

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Studium humanitní vzdělanosti

Bakalářská práce

**Srovnání historie vývoje tramvajové dopravy
v Praze a v Brně**

Vedoucí práce: prof. PhDr. Václav Matoušek, CSc.

Praha 2021

Daniel Skála

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci s názvem „Srovnání historie vývoje tramvajové dopravy v Praze a v Brně“ napsal samostatně a výhradně s použitím uvedených pramenů a literatury a že jsem ji nevyužil k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

Souhlasím s tím, aby práce byla zveřejněna pro účely výzkumu a soukromého studia.

V Praze dne: 21. 7. 2021

Daniel Skála

Abstrakt

Tato práce se zabývá tématem veřejné dopravy, konkrétně dopravy tramvajové, a to od samých prvopočátků do současné doby. Zaměřil jsem se na porovnání jejího historického vývoje ve dvou největších městech ČR, Prahy a Brna. Mou snahou bylo zmapování poněkud odlišného vývoje tramvajové dopravy, zasazení vývoje do dobového kontextu a nalezení vlivů, které na tento vývoj působily. Ve své práci se zabývám i projekty, které nebyly realizovány a důvody, proč od nich bylo upuštěno. Důraz jsem kladl i na vývoj i technického řešení a vzhledu tramvajových vozů. V závěru konstatuji, že tramvajová doprava coby ekologická, má v současné veřejné dopravě stále svoje nezastupitelné místo.

Abstract

This work deals with the topic of public transport, specifically tram transport, from the very beginning to the present. I focused on comparing its historical development in the two largest cities in the Czech Republic, Prague and Brno. My effort was to map the somewhat different development of tram transport, to put the development into the contemporary context and to find the influences that had an effect on this development. In my work I also deal with projects that have not been implemented and the reasons why they were abandoned. I also emphasized the development of the technical solution and appearance of tram cars. In conclusion I state that tram transport, as ecological, still has an irreplaceable place in current public transport.

Klíčová slova: Doprava, tramvaje, historie, vývoj, Praha, Brno

Poděkování

Děkuji panu profesorovi PhDr. Václavu Matouškovi, CSc. za inspiraci k velmi zajímavému tématu bakalářské práce, dobré rady a vstřícnost.

Obsah

1. Úvod	6
2. Širší kontext – celospolečenské změny	8
2.1 Industrializace, průmyslová revoluce	8
2.2 Urbanizace	13
3. Prvopočátky veřejné dopravy	15
4. Koněspřežná dráha	16
4.1 Brněnská koněspřežná dráha	16
4.2 Pražská koněspřežná dráha	16
5. Parní tramvaje	18
5.1 Společnost Brněnská parní tramvaj	18
5.2. Projekty parní tramvaje v Praze	20
6. Počátky elektrických tramvaj	22
6.1 Praha - Křižíkova Elektrická dráha na Letné	23
6.2 Další samostatně budované tratě	24
6.3 Elektrické podniky král. hl. m. Prahy	28
6.4 Brno - Společnost brněnských elektrických pouličních drah	33
7. Situace během 1. světové války	35
7.1 Pražská tramvajová doprava za 1. světové války	36
7.2 Brno za 1. světové války	37
8. Období první republiky	38
8.1. Rozvoj brněnské tramvajové sítě	38
8.2. Vznik Velké Prahy	40
9. Druhá světová válka	44
9.1 Pražská tramvajová doprava za protektorátu	45
9.2 Brno během 2. světové války	47
10. Období po osvobození republiky	49
10.1 Praha – stagnace rozvoje	49
10.2 Brno - pokračování rozvoje	50
11. Od let padesátých do Sametové revoluce	51
11.1 Praha	51
11.1.1 Projekt podpovrchové tramvaje	52
11.1.2 Zavedení samoobslužného provozu	53
11.1.3 Období destrukce tratí	53
11.2 Brno	55
11.2.1 Samoobslužný provoz a nový linkový systém	56
11.2.2 Nová výstavba	56
11.2.3 Projekt rychlé tramvaje	57
11.2.4 Intenzivní rozmach tramvajové sítě	58
12. Období po „Sametové revoluci“	59
12.1 Praha	59
12.1.1 Dopravní podnik, a.s.	59
12.1.2 PID	59
12.1.3. Výstavba po revoluci	59
12.2 Brno	61
12.2.1 Nový systém linkového vedení	62
12.2.2 Dopravní podnik, a.s.	62
12.2.3 IDS	62
12.2.4 Výstavba na počátku nového tisíciletí	62
13. Závěr	64
14. Seznam literatury	71
15. Seznam internetových zdrojů	73
15. Seznam příloh	78
16. Přílohy	80

1. Úvod

Cílem mé práce je zmapovat hlavní body vývoje pražské i brněnské hromadné dopravy se zaměřením se na tramvajovou dopravu, porovnat jejich vývoj v čase a zasadit je do širšího kontextu souvisejícího i s hospodářským, územním a demografickým rozvojem měst. Chtěl bych se zaměřit na rozšíření dosavadního poznání o okolnostech, které provázely vznik s tramvajovým provozem souvisejících nových způsobů dopravy a dopravních prostředků.

Jde i o pokus o syntézu zaměřenou na tamější vývoj tramvajové dopravy při využití informací z množství již existujících zdrojů, jež se problematikou zabývají s různě širokým záběrem. Některé z ní probírají jednotlivé a současně odlišné části. Další se pak zabývají problematikou historie tramvajové dopravy a tramvajového provozu v rámci širších témat. Oproti tomu má být tato práce ve vztahu k tomuto konkrétnímu tématu poněkud více specializovaně zaměřená. Taktéž se rovněž zabývá tramvajovým historickým vývojem na jednu stranu s konkrétnějším a užším územním zaměřením, avšak současně na druhou stranu se zaměřením na dvě největší města na našem aktuálním území souběžně a paralelně, takže je možné i vzájemné porovnávání. Na závěr samozřejmě k tématice patří i zamyšlení se nad současnou situací a výhledem do budoucna.

