parní tramvaje. Jejím tvůrci byli nuselský majitel realit Alois Procházka ml. a pražský inženýr František Zelenka. Tramvaj měla pocházet ze švýcarské továrny ve Winterthuru a do vozů se mělo vejít 100 osob. Psalo se, že tramvaj má dosahovat stejné rychlosti do kopce jako po rovině. Plánovány byly dva směry: z Příkopů Václavským náměstím, kolem Muzea na Vinohrady a pak dále do Vršovic. Druhý vycházel také z Příkopů a měl vést Panskou ulicí, pak kolem Německého divadla⁴⁸⁾ k Muzeu a dále Černokosteleckou ulicí až za Olšanské hřbitovy.⁴⁹⁾

Vzhledem k tomu, že se v roce 1890 objevil jiný návrh vinohradské parní tramvaje, realizace původního podniku zřejmě příliš nepokročila. Nový projekt pocházel od vinohradského starosty Jana Friedländera. Parní tramvaj již tou dobou jezdila po světě v mnoha jiných městech. Uplatnila se také v Brně, kde vozila cestující od roku 1884.⁵⁰⁾

Friedländerův plán se vykazoval podobnými směry, jako tomu bylo v předchozím případě. Obsahoval ale i další trasu, vedoucí z Purkyňova náměstí⁵¹⁾ Ječnou ulicí přes Karlovo náměstí a dále k Palackého mostu. Zásadní pro něj bylo schválení důležitých částí na pražském území, zvláště po Václavském náměstí.⁵²⁾

Pražští radní zpočátku s návrhem souhlasili, neboť sami uznávali nutnost lepšího spojení Královských Vinohrad a Prahy. Nechali starostu Friedländera vypracovat projekt a k dalšímu projednávání ustavili komisi, do jejíž kompetence měly spadat i projekty lanových drah. Tzv. Smíšená komise za účelem porady o zřízení parní tramway a o připuštění lanové dráhy na Nebozízek poprvé zasedala 13. prosince 1890. Po počátečních kladných reakcích nakonec komise zaujala k tomuto projektu zamítavé

⁴⁸⁾ Dnešní Státní opera.

⁴⁹⁾ CH., K. Parní tramway v Praze, in: *Zlatá Praha*, 23. 7. 1886, roč. 3, č. 32, s. 510–511.

⁵⁰⁾ EFMERTOVÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*. Praha 1998, s. 323 uvádí, že v Brně parní tramvaj jezdila už od roku 1882. V tomto roce byla sice založena společnost k tomuto účelu, parní tramvaj ale byla uvedena do provozu až v roce 1884. Srov. MORÁVEK, Jiří, et al. *Sto dvacet let městské hromadné dopravy v Brně: 1869–1989*. Brno 1989, s. 15.

⁵¹⁾ Dnešní náměstí I. P. Pavlova.

⁵²⁾ ADP Praha, fond Správní rada Elektrických podniků (SREP), karton č. 1.

stanovisko. K tomu přispívaly argumenty, že by se Praha raději sama měla podílet na stavbě dalších drah a ještě lepší by bylo, pokud by také propracovávala koncepci. Pro zamítnutí mluvil i pokrok způsobený modernější elektrickou dráhou od Františka Křížíka.⁵³⁾

Pražská městská rada Friedländerovi povolila alespoň stavbu vedlejší trasy z Vinohrad, k mostu Palackého. I když této hustě osídlené části Nového Města spojení chybělo, bez možnosti vést tramvaj z Václavského náměstí ale neměla stavba pro vinohradského starostu smysl.⁵⁴⁾

V roce 1892 se zrodil projekt parní tramvaje do Liboce. Zřejmě vznikl z podobných příčin, jako tomu bylo v případě Křížíkovy dráhy. Navázání na petřínskou lanovku a rozhlednu jej mělo zatraktivnit. Byla založena Akciová společnost místních drah pro Prahu a okolí, která měla v programu výstavbu tramvajové tratě od Petřínské rozhledny přes zahradu Strahovského kláštera a Vypich až k oboře Hvězda.⁵⁵⁾

Trať měla za cíl spojit obce za Strahovskou bránou s Prahou a Smíchovem. Zároveň mělo být projektem dosaženo větší návštěvnosti turistů a oživení stavebního ruchu v dané oblasti. Na přibližně pětikilometrovou trať povolilo předběžné práce i ministerstvo obchodu.⁵⁶⁾ k realizaci však nedošlo, společnost nezískala potřebný kapitál.⁵⁷⁾

Důvody, proč se v pražské aglomeraci parní tramvaj neuplatnila, lze ale hledat obecně spíše jinde. Její návrhy se objevily relativně pozdě, s čímž souviselo i to, že „*elektrická energie začala konkurovat parní síle již v devadesátých letech v její nejvlastnější doméně, kolejové dopravě, kdy velice rychle pronikala do nově se utvářející městské a předměstské dopravy.*“⁵⁸⁾

⁵³⁾ ADP Praha, fond SREP, karton č. 1.

⁵⁴⁾ Tamtéž, *Protokol sepsaný v schůzi komise za účelem jednání v příčině zřízení parní tramwaye konané dne 20. prosince 1890.*

⁵⁵⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1892.* Praha 1894. s. 113.

⁵⁶⁾ Tamtéž.

⁵⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze,* s. 34.

⁵⁸⁾ URBAN, Otto. *Kapitalismus a česká společnost: k otázkám formování české společnosti v 19. století.* Praha 2003, s. 88.

3.7 Od soukromníků k monopolu města

Křižíkova elektrická dráha na Letné měla ohlas i v jiných městech. Již v roce 1892 kontaktovala Křižíka plzeňská městská rada se žádostí o stavbu elektrické tramvaje.⁵⁹⁾

V pražské aglomeraci se mezitím řada obcí snažila dojednat dopravní spojení s Prahou. Tramvajová trať kromě svého hlavního účelu podporovala i stavební činnost a zvyšovala hodnotu parcel. Po předvedení elektrické dráhy na Letné mnohé obce po tomto rychlém a spolehlivém dopravním prostředku zatoužily. V Libni by ovšem obyvatelé uvítali zavedení jakéhokoliv prostředku; několikrát žádali o prodloužení koňky, avšak neúspěšně.⁶⁰⁾

V Libni došlo k obrovskému rozvoji průmyslu, na což měly vliv velké a cenově dostupné pozemky. Záhy zde vzniklo 40 továren, z nichž dvě největší, Pražská akciová strojírna a První českomoravská strojírna, měly každá po tisíci zaměstnanců.⁶¹⁾ Výrazně se tak zvýšila potřeba zajistit vhodné dopravní spojení se zemským hlavním městem. Snahou Libně i většiny ostatních obcí bylo vyhnout se financování dopravních podniků ze svého kapitálu a přenechat záležitost soukromým podnikatelům.

Za nejvhodnější silniční spojení pro stavbu tramvajové tratě Křižík považoval nejfrekventovanější komunikaci z Prahy přes Karlín do Libně a dále do Vysočan, která se navíc vyznačovala příznivými terénními podmínkami. Návrh projektu trati v délce 4 km podal už v říjnu 1892 a v prosinci téhož roku jej rozšířil ještě o další projekt, odbočku plánované tratě Praha–Libeň vedoucí až do Vysočan. Nad oběma projekty zasedla 1. března 1893 komise.⁶²⁾

Koncesi obdržel František Křižík až v březnu roku 1895. Koncese se vztahovala na tratě Praha–Vysočany, Palmovka–Libeň a Nová Balabenka – Českomoravská továrna na stroje. Křižík první část dráhy uvedl do provozu v březnu 1896. K realizaci mu pomohl úvěr od Zemské banky. Pro zajištění trati elektrickým proudem zároveň Křižík vybudoval elektrárnu. Křižíkova elektrická dráha do Libně představovala

⁵⁹⁾ LOSOS, Ludvík. *Městská doprava v Plzni*. Praha 2004, s. 8.

⁶⁰⁾ ADP Praha, fond Tramvajové tratě – Spisová část (ED-S), inv. č. 11613, karton č. 1 (trať: Praha – Libeň – Vysočany 1. část).

⁶¹⁾ ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 31.

⁶²⁾ Tamtéž, s. 32–37.

významnou konkurenci pro Eduarda Otleta. Došlo tak k soudnímu sporu, při kterém Otlet Křižíka žaloval pro porušování koncesních podmínek tím, že dráha zasahovala na pražské území. Soud však Otletovi přiznal výhradní právo pouze na provoz koňské dráhy, čímž se z právního hlediska otevřela možnost stavět elektrické dráhy.⁶³⁾ Již několik let po uvedení do provozu představovala elektrická dráha do Libně a Vysočan úspěšný podnik.⁶⁴⁾ Přepravovala přes milion cestujících ročně.⁶⁵⁾

Mezitím se objevovaly nabídky zahraničních firem. Norimberský podnik Schuckert usiloval o koupi pražské koňky a měl v plánu ji zelektrizovat. Navíc chtěl odkoupit i Křižíkovu karlínskou továrnu. Křižík se jen těžce bránil, aby udržel podnik ve svých rukou.⁶⁶⁾

V Košířích vzal iniciativu do rukou samotný starosta Matěj Hlaváček. Zavedení pokrokové elektrické dráhy považoval za dobrou příležitost. Chtěl tím přispět k rozvoji své obce. Košíře prošly v tu dobu velkým růstem; stavěly se činžovní domy, ale i průmyslové podniky. V roce 1857 neměly Košíře ani tisíc obyvatel, kdežto v roce 1890 sídlilo v obci už přes 5 tisíc lidí.⁶⁷⁾

Protože se původní plán na založení akciové společnosti zdál příliš zdlouhavý, rozhodl se Hlaváček financovat stavbu sám.⁶⁸⁾ Stavební práce měly ale značné zpoždění, a tak Hlaváček nakonec zprovoznil jen kratší úsek z Anděla na Klamovku. Technicko-policejní zkouška v tomto případě objevila mnoho závad, které bránily zahájení provozu. Po odstranění nedostatků byl 13. června 1897 pravidelný provoz zahájen. Další potíží pro Hlaváčka byl úřední zákaz používat vlečné vozy, které měl nakoupené.⁶⁹⁾

Výstavba elektrické dráhy Hlaváčka finančně zruinovala. Neměl prostředky na prodloužení trati podle původní koncese, na Zámečnici. Dne 6. října 1897 spáchal sebevraždu. Jeho dědicové už prakticky neměli finance ani na udržování dráhy.

⁶³⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. Praha 1975, s. 17–18.

⁶⁴⁾ Křižíkova dráha Praha–Libeň–Vysočany byla vlastně pokračováním důležité trasy Karlín–Smíchov.

⁶⁵⁾ Viz *Statistická knížka* pro příslušné období.

⁶⁶⁾ HORSKÁ, Pavla; MAUR, Eduard; MUSIL, Jiří. *Zrod velkoměsta: Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha, Litomyšl 2002, s. 177.

⁶⁷⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 9.

⁶⁸⁾ Cena projektu se ovšem proti původním předpokladům vyšplhala na 180 tisíc zlatých.

⁶⁹⁾ ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 59–73; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 39–40.

Probíhala tak jednání na prodej pražské obci. Pro obě strany bylo těžké dosáhnout kompromisu. Elektrické podniky kalkulovaly s nutností vložit do podniku další náklady a naproti tomu Hlaváčkovi dědicové byli ve velké finanční tísní a usilovali o co nejnížší ztráty z tohoto podnikání. Kompromisní návrh 150 tisíc zlatých byl nakonec podepsán 29. července 1900.⁷⁰⁾

Pražští zastupitelé promýšleli v 90. letech 19. století složitější koncepci drah, ve které sice měly Královské Vinohrady velkou roli, ale jednání nadále ke konkrétním stavbám nesměřovalo. Pro Vinohrady byla tato skutečnost zásadní a dohnala její představitele k různým krokům. Obrátili se společně se zástupci Žižkova na Františka Křižíka, aby vytvořil projekt okružní pouliční dráhy spojující okraj Prahy, Žižkov a Vinohrady.⁷¹⁾ Tentokrát však neprotestoval jen zástupce koňky, ale i zástupce města, protože situace se postupně měnila, a jestliže dřívější soukromé projekty byly městem podporovány, nyní již tomu tak nebylo. Křižík se nesnažil situaci nijak komplikovat, a tak bezplatně přenechal svůj projekt a koncesi Vinohradům, čímž odstranil námitky ohledně soukromého vlastnictví dráhy.⁷²⁾

Praha se později přestala tomuto projektu bránit a navázala jednání s Křižíkem i s Vinohrady.⁷³⁾ Při těchto jednáních komise zjišťovala, za jakých podmínek by Vinohrady Praze přenechaly koncesi a Křižík svůj žižkovský projekt.⁷⁴⁾ Vinohrady už ale chtěly trať dostavět vlastním nákladem, hlavně aby nedošlo k průtahům ve vybudování potřebného spojení. Následnému prodeji pražské obci se ovšem nebránili. Dne 25. července 1897 byl pak zahájen pravidelný provoz na zcela dvoukolejné trati.⁷⁵⁾

S neuvěřitelnou rychlostí pak pražská obec dokončila i žižkovskou polovinu trati, a tak se 18. září jezdilo již po trase celé, která byla okružní⁷⁶⁾ a měla délku 5,85 km. Podle předchozích ujednání trať pak připadla 15. prosince Praze, resp. jejím

⁷⁰⁾ Více o Hlaváčkově elektrické dráze Smíchov – Košíře, a zejména o jednání s jeho dědici: ADP, fond ED-S, karton č. 7.

⁷¹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 43–44.

⁷²⁾ EFMERTOVÁ, Marcela C. *Elektrotechnika v českých zemích a v Československu do poloviny 20. století: Studie k vývoji elektrotechnických oborů*. Praha 1999, s. 44–45.

⁷³⁾ ADP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy ze dne 3. července 1896*.

⁷⁴⁾ Tamtéž, *Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy odbývané dne 22. července 1896*.

⁷⁵⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*, s. 18.

⁷⁶⁾ Okruh začínal u nádraží Františka Josefa (dnešní Hlavní nádraží), pokračoval Žižkovem k Olšanským hřbitovům a dále na Floru a odtud Korunní třídou přes Vinohrady zpět k nádraží.

Elektrickým podnikům.⁷⁷⁾ Tento okruh se pak stal základem nové sítě systematické dopravy, kterou začaly budovat Elektrické podniky.

V době, kdy tvořily pražskou tramvajovou dopravu dráhy soukromých dopravců, se začala myšlenkou provozování tramvajové dopravy pražskou obcí zabývat Komise pro elektrické dráhy. Podněcovatelem jejího zřízení se stal v roce 1890 vinohradský starosta J. Friedländer.⁷⁸⁾ Komise odmítla Friedländerovy návrhy⁷⁹⁾ a sama se začala zabývat záležitostmi souvisejícími se zřízením drah. Poté, co na začátku roku 1891 Technická kancelář Reiter a Štěpán⁸⁰⁾ nabídla komisi vypracování generálních projektů pro 3 tratě elektrické dráhy⁸¹⁾, se komise usnesla, že nabídka má být schválena a kancelář má být požádána o 4 konkrétní projekty tratí.⁸²⁾ Sbor obecních starších odsouhlasil, že má být získána koncese a komise začala projednávat a vykonávat další konkrétní kroky.⁸³⁾

Starosta Čeněk Gregor se přimlouval za urychlené vystavění tratí.⁸⁴⁾ Brzy poté se vyjádřil i Josef Milde, že celou záležitost výstavby pražských tratí by bylo nejlepší řešit v celkových souvislostech s Otletovou koňkou.⁸⁵⁾ Právě kvůli konce a Otletovým snahám o její elektrifikaci⁸⁶⁾ se jednání dále pozdržela a Gregorovo přání tedy nebylo naplněno.

V roce 1895 se nejdříve zdálo, že získané povolení předběžných prací bude využito, ale nakonec k tomu nedošlo.⁸⁷⁾ Obrat tak nastal až roku 1896, kdy městská rada začala prosazovat, „aby obec Pražská sama podnik elektrických drah vzala do rukou...“⁸⁸⁾ Důvodů bylo mnoho. Jeden z hlavních požadoval vybudování koncepční sítě, což Otlet, doplněný dalšími soukromými podnikateli, nesplňoval. Žádné jeho kroky

⁷⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 46.

⁷⁸⁾ ADP Praha, fond SREP, karton č. 1.

⁷⁹⁾ Tamtéž; *Protokol jednání s p. Friedländerem a spol. o stavbě parní tramway; Protokol sepsaný v schůzi komise, jež konala se dne 29. ledna 1891 za příčinou porady o žádosti pana Fiedländera z Vinohrad na zřízení elektrické dráhy z Můstku po Václavském náměstí do Vinohrad.*

⁸⁰⁾ Technická kancelář Reiter a Štěpán projektovala v tomto období většinu soukromých pražských drah.

⁸¹⁾ ADP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný dne 10. února 1891 v záležitosti opatření koncesse pro elektrické tramway v Praze.*

⁸²⁾ Tamtéž, *Protokol sepsaný o schůzi komise pro parní a elektrickou tramway ze dne 14. února 1891.*

⁸³⁾ Tamtéž, *Protokol sepsaný s komisí pro elektrickou tramway, jež konala se dne 1. dubna 1891.*

⁸⁴⁾ Tamtéž, *Protokol o komisi elektrické dráhy společně s výborem právníckým dne 1. srpna 1894.*

⁸⁵⁾ Tamtéž, *Protokol sepsaný o schůzi odboru právníckého společně s komisí pro elektrické dráhy, konané dne 6. srpna 1894.*

⁸⁶⁾ Tamtéž, *Protokol o komisi pro elektrické dráhy s odborem právníckým dne 12. prosince 1894.*

⁸⁷⁾ Tamtéž, *Protokol sepsaný o schůzi komitétu komise pro elektrické dráhy konané dne 14. ledna 1895.*

⁸⁸⁾ Tamtéž, *k otázce stavby elektrických drah v Praze.*

nenasvědčovaly tomu, že by se nějak snažil zajistit potřeby předměstí, a to bylo pro rozvoj města problematické.

V srpnu 1896 se objevila myšlenka zřídit samostatnou městskou kancelář.⁸⁹⁾ Postupně se začala komise označovat jako správní rada elektrických drah.⁹⁰⁾ Nakonec došlo 2. srpna 1897 k důležitým změnám v organizaci řízení budoucího dopravního systému – správní rada elektrických drah byla přeměněna ve správní radu instituce nové – Elektrických podniků královského hlavního města Prahy.⁹¹⁾

Do samostatné působnosti správní rady Elektrických podniků náleželo zejména:

„1./ předkládati radě městské a sboru obecních starších návrhy na zřizování elektráren a nových tratí městských elektrických drah v Praze a okolí a na povolení potřebného k tomu nákladu;

2./ na základě usnesení sboru obecních starších opatřovati projekty a rozpočty na stavbu elektráren a nových tratí elektrických drah, jakož i koncessi ku stavbě a provozování těchto elektráren a drah

3./ prováděti a zadávati dle projektů a v mezích rozpočtu sborem obecních starších schválených nové stavby pro elektrárny a pro elektr. dráhy a opravy na těchto elektrárnách a na tělese a veškerém jich příslušenství, jakož i prováděti a zadávati rozšíření elektráren a přístrojů prováděti a zadávati rozšíření elektráren a přístrojů k veřejnému elektrickému osvětlování sloužících.“⁹²⁾

Po převzetí první trati (vinohradsko-žitkovské) začaly Elektrické podniky budovat síť elektrických drah. V roce 1898 vystavěly Elektrické podniky trať Ječnou ulicí přes Karlovo náměstí do Spálené. Práce prováděla Křižíkova firma, a to velmi rychlým tempem, takže již 4. února 1898 začal pravidelný provoz. Ještě ve stejném roce byla vybudována odbočka z Karlova náměstí k vyšehradské radnici.⁹³⁾ Zásadní záležitostí v koncepcích Elektrických podniků bylo převzetí koňky⁹⁴⁾ k 1. červenci

⁸⁹⁾ ADP Praha, fond SREP, karton č. 1, Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy ze dne 29. srpna 1896.