Zaměření se na dílčí témata se může týkat například čtyřdílné série od Pavla Fojtíka „Zmizelá Praha – Tramvaje a tramvajové tratě“, vydané v letech 2010-2012, která je kromě, tentokrát asi skutečně spíše krátkého, obecnějšího povídání v úvodu o minulosti tramvajové dopravy v Praze především knižní sérií postavenou na fotografiích, u nichž v jejich popisech je vysvětlován určitý historický kontext, vztahující se k fotografiím jednotlivě. Nebo dále se může týkat knihy „Fakta a legendy o pražské hromadné dopravě“, vydané ve stejné době v roce 2010, na které se rovněž, vedle kolektivu dalších autorů, podílel Pavel Fojtík, a která je psána spíše formou kapitol vztahujících se k jednotlivým samostatným tématům, jež byla zjevně shledána jako zajímavá. To může poněkud platit i o knize „Co v průvodcích nebývá“ od Stanislavy Jarolímkové z roku 2005, kniha je pojata převážně jako soupis zajímavých informací o různých tématech souvisejících s Prahou, nalezneme tu i spíše poměrně kratší kapitolu na téma historie pražské hromadné dopravy, týkající se rozmanitých dopravních prostředků současně. V moderní době může zájemce najít i mnoho zajímavých internetových stránek a webů, které se ve větší či menší míře a

širší touto oblastí zabývají, je ovšem třeba brát v úvahu jejich úroveň, celkovou i jednotlivých článků, i se vztahem ke konkrétnímu příslušnému účelu opatrování informací.

Snaha o určité celkovější pojednání o pražské či brněnské tramvajové dopravě, ovšem většinou zahrnuté v rámci širších témat, se může týkat například titulu „Historie městské hromadné dopravy v Praze“ z roku 1995, na kterém spolupracovali opět Pavel Fojtík, Stanislav Linert a Ing. František Prošek. Tento titul usiluje o určité souhrnné představení historie pražské hromadné dopravy, informace o jednotlivých dopravních prostředcích jsou spojeny do komplexního celku. S podobnou situací se můžeme setkat u díla „1869 - 1989 – 120 let městské hromadné dopravy v Brně“, vydaného roku 1989, napsaného početně velmi širokou spoluprací autorů, které je jinak jako celek zjevně informačně přínosné nejvíce pro tehdejší současnost v době vzniku, pasáže věnované vývoji v minulosti jsou o poznání kratší. Dílo „Ulicemi Brna proti proudu času“ z roku 2019 z pera Petra Fialy se pak zabývá tramvajemi a tematikou vývoje dopravy v rámci širšího kontextu v takovém smyslu, že se zabývá historií a památkami Brna jako takovými v širším záběru, ovšem tramvaje mají ve způsobu uspořádání knihy pozoruhodnou ústřední úlohu, je napsána způsobem „přesouvání se“ Brnem po jednotlivých linkách tramvajů, výklad tyto jednotlivé linky postupně územně sleduje, v rámci toho se tramvajovou tematikou vydatně zabývá, ovšem zde jsou údaje o tramvajové historii naopak více propojeny s údaji o historii dalších památek a zajímavých objektů. Naproti tomu je, dle mého názoru, chce – li se zájemce spíše zaměřit na jednotlivý konkrétní druh dopravního prostředku, poměrně komfortně uspořádané dílo „150 let MHD v Brně, 1869-2019“ z rovněž roku 2019, vzešlé ze spolupráce opět velmi širokého kolektivu, zabývající se naopak postupně jednotlivými druhy dopravních prostředků od počátku jejich vlastní zdejší historie až po vznik díla.

Městská hromadná doprava jako taková, což zahrnuje i dopravu tramvajovou, by patrně nikdy nevznikla beze změny způsobu života společnosti, ke které došlo především v 19. století, bez celkové proměny ve společnost označovanou jako moderní industriální, neboť by chyběla poptávka po tomto druhu služeb.

2. Širší kontext – celospolečenské změny

2.1. Industrializace, průmyslová revoluce

Pojem „industrializace“ lze považovat za širší pojem, nežli pojem „průmyslová revoluce“.

Pojem industrializace je spíše používán pro dlouhodobou transformaci agrární společnosti, tj. s převahou obyvatel věnujících se zemědělství na venkově, ve společnost s daleko více rozšířeným průmyslem a službami, kdy je naopak větší část obyvatelstva soustředěna do měst.

Pojmem průmyslová revoluce lze označit rychlý, ale dočasný proces nástupu továrního průmyslu, který souvisel se zásadními změnami fungování výroby v počátcích používání nových technických vynálezů oproti technice dosavadní. V tomto kontextu lze průmyslovou revoluci vnímat jako první fázi razantního hospodářského rozvoje, kdy dochází k prosazení udržitelného hospodářského růstu. Pojem tzv. „druhá průmyslová revoluce“ je pomocný pojem pro postihnutí důležitých změn, které obnášejí zvýšený stupeň koncentrace výroby, kapitálu a zvýšený stupeň dělby práce.

Průmyslovou revoluci v podstatě nutně předchází, nebo alespoň současně s ní probíhá, tzv. „agrární revoluce“, v rámci které dochází k zintenzivnění výkonnosti a racionalizaci zemědělství. [9, s. 9 - 29]

Hospodářství, právní vývoj

Na českém území bylo pro rozvoj svobodného podnikání důležité, že cechy, které se v té době již stávaly brzdou hospodářského vývoje, už od 18. století (tehdejší vlády Marie Terezie a Josefa II.) postupně začaly ztrácet na významu. Podle novějších předpisů byly živnosti děleny na obchodní a výrobní; výrobní se dále dělily na cechovní a necechovní. Mistrovské právo k získání cechovní živnosti nově uděloval stát, kterému cech oznamoval vykonání zkoušky, oprávnění už neuděloval cech jako takový. Po dílčím úspěchu Josefa II., který dokázal vydat alespoň jednu část občanského zákoníku, se základní soukromoprávní normou pro celé 19. století stal „Obecný zákoník občanský“ z roku 1811. V průběhu 20. a 30. let 19. století došlo k dalšímu omezování vlivu cechů. Odstranění systému, nevyhovujícího obecně modernímu podnikání jako celku, bylo také jedním ze zásadních požadavků při revolucích v letech 1848 - 49. Následně restaurovaný neoabsolutismus ještě odmítal svobody v oblasti politiky, ale byl již ochoten poskytnout svobody, které se týkaly oblasti podnikání. Živnostenský řád z roku 1860 mimo jiné zrušil „staré“ cechy, nahradil je institucí „společenstev“. [9, s. 55 - 76]

Habsburská monarchie se od druhé poloviny 18. století zaměřila mimo jiné na podporu vzdělanosti také v zemědělské oblasti. V této době došlo k zdokonalení secího stroje na obilí zásluhou Josefa Wunderlicha, v první polovině 19. století se pak příbuzní Veverkovi zasloužili o vynález nového pluhu s válcovitou radlicí. Střídavé hospodaření a střídavé osevní postupy nahradily dřívější takzvaný „trojpolní systém“. Ve druhé polovině 19. století byly zdokonaleny nové druhy pluhů, kultivátorů, pleček, kypřičů, secích a žacích strojů. Tyto byly rychle zaváděny i v malovýrobě. V českých zemích bylo zrušeno poddanství a roboty roku 1848; sedlák se stal skutečným vlastníkem půdy, a stal se rovněž celkově svobodným občanem. Ve druhé polovině 19. století dále narůstala i svoboda v obchodování s pozemky jako takovými. Hospodářské uvolnění, které mělo zvyšující podporu ze strany státu, vytvářelo podmínky k prodávání produktů zemědělství za vyšší ceny, což bylo důležité k získání prostředků na základní přeměnu hospodářství. Tyto proběhnuvší změny byly nutným předpokladem ke vzniku přebytku kapitálu, který mohl být využit v sekundárním a terciálním sektoru hospodářství. Byly ale především podmínkou k zajištění zdrojů výživy obyvatelstva, které bylo třeba zabezpečit navzdory tomu, že se zemědělstvím v nových podmínkách zabývala výrazně menší část populace. Novou situací byla umožněna i možnost přesunu pracovních sil do oblastí průmyslu a služeb, čehož předpokladem byla i osobní svoboda obyvatel v souvislosti s možností toho využít. [9, s. 9 - 29, 95 - 153]

Sekundární sektor hospodářství, do kterého patří výroba řemeslná a průmyslová, zažil rozvoj, který z něj učinil nejdůležitější součást národního hospodářství. Určujícím se stal mechanizovaný a tovární průmysl, přesto malovýroba a řemeslo rozhodně nikdy nezanikly. Pokud by byl položen důraz na počátek mechanizace, začala industrializace v českých zemích probíhat již ve 20. letech 19. století. Jestliže bude posuzován vliv industrializace na vývoj společnosti a ekonomiky a bude brána v potaz i tzv. protoindustrializace, lze najít určité související jevy již v době prvních manufaktur. České země se, z celé habsburské říše, spolu s Dolním Rakouskem a Štýrskem, staly už v počátcích rozvoje průmyslu nejprogresivněji se rozvíjejícími oblastmi. V předchozím období, na přelomu 18. a 19. století byla v českých zemích nejdůležitější textilní výroba, poté výroba skla, porcelánu a keramiky, na třetím místě se nacházelo tradiční železářství. V další fázi průmyslové revoluce se po textilnictví na přední příčky dostal průmysl potravinářský, zejména cukrovarnictví. Od 80. let se pak do popředí dostal těžký průmysl, především strojírenství, jehož význam neustále vzrůstal. Zhruba od poloviny 90. let 19. století začalo docházet k prudkému technickému rozvoji průmyslové výroby (tzv. „druhá průmyslová

revoluce“). Průmysl byl ale v rámci českých zemí rozmístěn nerovnoměrně. Z nacionálního hlediska se český kapitál, tvořící třetinu až čtvrtinu celku, projevoval nejvíce v Čechách, méně na Moravě a nejméně ve Slezsku. Uplatňoval se zejména v potravinářství a strojírenství. Kapitál Němců, žijících na českém území, ovládal především těžbu uhlí, železářský, textilní a sklářský průmysl. Postupovala koncentrace výroby, na začátku 20. století představovaly už tovární podniky 76,4% kapacity pohonných strojů. [9, s. 155 - 246]

Demografické změny

S probíhajícími celospolečenskými změnami nastává i změna v demografické oblasti (nazývaná též „demografická revoluce“), což znamená přechod od dosavadní obvyklé demografické podoby společnosti, spojené s velkou křehkostí - velkou porodností, ale současně i úmrtností, jejichž výše se podle působení vnějších faktorů závažně a stále měnila. Za těchto okolností byla populace jako celek velmi mladá. V českých zemích se počet obyvatel, od napoleonských válek do první světové války, zdvojnásobil, k definitivnímu dokončení přechodu k modernímu demografickému režimu došlo v období mezi oběma světovými válkami. Růst byl způsoben poklesem úmrtnosti, zlepšením hygieny a zdravotní péče, významnou roli tu sehrálo zavedení očkování. Na druhou stranu, porodnost jako taková se mírně snížila, v té době zřejmě v důsledku vývoje sňatečnosti. K uzavírání sňatků začalo docházet o něco později, proto bylo období reprodukce příslušných osob kratší, než že by docházelo k vědomému omezování porodnosti jako takové, které spíše patří až k pozdějším údobím. Od 20. let 19. století se začaly rozdíly mezi dosud relativně sobě navzájem podobnými regiony v základních demografických ukazatelích zvětšovat, k největšímu přirozenému přírůstku docházelo zjevně tam, kde mělo zemědělské obyvatelstvo možnost místního odbytu a současně vznikaly pracovní příležitosti v nezemědělských sektorech. Při neustálém zvyšování počtu osob tak nastával tlak na pracovní příležitosti, při jejichž nedostatku vznikaly na venkově skupiny venkovské chudiny. I z tohoto důvodu byl, od 30. let 19. století trvajících, stálý a relativně rovnoměrný růst počtu obyvatelstva českých zemí, částečně redukován od 50. let 19. století vystěhovalectvím - jednak do jiných oblastí habsburského soustátí, jednak zcela za jeho hranice. Nárůst množství městského obyvatelstva lze v českých zemích zřetelně pozorovat od 40. let 19. století, zjevně k němu docházelo v souvislosti s počátky zdejšího průmyslového rozvoje. Zatímco v této době žila v obcích městského charakteru asi jedna pětina obyvatel, v roce 1910 jich již byla asi jedna polovina. [9, s. 77 - 94]

Změny v dopravě

Velmi významným navazujícím faktorem, který byl odstartován celospolečenskými změnami, je kvalitativní proměna přepravy zboží i osob. Začaly být vyvíjeny nové dopravní prostředky a vznikaly nové způsoby dopravy – tento rozvoj bývá také označován jako „revoluce v komunikacích a ve službách“. Přeprava jako taková se stala zcela nezbytnou pro fungování nové podoby hospodářství jako celku.