⁹⁰⁾ Tamtéž, Protokol o schůzi správní rady pro elektrické dráhy společně se správní radou obecních plynáren odbývané dne 8. března 1897.

⁹¹⁾ Tamtéž, Instrukce pro správní radu Elektrických podniků hlavního města Prahy, Protokol o schůzi správní rady městských elektrických podniků odbývané dne 20. listopadu 1897.

⁹²⁾ Tamtéž, Instrukce pro správní radu Elektrických podniků hlavního města Prahy.

⁹³⁾ Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žitkova za rok 1898. Praha 1900, s. 213–214.

⁹⁴⁾ ADP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 14, Spis notářský.

1898.⁹⁵⁾ Tím se změnil plán výstavby, některé projekty byly zrušeny či přizpůsobeny novým poměrům.

Hlavním cílem se stala elektrifikace pražské koňky. Ještě ve druhé polovině roku 1898 se diskutovalo, jaké bude zvoleno vedení. Počátkem roku 1899 bylo rozhodnuto o zvolení vrchního přívodu. Plán elektrifikace byl pak předložen na jaře. První byla v předstihu elektrifikována trať z Josefského náměstí⁹⁶⁾ ke Královské Oboře. Zdvojkolejnit a elektrifikovat trať nebylo za plného provozu snadné, přesto byl úsek 28. září 1898 zprovozněn⁹⁷⁾ a na konci roku 1898 už měla celá síť elektrických drah délku 12,9 km.⁹⁸⁾

Dne 28. září 1899 už bylo možno jezdit i v úseku Josefské náměstí – Národní divadlo. Ostatní tratě měly být elektrifikovány téhož roku, ale vzhledem k náročnosti celé akce byl tento záměr, s výjimkou Karlova mostu, dokončen až v roce 1901⁹⁹⁾. Kromě nezbytných spojek, výhybek a drobných tratí byla v roce 1899 vystavěna také delší trať z Purkyňova náměstí (dnešní náměstí I. P. Pavlova) do stanice Na Kovárně ve Vršovicích.¹⁰⁰⁾ Na Karlově mostě, kde městské úřady nepovolily postavit stožáry trolejového vedení, zůstal mezi lety 1901 a 1905 v provozu poslední úsek

⁹⁵⁾ Prodeji Otletovy koňky Elektrickým podnikům přecházela dlouhá jednání. Archivní materiál k těmto jednáním v: ADP Praha, fond KD, karton č. 12–14. Otlet se pokoušel koncem roku 1896 založit novou akciovou společnost, která by přeměnila koňskou dráhu na elektrickou a vedla by její provoz podle původní koncese až do roku 1924. To však ministerstvo železnic striktně odmítalo. Začal tedy jednat s Úvěrovou bankou v Kolíně, která zastupovala konsorcium několika peněžních ústavů. Ta se pak pokusila vyjednávat s Prahou, ale Praha měla již ohledně koňky vlastní záměry a nabídky na elektrifikaci striktně odmítala. Po návrhu Úvěrové banky přišlo od Otleta ještě několik dalších nabídek, které byly ovšem přemrštěné. Takové návrhy se pochopitelně setkaly s neúspěchem. V nekonečných vyjednáváních o prodeji koňky konečně došlo k posunu 13. ledna 1898, kdy valná hromada Akciové společnosti pražské tramwaye rozhodla, že koňku Praze prodá, a prostřednictvím svého zmocněnce dojednala s Prahou podmínky. Tyto podmínky obnášely zaplatit za koňku 2 637 000 zl., vrátit kauce, převzít hypotéku 56 179 zl. váznoucí na pozemcích podniku a za kupní cenu 40 500 zl. odebrat 15 nových vozů mezitím objednaných. Tyto podmínky městská rada shledala akceptovatelnými 11. března 1898 a koupí koňky ještě 27. června 1898 odsouhlasil sbor obecních starších. Dne 30. června pak došlo k podpisu smlouvy a tímto datem tedy končí koněspřežná dráha jako samostatný dopravní podnik.

⁹⁶⁾ Dnešní náměstí Republiky.

⁹⁷⁾ Viz přílohu č. 1: Koňská a elektrická dráha na Josefském náměstí.

⁹⁸⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1898*, s. 214, 217; *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899*. Praha 1901, s. 187.

⁹⁹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901*. Praha 1904, s. 392.

¹⁰⁰⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899*, s. 187–188.

pražské koňské dráhy. Provoz i prostředky koňky byly pak omezovány, až nakonec 12. května 1905 nastal slavnostní okamžik, kdy pražská koňka vyjela naposledy.¹⁰¹⁾

Elektrifikace koňky zmírnila další rozvoj tratí. Do konce roku 1901 byly z důležitých tratí postaveny jen trať Smíchov–Jatky–Centrála, trať přes nově postavený most císaře Františka I.¹⁰²⁾ a dále byla prodloužena odbočka k Severozápadnímu nádraží přes mostní provizorium do Holešovic. V roce 1904 byla ještě prodloužena bývalá vinohradská trať koňky, z horního konce k dolnímu konci Nuselských schodů (tzn. přímo k vlakové zastávce Královské Vinohrady). Nakonec byla roku 1907 postavena důležitá trať na Letnou Belcrediho ulicí.¹⁰³⁾ Významný byl také vznik areálu Ústřední elektrické stanice v Holešovicích, nazývaného Centrála. Celé toto období bylo charakteristické různými rekonstrukcemi ulic, které mnohdy ani nesouvisely se samotnými tramvajovými tratěmi. Ty nepříjemně ovlivňovaly provoz.¹⁰⁴⁾

Koupí Křižíkovy dráhy dosáhly Elektrické podniky roku 1907 monopolu v pražské tramvajové dopravě.¹⁰⁵⁾ Tím byla završena etapa nekoordinovaného rozvoje pražské městské hromadné dopravy. Celková stavební délka tratí Elektrických podniků přesáhla 50 km. V říjnu 1907 se začalo používat (dnes běžné) číselné označení linek.

Od roku 1907 procházela tramvajová síť rozšiřováním a modernizací. Elektrické podniky tak pronikaly do nových částí města, kde úspěšně stavěly nové tratě. Docházelo ale také k neúspěchům. V centru se nepodařilo realizovat některé plány tratí, když obyvatelstvo vyjádřilo odpor proti plánovaným demolicím. Jiné potíže činil v některých místech geografický profil, a tak se pro nepříznivé sklonové podmínky nepodařilo tratě realizovat.¹⁰⁶⁾

Nejvýznamnější z realizovaných tratí byla trať vedoucí Vinohradskou třídou od Muzea až na strašnickou křižovatku Vinice. Ta byla dokončena koncem roku 1908. Do provozu byla uvedena také trať od letenské vodárny do Střešovic. Dalšími byly v roce 1910 trať z Libušáku¹⁰⁷⁾ k Vychovatelně, trať z Vyšehradu do Nuselského údolí a na

¹⁰¹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907*. Praha 1911, s. 382.

¹⁰²⁾ Dnešní most Legií.

¹⁰³⁾ Dnešní ulice Milady Horákové.

¹⁰⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 54.

¹⁰⁵⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907*, s. 426.

¹⁰⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 68.

¹⁰⁷⁾ Přibližně v místech dnešní zastávky u Kříže.

Žižkově trať k Schillerově továrně¹⁰⁸⁾, kde byla později otevřena i nová tramvajová vozovna.¹⁰⁹⁾

V centrální části města byla propojena Staroměstská a Čechův most, tato trasa však díky nedokončeným projektům, jako např. letenskému průkopu, nenabyla předpokládaného významu ani využití. Vznikla i dlouho požadovaná trať z Klárova na Pohořelec; vedla okolo Pražského hradu a zprovozněna byla v roce 1911.¹¹⁰⁾

Rozvoj nových dvojkolejných tratí doprovázel v roce 1912 všesokolský slet, a tak začaly fungovat tratě v Badeniho ulici mezi Chotkovými sady a Špejcharem na Letné, ale také na Novém Městě trať k České dětské nemocnici¹¹¹⁾ a na Smíchově trať od Plzeňské třídy do Křížové ulice, ke Koulce a na Santošku. Výstavba Bubenského nábreží v roce 1910 a Hlávkova mostu roku 1912 znamenala zprovoznění komunikačně důležité tratě z Klárova kolem Holešovic k Výstavišti. Dvojkolejné tratě postupně nahrazovaly na mnoha místech jednokolejné.¹¹²⁾

I přes znepokojivé hospodářské tendence na přelomu let 1912–1913 předložily Elektrické podniky městským orgánům nový investiční program, obsahující celkem 9 nových tratí o celkové délce 11,3 km, které byly ke konci roku 1913 velmi rychle úředně schváleny. Z těch se uskutečnilo do konce roku 1914 jen torzo: trať z Klárova k Rudolfinu přes nový most a prodloužení od Vinohradského nádraží do Nuslí. Realizaci dalších projektů pak zabránila první světová válka.¹¹³⁾

Za první světové války postihlo pražskou hromadnou dopravu omezování provozu tramvají. Nedocházelo ani k žádným rekonstrukcím. Tramvaje také začaly být používány k účelům všeho druhu; vznikly sanitní, zásobovací a jiné vozy, včetně jednoho pohřebního.¹¹⁴⁾ Zásadním jevem, který přinesla první světová válka, bylo zaměstnávání žen jako průvodčích, z důvodu odvedení mužů na frontu.¹¹⁵⁾

¹⁰⁸⁾ Nacházela se u dnešní zastávky Vozovna Žižkov.

¹⁰⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 68. Srov. *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907*, s. 402, 421–423.

¹¹⁰⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za rok 1911*. Praha 1919, s. 201.

¹¹¹⁾ Nacházela se na Karlově.

¹¹²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 68–69.

¹¹³⁾ Tamtéž, s. 69–70.

¹¹⁴⁾ k jiným účelům, než je doprava cestujících, byly tramvajové vozy využívány už dříve. Sloužily pro nákladní dopravu či pro technickou údržbu; vyrobeny byly i sněhové pluhy.

¹¹⁵⁾ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy*. Praha 2011, s. 18–19.

4 Tramvajová doprava

4.1 Vznik Velké Prahy – předpoklad rozmachu tramvajové sítě

Vytvoření Velké Prahy bylo dlouho očekávanou událostí. V oblasti pražské hromadné dopravy integrace ovšem už probíhala, bez ohledu na správní hranice. Tramvaj obsluhovala víc než desítku okolních obcí a dalších několika se dotýkala, přičemž některé z nich ani s Prahou přímo nesousedily. K tomu, že se sousední obce správně nepřipojily, bylo více důvodů. Vídeňská vláda tomuto spojení příliš nepřála, ale ani samotné okolní obce se o něj nezasazovaly; čekalo je omezení pravomocí a ekonomické důvody, z nichž výrazným argumentem byla hlavně činžovní daň. Přesto tento faktický stav nebyl v určitých ohledech vyhovující a mnoho zúčastněných činitelů vykonávalo kroky k jeho změně.

Po vzniku Československé republiky se situace proměnila. Praha se stala hlavním městem nového státu a pozornost se tedy obracela k nezbytnosti vytvořit Velkou Prahu.¹¹⁶⁾ Iniciativu překvapivě převzala předměstí. Velká Praha vznikla nakonec zákonem z 6. února 1920, kterým k ní bylo připojeno 37 obcí.¹¹⁷⁾ Zákon platil od 1. ledna 1922 a Prahu rozšířil na rozlohu 172 km². Z významnějších městských částí byly nově součástí hlavního města Braník, Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Hloubětín, Hlubočepy, Hostivař, Hrdlořezy, Karlín, Kobylisy, Košíře, Královské Vinohrady, Krč, Chuchle, Michle, Motol, Nusle, Podolí, Smíchov, Staré Strašnice, Střešovice, Vršovice, Vysočany, Záběhlice a Žižkov.

Územní rozsah hlavnímu městu dostačoval po celé meziválečné období, během kterého se Praha rozšířila o polovinu až na 960 tisíc obyvatel. Postupně se průmysl začal přesouvat dále na okraj Prahy. Výhodné podmínky k vytvoření velké průmyslové oblasti poskytovala Hostivař.¹¹⁸⁾ Za první republiky došlo k velkému růstu Dejvic, a ty

¹¹⁶⁾ Pouze důsledkem zablokování českého sněmu se nepodařilo završit proces vzniku Velké Prahy ještě před první světovou válkou; ten byl doveden do stádia realizace roku 1908, resp. 1911. Viz PEŠEK, Jiří. *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920*, s. 203.

¹¹⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 86–87.

¹¹⁸⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*, s. 27.

tak už v roce 1930 dosáhly 24 180 obyvatel. Na rozhraní Dejvic a Bubenče se totiž stavěl nový městský celek podle urbanisticky dokonalého plánu.

Ani většina ostatních městských čtvrtí nestagnovala. Rozšiřovaly se i obce připojené k Praze ještě za Rakouska-Uherska. Holešovice tak měly již 59 150 a Libeň 40 755 obyvatel. Právě na příkladu roku 1930 lze vidět význam tří dřívějších hlavních předměstí: Smíchova s 60 195 obyvateli, Žižkova s 91 819 a Vinohrad s 95 497 obyvateli. Čtvrtý Karlín touto dobou již stagnoval s počtem místních osob okolo 25 tisíc.¹¹⁹⁾ Původní čtveřice tak tvořila přibližně třetinu obyvatel Velké Prahy. Z dalších čtvrtí v roce 1930 je třeba zmínit Vršovice, ve kterých sídlilo 39 875 obyvatel, a Nusle s 41 076 obyvateli. Vnitřní město se pomalu vylidňovalo. Staré Město tak mělo už jen 30 481 obyvatel a také počet obyvatel Nového Města poklesl na 78 121 obyvatel.¹²⁰⁾

Tepnami městské dopravy byly tramvaje. Na počátku 20. let bylo v provozu 15 linek. Bylo zapotřebí dopravně obsloužit nové pražské čtvrti. K tomu byly tramvaje poměrně ideální. Předpokládala se velká investiční akce. V letech bezprostředně po světové válce ale scházely finanční prostředky, toto vyřešily až zahraniční půjčky.¹²¹⁾

Ještě v průběhu této dekády byly tramvaje prodlužovány do míst, kde vznikaly nové ulice, obytné domy, úřady a instituce. Pražská hromadná doprava zvládala obsloužit i velké události v hlavním městě, jakými byly veletrhy či spartakiády.¹²²⁾

4.2 Zlatá éra pražských tramvají

První světová válka znamenala pro Elektrické podniky drastické ztráty, ale vzhledem k získání monopolu v předválečných letech byla jejich pozice tak silná, že bylo jen otázkou krátkého času, než se doprava v Praze plně zotaví. I přes nedostatek financí přinesl rok 1920 téměř 90 kilometrů položených kolejí. Rekonstrukce starých tratí (příp. zdvojkolejnění) znamenala pro Elektrické podniky v prvních letech po válce obrovské náklady. Až v roce 1921 byly zcela překonány válečné následky.¹²³⁾

¹¹⁹⁾ Hlavní růst Karlína probíhal dříve, než u ostatní tří zásadních předměstí, resp. u nových čtvrtí obecně.

¹²⁰⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930–1933*. Praha 1937, s. 329.

¹²¹⁾ XXV. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1922*. Praha 1923, s. 8.

¹²²⁾ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929). Praha 2000, s. 288–289.

¹²³⁾ XXIII. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1920*. Praha 1921, s. 7; XXIV. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1921* (dále jen *Výroční účty 1921*). Praha 1922, s. 6.

S rostoucí aglomerací rostla i poptávka po tratích spojujících vzdálenější čtvrtě, jako např. důležité průmyslové zóny v Hostivaři a Vysočanech, dále pak Jinonice, Nusle nebo Pankrác. Již od 1. listopadu 1923 bylo v provozu 18 linek a celková délka tratě dosahovala 81,8 km. Oproti roku 1914 tedy přibýly 4 nové linky, nejdelší ze všech byla 11,5 km dlouhá trasa linky číslo 1.¹²⁴⁾ Tato linka, provozovaná na trase Čechovo náměstí – Pohořelec, se zároveň stala jednou z nejpoužívanějších.¹²⁵⁾

Po získání zahraničních půjček následovaly nové tratě do Michle a Břevnova v roce 1923, v roce 1924 pak tratě k branickým lomům, na Zámečnici v Košířích, z Vychovatelny do Kobylis a významná spojovací trať v Resslově ulici. V následujícím roce 1925 pak pronikaly Elektrické podniky i do okrajových částí města – na Harfu, Zlíchov nebo dále Pankrác. Došlo také k propojení nuselských tratí a ke krátkému prodloužení trati ve Strašnicích.¹²⁶⁾

Tratě se stavěly do všech směrů a jednokolejné úseky byly postupně nahrazovány dvojkolejnými a technicky zdokonalovány. Tramvajové koleje začaly být v některých případech i překládány na samostatná zvýšená tělesa. Vozový park Elektrických podniků v roce 1927 sestával již z 558 motorových a 572 vlečných vozů. Velkou událostí bylo pak dosažení 100. kilometru stavebních tratí. V této souvislosti vznikl památník na pražském Zlíchově.¹²⁷⁾ v roce 1927 Elektrické podniky přepravily téměř 200 milionů osob, z toho tramvajemi 142 milionů.¹²⁸⁾

Díky zvětšujícímu se počtu tratí pochopitelně rostl i počet pracovníků. Elektrické podniky proto rozšířily technickou základnu na nejrůznější místa v Praze a dočkaly se i ústřední budovy v Holešovicích. V letech 1928 a 1929 stojí za zmínku prodloužení tratí do Starých Dejvic, Podbaby, na Vypich, přes Libeňský most a na Spořilov. Další rok byly otevřeny dvě dlouhé tratě na Kačerov a do Vokovic. Otevření tratí do Hloubětína a Hrdlořez a přeložení tratě z Vyšehradské do ulice Na Slupi se událo v roce 1931. Dokončeno bylo i propojení Libeňského mostu se starou libeňskou tratí, čímž skončil pravidelný provoz na úseku křižujícím železniční přejezd na

¹²⁴⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*, s. 28.

¹²⁵⁾ *Výroční účty 1921*, s. 27. Kromě úseku v centru se víceméně shoduje s dnešní, značně vytíženou, tzv. páteří linkou č. 22.

¹²⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 88.

¹²⁷⁾ XXX. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1927* (dále jen *Výroční účty 1927*). Praha 1928, s. 14–16.

¹²⁸⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1926–1929*. Praha 1933, s. 329.

Palmovce. V dalších letech se v rámci úsporných opatření plynoucích z hospodářské krize nové tratě nestavěly, dokonce byly i omezovány a rušeny některé linky.¹²⁹⁾

Od roku 1921 bylo rušeno několik desítek tramvajových zastávek, ale i přesto se cestovní rychlost tramvají příliš nezvyšovala. To platilo obzvlášť pro vnitřní město. V tomto roce se průměrná rychlost tramvají sice zvýšila z 11,6 km/h na 13,2 km/h, ovšem s přibývajícím počtem aut v pražských ulicích se situace do konce 20. let opět zhoršila. Tak se odstraňovaly i další zastávky. Určitá technická vylepšení, z nichž nejvýznamnějším bylo zvýšení maximální rychlosti tramvají, nakonec umožnila průměrnou rychlost zvýšit, a to na více než 14 km/h.¹³⁰⁾

Na všechny důležité rozhodnutí měla vliv správní rada Elektrických podniků. V jejím čele stál prakticky po celé sledované období Ing. Eustach Mölzer, který byl zároveň předsedou Státní regulační komise. Z dalších osobností je vhodné jmenovat Ing. Aloise Píbla a Ing. Václava Bešínského.¹³¹⁾

Do 30. let prošla tramvajová síť¹³²⁾ oproti roku 1918 velkým rozvojem. Ani poté se nezastavil. Rozvoj hromadné dopravy v meziválečných letech ovšem nebyl jev typický jen pro Prahu, nýbrž i pro většinu velkých měst v Československu.¹³³⁾

V roce 1934 Elektrické podniky nerozšířily síť tratí o žádné nové kolejové zařízení a uskutečněny byly pouze některé rekonstrukce. Avšak ihned počátkem následujícího roku byla otevřena trať Vršovice–Strašnice, která tak vytvořila velmi důležitou jižní dopravní tepnu. O rok později byla tato trať prodloužena až na Zahradní Město. V následujících letech pak docházelo k dalšímu postupnému rozšiřování tratí, a to roku 1936 z Olšanského náměstí k Nákladovému nádraží Žižkov, v roce 1937 od Krematoria na Ohradu, na Bílou Horu, k vozovně Motol, do Nových Strašnic a do Kobylis k nové vozovně. V roce 1938 ještě vznikla trať ke střešovické vojenské nemocnici a na Ryšánku. S nástupem války zlatá éra pražských tramvají skončila.¹³⁴⁾

¹²⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 88–91; POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*, s. 31.