Snaha o modernizaci dopravní sítě byla již součástí tereziánských a josefínských reforem, které stát tehdy zahájil z hospodářských (a také vojenských) důvodů. Tempo výstavby silnic s kamenným podkladem se podstatně zrychlilo po skončení napoleonských válek a vyvrcholilo ve 30. a 40. letech 19. století. V polovině tohoto století měly tyto tzv. říšské silnice délku přes 3 800 km v Čechách, na Moravě a ve Slezsku přes 1 100 km. Vedle toho zde byly i méně kvalitní místní komunikace, jejichž celková délka byla ve stejné době v Čechách přes 12 000 km, na Moravě a Slezsku 6 500 km. České země, vlastní Čechy zejména, byly v této době oblastí s téměř nejhustší silniční sítí habsburské monarchie, hned po jejích italských provinciích. V 50. letech nastala stagnace ve výstavbě říšských silnic a k dalšímu významnějšímu budování došlo až v poslední třetině 19. století; jednalo se ale spíše o silnice regionálního významu. Přepravu na větší vzdálenost začala poté vytlačovat železnice, nicméně spojení s nejbližším nádražím nebo tržním místem zůstalo nadále důležité. V samém počátku motorizace silniční dopravy, za který může být považován rok 1910, bylo postaveno v českých zemích asi 40 000 km silnic, výraznou většinu tvořily ale pouze silnice označované jako okresní a obecní. Jejich stav byl bohužel pro vznikající automobilovou dopravu zcela nevyhovující, nebyly pro tento účel kvalitně postaveny a nebyly dostatečně udržované. V českých zemích bylo k zmíněnému roku 1910 registrováno přes 1 300 automobilů a kolem 3 500 motocyklů.

Na přelomu 20. a 30. let 19. století začaly být budovány první koněspřežné dráhy - budějovicko-linecká a pražsko-lánská, a obě byly spjaty se jmény otce a syna Gerstnerových. První z nich realizovala dávné záměry ohledně propojení labského a dunajského obchodu, jednalo se především o přepravu soli, ale i dalšího zboží. Rozvíjet se následně samozřejmě začala i přeprava osob. Druhá z nich se stala ekonomicky neúspěšnou, výstavba uvízla v křivoklátských lesích a zůstala ve značně torzovité podobě. Až v 60. letech 19. století byla přebudována z velké části na parostrojní železnici. Za první éru výstavby parostrojních železnic lze označit období do poloviny 50. let 19. století; do té doby bylo státem vybudováno 1 800 km tratí. Železnicí byla nejprve propojena Vídeň s moravskými oblastmi, později došlo i na spojení s Prahou a severními

Čechami. Po roce 1850 zvýšila habsburská monarchie své úsilí o rychlé vybudování systému drah. Bohužel stavba v režii státu přinášela monarchii velké zadlužení, tudíž začalo docházet k přechodu na systém soukromých drah; stát si však podržel konečné slovo ohledně směřování tratí. Železnice pak zažila svůj největší rozvoj po prusko-rakouské válce. O necelých deset let později byla fakticky dobudována základní železniční síť, která na území českých zemí nabyla délky 4 655 km, z toho v Čechách 3 487 km, na Moravě a ve Slezsku 1 168 km. Svůj postoj k železnici pak stát přehodnotil v poslední třetině 19. století (po hospodářské krizi), opět se chopil iniciativy a docházelo opět k postátnování vybudovaných drah. Stát rovněž začal železnice opět budovat i na vlastní náklady. Do roku 1906 vzrostla délka železnic v Čechách na 6 490 km. K významnému rozšíření a doplnění o hlavně menší tratě, spíše místního rázu, došlo ještě do vypuknutí první světové války.

V oblasti vodní dopravy lze v této době považovat za významné uzavření mezinárodních úmluv (zejména Labská akta, podepsaná všemi polabskými státy a rušícími mnoho cel) a právně organizační zásahy státu, jež přispěly k rozšíření nákladní přepravy po Labi, což se dotklo také Vltavy. Právě nárůst přepravy po Vltavě a Labi byl podnětem pro pražské a děčínské obchodníky k založení Pražské plavební společnosti roku 1822, která zpočátku nevlastnila lodě, ale využívala služeb najatých přepravců. Prvním technicky a ekonomicky úspěšným paroplavebním podnikem v habsburské monarchii se stala Andrewsova a Pritchardova První dunajská paroplavební společnost založená roku 1829, provozující plavbu na Dunaji. John Andrews poté získal (roku 1839) také císařské privilegium na provozování paroplavby po Vltavě a Labi. Vnitrozemská říční doprava nákladů a osob měla po celé 19. století v českých zemích nepoměrně menší ekonomický význam než doprava silniční a železniční.

I když se v českých zemích začal rozvíjet i letecký průmysl, sériová výroba letadel se před první světovou válkou nerozšířila. [9, s. 9-29, 247-272]

Významným dílem ohledně tohoto tématu, pocházejícím z českého prostředí, je titul „Dějiny dopravy v českých zemích v 19. století“, z pera M. M. Hlavačky, vydaný roku 1990 nakladatelstvím Academia.

2.2 Urbanizace

V přehledu kontextů podílejících se na vzniku městské hromadné dopravy nelze opomenout proces urbanizace měst jako takových. Před proběhnutím tohoto procesu urbanizace by zcela jistě takové uplatnění nenašla.

Urbanizací lze označit systémovou změnu, týkající se prostorové organizace společnosti a osídlení, celé struktury. Jde o jedinečný přechod z převážně venkovské do převážně městské společnosti. V rámci Evropy tento proces započal na britském území v 18. století, rozšířil se na území celého kontinentu a dnes je Evropu možno téměř celkově prohlásit za urbanizovanou. V Evropě celý proces probíhal pomaleji než v některých jiných částech světa, jelikož se nejednalo o přistěhovaleckou oblast. Také je zde oproti jiným kontinentům větší množství měst střední velikosti a viditelně méně megalopolí. Ještě během 18. století bylo možné označit rozmístění obyvatelstva na území státu spíše za rovnoměrné, zatímco ve století dvacátém již bylo nahrazeno rozmístěním nerovnoměrným, kontrastním.