¹³⁰⁾ BĚLINA, Pavel, et al. *Dějiny Prahy*. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti. Praha, Litomyšl 1998, s. 329.

¹³¹⁾ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy*, s. 37–40.

¹³²⁾ Viz přílohu č. 2: Síť tratí Elektrických drah a autobusů.

¹³³⁾ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 2. Československo a české země v krizi a v ohrožení (1930–1935). Praha 2002, s. 416–417.

¹³⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 92–93.

V celkovém zhodnocení byla však mimořádně úspěšná. Tramvajové linky dosáhly většinou až na vnitřní okraje nově připojených obcí. V tisku často vyslovovaný názor, že Elektrické podniky by měly nahradit tramvaje bezkolejovou dopravou, jako se tomu stalo v Londýně nebo Paříži, jejich vedení odmítalo a upozorňovalo, že Prahu nelze s těmito městy srovnávat. V metropolích Londýně a Paříži byla totiž vybudována podzemní dráha. Vedení při tom poukazovalo na ne hospodárnost takového kroku i na to, že kapacitně by v centru k žádnému zlepšení nedošlo. Autobus vycházel jako výhodnější, pouze pokud měla linka interval delší než 20 minut.¹³⁵⁾

V letech 1933–1939 byly kromě jiného vystavěny také čtyři nové vozovny – na Pankráci, ve Vokovicích, v Motole a Kobylisích.¹³⁶⁾ Ke konci roku 1938 dosáhla tramvajová síť stavební délky 133 km a provozní délky 258 km při provozování 23 linek.¹³⁷⁾

Hospodaření Elektrických podniků bylo vždy navázáno na rozpočet pražské obce, která byla majitelem podniků. Za první republiky bylo hospodaření vyrovnané až mírně přebytkové. Po těžších poválečných začátcích přebytky z tramvajové dopravy od roku 1925 stoupaly ze 1,1 milionu Kč až na 10,3 milionu Kč v roce 1937. Pouze v letech 1931 a 1932 došlo k mírnému poklesu. Je vidět, že z pohledu bilančního hospodářská krize na tramvajové dopravě výrazné následky nezanechala. V letech 1938 a 1939 se pak čistý přebytek tramvajové dopravy ustálil okolo 8 milionů korun. S tramvajemi byly od vzniku Elektrických podniků úzce spjaty elektrárny. Elektrárenská část tvořila hlavní příjem Elektrických podniků. Přebytek stoupal od roku 1923 z 3,5 milionu Kč až do roku 1932 na hodnotu 12,4 milionů Kč. Pak se zastavil a pohyboval se mezi 10,3 až 12,6 milionů Kč ročně.¹³⁸⁾ v obecném hledisku (včetně neustále prodávajících autobusů) se Elektrické podniky přiblížily k překonání hospodářské krize až v roce 1937. Tou trpěly již od roku 1932. „*Teprve rokem 1937 po značném poklesu v letech 1932 až 1936 blíží se výsledky podniku k číslům z roku 1932,*

¹³⁵⁾ MÖLZER, Eustach. Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze, in: *Technický obzor*, 6. 5. 1939, roč. 47, č. 10, s. 146–147.

¹³⁶⁾ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 3. O přežití a o život (1936–1938). Praha 2003, s. 144.

¹³⁷⁾ XLI. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1938* (dále jen *Výroční zprávy 1938*). Praha 1939, s. 13.

¹³⁸⁾ Dle: *Výroční zprávy (účty) Elektrických podniků hlavního města Prahy 1920–1939*. Praha 1921–1940.

což dokazuje, že doprava zůstává značně pozadu ve všeobecném zlepšení za ostatním průmyslem.“¹³⁹⁾

Velkou změnou pro pražskou dopravu bylo zavedení pravostranného provozu v roce 1939. Tento předpis byl připravován již delší dobu a měl platit od 1. května 1939.¹⁴⁰⁾ Československá republika už v roce 1926 přistoupila k tzv. Pařížské konvenci. Tím se zavázala do té doby platný, levostranný provoz změnit. Již dlouhou dobu byly vykonávány přípravy k této změně; bylo zapotřebí upravit jak vozový park, tak i tratě a zastávky. Po německé okupaci českých zemí 15. března 1939 ale byla z vyšších míst tato změna urgována. V Německu byl totiž pravostranný provoz již zaveden. Urychlila se tak o více než měsíc – došlo k ní 26. března 1939.¹⁴¹⁾

¹³⁹⁾ XL. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1937* (dále jen *Výroční zprávy 1937*). Praha 1938, s. 11.

¹⁴⁰⁾ Archiv hlavního města Prahy (dále jen AHMP), fond Magistrát hlavního města Prahy I. Referát I.C. Hospodářský, inv. č. 571, sign. B1/12, karton č. 49.

¹⁴¹⁾ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy*, s. 138–139.

5 Autobusová doprava

5.1 První autobusy

Nepříznivé terénní podmínky bránily Elektrickým podnikům vystavět tramvajovou trať v oblastech s výrazným stoupáním. Hradčany postrádaly spojení s centrem města kvůli vysokému výškovému rozdílu v Nerudově ulici (sklon až 12,2 %), kde koně i povozy zvláště v dřívějších dobách mívaly značné potíže.¹⁴²⁾ Plán z roku 1898 zavést na tomto úseku ozubnicovou dráhu nakonec realizován nebyl. Ani další projekty drah v těchto místech nebyly uskutečněny.¹⁴³⁾

Později, roku 1903, přišel podnikatel Vilém Dewetter s plánem na dopravu automobily, k realizaci však také nedošlo.¹⁴⁴⁾ Po mnohaleté snaze o nalezení nejvhodnějšího spojení Hradčan s centrem se Elektrické podniky pokusily situaci vyřešit zavedením tzv. automobilových omnibusů – autobusů. Šlo o nový, v českých zemích do té doby prakticky nevídaný dopravní prostředek. I když první jízdu s malým autobusem podnikl již v roce 1901 majitel lázní v Bohdanči, první dvě pravidelné meziměstské linky od státní pošty byly uvedeny do provozu až 13. května roku 1908. Jedna spojovala Pardubice s Holicemi, druhá vedla z Pardubic do Bohdanče.¹⁴⁵⁾ Praha touto svou pokrokovou akcí tedy předstihla i první linky meziměstských autobusů.

Přes značnou pozornost a úsilí, které Elektrické podniky zavádění autobusu věnovaly, se provoz prakticky od začátku potýkal s různými obtížemi. Ačkoliv první zkušební jízda proběhla už v lednu 1907, ani jedna ze čtyř firem vybraných správní radou nedokázala svůj vůz dodat v termínu, tzn. na Štědrý den roku 1907. K zahájení provozu tak došlo až 7. března 1908. Protože Elektrické podniky měly zatím k dispozici jen dva autobusy, byl provoz udržován pouze v omezené míře. Po dodání třetího autobusu a po zastavení tramvajového provozu na Karlově mostě dosáhla autobusová

¹⁴²⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*, s. 77.

¹⁴³⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za rok 1898*. Praha 1900, s. 214; *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907*, s. 402–403.

¹⁴⁴⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*. Praha 2002, s. 7.

¹⁴⁵⁾ ŠTEMBERK, Jan. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha 2010, s. 53, 96.

trať 1. května své definitivní délky dvou a čtvrt kilometru. Její trasa vedla z Křižovnického náměstí přes Karlův most a Hradčany až na Pohořelec, šlo celkem o 14 stanic a zastávek. Dopravu zajišťovaly čtyři autobusy, každý z nich jiné značky. To proto, aby Elektrické podniky v praxi vyzkoušely autobusy různých výrobců. Jednalo se o vozy značky Laurin & Klement, Fiat, Gaggenau a Ariès.¹⁴⁶⁾

Autobusy neustále trpěly nejrůznějšími technickými závadami, které často souvisely s hnacími řetězy. Tento nedostatek se prvnímu pokusu o zavedení autobusové dopravy nakonec stal osudným, neboť prasklý hnací řetěz způsobil závažnou nehodu jednoho z autobusů (německé značky Gaggenau). Ačkoli při ní nebyl nikdo zraněn, přiměla správní radu neprodleně autobusovou dopravu zastavit. První krátká kapitola autobusové dopravy v Praze tak končí 17. listopadu 1909. Pokrokový dopravní prostředek se v této době tedy neosvědčil.¹⁴⁷⁾

5.2 Zavedení první pravidelné autobusové linky

Příčiny, které vedly v roce 1908 k realizaci první pražské autobusové dopravy, tkvěly v tom, že v oblasti Hradčan (Nerudovou ulicí) by bylo vedení tramvajové trati nesmírně obtížné, či dokonce technicky nerealizovatelné. Důvodem byl příliš velký výškový spád v oblasti.¹⁴⁸⁾

Po vzniku 1. republiky byly podmínky zcela jiné. Vznikem Velké Prahy došlo k obrovskému nárůstu města, jak populačnímu, tak územnímu. Ke dni 1. ledna 1922 tak počet obyvatel vzrostl na 657 000 a rozloha se rozšířila na 172 km².¹⁴⁹⁾ Za těchto okolností bylo zřejmé, že tramvaje jako jediný hromadný dopravní prostředek nemohou

¹⁴⁶⁾ *Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1909.* Praha 1911, s. 247, 249.

¹⁴⁷⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*, s. 9. Automobilismus v Praze naproti tomu pomalu stoupal. Od září 1907 jezdily v české metropoli první autodrožky. Viz ŠTEMBERK, Jan. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, s. 132–133.

¹⁴⁸⁾ Vždyť i do dnešní doby zůstalo zachováno a funguje jen jediné vedení tramvajové trati v této části kopcovitého terénu Hradčan, a to serpentinou Chotkovou ulicí. Přestože se zvažovala i možnost vedení trati na Pohořelec přes Jelení příkop a Nový svět, jiné tramvajové spojení se nikdy nerealizovalo. Viz AHMP, fond Magistrát hlavního města Prahy I. Referát I.A. Hospodářský, inv. č. 545, sign. B48, karton č. 203.

¹⁴⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 87.

celou tuto oblast zvládnout obsloužit. A to i přesto, že následující léta jsou nazývána „zlatou érou tramvají“.

Ještě pár let předtím, než bylo rozhodnuto o novém provozování autobusů Elektrickými podniky, požádalo hlavní město o koncesi, kterou v březnu 1920 předalo nově ustavené Autodopravní akciové společnosti. V tu dobu ještě Praha neměla v plánu sama autobusovou dopravu provozovat, ale chtěla mít na provoz vliv a případně i podíl na ziscích. Autodopravní akciová společnost předložila v květnu 1920 návrh dvou autobusových linek: první byla trasa Zlíchov–Vysočany, druhá Břevnov–Vyšehrad. Není však jisté, jestli byly zřízeny přesně v těchto trasách. Co ovšem jisté je, je skutečnost, že provozovatel v prvním roce utrpěl velké ztráty, a fakt, že v roce 1923 obě strany od smlouvy odstoupily.¹⁵⁰⁾

Po neúspěšném pokusu o zavedení autobusů do městské hromadné dopravy (v letech 1908/9) a nezdaru projektu Autodopravní akciové společnosti se Elektrické podniky hl. m. Prahy ve 20. letech 20. století rozhodly pro jejich využití znovu. Základní příčina byla rozebrána výše. Navíc technický pokrok způsobený 1. světovou válkou vyloučil velkou část rizik, a tak Elektrické podniky, obávající se konkurence, přišly s koncepcí, podle které měly být autobusy zaváděny nejprve v oblastech, kde by se výstavba tramvajové trati a provozování tramvaje nevyplatilo.¹⁵¹⁾ Alespoň zpočátku se jednalo vždy o okrajové části Prahy. Nebylo to ale ostatně nic jiného, než běžná praxe v ostatních zemích.

Výroční účty z roku 1925, tedy materiál pocházející přímo od Elektrických podniků, definují roli autobusů v systému městské hromadné dopravy takto: „*Po vytvoření Velké Prahy povstal obtížný úkol vyřešiti vhodné, levné a hospodárné spojení vzdálenějších obcí našeho sídelního města s jeho středem. Úkol byl tím těžší, že jsou to většinou obce, které jsou teprve ve vývoji, a které nezaručují počtem svého obyvatelstva takovou frekvenci, aby bylo možno s úspěchem stavěti nákladnou elektr. dráhu na komunikacích, které vzhledem k budoucí regulaci Velké Prahy jsou v převážné většině*

¹⁵⁰⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*, s. 15. Autodopravní společnost chtěla obstarávat autobusovou dopravu i v širším okolí Prahy. Její stanovы uváděly, že bude provozovat pravidelnou autobusovou dopravu v okruhu sahajícím do 50 km od Staroměstského náměstí. Srov. ŠTEMBERK, Jan. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, s. 140–141.

¹⁵¹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 101.

*až dosud povahy provisorní. Bylo proto nutno otázku vhodného dopravního spojení těchto obcí řešiti jen provozem autobusovým.*¹⁵²⁾

Je celkem pravděpodobné, že při úvahách o autobusové dopravě hrála roli i neúspěšná podnikatelská činnost Autodopravní akciové společnosti. Její autobusové linky byly vedeny kromě okrajových lokalit z velké části také přes centrum. Zdá se však, že kapacita tehdejších tramvajových tratí ve vnitropražských oblastech zcela dostačovala. Lze taktéž dojít k úsudku, že realizace autobusových linek provozovaných Elektrickými podniky přímo časově navazuje na neúspěšný projekt Autodopravní akciové společnosti. Poté, co skončila smlouva s Autodopravní společností, myšlenka použití autobusů v pražské městské hromadné dopravě opuštěna nebyla a došlo tedy na přímou iniciativu Elektrických podniků – na jednání a realizaci vlastních autobusových linek.

Od roku 1924 probíhala důkladná příprava. Rozhodovalo se zejména o vhodném typu vozidel a pohonných hmot. Nejvhodnějšími se zdály být vozy s pneumatikami, které skýtaly řadu výhod. Pneumatiky šetřily opotřebení součástek tím, že mírnily otřesy (oproti do té doby obvykle využívaným plným gumovým obručím). Navíc šetřily i vozovku, umožňovaly vyšší rychlost a snižovaly spotřebu pohonných hmot. Co se týče pohonných hmot, přiklonily se Elektrické podniky k možnosti vyzkoušet tři potenciální varianty: benzin, dynalkol a nasávaný plyn. Na rozhodování o nejvhodnějším vozidle měl vliv i výnos ministerstva železnic z 3. února 1923, který k provozu povoloval pouze vozy tuzemské výroby.¹⁵³⁾

První čtvrtí, která byla vhodná pro nový dopravní prostředek, byly Záběhlice. Podle sčítání lidu z 15. února 1921 měly Záběhlice 2 736 obyvatel.¹⁵⁴⁾ Tato čtvrť se sama obrátila na Elektrické podniky, které jí spojení autobusovou dopravou posléze přislíbily. Linka měla být původně uvedena do provozu 1. listopadu 1924, nakonec ale pro finanční potíže neměla být uskutečněna. Záběhličtí občané se ihned obrátili na hlavní město (rezolucí z 29. září) a spoj vymáhali, přičemž argumentovali jeho nutnou potřebou. Svůj požadavek podkládali tím, že po připojení k Praze žádají od hlavního

¹⁵²⁾ XXVIII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1925 (dále jen Výroční účty 1925). Praha 1926, s. 14.

¹⁵³⁾ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha 2005, s. 17–19.

¹⁵⁴⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1926–1929*, s. 71. Pro letmé porovnání, Vršovice měly tu dobu 33 tisíc obyvatel, Vinohrady více než 83 tisíc.

města místní spojení. Tvrdili, že 70 % místních obyvatel dojíždějících do Prahy musí denně chodit až k tramvaji na Čechovo náměstí, což trvalo 45 minut. Každému obyvateli Záběhlic se tedy prodlužovala cesta do města a zpátky o 90 minut. Prý kvůli špatnému spojení klesá i místní populace, neboť se mnoho obyvatel ze Záběhlic z tohoto důvodu odstěhovalo. Navíc v zimě, zejména při deštích, měla být cesta velmi nepříjemným zážitkem, neboť bylo potřeba přejít tři kilometry silnice bez jakéhokoliv osvětlení.¹⁵⁵⁾

Přes veškeré komplikace se nakonec Elektrickým podnikům podařilo autobus do pražské hromadné dopravy zavést. Pravidelná linka a byla uvedena do provozu 21. června 1925 v trase Čechovo náměstí – Záběhlice, dlouhé 3,5 km.¹⁵⁶⁾ První autobusová linka tedy nabízela cestujícím pouze spojení k rozsáhlé tramvajové síti, na níž bylo možno přestoupit na Čechově náměstí ve Vršovicích. Již následující den po zahájení provozu, 22. června, obdržela Dopravní kancelář Elektrických podniků žádost o zřízení zastávky u Nového hřbitova ve Vršovicích. Hájkova chemicko-pyrotechnická továrna žádala, aby tak majitelé a personál továrny měli možnost tento autobus používat. Továrna si současně přála, aby cena jízdenky z nové zastávky na Čechovo náměstí činila jen 1 Kč namísto standardních dvou, neboť je to jen čtvrtina cesty do Záběhlic.¹⁵⁷⁾ Pásmovou sazbou bylo požadavku vyhověno.

Od počátku byly autobusové sazby jízdného zcela odlišné od tramvají. Na lince a bylo v prvním roce dovoleno přestupovat na tramvaj bez nutnosti dokoupit si nový lístek. Od té doby byl tarif vždy nepřestupný. Interval mezi spoji na autobusové trati býval 30 minut, ve špičce 20 minut. K provozu byly využívány dva vozy značky Laurin & Klement 545.¹⁵⁸⁾

Spojení autobusem mělo zjevně pro rozvoj Záběhlic příznivý vliv. V roce 1930 již měly 9 494 obyvatel (oproti 2 736 obyvatelům v roce 1921).¹⁵⁹⁾ Avšak už od počátku se nejevil provoz autobusů jako rentabilní činnost; v prvním roce provozu (rok 1925) byl ve schodku 75 039 Kč.¹⁶⁰⁾

¹⁵⁵⁾ ADP Praha, fond Autobusy, karton č. 3 (linka A), č. j. 004846/1924.

¹⁵⁶⁾ Tamtéž, č. j. 36355/1925, dopis stavebnímu úřadu.

¹⁵⁷⁾ Tamtéž, č. j. 36953/1925.

¹⁵⁸⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*, s. 16.

¹⁵⁹⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930–1933*, s. 329.

¹⁶⁰⁾ Příjem dosáhl výše 328 927 Kč, avšak výdaje měly hodnotu 403 966 Kč. Údaje převzaty z: *Statistická zpráva hlavního města Prahy za rok 1925*. Praha 1930, s. 156.

5.3 Další autobusové linky

Vzhledem k tomu, že autobusy již neprovázely výrazné technické potíže jako při prvním pokusu v letech 1908/9, mohlo se jejich využití rozšiřovat. Byly tak postupně zaváděny další linky.

Dne 4. října 1925 zahájila provoz linka B na trase z Pankráce (od konečné stanice tramvaje) přes Krč do Kunratic. Linka zajišťovala městské spojení hlavně pro oblast Krče a Zelených domků. Zároveň ale zajížděla až do Kunratic, čímž překračovala hranice hlavního města.¹⁶¹⁾ Trasa linky byla dlouhá 6,4 km a provoz zajišťovaly dva autobusy značky Praga od firmy Českomoravská-Kolben.¹⁶²⁾

V následujícím roce¹⁶³⁾ pak vznikly linky C, D a E. Linka C měla trasu z Kobylis do Bohnic a linka D¹⁶⁴⁾ ze Žižkova přes Hrdlořezy do Malešic. Obě linky začaly jezdit ve stejný den – 10. srpna 1926. Linka E, vedená ze Smíchova přes Santošku k Walterově továrně do Jinonic sice začala jezdit už 1. srpna, ale již o několik měsíců později, 7. listopadu, byla prodloužena do Butovic. Pro tyto linky bylo nakoupeno dalších 10 autobusů značky Praga. V době všesokolského sletu na přelomu června a července 1926 byly autobusy během nejrušnějších dní využity také pro mimořádné spojení z Václavského náměstí na Sletišť.¹⁶⁵⁾ Nejvyšší příjmy plynuly z linky B, která byla ovšem i nejdělsí linkou, tudíž dosahovala zároveň největších provozních nákladů.¹⁶⁶⁾ v roce 1927 se autobusová síť rozšířila ještě o linku F, která obsluhovala úsek Vysočany–Kbely.

Hlavními překážkami při provozování autobusů byly vysoké náklady a nevelké využití. Oproti Autodopravní akciové společnosti ale měly Elektrické podniky možnost ztrátu vyrovnávat ziskovou tramvajovou dopravou a zejména prodejem elektrické energie. Při následné snaze upravit koncepci městské autobusové dopravy tak, aby se stala rentabilní, začaly Elektrické podniky vytvářet ještě tzv. překryvné linky, které zajížděly až do centra. Dopravce totiž došel k názoru, že i přes velmi hustou tramvajovou síť, mohou autobusové linky najít v centru města uplatnění. První takovou

¹⁶¹⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*, s. 16.

¹⁶²⁾ *Výroční účty 1925*, s. 14–15.

¹⁶³⁾ Viz přílohu č. 3: Graf příjmů a výdajů autobusové dopravy v r. 1926.

¹⁶⁴⁾ Viz přílohu č. 4: Autobus linky D.

¹⁶⁵⁾ Speciální autobusy vozily cestující i při následujících všesokolských sletech.

¹⁶⁶⁾ XXIX. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1926* (dále jen *Výroční účty 1926*). Praha 1927, s. 14–15.

byla linka H, která poprvé vyjela na svou trasu z Jungmannova náměstí přes náměstí Míru a Smetanovo náměstí¹⁶⁷⁾ až na Žižkov dne 18. září 1927. V dalším roce byla prodloužena až na Hřebenky, čímž se stala první pražskou diametrální autobusovou linkou. Autobusy byly používány i k nedělním příležitostným jízdám při pořádání sportovních závodů. Jezdily do Chuchle, Hodkoviček, na Zbraslav a Dlabačov.¹⁶⁸⁾

V dalších letech byly některé linky různě prodlužovány, v roce 1929 vznikly i dvě nové. Elektrické podniky pocitovaly určité rozčarování nad tím, že nebyla povolena koncese projektované autobusové trati na Zbraslav, pro kterou bylo objednáno deset vlečných vozů a vzhledem ke kopcovitému terénu většiny autobusových tratí bylo prý možné je používat pro jiné případy jen minimálně.¹⁶⁹⁾

5.4 Vývoj ve 30. letech

V létě 1930 získaly Elektrické podniky od magistrátu koncesi na provoz na 12 autobusových tratích.¹⁷⁰⁾ Linka A měla jezdit z Hostivaře až do Sedlce. Linka B, vedoucí z Kunratic, měla pokračovat přes Národní divadlo a Staroměstské náměstí až na Harfu ve Vysočanech. Elektrické podniky dokonce plánovaly její trasu až do Hloubětína, to ale bylo zamítnuto s tím, že tuto oblast obsluhuje autobusová linka Československých drah a není tedy zapotřebí další linky. Linka C z Kobylis měla skončit až v Hostivaři. Linka D měla být prodloužena až do Jinonic. Tímto způsobem by bylo možné pokračovat až k lince N. Každá z tratí měla směřovat z jednoho konce Prahy přes centrum až na její druhý konec. Pouze v případě linky H by prodloužení nebylo tak zásadní, na jedné straně z Hřebenek do Liboce a na straně druhé ze Žižkova do Malešic.¹⁷¹⁾ v podmínkách koncese bylo ale uvedeno i to, že na všech tratích se musí na požádání dopravovat listovní pošta do 30 kg zdarma, popř. i s jedním poštovním zaměstnancem. Zároveň byly pro provoz povoleny jen vozy domácí výroby.¹⁷²⁾

¹⁶⁷⁾ Dnešní Škroupovo náměstí.

¹⁶⁸⁾ *Výroční účty 1927*, s. 16–17; XXXI. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1928*. Praha 1929, s. 19.

¹⁶⁹⁾ XXXII. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1929*. Praha 1930, s. 19.

¹⁷⁰⁾ AHMP, fond Magistrát hl. m. Prahy I. Referát I.C. Hospodářský, inv. č. 105, sign. B12/70, karton č. 1.

¹⁷¹⁾ Zmíněny jsou pouze nejstarší autobusové linky vzhledem k tomu, že je výše podrobněji popsán jejich vývoj.

¹⁷²⁾ AHMP, fond Magistrát hl. m. Prahy I. Referát I.C. Hospodářský, inv. č. 105, sign. B12/70, karton č. 1. Obě podmínky obsahovaly i jiné koncese pro dopravní společnosti působící v Praze.

Tato široce pojatá koncepce však zůstala nenaplněna. Přesto na konci roku 1930 fungovalo již 12 autobusových linek¹⁷³⁾ o délce 69,5 km.¹⁷⁴⁾ Nově autobusy spojovaly s Prahou čtvrti Hloubětín, Hodkovičky, Hostivař, Libuš, Bubeneč, Motol a Sedlec. Nově také jezdila linka K, obsluhující Hanspaulku. O ní bude pojednáno níže.¹⁷⁵⁾

Zajímavá byla geneze linky T. Ta sice vznikla až v roce 1932, Elektrické podniky ovšem na její provozování měly právo díky výše zmíněné koncesi¹⁷⁶⁾ už v roce 1930. Provoz byl zahájen 11. prosince 1932. Linka byla další z napájecích autobusových tras; jezdila v úseku Bílá Hora – Vypich – Horní Liboc. Po zavedení této linky začal spor mezi Elektrickými podniky a podnikatelem Janem Holubem. Šlo v podstatě o to, že autobusy Holubovy společnosti dělaly naschvály tak, aby získaly co nejvíce cestujících ze zastávky na úkor Elektrických podniků. Ten se naproti tomu cítil konkurencí silných Elektrických podniků likvidován. Důsledkem sporů bylo zlevnění jízdného z Vypichu na Bílou Horu či z Vypichu na Petřiny na 50 haléřů.¹⁷⁷⁾

Podnikatel se snažil najít zastání u magistrátu či dokonce u prezidentské kanceláře. Holub dříve provozoval autobusovou dopravu na trati v Modřanech. Silnice byla prý v tak špatném stavu, že všechny jeho autobusy byly nenávratně poškozeny. Když byla silnice vydlážděna a on doufal, že se mu začne dařit, začaly provozovat na stejné trati dopravu Elektrické podniky. Holub však nechtěl soupeřit v tomto nerovném boji. „*Poněvadž veškeren svůj majetek investoval jsem do autobusů, ohlížel jsem se po jiné lince a tu mi bylo obyvatelstvem z Bílé Hory nabídnuto, abych provozoval dopravu z Vypichu na Bílou Horu, jelikož prý bylo již několik podaných žádostí k Elektrickým podnikům o zahájení jízdy bezvýsledno.*“¹⁷⁸⁾ Dokonce prý zjišťoval, zda na trati z Vypichu nehodlají Elektrické podniky v budoucnu také provozovat dopravu; odpověď byla podle jeho slov negativní. A přesto se nyní znovu ocitl v konfliktu s Elektrickými podniky.¹⁷⁹⁾

¹⁷³⁾ Viz přílohu č. 2: Síť tratí Elektrických drah a autobusů.

¹⁷⁴⁾ XXXIII. Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1930. Praha 1931, s. 21.

¹⁷⁵⁾ Místo této linky byl později zaveden trolejbus. Více o vývoji v oblasti Hanspaulky viz kapitola 6.1 Dopravní situace na Hanspaulce.

¹⁷⁶⁾ AHMP, fond Magistrát hl. m. Prahy I. Referát I.C. Hospodářský, inv. č. 105, sign. B12/70, karton č. 1.

¹⁷⁷⁾ ADP Praha, fond Autobusy, karton č. 21 (linka T).

¹⁷⁸⁾ Tamtéž.

¹⁷⁹⁾ Tamtéž.

Vzhledem k tomu, že bylo podáno již několik stížností na nečisté praktiky podnikatele a ten ani neprovozoval dopravu na celé koncesované trati, pouze na nejvýhodnějším úseku, u zmíněných institucí oporu nenašel.¹⁸⁰⁾ Spor se vyřešil až po prodloužení tramvaje na Bílou Horu, čímž zanikla potřeba autobusové obsluhy, a tak i Holubův předmět podnikání.

Na počátku 30. let 20. století, když Elektrické podniky splnily hlavní úkoly v oblasti obslužnosti nedávno vzniklé Prahy, začaly uvažovat nad tím, jak zajistit přepravu v nočních hodinách. Jelikož tramvajový provoz by se nevyplatil, bylo rozhodnuto o speciálních nočních autobusových linkách. Ty měly využívat zastávek tramvají a být označovány písmeny, ovšem noční linka určitého písmena se neměla shodovat se stejným písmenem linky denní. Projekt byl zkušebně spuštěn v noci z 27. na 28. listopad 1932, ale osvědčil se, takže byl zaveden natrvalo.¹⁸¹⁾

Centrální přestupní stanicí bylo Náměstí Republiky.¹⁸²⁾ Odtud linka A vyrazila do Strašnic, linka B do Vysočan a linka C do Košíř. V květnu roku 1938 byl provoz rozšířen o linku D směřující do Dejvic a linku E na Pankrác. Jízdné bylo dražší, než u denních linek. V souvislosti s vypuknutím 2. světové války byla noční autobusová doprava v září 1939 zrušena.¹⁸³⁾

Za hospodářské krize byla roku 1932 zavedena 30% daň z jízdného za hranice obcí, která zapříčinila zrušení většiny z těch linek, které jezdily až za hranice Velké Prahy (resp. za tzv. čáru potravní daně). Navíc vešel v platnost i zákon o povinném mísení lihu s pohonnými látkami, což vedlo ke zvýšení jejich cen. Nástup hospodářské krize spolu s těmito zákony měl výrazný vliv na schodek autobusové dopravy. Již od začátku byly autobusy ztrátové¹⁸⁴⁾, avšak v letech 1931 a 1932 se podařilo schodek

¹⁸⁰⁾ ADP Praha, fond Autobusy, karton č. 21.

¹⁸¹⁾ XXXV. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1932* (dále jen *Výroční zprávy 1932*). Praha 1933, s. 22.

¹⁸²⁾ v případě nočních linek lze vidět určité paralely s dnešním provozem. Noční centrální přestupní zastávka je zachována, pouze je na jiném místě (Lazarská) a není centrální stanicí autobusů, ale tramvají. Zároveň tyto linky naznačují hlavní přepravní směry, které zůstaly zachovány. Noční autobusové linky A a E vesměs kopírovaly dnešní trasu metra A, linka B severovýchodní část metra B, linka C částečně jihovýchodní část metra B a tehdejší linka E jižní část metra C.

¹⁸³⁾ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy*, s. 97–99.

¹⁸⁴⁾ Zpracováno dle: *Výroční účty (zprávy) Elektrických podniků hlavního města Prahy 1925–1930*. Praha 1926–1931. V roce 1926 byly autobusy, jakožto v jediném roce meziválečné republiky, v mírném plusu. Tuto skutečnost je nejspíše zapotřebí přičítat všesokolskému sletu, na který kromě tramvají vozila cestující i mimořádná autobusová linka z centra. Viz *Výroční účty 1926*, s. 14, 48.

stabilizovat pod 3,4 milionu Kč ročně.¹⁸⁵⁾ v roce 1933 došlo k obrovskému nárůstu schodku na 6,5 milionu.¹⁸⁶⁾ v roce 1935 nový zákon¹⁸⁷⁾ sice autobusy zvýhodňoval, což mělo za následek obnovení mnoha linek a konečně také zavedení dlouho plánované linky z na Zbraslav, ale autobusová doprava se i přesto z obrovských ročních mínusů nevymanila. V tomto roce¹⁸⁸⁾ se sice schodek snížil na 5,7 milionu Kč, ale v dalších letech se opět zvýšil a pohyboval se v rozmezí 6,1 až 7,3 milionů korun ročně.¹⁸⁹⁾

K razantnímu omezení provozu autobusů došlo nejprve během květnové a zářijové mobilizace roku 1938 a poté natrvalo 1. října 1939 v souvislosti s válečným nedostatkem pohonných hmot. Autobusové linky byly tak na podzim roku 1939 kvůli nedostatku a vysoké ceně pohonných hmot zredukovány přibližně na polovinu. Noční linky byly zrušeny úplně.¹⁹⁰⁾

V tehdejších hranicích města byly největším provozovatelem autobusové dopravy Elektrické podniky. V roce 1920 dopravu uvnitř města krátkodobě posílila Československá obchodní společnost americká, která na základě smlouvy s pražskou obcí provozovala dvě linky, Zlíchov – Kolbenova továrna a Břevnov – Vyšehradský viadukt, jako doplněk sítě elektrických drah. Naprosté většině obcí na okraji Prahy zajišťovala přímé spojení s městem hustá síť soukromých i státních příměstských linek. Dopravci se v rámci konkurenčního boje snažili vést své linky až do centra města, kde tím způsobovali časté dopravní obtíže.¹⁹¹⁾

Soukromých autobusových podnikatelů v pražské hromadné dopravě byla celá řada. Většina městských částí tak získala alespoň v omezeném rozsahu spojení s Prahou. Často se jednalo o linky průjezdné, které směřovaly za hranice hlavního města, ale existovaly i některé samostatné. Z autobusových podnikatelů je třeba zmínit

¹⁸⁵⁾ XXXIV. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1931*. Praha 1932, s. 68; *Výroční zprávy 1932*, s. 66.

¹⁸⁶⁾ XXXVI. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1933*. Praha 1934, s. 56.

¹⁸⁷⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*, s. 17.

¹⁸⁸⁾ XXXVIII. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1935*. Praha 1936, s. 70.

¹⁸⁹⁾ XXXIX. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1936* (dále jen *Výroční účty 1936*). Praha 1937, s. 52; *Výroční zprávy 1937*, s. 44; *Výroční zprávy 1938*, s. 44; XLII. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1939*. Praha 1940, s. 20. Nejlepších výsledků bylo dosaženo v roce 1939. Schodek byl jen 6,1 milionu korun, ale to může souviset s výrazným rušením autobusových linek od října tohoto roku.

¹⁹⁰⁾ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražské autobusy 1925–2005*, s. 38–41.

¹⁹¹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 106–108.

alespoň kontroverzního Vladimíra Nedomu ze Zbraslavi. Ten provozoval několik linek, ale prakticky vždy bez koncese a ani přes protesty z různých stran s tím nepřestal.¹⁹²⁾

Do hromadné autobusové dopravy v Praze promluvily také Československá pošta a později Československé státní dráhy. Československá pošta nepředstavovala pro Elektrické podniky významnou konkurenci. To ovšem nelze říci o státních drahách, které provozovaly dopravu v Praze od roku 1927. Ty byly, na rozdíl od pošty, zaměřeny pouze na dopravu osob. Elektrické podniky se s nimi střetávaly zejména v Modřanech, Velké Chuchli a na Zbraslavi. Tam se Elektrickým podnikům dlouho nedařilo získat koncesi. Naopak Československé dráhy koncesi mít nemusely. Již v roce 1931 konkurovaly Elektrickým podnikům 11 linkami, které měly na území Prahy 40 zastávek. Postupně však o některé městské směry ztratily zájem.¹⁹³⁾

Autobusy se v systému pražské hromadné dopravy v meziválečném Československu úspěšně uplatnily. V roce 1938 provozovaly Elektrické podniky 18 linek o celkové délce tratí 112 km. Ve vozovém parku bylo 131 autobusů.¹⁹⁴⁾ Co je ale provázelo po celou dobu, byla ztrátovost. Schodek se postupně zvyšoval (s určitými výkyvy) až do let 1937 a 1938, kdy Elektrické podniky prodělaly na autobusech více než 7 milionů Kč.¹⁹⁵⁾ Příčinu toho lze spatřovat převážně v tom, že benzin (příp. jiná paliva) do nich musely Elektrické podniky za tržní cenu kupovat, zatímco elektřinu pro tramvaje jim vyráběly vlastní elektrárny.

Linkové vedení autobusů bylo často proměňováno ve snaze o zajištění nových oblastí a lepší hospodárnost provozu. Z tohoto důvodu byly i některé linky rušeny a naopak zaváděny jiné, u kterých se předpokládaly výsledky lepší. Několikrát byla zavedena také linka, která jezdila pouze v určité dny. Zvláště ve 30. letech byly některé linky rušeny také kvůli tomu, že byla do dané oblasti prodloužena tramvajová trať.

V roce 1928 se přepravilo autobusy 4,6 milionu osob, roku 1930 již 15,3 milionu cestujících. V roce 1932 pak kulminoval počet přepravených osob na 20,6 milionu.¹⁹⁶⁾

¹⁹²⁾ Tamtéž, s. 107–108.; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražské autobusy 1925–2005*, s. 47–48.

¹⁹³⁾ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražské autobusy 1925–2005*, s. 43–45.

¹⁹⁴⁾ *Výroční zprávy 1938*, s. 14, 17.

¹⁹⁵⁾ Tamtéž, s. 44.

¹⁹⁶⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930–1933*, s. 314–315.

Přibližně na stejné úrovni se tento údaj pohyboval do roku 1935 a pak začal opět stoupat, až dosáhl 26 milionů přepravených cestujících v roce 1938.¹⁹⁷⁾

¹⁹⁷⁾ *Výroční zprávy 1938*, s. 26–27.

6 Trolejbusová doprava

6.1 Počátky trolejbusů v českých zemích a na Slovensku

Trolejbusy se v českých zemích poprvé objevily ještě před 1. světovou válkou. Jednalo se o tzv. provozy historické. Jako první na českém území lze označit trať, která v rakouském Gmündu spojovala centrum s nádražím. Oblast okolo nádraží v Gmündu (dnešní České Velenice) byla totiž Saint-Germainskou smlouvou po první světové válce přičleněna k Československu. Tato trolejbusová trať byla v provozu od 16. července 1907. Dalším městem byly České Budějovice, kde trolejbus jezdil od 4. října 1909.¹⁹⁸⁾

Na Slovensku byly trolejbusy v historickém období provozovány v Bratislavě a Popradu; v Popradu byl provoz zahájen už v roce 1904. Ani v jednom z výše zmíněných měst se však kvůli nerentabilitě provozu a vysoké poruchovosti neudržely dlouho. Poruchovost šla často ruku v ruce s velmi špatným stavem silnic. Nejdéle se historické trolejbusy udržely v Gmündu, ale ani tam nepřekročily první světovou válku.¹⁹⁹⁾

Tyto trolejbusy byly totiž velmi odlišné od moderních typů. Byly technologicky nedokonalé. Odběr proudu z troleje zajišťovaly tzv. vozíčky, které byly za trolejbusem taženy po dvojité troleji (podobným způsobem jako po kolejích).²⁰⁰⁾

První vozidlo blízké trolejbusu se objevilo ještě dříve. Dvě osobnosti, které byly pro vývoj pražské dopravy (ale i dopravy celkově) mimořádně významné – František Křižík a Vladimír List – už v roce 1903 na výstavě v Pardubicích zkoušely elektrický vozík se dvěma sběrači a dvojitým trolejovým vedením.²⁰¹⁾

V Praze se ovšem na zavedení trolejbusu ještě dlouho načekali. A to i přesto, že v roce 1901 vídeňská firma Ganz & Co. Elektrickým podnikům tuto možnost nabízela. Ani nabídka drážďanské firmy z následujícího roku se nesetkala s úspěchem. V roce 1910 jednala s Elektrickými podniky česká firma: J. Černohorský – velkoobchod

¹⁹⁸⁾ HOLUB, Ladislav; VYCHODIL, Petr; ČERMÁK, Jiří. *Atlas trolejbusů*. Praha 1986, s. 15–17.