Při procesu urbanizace docházelo ke koncentraci jak pracovních příležitostí, tak samotných obyvatel ve městech, lidé se ve zvýšené míře stěhovali z venkova do měst kvůli stále narůstající poptávce po pracovní síle dělnických profesí v továrnách, která jim umožňovala i zvyšování životní úrovně. S tím souvisela změna demografického složení obyvatel na venkově (odliv mladších generací) a měst (přiliv mladších generací). Příčinou koncentrace lidí ve městských oblastech jako takových, se začal, vedle průmyslu, stále více stávat i rozvoj služeb. Postupující urbanizace pak podněcovala potřebu zajištění dopravy stále se zvyšujícího počtu obyvatel mezi městy i ve městě samotném, a velmi úzce souvisela se zaváděním městské hromadné dopravy jako vnitřní záležitosti měst a městských oblastí.

Dostředivé tendence byly možné pozorovat také u páry jako tehdejšího zdroje užívaného k výrobě i k dopravě; dosavadní zdroje, jako vítr či voda neměly tento charakter v takové míře. V uvedené době začala být důležitá hromadná doprava paliva na místo využití, také pára se nejlépe vyrábí ve velkém množství a spotřebovává co nejbližší parního stroje, následkem čehož vznikaly průmyslové čtvrti s koncentrací továren a potřebného zázemí k jejich provozu, jako nový jev. Teprve technickým pokrokem, vynálezy a rozvojem jiných forem dopravy, vhodnějších k použití v rámci vnitřních území měst a městských oblastí mohlo později začít docházet naopak ke vzniku suburbií; parní stroje se totiž nedaly tolik hospodárně využít při dopravě v místním rozsahu.

Obdobně také nastaly velké přesuny týkající se rozmístění hospodářských odvětví. Na ně pak byly navázány mnohé sociální důsledky, struktura společenských a profesních rolí

vytvářených měnicími se technologiemi se neustále vyvíjela, což vedlo k větší mobilitě mezi povoláními, proto i k více pocíťované ideji alespoň teoretické vzájemné rovnosti, než ve společnostech, kde k takovým častým změnám postavení nedocházelo. Začala narůstat i potřeba obecné vzdělanosti, která stála za stále se zvětšujícím významem školního vzdělávání oproti učení se v rodinách. Objevily se i „velké tradice“ či „velké ideje“, vázané nikoli na region, ale na i celý stát, objevovalo se více celonárodní až nacionalistické smýšlení.

V dalších fázích vývoje společnosti, v průběhu 20. století, začalo naopak docházet ke stěhování se obyvatel z centrálních částí měst na jejich okraje, později i ještě dále, vznikaly velké městské regiony, více dekoncentrované. Kromě zdokonalujících se možností dopravy v místním rozsahu se u vyšších vrstev společnosti začaly totiž navíc také projevovat změny jejich hodnotových orientací, snaha bydlet v soukromějším, klidnějším prostředí. Spojitost urbanizace a industrializace se tehdy začala uvolňovat. Rovněž veškeré činnosti spojené s výrobou – řízení, výzkum, vlastní výroba – se tak mohly přestat konat často na stejných místech, došlo ke změnám v technologiích, organizaci odbytu, stylu řízení podniků.

Docházelo i k novému způsobu hierarchizace regionů; pokud původní průmysl zanikl, města kvůli němu původně vzniklá zůstala, ale následně se v nich vlivem snižování se výše příjmů, množství dosažitelných služeb a vybavení infrastrukturou, žilo na horší úrovni, než ve městech, do kterých byla více soustředěna v daném okamžiku prosperující odvětví. Urbanizační procesy v podmínkách několika desetiletí ve 20. století trvajících socialistické společnosti v českých zemích, stejně jako v dalších částech Evropy, kterých se toto týkalo, měly svá specifika, v důsledku odlišných centrálních plánovacích ideologií, ekonomické politiky, změn vlastnických vztahů, nebo komunalizaci bytového fondu. Celkově zde tehdy v takové míře nerostla rozlehlá města, vytváření velkoměstských regionů bylo oslabeno, naopak rychleji rostla města střední a menší.

Po pádu tzv. „železné opony“ se města na našem území začala ekonomicky, dopravně i kulturně propojovat s městy v „západní“ části Evropy a opět se jim více připodobňovat. Protože mezitím došlo i k tak zvané informační revoluci, stále více lidí začalo pracovat s informacemi a jejich zpracováním; informační revoluce způsobila mizení některých dosavadních profesí. Všeobecně více narůstal počet pracovníků ve službách než v tradičním průmyslu, což se rovněž začalo projevovat v aglomeracích, které byly ve významné míře tradičně průmyslové. K efektivní dělbě práce mezi geograficky i velmi vzdálenými místy dochází ve stále větší míře. [8, s. 14 - 53]

3. Prvopočátky veřejné dopravy

Za úplný počátek městské veřejné dopravy v českých zemích lze označit rok 1708; v tomto roce dostal Andreas Eberhard Girod od brněnského magistrátu výhradní právo k provozování veřejné dopravy v Brně nosítka. Girod byl původem Francouz, jehož rodina se přestěhovala z Nancy na Moravu. V době, kdy Andreas Girod požádal o licenci na nosítka, provozoval v Brně svou lékařskou praxi jako chirurg (předtím jako ranhojič). Tuto nosítkovou službu možná zřídil i s myšlenkou na snazší dopravu nemocných do své ordinace. [39]

Tehdejší brněnská městská rada pochopila, že tento nový prvek veřejné dopravy potřebuje jasná pravidla ke svému řádnému fungování, a tak určila Girodovi zároveň s rozhodnutím o výhradním provozování dopravy nosítka podmínky, za kterých mohl dopravu provozovat. Jednalo se vlastně o předchůdce dnešního přepravního řádu. Byla určena cena přepravy, cena čekání na zákazníka, kdo se mohl stát nosičem (pouze rodilý Moravan nebo Němec), kdo se naopak nesměl stát zákazníkem (člověk nemocný, sluha nebo Žid). Girodova živnost zůstala v provozu i po smrti svého zakladatele, jeho dědici ji provozovali až do roku 1776. Teprve poté se z této živnosti stal městem pronajímáný podnik. [51]