¹⁹⁹⁾ Tamtéž, s. 15, 16, 18.

²⁰⁰⁾ MACHÁČEK, Antonín. *Provoz trolejbusů ve Zlíně a Otrokovcích 1944–2004*. Zlín 2004, s. 6, 8.

²⁰¹⁾ ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*. Praha 1994, s. 3.

s dřívím. Ta nabízela výstavbu trolejbusové trati o trase Vyšehrad–Pankrác–Krč–Braník–Vyšehrad. Ani tuto možnost pražský dopravce nepřijal, sám totiž stavěl (resp. hodlal stavět) v této oblasti tramvajovou trať.²⁰²⁾

6.2 Dopravní situace na pražské Hanspaulce

Od počátku 30. let 20. století se v Praze intenzivně řešil problém dopravního spojení s Hanspaulkou. Do těchto jednání byly zapojeny nejen Elektrické podniky, Magistrát hlavního města, ale i některé politické strany. Dopravu na rychle rostoucí Hanspaulce a přilehlých sídlištích zajišťoval od 1. července 1930 autobus, ze kterého se přestupovalo v Dejvicích na tramvaj. Jak již bylo řečeno v kapitole o autobusech, byly v tuto dobu lístky mezi tramvají a autobusem nepřestupní.

Místní spolek, zvaný Hospodářský klub nad Šárkou, byl v kontaktu se správní radou Elektrických podniků již od roku 1930. Požadoval prodloužení tramvaje z Dejvic na Hanspaulku a argumentoval rychle rostoucím počtem místního obyvatelstva, které v té době dosáhlo 8 000. Návrh odpovědi správní rady zněl: *„Tato oblast jak svými svahovými poměry, a poměrně úzkými komunikacemi tak i svým nepatrným zalidněním nesplňuje základní podmínky pro rentabilitu elektr. dráhy ani v přítomnosti, ani do budoucna.“*²⁰³⁾

Mezitím městská rada schválila na schůzi v listopadu 1930 plnou podporu požadavku hanspaulského spolku. Elektrické podniky se na obě strany bránily tím, že oblast dostatečně obsluhuje autobusová linka K a ta že je naopak nepoužívaná a nejprodělečnější ze všech autobusových tratí. Mezitím nabízelo Sdružení Stavitelů na Hanspaulce Elektrickým podnikům příspěvek 100 000 Kč, pokud dojde k prodloužení alespoň na náměstí na Pískách, tedy přibližně 700 metrů. Většina obyvatel by tak byla ušetřena cesty do kopce. Ani tato nabídka se správní radou nepohnula. Jedním z hlavních důvodů bylo i to, že na náměstí na Pískách nebylo dost prostoru k vybudování tramvajové konečné, a tak by se trať nejspíše brzy zase rozšiřovala, což

²⁰²⁾ ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*, s. 3–4.

²⁰³⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka č. 125 (Dejvice–Hanspaulka).

by vyžadovalo další náklady. Rozčarování nad situací charakterizuje i jeden vulgární anonymní dopis, který došel na Magistrát hlavního města Prahy 26. března 1932.²⁰⁴⁾

Dne 14. února 1933 rozeslal Hospodářský klub nad Šárkou obsáhlé memorandum. Obyvatelé se cítili rozhořčení. Během 4 let byla vystavěna oblast Hanspaulky, Pernikářky²⁰⁵⁾, okolí sv. Matěje a Baby a žilo v ní již 10 000 obyvatel. Většina obyvatel prý pracovala ve vnitřní Praze. Necháпали, jak je možné, že byly prodlouženy jiné tratě, kde zástavba je mnohem řidší než na Hanspaulce. Stěžovali si na nevyhovující interval autobusu i na to, že nenavazuje na tramvaj. Většina lidí potřebovala autobus pouze na překonání zmíněných 700 metrů, takže kupování samostatného lístku na autobus za 1 Kč mnohé odradilo. Někteří se prý kvůli tomuto problému i odstěhovali.²⁰⁶⁾

Za požadavky Hospodářského klubu se nyní stavělo i místní zastupitelstvo v Praze XIX. – Dejvicích. Stejně tak činil primátor Baxa a také v samotné správní radě se už objevovaly hlasy pro. Z důvodu prohlubující se hospodářské krize však Elektrickým podnikům scházely investiční prostředky. Navíc stavba by byla velmi nákladná. Odhady předpokládaly náklady ve výši alespoň dvou miliónů Kč. Následně se ale objevila myšlenka na vybudování trolejbusové trati, což by podstatně snížilo náklady oproti případné tramvajové trati. Zároveň hlavní silnice vedoucí na Hanspaulku ještě nebyla trvalého charakteru, což by při budování elektrické dráhy činilo potíže a dodatečné náklady.²⁰⁷⁾

Trolejbus byl vlastně jakýmsi kompromisem mezi tramvají a autobusem. Vytvoření trolejbusové trati si nějaké náklady žádalo, ale byly mnohem menší než v případě tramvaje. Zároveň relativně nabízí flexibilitu jako u autobusů. Přitom je ale k životnímu prostředí stejně šetrný jako elektrická dráha. Těžko se však v tuto dobu někdo výrazně ohlížel na ochranu životního prostředí. Zásadní rozdíl byl také v tom, že pro tramvaje a trolejbusy si Elektrické podniky samy vyráběly elektřinu. Naproti tomu pohonné hmoty do autobusů se musely kupovat.

V listopadu 1934 ještě nebylo rozhodnuto, jak budou na trolejbus vytvořeny sazby jízdného. Bylo zpracováno několik variant. Spolek si stěžoval, že přeci nemohou

²⁰⁴⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka č. 125.

²⁰⁵⁾ Ještě ve 30. letech se tato oblast přejmenovala na Bořislavku.

²⁰⁶⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka č. 125.

²⁰⁷⁾ Tamtéž.

být sazby stejné jako u autobusu, když trolejbus bude mít provozní náklady menší než autobus a nejspíše i menší než tramvaj. K požadavku na kombinované jízdné se ale správní rada stavěla příznivě. Provozní výdaje se čekaly podobné jako u tramvaje a rozhodně menší než u autobusů. Kombinované jízdné bylo zavedeno 16. listopadu 1935 ještě na autobusovou linku K. Zůstává otázkou, jakou roli měly na toto rozhodnutí neustálé stížnosti Hospodářského klubu nad Šárkou. Kombinovaný tarif nabízel příplatek ve výši 40 haléřů k jednoduché jízdence za 1,20 Kč.²⁰⁸⁾ Tím byl umožněn přestup z této linky na tramvaj a obráceně. Jinak by se za samostatnou jízdenku na tento autobus platilo 50 haléřů (do 3 stanic) nebo 1 Kč (do 6 stanic). Ovšem nemělo být možné cestovat po celé nebo většině trasy trolejbusu (např. z Hanspaulky na Ořechovku) a poté přestoupit na tramvaj.²⁰⁹⁾

Obyvatelé Hanspaulky se často domáhali stejných podmínek, jako měli občané z jiných částí Prahy. Argumentovali tím, že když by provozování trolejbusu mělo být ještě méně nákladné než v případě tramvaje, není přece nutné zavádět kombinované jízdné. Vadilo jim, že jiní mohou cestovat tramvají za 1,20 Kč přes celou Prahu a oni musí kvůli krátkému úseku doplácet. Např. v dopise z 28. dubna 1936: „*V červenci 1929 slíbila nám správní rada spojení do vnitřní Prahy, sedm let čekáme marně. Doufáme aspoň, že v uvážení, že žádáme věc spravedlivou, bude nám spravedlivě měřeno, jako všem ostatním občanům Velké Prahy.*“²¹⁰⁾ V souvislosti s nesouhlasem s kombinovaným jízdným svolali na 16. května 1936 shromáždění lidu.²¹¹⁾

6.3 Vznik první trolejbusové linky

O zavedení trolejbusů se začalo uvažovat ve 20. polovině 20. let. Úmysl vybudovat trať z Karlína do Vodičkovy ulice zůstal nenaplněn. V následujících dvou letech byly předloženy další návrhy. V roce 1931 byla dokonce zahrnuta částka milion korun na koupi dvou trolejbusů a vrchního vedení pro první trať. Nepodařilo se ale nalézt vhodnou komunikaci, která by zajišťovala poptávku a zároveň měla vyhovující

²⁰⁸⁾ Jízdné 1,20 Kč se platilo za jízdu tramvají na jakoukoliv vzdálenost od 1. prosince 1920. Výše zůstala zachována po celou dobu meziválečné republiky. Cena jízdného byla na tehdejší poměry celkem vysoká.

²⁰⁹⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka Sazba na trolejbusové trati K „Sv. Matěj – Střešovice“.

²¹⁰⁾ ADP Praha, fond ED-S, karton č. 110.

²¹¹⁾ Viz přílohu č. 6: Agitační leták na tábor lidu.

stav vozovky. Vážněji se uvažovalo o směru Vysočany–Kbely a trati z Vypichu do Hostivic.²¹²⁾

Návrh postavení trolejbusové tratě z Hanspaulky na Ořechovku byl ve správní radě předložen v roce 1934. O stavbě trati rozhodla správní rada 12. listopadu 1934. Pořizovací náklady na trať se zvýšily rozšířením Starodejvické ulice, které musely Elektrické podniky uhradit. S finančním nákladem se počítalo ve výši 1,692 milionu Kč.²¹³⁾

Poněvadž neměly Elektrické podniky před zavedením trolejbusů žádnou – ani historickou – zkušenost s jejich provozováním, kontaktovaly v roce 1935 různé evropské dopravní podniky se žádostí o informace. Dokonce kontaktovaly i zaoceánskou firmu Chicago Surface Lines. Z těch evropských se jednalo o firmy Grimsby Corporation Tramways, Société des Tramways Lausannois, West Hartlepool Corporation Transport Service, Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk Aktien-Gesellschaft sídlící v Essenu, St. Helens Corporation Transport z anglického hrabství Lancashire a lutyšský podnik Société anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions.²¹⁴⁾

Zároveň žádaly o radu i v Berlíně a Vídni: u Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft a Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen. Tam ale Elektrickým podnikům nebyli schopni žádné zkušenosti zprostředkovat, jelikož první společnost sama v tutéž dobu zaváděla první trolejbus a druhá měla v provozu pouze zastaralou krátkou trať z roku 1908.²¹⁵⁾ Je vidět, že skoro žádná přední země nezůstala opomenuta.

Některé společnosti poslaly Elektrickým podnikům popis svých trolejbusových tratí, jiné zase pokyny pro řidiče trolejbusů, popř. obojí, a např. společnost z Lutychu v jednom ze svých psaní odpovídala na obdržený dopis, ve kterém se jí pražské podniky dotazovaly „*na způsob mazání trolleyového drátu na vrchním vedení trolleybusovém.*“²¹⁶⁾

²¹²⁾ ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*, s. 4–5.

²¹³⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka č. 136 (Vořechovka–Pernikářka). ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka Sazba na trolejbusové trati K „Sv. Matěj – Střešovice“.

²¹⁴⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka č. 136 (Vořechovka–Pernikářka).

²¹⁵⁾ Tamtéž.

²¹⁶⁾ Tamtéž, z přiloženého překladu.

Ještě před ostrým provozem vystavěly Elektrické podniky krátkou pokusnou trolejbusovou trať v areálu továrny ČKD ve Vysočanech. Předváděcí jízda trolejbusu se na této trati konala 24. dubna 1936.²¹⁷⁾

Z června 1936 pochází nástin budoucího rozvoje trolejbusů v pražské dopravě. Trolejbusové tratě by na sebe nemusely navazovat a nevytvářely by ucelenou síť. Jako první byla uvedena linka do Jinonic, která se opravdu v roce 1939 stala druhou pražskou trolejbusovou linkou. Další směřovaly: ze Smíchova přes Zbraslav do Štěchovic, z Krče na zbraslavskou Závist, z Vysočan do Kbel, z Bílé Hory na Ruzyňské letiště, z Libně do Ďáblic, z Braníku do Modřan, z Bubenče do Roztok a byly plánována i druhá trasa do Štěchovic z Braníku. Ve výpočtech rentability byly všechny tratě označeny jako aktivní.²¹⁸⁾

Jako vždy se před udělením stavebního povolení konala tzv. politická pochůzka, kde si komise prošla budoucí trať a udělila stavební povolení, příp. oznámila výhrady. V případě první pražské trolejbusové tratě se tato pochůzka konala 11. července 1935. Podmínky si vyžádaly ještě úpravu trasy, která nakonec začínala u kostela sv. Matěje a přes ulice Šárecká, Na Pískách, Bořislavku, Starodejvickou a Na Ořechovce vedla až do ulice Pevnostní. Celková délka této trati byla 3,63 km. Maximální stoupání na trati dosahovalo 8,5 %. Od 5. června 1936 začal zkušební provoz a technicko-policejní zkouška byla vykonána až 16. června.²¹⁹⁾ Linka měla posloužit k otestování toho, nakolik lze trolejbusy v Praze uplatnit, k čemuž ji předurčovaly i parametry trati. Parametry pro ideální trať zněly: převážně kopcovitý profil, optimální délka, kvalitní povrch vozovek, snadná dosažitelnost opravárenské základny, přiměřené a rovnoměrné přepravní zatížení²²⁰⁾, možnost zavedení náhradní dopravy v případě poruchy a minimální investiční náklady.²²¹⁾

K slavnostnímu zahájení došlo 29. srpna 1936 a následující den začal pravidelný provoz. Zároveň byla zrušena stejnojmenná autobusová linka K. Linka jezdila nejprve v 15minutovém intervalu. Nový dopravní prostředek²²²⁾ lákal některé cestující natolik,

²¹⁷⁾ ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*, s. 17.

²¹⁸⁾ Tamtéž, s. 4–9.

²¹⁹⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karta č. 2, složka č. 136.

²²⁰⁾ O tom, jestli byl tento požadavek splněn, lze celkem pochybovat.

²²¹⁾ ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*, s. 18.

²²²⁾ Viz přílohu č. 7: Trolejbus linky K.

že se přišli svézt pouze ze zvědavosti.²²³⁾ Trolejbusem se v roce 1936 přepravilo 247 tisíc osob na jednoduché jízdenky, přičemž není možné zjistit, kolik cestujících se přepravilo na kombinované listky, koupené v elektrické dráze. Odhad²²⁴⁾ činil 700 tisíc cestujících.²²⁵⁾

Přepřavu zpočátku zajišťovaly tři prototypy od výrobců Škoda, Tatra a ČKD. Záhy se ovšem projevilo, že trať je cestujícími využívána nerovnoměrně, a nedostačující kapacitu trolejbusů tak v kritickém úseku mezi Bořislavkou a sv. Matějem zprvu doplňovaly autobusy (až do dodání dalších trolejbusů). Hospodářský klub již dříve argumentoval tím, že nízká frekvence na autobusové trati není způsobena řídkým osídlením Hanspaulky, ale nedostatky s autobusovou dopravou spojenými.²²⁶⁾ Toto lze brát jako určitý důkaz. Výstavba smyčky na Bořislavce, která byla uvedena do provozu 14. května 1938, umožnila na hanspaulském úseku v době největší přepravní špičky provoz 3 trolejbusů. V době od 4. září do 19. října 1938 byl provoz trolejbusů kvůli mobilizaci zastaven úplně.²²⁷⁾ Uvažované prodloužení trati v roce 1939 do Bubenče, resp. až k Masarykovu nádraží se kvůli válečným událostem neuskutečnilo.²²⁸⁾

Vzhledem k tomu, že bylo pro trolejbusy zavedeno kombinované jízdné, bylo velice oddělit od sebe trolejbusové a tramvajové příjmy. Je tak velice těžké určit jejich úspěšnost. Značné náklady na údržbu při poměrně malém výkonu je velmi zdražovaly. Náklad 5,69 Kč na vozový kilometr byl vyšší než u tramvají (4,13 Kč na voz. km), ale dokonce i vyšší než u autobusů (5,03 Kč na voz. km). Na jeden vozový kilometr bylo spotřebováno o 82,5 % více kilowatthodin než u tramvají.²²⁹⁾

6.4 Druhá trolejbusová linka

Vznik druhé pražské trolejbusové linky neprovázely tak zdlouhavá a vypjatá jednání, jako tomu bylo v případě první linky. Úspěšný provoz na první trolejbusové lince způsobil realizaci projektu druhé linky. Byla jí linka W z Anděla směřující přes

²²³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 110.

²²⁴⁾ Podle podrobného sčítání v lednu 1937.

²²⁵⁾ *Výroční zprávy 1936*, s. 22.

²²⁶⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2.

²²⁷⁾ *Výroční zprávy 1938*, s. 15.

²²⁸⁾ ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*, s. 9, 19.

²²⁹⁾ *Výroční zprávy 1938*, s. 11.

Malvazinky do Jinonic k Walterově továrně. Původně byla plánována až z Riegrova náměstí.²³⁰⁾ Plánovalo se i zachování tramvajové linky na Santošku. Ještě dříve se uvažovalo nad tím, zda by nebylo možné na Malvazinky zavést tramvajovou trať. Tato myšlenka byla odmítnuta vzhledem k nepříznivým sklonovým poměrům. V ulici na Václavce dosahoval sklon maxima 9 % a v úseku delším než kilometr neklesl pod 6 %.²³¹⁾

Místní nebyli příliš nadšení z toho, že byla myšlenka elektrické dráhy opuštěna. Argumentovali tím, že když umrzne vozovka, není možné usednout do autobusu bez nebezpečí. Ten za sněhu při rozjezdu z místa stával se neovladatelným. Naproti tomu s tramvajovým vozem, opatřeným elektromagnetickou brzdou, by problémy prý nebyly. Divili se, že odpovědné osoby takto změnily názor, když před 15 lety tvrdily, že když se rozšíří vozovka v hlavní komunikaci, bylo by možné tramvaj zavést. Žádali i lepší spojení s Košířemi.²³²⁾

Tomu všemu ale Elektrické podniky oponovaly. Tramvajovou trať by sice bylo možné vystavět, ale vzhledem k tomu, že by měla největší spád ze všech, zkušenost chybí a mohlo by dojít ke katastrofální nehodě. Naproti tomu za celou dobu provozování autobusu k žádné nehodě nedošlo. Jinonice plánovaly Elektrické podniky připojit na síť tramvají jedině v budoucnu přes Radlice; ovšem vzhledem k daleké budoucnosti nebyly schopné určit, kdy by k tomu mělo dojít. Náklady na výstavbu tramvaje by činily téměř jeden milion korun, aniž by se čekalo nějaké zvýšení příjmů. Na konci podkladů pro správní radu bylo řečeno: „*Místnímu obyvatelstvu nejde ostatně tak o zřízení elektr. dráhy, jako spíše o to, aby za Kč 1.20 bylo dopraveno odkudkoli z Velké Prahy na Malvazinky, případně až do Jinonic a zpět.*“²³³⁾

Projekt trolejbusu k Walterově továrně byl projednáván již v roce 1936. Byla již schválena trolejbusová trať a k její výstavbě se mělo přikročit, jakmile se ukážou první výsledky a zkušenosti na trolejbusové trati na Hanspaulce. Projekt byl schválen správní radou 15. února 1937. Při politické pochůzce 1. října 1937, která měla udělit projektu stavební povolení, se vyjádřil zástupce Prahy XVI. v tom smyslu, že místní rada proti

²³⁰⁾ Dnešní Jiráskovo náměstí.

²³¹⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 4 (linka W), složka č. 159/1.

²³²⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 4, složka č. 159/1.

²³³⁾ Tamtéž.

projektované trolejbusové trati nemá zásadní námitky. Pouze doporučil, aby linka zajížděla až k hřbitovu na Malvazinkách, což plánováno není.²³⁴⁾

Výsledek politické pochůzky byl ovšem negativní z toho důvodu, že byla Elektrickým podnikům uložena povinnost dohodnout se s ředitelstvím pošt a telegrafů ohledně zabezpečení drátů telefonního a telegrafního vedení. Elektrické podniky byly ochotny na to vynaložit částku 15 tisíc Kč, ale následně svou nabídku odvolaly. Ministerstvo železnic se ovšem postavilo na stranu Elektrických podniků a 10. ledna 1938 udělilo ke stavbě trati stavební povolení.

Náklady na projekt měly dosáhnout částky 1,281 milionu Kč. V roce 1938 bylo rozhodnuto, že trať nepovede až na Riegrovo náměstí, ale vytvoří jen smyčku okolo Anděla. Zároveň byla 1. prosince 1938 zrušena tramvajová trať vedoucí na Santošku a místo ní byly zavedeny autobusy, na které bylo možné v tomto výjimečném případě přestupovat bez zakoupení nového lístku. Těmito opatřeními se měla výstavba trolejbusové trati urychlit.²³⁵⁾

Když nebylo možné vyhovět požadavku ohledně zajíždění autobusu přímo ke hřbitovům, žádali obyvatelé alespoň společně s trolejbusem ponechání autobusové linky M, která by ke hřbitovům zajížděla. Na tento požadavek pochopitelně Elektrické podniky nepřistoupily.²³⁶⁾

K zahájení provozu na druhé trolejbusové lince, označené písmenem W, došlo 1. října 1939. Toto datum bylo pro pražskou hromadnou dopravu významné také kvůli výrazným změnám v dopravě autobusové. Na trati bylo zavedeno kombinované jízdné, stejně jako v případě linky K, s tím rozdílem, že po projetí pěti stanic sazba končila a bylo zapotřebí si koupit nový lístek za 50 haléřů. Navíc bylo na obou tratích zdraženo, protože trolejbusy již byly ve výrazném schodku, u kterého Elektrické podniky nehodlaly strpět další výrazné narůstání.²³⁷⁾ Trend ovšem hovoří o jejich celkové úspěšnosti; v jejich zavádění se pokračovalo za války i po válce.

²³⁴⁾ ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 4, složka č. 159/1.

²³⁵⁾ Tamtéž.

²³⁶⁾ Tamtéž.

²³⁷⁾ Tamtéž.

7 Plány podzemní dráhy

7.1 První návrhy pražského metra

Podzemní dráha patří do druhé roviny této práce. Byl to projekt, který nebyl do roku 1939 realizován. První plány na výstavbu metra se přitom objevily ještě daleko dříve.

První podzemní dráha na světě byla vybudována v Londýně v roce 1863. I přes úspěšný rozvoj podzemních drah v dalších evropských (Budapešť, Istanbul a Glasgow) a severoamerických městech (Boston), se první podnět v Praze objevil až 2. června 1898. Autorem byl Ladislav Rott, syn zakladatele známého pražského železářství u Rotta. Jeho návrh přinášel trasu Karlín – Severozápadní nádraží²³⁸⁾ – Petrská čtvrť – Na Františku – Rudolfinum – Křižovnický pivovar, kde se měla spojit s tratí Malá Strana – Vinohrady. Zamýšlel i propojení Staroměstského náměstí z Křižovnické ulice Týnskou ulicí na Josefské náměstí, kde by také byla centrální přestupní stanice.²³⁹⁾ Avšak ani argumenty o funkčních trasách podzemní dráhy v jiných evropských zemích, o výhodnosti spojení asanace města a stavby dráhy či nezadržitelně rostoucí potřeby efektivnější dopravy nepřesvědčily kancelář Elektrických podniků o relevantnosti projektu a kancelář tak velmi strohou odpovědí návrh zamítla.²⁴⁰⁾

Další projekt podobného rázu kancelář Elektrických podniků již do začátku první světové války neobdržela, a posledním pokusem o zlepšení cestovních poměrů v Praze se tak stal projekt inženýra Bohuslava Vondráčka, nakonec pouze publikovaný v Technickém přehledu samosprávném v září roku 1912. Nesl název „O podzemní dráze v Praze spojující Staré Město s Novým“. Návrh řešil tehdy potřebné spojení ve

²³⁸⁾ Nacházelo se na Těšnově. V roce 1919 bylo přejmenováno na Denisovo nádraží. Za socialismu bylo s ohledem na výstavbu Severojižní magistrály postupně zbouráno.

²³⁹⁾ Určitou nadčasovost (kromě samotného nadčasového projektu) lze nalézt v tom, že centrální přestupní stanice měla být na Josefském náměstí (dnešním náměstí Republiky). Na této stanici byla v meziválečném Československu centrální přestupní stanice autobusů, ze které se tři linky (resp. pět linek) rozjížděly v několika směrech na kraje Prahy a která se podle všeho osvědčila.

²⁴⁰⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 70.

dvou alternativách, resp. ve třech, kdy třetí představovala kombinaci předešlých dvou.²⁴¹⁾

V první variantě by tramvaje vjížděly pod zem rampou na Václavském náměstí v místech mezi Vodičkovou a Štěpánskou ulicí a trasa dráhy by následovala do ulice Na Můstku, Melantrichovou, Michalskou a přes Malé náměstí do ulice Kaprovy. Na povrch by trať ústila rampou uprostřed náměstí před Rudolfinem v ose projektovaného mostu, na kterém se počítalo s provozem elektrické dráhy. Trať měla dosahovat i s rampami délky 1,3 km a měly na ní být čtyři stanice s bočními nástupišti: Můstek, Melantrichova, Malé náměstí a Kaprova.²⁴²⁾

Druhá alternativa počítala s tím, že trať bude pod Václavským náměstím ukončena bez napojení na ostatní tramvajovou síť slepým tunelem nebo podzemní smyčkou. Na povrch měla vyjíždět už v Kaprově ulici před křižovatkou s Žateckou ulicí, a měla tím pádem o jednu podpovrchovou stanici méně.

Náklady na hloubení tunelů v hloubce 4,6 m neměly podle Vondráčka vystoupat na více než 1 400 k za běžný metr a samotná realizace dráhy neměla přesáhnout jeden milion korun.²⁴³⁾ Ani tento projekt, tentokrát podpovrchové tramvaje, se nedočkal většího zájmu.

V roce 1925 vypracoval inženýr Jiří Hruša v rámci soutěže pro posluchače českých vysokých škol návrh podzemní dráhy v Praze. Soutěž pořádala Americká jednota československých inženýrů v Chicagu a měla za cíl uplatnění techniků ve veřejném životě.²⁴⁴⁾

Návrh počítal se třemi tratěmi diametrálními a jednou krátkou tratí okružní, která by v centru navzájem spojovala přímé diametrální tratě. Měla obsloužit i nádraží, Wilsonovo²⁴⁵⁾ a Masarykovo. První trať místo přímého zakončení vytvářela okruh kolem Holešovic. Plán sice počítal s rušením tramvajových tratí, ne však nějak dramatickým; podzemní dráha měla tramvajím pouze odlehčit přebráním dálkové

²⁴¹⁾ FOJTÍK, Pavel. *30 let pražského metra*. Praha 2004, s. 8–9.

²⁴²⁾ Tamtéž, s. 9.

²⁴³⁾ Tamtéž, s. 9–10.

²⁴⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 111–112.

²⁴⁵⁾ Dnešní Hlavní nádraží.

dopravy. Hrušova práce byla jednou z šesti, které porota pro jejich přínos ocenila. Svůj projekt autor publikoval v roce 1926 v časopise *Technická tribuna*.²⁴⁶⁾

7.2 Podzemní dráha pro Prahu

Kvůli výrazné intenzitě provozu se začala v polovině dvacátých let zhoršovat dopravní situace v hlavním městě. Provoz se stupňoval všude, ale největší potíže byly v centru, zvláště v úseku Národní divadlo – Prašná brána, kde tramvaje dosahovaly rychlosti jen okolo 5 km/h.²⁴⁷⁾

Návrhem s dlouhodobou perspektivou byla studie „Podzemní rychlá dráha pro Prahu“²⁴⁸⁾, kterou vypracovali stavební inženýři Bohumil Belada a Vladimír List, který byl profesorem České techniky v Brně. Projekt byl poslán nejprve primátorovi Karlu Baxovi a až poté se dostal ke správní radě Elektrických drah.²⁴⁹⁾ Tato studie upozorňovala na kritickou dopravní situaci v centru města.

Plán²⁵⁰⁾ předpokládal stavbu 4 tras, z čehož dvě byly hlavní a dvě doplňující. Trasa A měla vést z Anděla na Palmovku, trasa B z Vítězného náměstí na Olšanské hřbitovy. Doplňující trasy C (Těšnov – Karlov) a D (Výstaviště – Žižkov) měly funkci vedlejší, pro celkovou koncepci však byly důležité. V případě, že by byla potřeba trasy prodloužit, měly na ně navazovat rychlodrážní úseky, které by vedly ulicemi na samostatných tělesech. Předpokládala se výstavba 20,4 km tratí, maximální rychlost podzemní dráhy 60 km/h a rušení mnoha tramvajových tratí v centru města. Plán obsahoval i navrhované linkové vedení tramvají. Plánované náklady na první etapu výstavby dosahovaly výše 111 milionů Kč. Přestože byl projekt inženýrů Lista a Belady zpracován po technické i koncepční stránce nepodrobněji ze všech dosavadních námětů na podzemní dráhu, Elektrické podniky tento návrh odmítly. Jejich posudek obsahuje řadu nesouhlasných argumentů. Poukazuje také na nesrovnalosti ohledně

²⁴⁶⁾ FOJTÍK, Pavel. *30 let pražského metra*, s. 10–11.

²⁴⁷⁾ ADP Praha, fond Metro – historie, karton č. 1 (Studie rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze), *Posudek projektu prof.ing.Lista a ing.Belady nařízení podzemních drah v Praze se stanoviska elektr.drah*, s. 3.

²⁴⁸⁾ BELADA, Bohumil; LIST, Vladimír. *Podzemní rychlá dráha pro Prahu*. Praha 1927.

²⁴⁹⁾ FOJTÍK, Pavel. Vladimír List a počátky úvah o pražském metru, in: STŘÍTESKÝ, Hynek; MIKEŠ, Jan; EFMERTOVÁ, Marcela (eds.). *Vladimír List: žil jsem pro elektrotechniku*. Praha 2012, s. 182, 190.

²⁵⁰⁾ Viz přílohu č. 5: Situační plán podzemní dráhy v Praze.

financování a rentability projektovaných tratí.²⁵¹⁾ Souhrnně lze vyjádřit stanovisko Elektrických podniků ohledně podzemní dráhy tak, že Praha ještě nedorostla do takové velikosti, aby podzemní dráhu potřebovala a neměla takovou hustotu zalidnění, aby ji uživila.

Potřebu podzemní dráhy vyvracely Elektrické podniky plánem přemostění nuselského údolí, mostem Holešovice–Libeň, podjezdem pod holešovickým nádražím, zřízením obvodové komunikace mezi Vršoviciemi a Libní přes Vinohrady a Žižkov a dalšími skutečnostmi. Argumentovaly také plánem příměstské dráhy Řevnice – Smíchov – Wilsonovo nádraží – Vysočany – Měšice. Tato dráha měla naplnit požadavky dopravy na hlavní trase, takže vést metro stejnou trasou se zdálo Elektrickým podnikům jako zbytečnost. Další argumenty proti dráze byly také ty, že dopravou prý necestovalo dostatečné množství lidí, a tak by k plnému naplnění vozů stačil pětiminutový interval. To by však nevyhovovalo cestujícím a zvětšil by se i počet přestupů. Elektrické podniky naopak daly za pravdu projektantům v předpokladu rychlého osídlení hradčanské a pankrácké oblasti.²⁵²⁾

Měla-li se navíc zrychlit doprava na delší vzdálenosti, bylo zapotřebí menšího počtu stanic, než projektanti navrhovali. Rozpor byl však zároveň v tom, že pokud by stanice metra byly dál od sebe (což bylo nutné kvůli dálkové dopravě) a byla by omezena tramvajová doprava, zhoršilo by to většině cestujících přímou dopravní obslužnost. Z dnešního pohledu se zdá s podivem, jak se tehdy Elektrické podniky stavěly k dnes nejpoužívanější trase, kterou obsluhuje linka C metra. „*Tuto pankráckou větev pojali pp. projektanti do trati C, jejíž část mezi Denisovým nádražím a Museem nemá vzhledem k budoucímu podružnému významu nádraží Denisova a Masarykova, žádného zvláštního dopravního oprávnění.*“²⁵³⁾ Je těžké přijmout toto stanovisko, neboť se daná trasa stala velice perspektivní už před přelomem století.

²⁵¹⁾ ADP Praha, fond Metro – historie, karton č. 1, *Posudek projektu prof.ing.Lista a ing.Belady nazřízení podzemních drah v Praze se stanoviska elektr.drah*, s. 1–6, 26–27.

²⁵²⁾ Tamtéž, s. 3–9, 23.

²⁵³⁾ Tamtéž, s. 9.

7.3 Další osud projektů podzemní dráhy

List s Beladou se však podzemní dráhy nevzdali a usilovali dále o její prosazení. V roce 1927 se na hlavní město obrátila newyorská firma Fox Brothers International Corporation s nabídkou vybudování pražské podzemní dráhy. Finanční odbor magistrátu však stále považoval věc za naprosto předčasnou a zároveň tvrdil, že počet obyvatel ještě nedosáhl takové výše, aby stavba, vybudovaná nákladem asi jedné miliardy korun, mohla rentabilně fungovat. Elektrické podniky si z projektu inženýrů Belady a Lista a návrhu newyorské firmy přece jen něco odnesly; začaly se již reálně zaobírat myšlenkou pražské podzemní dráhy. Snažily se tedy zjistit skutečné potřeby města s ohledem na další předpokládaný rozvoj. Nechali si vypracovat různé studie.²⁵⁴⁾

Výsledkem se stala veřejná soutěž na dopravní úpravy Velké Prahy z roku 1930. Do návrhů, které byly hodnoceny nejpříznivěji, patřil projekt označený heslem M – M – M (Můstek – Masarykovo nádraží – Muzeum). Teprve tam se objevuje klasický trojúhelník tří stanic v centru vytvořený křížením tří tratí metra. Jako hlavní autor návrhu podzemní dráhy jsou uvedeny Škodovy závody v Plzni. Na projektu se podílel i civilní inženýr Josef Záruba-Pfeffermann a opět také inženýři Belada s Listem.²⁵⁵⁾

Při soutěži se objevovaly různé projekty. Některé obsahovaly dokonce revoluční návrhy při stavbě měst. Předseda správní rady Elektrických podniků Ing. Eustach Mölzer k tomu poznamenal: „*Vzpomínám jen onoho návrhu, který počítal se zřízením nového města mezi Prahou a Čelákovici, který téměř prorocky uvažoval nové uliční uspořádání tím, že chodníky překládal do prvního poschodí a vlastní uliční povrch vyhrazoval jen veřejné a soukromé dopravě motorické.*“²⁵⁶⁾

Mnoho projektů prý předpokládalo výraznou přestavbu svatopetrské čtvrti, s čímž se Elektrické podniky nemohly ztotožnit. Různý byl i názor na součinnost s příměstskou vlakovou dopravou. Ani jeden z návrhů nebyl doporučen k realizaci vzhledem k předpokládaným velkým investičním nákladům. V té souvislosti by se

²⁵⁴⁾ FOJTÍK, Pavel. Vladimír List a počátky úvah o pražském metru, in: STŘÍTESKÝ, Hynek; MIKEŠ, Jan; EFMERTOVÁ, Marcela (eds.). *Vladimír List: žil jsem pro elektrotechniku*, s. 193–194.

²⁵⁵⁾ Tamtéž, s. 194.

²⁵⁶⁾ MÖLZER, Eustach. Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze, in: *Technický obzor*, 25. 5. 1939, roč. 47, č. 10, s. 146.

očekávalo velké zdražení jízdného. Argumentem proti byla i častá potřeba přestupovat z dráhy na jiný prostředek, čímž by úspora času prakticky zmizela.²⁵⁷⁾

Do soutěže bylo podáno celkem 19 návrhů. Tři nejlepší projekty dostaly ocenění. Všechny počítaly u podzemní dráhy se třemi linkami. Prvním byl zmíněný projekt „MMM“ od Škodových závodů. Druhým byl plán „Střední cestou“ od továrny ČKD. Třetí oceněný projekt nebyl od velké firmy, nýbrž od Dr. Tech. Ing. Alexandra Voigtse a byl pracovně nazván „Studie 1930“. Voigts byl náměstkem ředitele a přednostou studijního oddělení Elektrických drah hlavního města Prahy.²⁵⁸⁾ z těchto projektů Elektrické podniky vycházely při dalších úvahách o podzemní dráze.

V průběhu 30. let Ing. Belada i prof. Ing. List dále neúnavně usilovali o stavbu podzemní dráhy. Jak již bylo řečeno, podíleli se na dopravní soutěži Velké Prahy. V dalších letech také přednášeli, publikovali odborné články a apelovali, aby byly konečně vykonány přípravné práce pro podzemní dráhu. V roce 1937 opět opakovali potřebu podzemní dráhy, tak jak ji navrhovali v soutěžním projektu „MMM“ Škodových závodů v roce 1931.²⁵⁹⁾

Úvodní argument se zakládal na tom, že pro stále rostoucí dopravu není možné rozšiřovat prostor horizontálně; to by stálo příliš finančních prostředků. Vertikální způsob (podzemní či nadzemní dráha) byl tak podle jejich názoru jediným řešením. Kriticky hodnotili variantu podpovrchové tramvaje a ramp s ní spojených, která se prý v americkém Bostonu neosvědčila. Zdánlivá výhoda používání tramvajových vozů byla podle nich kompenzována mnoha nevýhodami. Jednou z nich byla i nutnost větších tunelů kvůli vrchnímu přívodu elektrického proudu. Odmítali i nadzemní dráhu, která měla prý rušivý efekt na městský život a v pražských podmínkách by ani nebyla možná.²⁶⁰⁾

Jejich teorie byla důkladně propracována. Při rozhodování, kudy se má vést podzemní dráha, vycházeli ze tří základních předpokladů: z teoretických úvah, z praktické zkušenosti z jiných měst a z dosavadních zkušeností a dat o městské hromadné dopravě v Praze. Trasové vedení linek bylo ovlivněno několika faktory. Bylo

²⁵⁷⁾ MÖLZER, Eustach. Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze, in: *Technický obzor*, 25. 5. 1939, roč. 47, č. 10, s. 145–146.

²⁵⁸⁾ FOJTÍK, Pavel. *30 let pražského metra*, s. 18–21.

²⁵⁹⁾ BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze, in: *Věstník inženýrské komory pro Československou republiku*, 7. 5. 1937, roč. 16, č. 9, s. 65–73.

²⁶⁰⁾ Tamtéž, s. 65–66.

potřeba dosáhnout ideálního tvaru podpovrchových tratí tak, aby nedocházelo k přetížení určitých okrajových oblastí. V jiných místech by pak metro nabízelo pro zbytečně malou oblast velkou kapacitu. Kdyby byla v plánu výstavba pouze jediné trati, ta by vedla centrem ve směru hlavního dopravního spádu. Při stavbě dvou nebo tří tratí, by se neměly střetávat pouze v jednom bodě; došlo by tak k přetížení tohoto místa a zároveň jiná místa v centru by byla dopravně špatně obsloužena. Zkušenost z cizích měst vypovídala o tom, že podzemní dráha se musí vést nejživějšími částmi měst, aby získala co nejvíce cestujících, bez ohledu na komplikace a vyšší stavební náklady s tím spojené.²⁶¹⁾

Z pražských podmínek vyplynula jako hlavní trasa A, která měla vést od Palmovky na Smíchov. Již v soutěžním projektu Škodových závodů ji projektanti prodloužili na severovýchodě k Hornímu libeňskému nádraží²⁶²⁾ a na jihozápadě k nádraží Smíchovskému.²⁶³⁾ To bylo provedeno za tím účelem, aby „*podzemní dráha se napojovala přímo na státní dráhy a tím docílena byla užší spolupráce těchto dopravních podniků*“.²⁶⁴⁾ Zvláštní zřetel měl být brán na oblasti, které trpěly nedostatkem rychlého dopravního spojení z důvodu nutných objížděk kvůli terénním i jiným překážkám. To platilo pro spojení severozápadní části města (Hradčany, Břevnov, Dejvice) s centrem a jihovýchodní částí (Vinohrady, Vršovice, Nusle).²⁶⁵⁾

I v jiných místech měla navazovat podzemní dráha na vlaky (Dejvické nádraží, Vršovické nádraží, Výstaviště). Kvůli tomu v projektu Škodových závodů List s Beladou změnili počet tratí na tři z původních čtyř. Tratě měly mít celkovou délku 21,3 km. Trasa a již byla výše zmíněna. Trasa B měla směřovat z Vítězného náměstí na Floru. Trasa C se jako jediná lišila proti dnešku; měla vést z Výstaviště na pomezí Nuslí a Vršovic. Trojúhelník „MMM“ obepínal největší centrum města, které se po první světové válce přesunulo ze Starého Města na Václavské náměstí. Výstavba měla být

²⁶¹⁾ BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze, in: *Věstník inženýrské komory pro Československou republiku*, 7. 5. 1937, roč. 16, č. 9, s. 66–67.