V Praze o provozování stejné služby usiloval dokonce již o dva roky dříve učitel jazyků Jan Ferdinand X. Fachner (v roce 1706), kterému ale bylo toto privilegium císařem uděleno až v roce 1712 a tudíž se začala veřejná doprava v Brně rozvíjet dříve než v Praze. Tento způsob dopravy se v Praze udržel až do 20. let 19. století, kdy začala být provozována městská doprava fiakry a drožkami, a lidská síla byla nahrazena koňmi. Přesto tuto dopravu ještě stále nebylo možno označit za hromadnou. Za tu by bylo možno označit až dopravu koňskými povozy, kterým se začalo říkat omnibusy. První omnibusy, tj. pérované vozy pro asi 20 osob tažené jedním nebo dvěma páry koní, vyjely v Praze v roce 1829. Pasažéři seděli nejen uvnitř, ale i na střeše vozů; interval byl stanoven na 30 minut. [10; s. 122 - 123]

V Brně omnibusy vyjely na sklonku roku 1863 a jezdily v hodinových intervalech. Staly se oblíbenými, protože bylo možné dopravit více lidí za nižší cenu. Ale v rozvíjejících se městech už ani omnibusy brzy nestačily. [51]

4. Koněspřežná dráha

4.1 Brněnská koněspřežná dráha

Bylo to opět Brno, které jako třetí město v pořadí v rakousko – uherském mocnářství (po Vídni a Budapešti) získalo povolení k provozování koněspřežné tramvajové dopravy. Za účelem stavby a provozování koněspřežné dráhy byla založena Brněnská tramvajová společnost, a již v únoru 1869 byla Brnu udělena koncese na stavbu a provozování celkem sedmi úseků dráhy. Investory a akcionáři se stali podnikatelé převážně z Brna, Vídně a Pešti. Bohužel náklady na vydržování koní a opravy traťového svršku nepříznivě ovlivňovaly cenu jízdného, které činilo u dělníků za cestu za prací a zpět až 30% jejich výdělku. Proto zájem o využívání koněspřežné dráhy upadal, navíc dělnické čtvrti byly situovány poblíž továren a většina dělníků ani neměla o využívání dráhy zájem. Z těchto důvodů byla Brněnská tramvajová společnost nucena v roce 1874 ukončit svůj provoz. [1]

4.2 Pražská koněspřežná dráha

V Praze mezitím roku 1873 založili podnikatel Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský Anglicko-českou tramwayovou společnost, která také obdržela koncesi ke stavbě a provozování koněspřežné dráhy. Bohužel následoval krach na vídeňské burze, kdy výše zmínění podnikatelé přišli o velkou část finančních prostředků, určených ke stavbě dráhy. Celý jejich projekt by tak málem zkrachoval, nebýt Belgičana Eduarda Otleta, který celý projekt i s koncesí převzal a vložil do něho svůj kapitál. K provozování dráhy byla založena belgická společnost Akciová společnost Pražské tramwaye respektive Generální ředitelství Pražské tramwaye. Prvním ředitelem se stal Bernard Kollmann. Koněspřežná dráha se začala stavět 3. května 1875 v ulici Na Poříčí a už 13. září téhož roku byla vykonána zkušební jízda. Od 23. září byla koňka, jak se jí později s oblibou říkalo, zpřístupněna veřejnosti a začala tak nová epocha městské hromadné dopravy v Praze. Samozřejmě to byla veliká událost a noviny Pražský deník o ní informovaly: *„Koňská dráha obdržela předevcírem povolení, aby mohla jízdu počítí. Včera odpoledne ve 3 hod. počalo se následkem toho poprvé po ní veřejně jezdití. Odjezd se dál od Národního divadla, z kteréhož místa se jízda zahájila. Osm prapory 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.“* [4; s. 5]

Kolejnice koňky byly původně dřevěné, jen pobité plechem, na dřevěných pražcích, tratě byly budovány jednokolejné s výhybnami. Pouze v Karlíně a na Smíchově byly tratě dvojkolejné. „Koleje byly zpočátku primitivní a způsobovaly častá vykolejení. Například v září roku 1875 napsaly Národní listy, že: přechásto vysmekne se vůz na dlažbu, takže od Řetězového mostu na konec Karlína jede se až tři čtvrtě hodiny“. Podle očitých svědků lidé brali takové nehody s nadhledem – vystoupili, zatlačili vůz na koleje a jelo se dál. [10; s. 125]

Později začaly být kolejnice po vzoru Vídně nahrazovány kovovými traverzami, na nichž byly přišroubované ploché žlábkové kolejnice. Dřevěné pražce byly nahrazeny kovovými rozchodkami.

Jednotlivé linky koněspřežné dráhy se neoznačovaly čísly, nýbrž nejprve názvy související s ulicí nebo lokalitou konečných stanic a tabule s nápisy byly umístěny po stranách střešních částí vozů. Později začaly být označovány barevným symbolem v kruhovém reflektoru, který byl po setmění prosvětlován, barvou tabule s názvem konečné stanice a barvou jízenek. Poslední večerní spoj každé linky byl označován modrou barvou. Jezdilo se v době od 7.00 (respektive od 6:30) do 22.00 hod s intervaly 5 – 8 minut, průměrná cestovní rychlost činila 8 km/h. Na první zprovozněné trati jezdilo 10 vozů, které byly v zimě zavřené a v létě otevřené, jejich kapacita byla zhruba 30 osob. Pro cestující byly již v té době budovány čekárny. [10; s. 125 - 126]

Vozovny se nejprve nacházely v Karlíně (dnešní křižovatka Sokolovské s Šaldovou), a protože koňka v roce 1876 začala jezdit i na Smíchov, tak i na Smíchově. Později byly vybudovány vozovny na Žižkově a na vinohradské Zvonařce. [18]

V první polovině osmdesátých let 19. století se síť pražské koňky rychle rozrostla. Zatímco první trasa otevřená 23. září 1875 měřila 3.400 metrů, rok poté 16. května 1876 byla zprovozněna navazující trať dlouhá přes 2.000 metrů. Vedla od Řetězového mostu (neboli také mostu císaře Františka I. postaveného v roce 1841, na jehož místě stojí dnes most Legií u Národního divadla) přes Újezd, kde procházela Novou Újezdskou branou, na Smíchov. Řetězový most byli nuceni cestující přecházet pěšky, jelikož se nepodařilo technicky vyřešit vedení dráhy přes most. [10, s. 124]

Dne 6. července 1882 uzavřelo město Praha s Eduardem Otletem Smlouvu o koňskou dráhu pražskou, která stanovila přesné termíny pro dokončení nových tratí včetně penále za jejich nedodržení. Jedním z ustanovení smlouvy například bylo, že Otletova firma mohla při stavbě každý den rozkopat jen takový úsek ulice, který byla schopna tentýž den i dokončit. [3, s. 23]

28. června 1883 byla zprovozněna trať od dnešního Masarykova nádraží přes Myslíkovu ulici a most Palackého (postaven v roce 1878) až na Smíchov k Andělu. [3, s. 23] Od 1. srpna byla otevřena trať od Malostranského náměstí přes Karlův most do Karlína. [4, s. 38] 24. prosince 1883 byla uvedena do provozu nová linka vedoucí centrem Prahy od Křižovnického náměstí k Prašné bráně a se zastávkou na Staroměstském náměstí před Pražským orlojem. Od posledního dne téhož roku pak bylo možné touto linkou cestovat až na Žižkov, který byl v té době samostatným městem. [4, s. 29] 20. května 1884 byl zprovozněn další úsek z Můstku přes Václavské náměstí, Tylovo náměstí až k Nuselským schodům. [10, s. 26] Od 25. června 1884 vedla koňka také od Josefského náměstí (dnešní náměstí Republiky) do Holešovic k tamní Martinkově továrně a v roce 1885 byla tato linka prodloužena do Stromovky a během sezóny jezdila až do Královské obory (kam o svátcích jezdili s oblibou Pražané na výlety). [4, s. 46] V roce 1885 tak celková síť koňky měřila již 18,875 km. [23]

Tramvajové vozy koněspřežné dráhy

V roce 1875 nechal Otlet dopravit do Prahy prvních deset tramvajových vozů, které byly převzaté z měst, kde již byla koňka provozována. Vozy měly jednoduchou nevyztuženou konstrukci, která byla zvenku oplechována, a s malými otevřenými plošinami. Prostor pro cestující byl oddělen posuvnými dveřmi. O rok později již Eduard Otlet zakoupil nové vozy od Ringhofferových závodů. Ty byly ještě podobné konstrukce, ale vozy z dalších dodávek již měly vyztuženou vozovou skříň a zpevněný spodek. Osvětlení vozů zabezpečovaly olejové lampy. Nejstarší vozy byly různobarevné, jelikož byly přivezeny z různých měst; ty další, zakoupené od Ringhoffera byly nejprve zelenobílé a později červenobílé. [2; s. 26] Ringhoffer si také už v roce 1876 nechal zhotovit pro svou propagaci snímek nové tramvaje, ten se však bohužel nedochoval. [4; s. 6]

5. Parní tramvaje

5.1 Společnost Brněnská parní tramvaj

Brno se mezitím muselo obejít několik let bez tramvajů. Nicméně představitelé města měli zájem na provozování koněspřežné dráhy, proto se dohodli s Bernardem Kollmannem, který byl ředitelem tramvajové společnosti v Praze, že začne v Brně provozovat nejprve jen trať z Pisárek do Kartouz, a postupně, během následujících šesti let, bude vybudována nová trať skrze vnitřní město. Kollmanovi se ale jeho sliby nedařilo plnit

a tak rozvoj koněspřežné dráhy v Brně stagnoval i nadále. Dráha byla provozována jen od července 1876 do října 1880 a provoz byl udržován pouze na jedné trati. Městská rada proto došla k závěru, že provozovatel nesplnil ani jednu z původních podmínek smlouvy. V dalším roce pak smlouva vypršela a znovu již nebyla podepsána. Opět následovala pauza v provozování dráhy.

Až v roce 1884 se městská rada dohodla s podnikatelem Wilhelmem von Lindheimem, který byl velkým zastáncem parních tramvají. Jeho nabídka se městským radním zalíbila především z toho důvodu, že nepožadoval od města žádnou subvenci. Po dohodě s městskou radou byla Lindheimem za účelem provozování tramvajové dopravy založena společnost Brněnská parní tramvaj. Koncese mu byla vydána na provozování „dráhy koňské, parní a elektrické“. (Protože plánoval zavést i nákladní dopravu, společnost byla v roce 1886 přejmenována na Brněnskou místní železniční společnost.) Práce byly zahájeny v březnu 1884 a již 10. května bylo možno se dočíst v dobovém tisku o položení celé jedné koleje trati z Pisárek do Králova Pole. Vzápětí byla položena druhá kolej mezi zastávkou Ugartova (Václavská) a zastávkou u křižovatky Lidické s Kotlářskou. 24. května 1884 proběhla technická zkouška prvních dvou lokomotiv určených k provozování tratě a bylo rozhodnuto, že v případě potřeby je možno přivěsit za lokomotivu až čtyři vlečné vozy. Na konečné stanici v Pisárnkách byla vybudována výtopna s vodním jeřábem, který měl přípojku na městský vodovod, a na trati byly zřízeny ještě další tři napájecí stanice. 31. května 1884 byla trať zpřístupněna veřejnosti. Jízdné bylo stanoveno podle délky cesty od 6 do 20 krejcarů. 13 letních vozů bez oken bylo k dispozici od doby provozování tratě v letech 1876 – 1880 a Wilhelm von Lindhelm zakoupil dalších celkem 6 lokomotiv, 8 uzavřených (zimních) vozů a také salonní vůz, ve kterém bylo jízdné dražší. A už 1. listopadu 1884 byla zprovozněna další trať od zastávky Ugartova (Václavská) k Ústřednímu hřbitovu v katastru tehdy samostatné obce Horní Heršpice. Rychlost byla v centru města povolena maximálně 8 km/h, mimo centrum pak 16 km/h. Interval mezi jednotlivými spoji byl několikrát změněn, nakonec se ustálil na 30ti minutách v letních měsících a na 60ti minutách v zimních. Na trati ke hřbitovu se jezdilo pouze v hodinových intervalech. Délka tratí zůstala od roku 1884 beze změny ve stejném rozsahu, což vadilo především obyvatelům předměstských čtvrtí, které se rychle rozvíjely. Různá sdružení občanů požadovala rozšíření o další tratě, k tomu ale již za provozu parních tramvají nedošlo, neboť pro Brněnskou místní železniční společnost nebyly podmínky příliš výhodné a společnost by nemohla svým akcionářům garantovat výdělečnost provozu. [51]