²⁶²⁾ Dnešní nádraží Praha-Vysočany.

²⁶³⁾ Dnes vedou linky metra a i B stejnou cestou (pouze značení je obrácené). Tyto trasy se tedy vyprofilovaly již tenkrát. V případě trasy Smíchovské nádraží – Karlín je to pochopitelné; trasa byla perspektivní již v době omnibusové dopravy. Velkou roli na tom mají výše zmíněná nádraží, jakožto důležité přestupní uzly. Dnes jsou již linky metra a a B delší; prakticky totožné s tímto projektem bývaly po prvních etapách výstavby.

²⁶⁴⁾ BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze, in: *Věstník inženýrské komory pro Československou republiku*, 7. 5. 1937, roč. 16, č. 9, s. 67.

²⁶⁵⁾ Tamtéž.

prováděna postupně, nejdříve se předpokládalo po vzoru jiných měst spojení východ – západ. Tramvaje v centru měly být zrušeny a jinde měly získat roli napáječů podzemní dráhy.²⁶⁶⁾

Jako první měla být vybudována trasa A, jako frekvenčně i hospodářsky nejperspektivnější. Poté měla přijít na řadu severozápadní část linky B z Dejvic na Muzeum a jihovýchodní část linky C z Nuslí – Vršovic do centra. Proč bylo spojení severozápadu a jihovýchodu urgentní, již bylo řečeno výše. Při soutěžním projektu v roce 1931 se předpokládalo dokončení první etapy v roce 1936, druhé v roce 1942 a třetí roku 1950.²⁶⁷⁾ Propracovanost projektu je vidět mj. v tom, že z centrálního bodu, kterým byl Můstek, všechny konce tratí obepisovaly kružnici o poloměru 3 km. Pouze nádraží ve Vysočanech mělo vzdálenost necelých 5 km.

I když byla soutěž zaměřena na budoucí řešení všech složek dopravy, dospěli projektanti k názoru, že jediným způsobem, jak docílit lepšího stavu, je výstavba podzemní dráhy s připojením na železnice. Projekt se příliš nelišil od toho z roku 1926. Součinnost se železnicemi byla zásadní, ve vzdáleném výhledu měly být dráhy propojeny. Měly tím být i odstraněny návaly cestujících na nádražích, a to zvláště Wilsonova a Masarykova.²⁶⁸⁾ Zároveň tunely podzemní dráhy mohly být „*vítaným a bezpečným krytem obyvatelstva při nepřátelských leteckých útocích, čemuž se právě v nynějších nejistých dobách přikládá velký význam*“.²⁶⁹⁾

V oblasti technického řešení (stavební provedení, stojní vybavení i provozování) měla vypomoci zkušenost z jiných měst. Inženýři navrhovali, aby podzemní dráha byla budována hloubením, v co možná nejmenší hloubce pod povrchem ulic. Urgovali, aby bylo co nejdříve přistoupeno k přípravným pracím, neboť se předpokládala celá řada technických, hospodářských, právních a administrativních otázek. Stavba podzemní dráhy mohla podle jejich názorů také vypomoci za hospodářské krize.²⁷⁰⁾

Výstavba všech tratí měla stát okolo 1 miliardy Kč. V rámci důkladných výpočtů ale projektanti ukázali, že by měla vykazovat přebytek. Výhodou podzemní dráhy bylo také to, že její provoz neovlivňuje počasí. Oceňovali, že věc podpořil i předseda

²⁶⁶⁾ BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze, in: *Věstník inženýrské komory pro Československou republiku*, 7. 5. 1937, roč. 16, č. 9, s. 67–68.

²⁶⁷⁾ Tamtéž, s. 68–69.

²⁶⁸⁾ Tamtéž, s. 69–70.

²⁶⁹⁾ Tamtéž, s. 70.

²⁷⁰⁾ Tamtéž, s. 67, 71.

československé vlády Milan Hodža a že se návrhem zaobírá odborný i denní tisk. Byli také rádi, že se přešlo od povrchnějších ke kritičtějším rozborům. Srovnávali stavbu metra se stavbou železnic a naznačovali, jak dopadly obce, které se zavedení tohoto prostředku tehdy bránily.²⁷¹⁾

Belada s Listem viděli určitý posun v tom, že odborníci se již nebojí stránky technické, ale hospodářské. Z argumentů, které k věci vyslovovaly jiné osobnosti, je vhodné uvést několik pozitivních a několik negativních názorů. Názorem jednoho ze zastánců bylo, že když i menší města v jiných zemích mají podzemní dráhu, není důvod, aby v Praze také nebyla. Spousta hlasů mluvila o potřebě angažovanosti státu v této věci. Z těch kritických zaznělo, že tramvaje nebude možné rušit v takové míře, jak bylo plánováno, a že se místo metra mají raději stavět jen podpovrchové úseky. Očekávaly se také potíže se stavebními pracemi, s kanalizační sítí a jiné technické potíže, přímé spojení s železnicí se zdálo nemožné. Jiní odborníci doporučovali, aby byla dráha vybudována hlouběji pod povrchem ulic, a lépe tak sloužila jako kryt. Někteří tvrdili, že Praha podzemku nepotřebuje, místo toho bylo prý třeba uskutečnit jiné důležité projekty. Zcela protikladným k tomuto byl názor, že jedině podzemní dráha odvrátí hrozící dopravní katastrofu. Proti přesvědčení projektantů, že trať a bude rentabilní, se ozývaly hlasy, že podzemní dráha dosáhne významu a rentability, pouze pokud bude vystavěna celá. S tím souviselo i to, že se stavbou nebude možné začít brzy. Mezi obyvatelstvem také panoval strach, že když dojde ke stavbě podzemní dráhy, nebudou zbývat peníze na jiné stavby.²⁷²⁾

Předseda správní rady Elektrických podniků Eustach Mölzer k podzemní dráze poznamenal, že se Elektrické podniky podzemní dráhou zabývají už několik let, ale přípravné práce brzdí hlavně terénní podmínky. V Praze prý navíc nestačí ani milion obyvatel, aby se podzemní dráha vyplácela. Elektrické podniky hledaly veřejného činitele, který by převzal část nákladů.²⁷³⁾

Na výtky, že cena podzemní dráhy v projektu z roku 1931 je vyšší než v roce 1926, se projektanti hájili tím, že v roce 1926 šlo o pouhou studii, která nemohla mít všechny aspekty prozkoumané do hloubky. Navíc se však od té doby zvýšil ruch na

²⁷¹⁾ BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze, in: *Věstník inženýrské komory pro Československou republiku*, 21. 5. 1937, roč. 16, č. 10, s. 78–79.

²⁷²⁾ Tamtéž, s. 79–82.

²⁷³⁾ Tamtéž, s. 81.

pražských ulicích a byly postaveny nové objekty, což náklady zvýšilo. Závěrem tedy Belada s Listem žádali, aby byl co nejdříve vypracován podrobný projekt včetně rozpočtu, aby se mohlo konečně začít se stavbou. Článek končil nadějnou vyhlídkou, že snad v roce 1942 by mohla být hotova část trati A.²⁷⁴⁾

7.4 Generální projekt

Ke konci 30. let se Elektrické podniky začaly myšlenkou podzemní dráhy zabývat intenzivněji. V roce 1938 předložilo studijní oddělení Elektrických podniků studii Dopravní projekt Velké Prahy.²⁷⁵⁾ Plánovány byly opět tři trasy. Podpovrchové úseky měly být jen v centru. První byl z Dejvic na Vinohrady v přibližné trase dnešní linky metra A. Druhý měl vést z Wilsonova nádraží na náměstí Petra Osvoboditele²⁷⁶⁾, přičemž celá trať by obsluhovala oblast Pankrác – Holešovice (rozhodnuto později). Třetí úsek měl směřovat z Těšnova na Karlovo náměstí. Všechny podpovrchové tratě by se tedy shodovaly s dnešními trasami metra v centru.

Výsledky studijního oddělení se staly podkladem pro zadání generálního projektu. Generální projekt byl 15. března 1939 zadán²⁷⁷⁾ konsorciu stavebních a strojírenských firem, kde byli jako odborníci zapojeni i Belada a List a které se skládalo ze Škodových závodů, českomoravských strojíren a dalších šesti velkých inženýrských firem (mezi nimi také firma Záruba-Pfeffermann a stavební společnosti Konstrukтива a Lanna). Později se přidaly i firma Ringhoffer-Tatra a německá firma Siemens-Bauunion.²⁷⁸⁾

Zajímavostí je, že při zadávání generálního projektu Elektrické podniky počítaly s tím, že je možné, že se Praha do roku 2040 rozroste až na dva a půl milionu obyvatel. Předpokládaly, že první stavební etapa bude hotova za pět let, bude mít 6 km tratí v tunelu a 35 km povrchových úseků tramvaje, která povede po vlastním tělese a překážky bude překonávat pomocí mimoúrovňových křižovatek. Tato etapa měla

²⁷⁴⁾ BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze, in: *Věstník inženýrské komory pro Československou republiku*, 21. 5. 1937, roč. 16, č. 10, s. 83.

²⁷⁵⁾ AHMP, fond Magistrát hl. m. Prahy I. Referát I.C. Hospodářský, inv. č. 1103, sign. B47, karton č. 268.

²⁷⁶⁾ Dnešní náměstí I. P. Pavlova.

²⁷⁷⁾ Firmy byly osloveny vzhledem k tomu, že při soutěži v roce 1930 poskytly nejlepší nabídky.

²⁷⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 112–113.

odstranit a minimálně na 20 let vyřešit dopravní kalamitu v centru města. Jejím dalším hlavním cílem bylo zrychlit městskou dopravu obecně. Cestovní rychlost dráhy se předpokládala 25–30 km/h. Předmětem projektu byla i konstrukce nového vozu. Nástupiště měla být konstruována pro čtyři vozy, zejména jako rezerva pro budoucnost anebo pro velké akce, jakými byly všesokolské slety. Celkový náklad na první etapu neměl přesáhnout 250 milionů korun. Zároveň bylo voláno po tom, aby při realizaci rychlodráhy byla důkladně naplánována budoucí infrastruktura města a aby došlo k bližší součinnosti zainteresovaných institucí.²⁷⁹⁾

Pro druhou etapu se předpokládalo rozšíření a prodloužení rychlodrah za hranice Velké Prahy, kde by navázaly na příměstskou vlakovou síť. Mělo být tedy možné cestovat z jednoho konce Prahy až na druhý (či dokonce za okraj Prahy) bez jediného přestupu. Rychlodráhové spojení oblastí severozápad–jihovýchod mělo vycházet z Uhřetěvsi a ústít v Dejvicích, kde by se rozdělovalo na směr do Ruzyně a na druhý do Roztok. Druhá trasa spojovala severovýchod a jihozápad. Měla vést z Chval na Smíchov, kde se opět rozdělovala na dvě větve. První z nich směřovala do Řeporyjí a druhá do Radotína. Spojení od severu k jihu začínalo na Střížkově a směřovalo na Chodov.²⁸⁰⁾ Uskutečněno mělo být také druhé²⁸¹⁾ a třetí severojižní spojení, dvě spojení ze západu na východ a některé drobné spojky. Po dokončení by rychlodráhy dosáhly 120–140 km, z čehož jen 16 km by bylo v tunelech. Na rozdíl od jiných velkých měst, kde rychlodráha neměla jinou možnost, než být vedena tunely, neviděly Elektrické podniky důvod pro vedení pod zemí jinde než v centru, protože podle jejich názoru bylo pro vlastní drážní těleso jinde místa dostatek.²⁸²⁾

V jarních a letních měsících roku 1939 na výstavbu podzemní dráhy intenzivně probíhaly přípravy. Generální projekt byl označován jako „D“. Vypracování podrobného návrhu projektu bylo omezeno lhůtou 15 měsíců. Hned po zadání byly

²⁷⁹⁾ MÖLZER, Eustach. Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze, in: *Technický obzor*, 10. 6. 1939, roč. 47, č. 11, s. 166–170.

²⁸⁰⁾ Kromě drobných rozdílů a rozdělení na dvě větve jezdí dnes linky metra ve stejných trasách.

²⁸¹⁾ Velmi se podobalo dnešním plánům na linku metra D.

²⁸²⁾ MÖLZER, Eustach. Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze, in: *Technický obzor*, 10. 6. 1939, roč. 47, č. 11, s. 167–168.

prováděny sondy, rozbory zemin a podzemních vod a zatěžkávací zkoušky. Začínalo se s výpočty, vyměřováním a obstaráváním rozličných plánů.²⁸³⁾

Dne 6. června začala fungovat Projekční kancelář pražské podzemní dráhy. Poté se objevil určitý rozpor mezi Elektrickými podniky a konsorciem stavebních firem ohledně základní koncepce. Původně projektanti počítali se systémem podpovrchové tramvajové rychlodráhy. Část tramvajové sítě měla být přestavěna pro rychlodráhu, kde by jezdily nové vozy, a počítalo se i s využitím některých stávajících tratí na vlastních tělesech. Tratě by byly do tunelů svedeny pouze v centru. Pro provoz se staršími vozy měla ovšem část tramvajové sítě zůstat v provozu a plánována byla i výstavba nových tratí. Na konci září roku 1939 však Konsorcium Sdružených firem zásadně odmítlo projekt rychlodráhy a doporučilo jeho nahrazení projektem klasické podzemní dráhy.²⁸⁴⁾

Elektrické podniky od roku 1926 zcela proměnily svůj názor, a tak nakonec v roce 1939 považovaly podzemní dráhu za nezbytnost. I když byly v tomto roce prováděny sondáže, na vykonání první etapy celkového dopravního programu Velké Prahy však již nedošlo. Vzhledem k tomu, že si Praha musela počkat na metro ještě 35 let, naznačují optimistická slova Ing. Mölzera pohnutý osud pražské podzemky: „*Věřím, že bude-li zachován mír a nezhorší-li se naše hospodářské poměry, budou občané Prahy jezdit za 3 až 4 roky z Dejvic na Vinohrady, z Karlína na Smíchov pod zemí.*“²⁸⁵⁾

²⁸³⁾ HOŘEJŠ, Miloš. Podzemní dráha v Praze a 2. světová válka. Projekt Konsorcía versus projekt Plánovací komise, in: STRÍTESKÝ, Hynek; MIKEŠ, Jan; EFMERTOVÁ, Marcela (eds.). *Vladimír List: žil jsem pro elektrotechniku*, s. 212–213.

²⁸⁴⁾ FOJTÍK, Pavel. *30 let pražského metra*, s. 27–28. Hlavním argumentem tohoto kroku byla úvaha, že provozování rychlodráhy v ulicích, kde by nebylo možné vybudovat vlastní těleso, by způsobovalo nepravdivost při provozu v tunelových úsecích.

²⁸⁵⁾ MÖLZER, Eustach. Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze, in: *Technický obzor*, 10. 6. 1939, roč. 47, č. 11, s. 169.

8 Závěr

Velký rozvoj provinciální Prahy nastal za průmyslové revoluce. Tehdy zvláště průmyslová předměstí rostla závratným tempem. To si vyžádalo vznik hromadných dopravních prostředků. Prvními byly omnibusy. Pozdější koňská dráha, jezdící v Praze od roku 1875, měla ve své době v pražské hromadné dopravě nezastupitelné místo. Postupně ji však vystřídala elektrická dráha, která využila jejího zázemí.

Pražská městská rada rozhodla po vzoru jiných měst, že město převezme provozování hromadné dopravy do vlastních rukou. Tak vznikly v roce 1897 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Ty postupně odkoupily všechny dráhy v soukromých rukou a roku 1907 dosáhly monopolu v pražské hromadné dopravě. Od té doby se stavělo v rychlém tempu, a tak byla v Praze ještě před první světovou válkou kompletně vytvořena základní traťová síť elektrické tramvaje, dopravního prostředku, který tvoří významnou část pražské hromadné dopravy dodnes.

Úvodní pasáž zasazuje hlavní část týkající se nových dopravních prostředků do celkového kontextu vývoje hromadné dopravy v Praze. Zpracovat problematiku nových dopravních prostředků v Praze totiž nelze bez přihlédnutí k tramvajové dopravě a celkovému předchozímu vývoji.

Po vzniku Československé republiky byla patrná tendence do hromadné dopravy v Praze aplikovat nové dopravní prostředky. Bylo totiž zřejmé, že elektrická dráha, i když vstupuje do zlatého věku, nemůže na všechny úkoly stačit. Ze všech plánů se dočkaly provedení autobusy a trolejbusy. Avšak k realizaci projektu podzemní dráhy už nedošlo. Rozdíl mezi realizovanými a nerealizovanými projekty nebyl jen v samotném uskutečnění, ale ještě v jednom podstatném parametru. Realizované dopravní prostředky byly vlastní koncepcí dopravních podniků. Naproti tomu projekt podzemní dráhy od inženýrů Belady a Lista byl soukromou iniciativou.

Do rozvoje nových dopravních prostředků v Praze výrazně promluvily dvě mimořádné osobnosti české techniky, inženýři František Křižík a Vladimír List. Přesáhly dokonce hranice města a jejich přínos byl patrný pro celé české země. Za první

republiky však určovala hlavní směr vývoje pražské dopravy správní rada Elektrických podniků hlavního města. Z jejích členů je třeba jmenovat zvláště dlouholetého předsedu správní rady Ing. Eustacha Mölzera, který stál v čele rady v dlouhém období let 1923–1939 a měl tedy zásadní podíl na určování nových koncepcí v pražské dopravě. Za druhé republiky dokonce správní rada změnila svůj názor a souhlasila se stavbou pražské podzemní dráhy, k čemuž byly vykonány i přípravné práce. Průběh druhé světové války však tuto pokrokovou stavbu zastavil.

Z výsledků bádání je patrné, že Elektrické podniky si byly jisté svojí koncepcí a nenechaly se příliš ovlivnit, ať už se o to snažilo místní obyvatelstvo či odborná veřejnost. V případě autobusů byly podniky vstřícnější, když relativně rychle vyhověly většině požadavků.

První pokus o zavedení autobusů v Praze v letech 1908/9 se neujal. Autobusy byly tehdy příliš nespolehlivé. Naproti tomu v období první republiky byly autobusy využívány hojně. Měly ale jen doplňující funkci; pomáhaly obsloužit ty nové části Prahy, kde by se zavedení tramvaje nevyplatilo. Byly ovšem záležitostí prodělečnou a jejich schodek byl kryt zisky z elektrických drah. Při tom bylo zásadní skutečností, že pohonné hmoty pro autobusy musel provozovatel nakupovat za tržní ceny, zatímco pro tramvaje vyráběl elektřinu ve vlastní režii. Negativně provoz autobusů ovlivnily také některé zákony spojené s hospodářskou krizí. Zdá se, že příčiny vzniku a problémy spojené s autobusy v systému městské hromadné dopravy v Brně, tedy tam, kde měla také hlavní slovo elektrická dráha, byly analogické.

Dalším realizovaným dopravním prostředkem byl trolejbus. Problematika trolejbusů v Praze ovšem spadá z větší části mimo stanovený časový záběr této práce. Text se tedy věnuje pouze počátkům rozvoje tohoto dopravního prostředku, tzn. první a druhé trolejbusové lince, která na území hlavního města vznikla v roce 1936, resp. v roce 1939. Jejich další rozvoj pokračoval i za války.

Je tedy patrné, že nápad se ujal, přestože zaváděcí náklady byly vysoké. Praha byla prvním městem v Československu, kde trolejbusy ve své technologicky moderní podobě (se sběračem oproti zastaralému vozičku) byly pravidelně v provozu ještě před začátkem druhé světové války. Kvůli správné údržbě nového prostředku kontaktovaly Elektrické podniky se žádostí o radu mnoho jiných dopravních podniků ve světě.

Významným tématem pro pražskou dopravu byla otázka podzemní dráhy. První její projekty se objevily již za Rakousko-Uherska. Za meziválečné éry byl nejvýznamnějším projektem podzemní dráhy plán stavebních inženýrů Belady a Lista. I když bylo návrhů více, Elektrické podniky považovaly v tu dobu podzemní dráhu za předčasnou. Když došlo ke konci 30. let k obratu v tomto zásadním názoru, realizaci projektu druhá světová válka nejprve urychlila, ale průběh válečných událostí ji nakonec zastavil.

Horní časovou hranicí práce bylo stanoveno datum 1. října 1939, kdy byla zprovozněna druhá trolejbusová linka W do Jinonic a zároveň byly drasticky omezeny linky autobusové.

Z provedeného výzkumu vyplynulo, že nepřestupní sazby (tzn. nutnost koupit si samostatnou jízdenku na autobus a samostatnou na tramvaj) se setkávaly v různých případech s odlišnými reakcemi. Pokud se jednalo o oblast velmi vzdálenou od tramvajové linky, obyvatelé čtvrti autobus docenili a platba za další jízdenku jim nečinila potíže. Naopak v případech, kdy autobus sloužil jen jako přiblížení k tramvajové trati na vzdálenost, kterou bylo případně možné ujít pěšky, se placení další jízdenky místní velmi zdráhali, jak ukazuje příklad obyvatel Hanspaulky.

Trolejbus byl v tomto směru určitým kompromisem. Při jeho zavádění bylo rozhodnuto o tzv. kombinovaných sazbách, což znamenalo možnost dokoupení si jízdenky na trolejbus (nebo opačně na tramvaj) za výhodnější cenu.

I když zjevně každé zavádění nové linky a nové trasy přináší jednání s místním obyvatelstvem, příp. různé petice apod., případ Hanspaulky byl specificky komplikovaný. Není obvyklé, aby místní spolek byl tak aktivní, jako byl Hospodářský klub nad Šárkou. Minimálně to platí v případě jednání o linky do Záběhlic, na Bílou Horu a do Jinonic.

Při archivním bádání byly nalezeny nové, ještě nepublikované informace, které byly přínosné pro celou práci. Často se jednalo o okolnosti, které provázely realizaci projektu nového dopravního prostředku. Statistická data následně sloužila při zhodnocování výsledků provozu jednotlivých prostředků.

Závěrem lze říci, že Elektrické podniky za první republiky zprovoznily většinu svých tramvajových a autobusových tratí do nástupu hospodářské krize. Po odezdění krize ještě došlo k určitému rozvoji, ale v porovnání s předchozím obdobím znatelně

menšímu. Trolejbusy a autobusy (od roku 1925, resp. 1936) sice nebyly provozovány po celé období meziválečné republiky, ale úspěšně se rozvíjely, na rozdíl od dřívějších dob, kdy se neujaly kvůli technologickým nedokonalostem. Projekt podzemní dráhy, která by se stala hlavním pilířem pražské hromadné dopravy a odlehčila by přetížené dopravě tramvajové, se však realizace nedočkal.

9 Seznam pramenů a literatury

Prameny nepublikované:

Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy (ADP Praha):

Fond Autobusy, karton č. 3, 21.

Fond Koňská dráha, karton č. 6, 7, 10, 12, 13, 14, 19.

Fond Metro – historie, karton č. 1.

Fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP.

Fond Správní rada Elektrických podniků, karton č. 1.

Fond Tramvajové tratě – spisová část, karton č. 1, 7, 110.

Fond Trolejbusy, karton č. 2, 4.

Nezařazené: Sbíрка fotografií.

Archiv hlavního města Prahy (AHMP):

Fond Magistrát hlavního města Prahy I., Referát I.A, hospodářský 1921–1948:

sign. B48 Stavby uliční a silniční... 1921–1930, karton č. 203– 204.

sign. B49 Městské elektrické podniky. Elektrické dráhy 1933–1948, karton č. 373–374.

sign. B60 Městské elektrické podniky 1923–1930, karton č. 206–207.

Fond Magistrát hlavního města Prahy I., Referát I.C, hospodářský 1922–1948:

sign. B1 Komunikace – různé 1931–1940, karton č. 49.

sign. B11 Podniky obecní 1931–1940 , karton č. 256.

sign. B12 Komunikace – autobusová doprava 1922–1930, karton č. 1.

sign. B47 Podzemní dráha 1939, karton č. 268.

Prameny publikované:

BELADA, Bohumil; LIST, Vladimír. *Podzemní rychlá dráha pro Prahu*. Praha: vl. nákl., 1927. 7 s.

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1898. Praha: Statistická kommise král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1900. 522 s.

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899. Praha: Statistická kommise král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1901. 117 s.

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901. Praha: Statistická kommise král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1904. 791 s.

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907. Praha: Statistická komise královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 1911. 1165 s.

Administrační zpráva hlavního města Prahy za rok 1911. Praha: Statistická komise hlavního města Prahy a spojených obcí, 1919. 456 s.

Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890. Praha: Statistická kommise král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1891. 47 s.

Statistisches Handbüchlein der kgl. Hauptstadt Prag für das Jahr 1871 (1872). Prag: Statistischen Kommission der Hauptstadt Prag, 1873. 168 s.

Statistická příruční knížka král. hlavního města Prahy za rok 1875. Praha: Statistická kommise král. hlavn. města Prahy, 1876. 131 s.

Statistická příruční knížka král. hlavního města Prahy za rok 1876. Ročník 5. Praha: Statistická kommise král. hlavního města Prahy, 1877. 134 s.

Statistická příruční knížka král. hlavního města Prahy za rok 1877. Ročník 6. Praha: Statistická kommise král. hlavního města Prahy, 1878. 135 s.

Statistická příruční knížka král. hlavního města Prahy za rok 1878. Ročník 7. Praha: Statistická kommise král. hlavního města Prahy, 1880. 145 s.

Statistická příruční knížka král. hlavního města Prahy za rok 1879 a 1880. Ročník 8. Praha: Statistická kommise král. hlavního města Prahy, 1881. 250 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Vyšehradu, Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1881. Nové řady ročník 1. Praha: Statistická kommise král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1882. 163 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882. Nové řady ročník 2. Praha: Statistická kommissee král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1884. 331 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy s Holešovic-Bubny a spojených s městskou statistickou kommissí obcí za léta 1883 a 1884. Praha: Statistická kommissee král. hlavního města Prahy a spojených obcí, 1857. 559 s.

Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885. Nové řady ročník 4. Praha: Statistická kommissee král. hlavního města Prahy a spojených obcí, 1888. 201 s.

Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1886. Nové řady ročník 5. Praha: Statistická kommissee král. hlavního města Prahy a spojených obcí, 1888. 246 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1890. Nové řady ročník 8. Praha: Statistická kommissee král. hlavního města Prahy a spojených obcí, 1892. 378 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891. Nové řady ročník 9. Praha: Statistická kommissee král. hlavního města Prahy a spojených obcí, 1894. 331 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1892. Nové řady ročník 10. Praha: Statistická kommissee král. hlavního města Prahy a spojených obcí, 1894. 372 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1897. Nové řady ročník 17. Praha: statistická kommissee královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 1900. 448 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899. Nové řady ročník 19. Praha: Statistická kommissee královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 1902. 414 s.

Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1901. Nové řady ročník 21. Praha: Statistická kommissee královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 1904. 434 s.

Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za léta 1906, 1907 a 1908. Nové řady ročník 26., 27. a 28. Praha: Statistická komise královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 1910. 1087 s.

Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za léta 1909. Nové řady ročník 29. Praha: Statistická komise královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 1911. 643 s.

Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1913. Nové řady ročník 33. Praha: Statistická kancelář královského hlavního města Prahy, 1916. 845 s.

Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1925. Nové řady ročník 45. Praha: Statistický úřad hlavního města Prahy, 1930. 236 s.

Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1926–1929. Nové řady ročník 46.–49. Praha: Statistický úřad hlavního města Prahy, 1933. 448 s.

Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930–1933. Nové řady ročník 50.–53. Praha: Statistický úřad hlavního města Prahy, 1937. 460 s.

XXIII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1920. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1921. 33 s.

XXIV. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1921. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1922. 33 s.

XXV. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1922. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1923. 37 s.

XXVI. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1923. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1924. 39 s.

XXVII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1924. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1925. 45 s.

XXVIII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1925. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1926. 51 s.

XXIX. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1926. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1927. 51 s.

XXX. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1927. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1928. 55 s.

XXXI. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1928.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1929. 57 s.

XXXII. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1929.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1930. 57 s.

XXXIII. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1930.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1931. 67 s.

XXXIV. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1931.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1932. 75 s.

XXXV. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1932.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1933. 73 s.

XXXVI. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1933.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1934. 63 s.

XXXVII. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1934.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1935. 69 s.

XXXVIII. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1935.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1936. 72 s.

XXXIX. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1936.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1937. 54 s.

XL. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1937.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1938. 47 s.

XLI. *Výroční zprávy Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1938.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1939. 47 s.

XLII. *Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1939.* Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1940. 20 s.

Periodický tisk:

Pražské nowiny. Praha: Synové Bohumila Haase, 1845. ISSN 1802-775X.

Pražský denník. Praha: Vojtěch Kubelka, 1875. ISSN 1803-4837.

Technický obzor. Praha: Spolek českých inženýrů, 1939. ISSN 1804-8714.

Věstník inženýrské komory pro Československou republiku. Praha: Inženýrská komora pro ČSR, 1937. ISSN 1805-2568.

Zlatá Praha. Praha: J. Otto, 1886. ISSN 1801-2493.

Literatura:

BĚLINA, Pavel, et al. *Dějiny Prahy*. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998. 565 s. ISBN 80-7185-143-4.

ČECH, Jan; FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Trolejbusy v Praze: 1936–1972*. Praha: Společnost městské dopravy, 1994. 123 s. ISBN 80-901067-6-5.

EFMERTOVÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*. Praha: Libri, 1998. 463 s. ISBN 80-85983-47-8.

EFMERTOVÁ, Marcela C. *Elektrotechnika v českých zemích a v Československu do poloviny 20. století: Studie k vývoji elektrotechnických oborů*. Praha: Libri, 1999. 211 s. ISBN 80-85983-99-0.

FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1995. 272 s. ISBN 80-900065-6-6.

FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005. 144 s. ISBN 80-238-5440-2.

FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražský dopravní zeměpis*. Svazek 3. Obce připojené ku Praze v roce 1922. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2004. 200 s. ISBN 80-239-3346-9.

FOJTÍK, Pavel, et al. *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2010. 412 s. ISBN 978-80-254-8017-5.

FOJTÍK, Pavel. *30 let pražského metra*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2004. 136 s. ISBN 80-239-2704-3.

FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2003. 152 s. ISBN 80-239-2023-5.

HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia, 1990. 180 s. ISBN 80-200-0221-9.

HOLUB, Ladislav; VYCHODIL, Petr; ČERMÁK, Jiří. *Atlas trolejbusů*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1986. 192 s. OD-31-016-86 05-96.

HORSKÁ, Pavla; MAUR, Eduard; MUSIL, Jiří. *Zrod velkoměsta: Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha, Litomyšl: Paseka, 2002. 352 s. ISBN 80-7185-409-3.

JANÁK, Jan; HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; DOBEŠ, Jan. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2005. 568 s. ISBN 80-7106-709-1.

KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929). Praha: Libri, 2000. 571 s. ISBN 80-7277-195-7.

KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 2. Československo a české země v krizi a v ohrožení (1930–1935). Praha: Libri, 2002. 577 s. ISBN 80-7277-031-4.

KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 3. O přežití a o život (1936–1938). Praha: Libri, 2003. 803 s. ISBN 80-7277-119-1.

LAŠŤOVKA, Marek, et al. *Pražský uličník: Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství*. Díl 1. (A–N). Praha: Libri, 1997. 604 s. ISBN 80-85983-24-9.

LAŠŤOVKA, Marek, et al. *Pražský uličník: Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství*. Díl 2. (O–Ž). Praha: Libri, 1998. 725 s. ISBN 80-85983-25-7.

LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2002. 264 s. ISBN 80-238-8574-X.

LINERT, Stanislav. *Vozidla pražské tramvajové dopravy*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. 280 s. ISBN 80-85884-58-5.

LOSOS, Ludvík. *Městská doprava v Plzni*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 2004. 60 s. ISBN 80-7270-021-9.

MACHÁČEK, Antonín. *Provoz trolejbusů ve Zlíně a Otrokovcích 1944–2004*. Zlín: Dopravní společnost Zlín Otrokovice, 2004. 85 s. ISBN 80-239-7693-1.

MORÁVEK, Jiří, et al. *Sto dvacet let městské hromadné dopravy v Brně: 1869–1989*. Brno: Dopravní podnik města Brna, 1989. 107 s. ISBN 80-900001-4-2.

PEŠEK, Jiří. *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920*. Praha: Scriptorium, 1999. 320 s. ISBN 80-86197-09-3.

POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975. 80 s., xi. OD 31-024-75 - 05-96.

ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. Praha: Orbis, 1956. 119 s. 58287/55 SV 1, D-05681.

STŘÍTESKÝ, Hynek; MIKEŠ, Jan; EFMERTO VÁ, Marcela (eds.). *Vladimír List: žil jsem pro elektrotechniku*. Praha: Národní technické muzeum v Praze, 2012. 269 s. ISBN 978-80-7037-215-9.

ŠTEMBERK, Jan. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, 2010. 189 s. ISBN 978-80-246-1380-2.

URBAN, Otto. *Kapitalismus a česká společnost: k otázkám formování české společnosti v 19. století*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2003. 323 s. ISBN 80-7106-500-5.

VÁVRA, Radek. *Historie pražské městské hromadné dopravy a Elektrických podniků od počátků do roku 1939*. Praha, 2010. 136 s. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze. Fakulta filozofická.

VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011. 286 s. ISBN 978-80-7286-179-8.

10 Seznam příloh

Příloha č. 1: Koňská a elektrická dráha na Josefském náměstí

Příloha č. 2: Síť tratí elektrických drah a autobusů

Příloha č. 3: Graf příjmů a výdajů autobusové dopravy v r. 1926

Příloha č. 4: Autobus linky D

Příloha č. 5: Situační plán podzemní dráhy v Praze

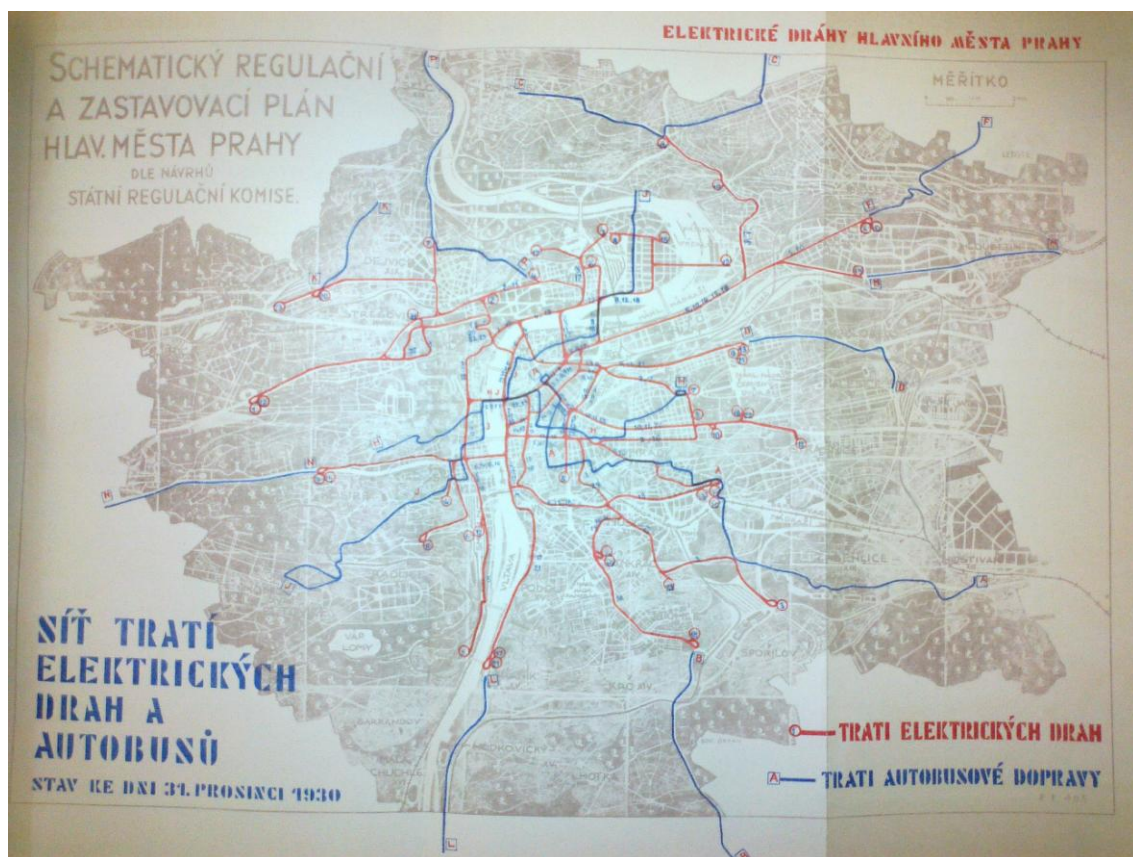
Příloha č. 6: Agitační leták na tábor lidu

Příloha č. 7: Trolejbus linky K

11 Přílohy



Příloha č. 1: Koňská a elektrická dráha na Josefském náměstí
ADP Praha, Sběrka fotografií.



Příloha č. 2: Síť tratí elektrických drah a autobusů
XXXIII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1930.



Příloha č. 3: Graf příjmů a výdajů autobusové dopravy v r. 1926
 XXIX. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1926.



Příloha č. 4: Autobus linky D
ADP Praha, Sbirka fotografií.



Příloha č. 5: Situační plán podzemní dráhy v Praze

ADP Praha, fond Metro – historie, karton č. 1, Příloha č. 3 Studie rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze: Situační plán tratí nové městské dráhy „METRO“ v Praze.

Hospodářský klub nad Šárkou v Praze XIX, spolu s politickými stranami: Národního sjednocení, čsl. národních socialistů a čsl. děl. strany soc. dem. na Hanspaulce svolávají

na čtvrtek 14. května 1936 o 18³⁰ h.
veřejný

tábor lidu

na náměstí na Hanspaulce před restaurací „Na Pískách“

Předmět jednání:

žádáme trolleybus bez příplatku!

t. j. za Kč 1-20 s přestupem na elektriku a naopak. Referuje vrch. rada Fr. Hocke. Pozvání zástupci obce pražské i správní rady Elektrických podniků.

V pátek bude rozhodnuto o Vašem životním zájmu! Přijďte všichni svorně manifestovat proti navrhanému 40 haléřovému příplatku. **Chceme jen rovné právo** a stejnou spravedlnost pro všechny občany Vel. Prahy

Ve svornosti je síla! Ve svornosti vždycky zvítězíme! Jde o vás, o vaše děti, o právo i spravedlnost. Na nápadný spěch o tarifech, odpovíme včas!

7 let čekáme!

čekáme celou Hanspaulku!

Příloha č. 6: Agitační leták na tábor lidu

ADP Praha, fond Trolejbusy, karton č. 2, složka Sazba na trolejbusové trati K „Sv. Matěj – Střešovice“.



Příloha č. 7: Trolejbus linky K
ADP Praha, Sbíрка fotografií.