Wilhelm von Lindheim začal uskutečňovat svůj plán využít tramvajové tratě i k nákladní dopravě ve druhé polovině 80. let 19. století. V 80. a 90. letech vzniklo v Brně celkem devět vleček odbočujících z tratí s tramvajovou osobní dopravou. Zde byly taktéž využívány parní tramvajové lokomotivy, které převážely z nádraží železniční vagóny do místních továren. Toto využití tramvajové tratě umožňovaly poměrně dlouhé intervaly v osobní dopravě a soupravy byly omezeny na osm vozů. [11, s. 16]

Vozy parních tramvají

Během čtrnácti let bylo do vozového parku parních tramvají dodáno 14 tramvajových vozů vyrobených lokomotivkou Krauss, která měla továrny v Mnichově a Linci a pouze jeden vůz byl vyroben ve Vídeňském Novém Městě lokomotivkou Sigl (Lokomotivfabrik Wiener Neustadt). Některé lokomotivy obdržely ženská jména podle manželky starosty města a manželek radních (Caroline, Clarisse, Hedwig, Mariette, Henriette, Grete, Giselle). Jednalo se o dvounápravové stroje, pouze *Caroline* z roku 1889 byla trojspřežní a určená především pro nákladní dopravu. [33] , [49]

5.2 Projekty parní tramvaje v Praze

Ve druhé polovině 19. století začala vznikat významná předměstí, která společně s Prahou, vytvářela velkou, ale administrativně roztržitou aglomeraci. Nejvýznamnější z okolních obcí dosáhly statusu samostatných měst – Žižkov, Libeň, Vysočany, Karlín. V souvislosti s rychlým navyšováním počtu obyvatel ve městech a tím pádem i narůstající velikostí měst, zvětšoval se i význam hromadné dopravy. V Libni, Vysočanech nebo Karlíně vznikaly četné nové průmyslové továrny, které byly závislé na přílivu pracovních sil z venkova. Města potřebovala řešit cestování nejen na svém území, ale potřebovala čím dál naléhavěji řešit spojení s Prahou. Tato potřeba řešení vhodného spojení se zvyšovala i ze strany Prahy, a to právě kvůli vznikajícím pracovním příležitostem. (V Karlíně měl shodou okolností svou elektrotechnickou továrnu významný český elektrotechnik František Křižík.) [6, s. 5 - 6]

V roce 1885, pouhý rok poté, co na Vinohrady poprvé přijela koňka, přišel s myšlenkou výstavby tratě pro parní tramvaje, která by propojila Královské Vinohrady (ty byly v té době také samostatným městem) s Prahou, Alois Procházka, majitel realit v Nuslích. Trať pro parní tramvaje navrhoval vést od počátku Jungmannovy třídy (dnešní Vinohradské třídy) na Královských Vinohradech až za Olšanské hřbitovy a odtud nazpět po projektované nové ulici na Vinohradech ve směru ulice Karlovy (dnešní Jugoslávská) přes Purkyňovo náměstí (dnešní náměstí Míru) do Ječné a až náměstí Karlovo. Od ministerstva

obchodu ale dostal pouze povolení ke stavbě koněspřežné dráhy. V následujícím roce 1886 se Alois Procházka spojil se stavitelem Františkem Zelenkou a společně znovu požádali o povolení k projektování a stavbě sítě parní tramvaje v modifikované podobě. Základem měla být trať od budoucího Národního muzea Jungmannovou (Vinohradskou) třídou k Olšanským hřbitovům a kromě ní měla být postavena jednokolejná odbočná trať ulicemi Škréťovou a Palackého (dnešní Francouzská). Trať na Karlovo náměstí měla být realizována později. Zpočátku vše vypadalo nadějně, ale bohužel pražské úřady změnily své stanovisko a stavbu nepovolily. [3, str. 55 - 56]

O několik let poté, 30. září 1890, předložil další projekt parní tramvaje radě města Prahy starosta Královských Vinohrad Jan Friedländer. Jeho projekt parní tramvaje se co do směru prakticky shodoval s projektem Procházky a Zelenky (byl ale rozsáhlejší a zahrnoval trať po Václavském náměstí a k mostu Palackého), což vypovídá o poměrně jasných představách o stavebním a dopravním rozvoji Královských Vinohrad. Návrh dostala k projednání technická komise, která se během posuzování projektu začala zabývat myšlenkou provozování elektrické dráhy. Komise sice doporučila městské radě, aby uznala nutnost navržené komunikace, ale že doporučuje zřízení namísto parní tramvaje uvnitř města zřídit tramvaj elektrickou. Městská rada pak v tomto duchu Friedländerovi odpověděla, že je ochotna doporučit povolení stavby dráhy pro parní tramvaje sboru obecních starších, ale že mu dává zároveň k uvážení, jestli by při pokrocích moderní techniky nebylo lépe zavést tramvaj elektrickou. Nicméně Friedländer upřednostňoval parní tramvaj. Když se pak 13. prosince 1890 sešla smíšená komise, aby návrh projednala, začal převažovat názor, že by bylo vhodnější, aby byl vypracován plán, na jehož základě by se Praha sama ucházela o koncesi a aby byly navržené úseky na pražském území zamítnuty. Radní nakonec realizaci úseků projektovaných ve vnitřním městě zamítli i proto, že nechtěli v centru města povolit parostrojní provoz. (Paradoxně radní města Prahy netušili, že v Brně parní tramvaj jezdí bezpečně už 6 let od roku 1884.) Další jednání komise se konalo 20. prosince a Friedländer mezitím oznámil městské radě, že je ochoten přistoupit i na stavbu jiných vhodných tratí, avšak neústupně trval na trati vedoucí po Václavském náměstí. Nakonec se městská rada rozhodla, že město bude samo jednat o koncesi a trať na Václavském náměstí odmítla povolit. Nechala však na uvážení Friedländera, jestli bude chtít na svém území dráhu zřídit a případně ji na pražské trať připojit. Jan Friedländer od stavby dráhy ustoupil a 2. května 1892 zemřel. V každém případě se, i když nezamýšleně, přičinil o vznik jednotného městského dopravního podniku v Praze a o vznik sítě pražských elektrických tramvají. [3, s. 57 – 62]

6. Počátky elektrických tramvají

Další etapa v historii vývoje tramvajové dopravy se začala datovat právě v 90. letech 19. století a byla to etapa tramvají elektrických. Je neodmyslitelně spojena se jménem Františka Křižíka. Inspirací pro Křižíka se stala jednoduchá ukázková elektrická dráha firmy Siemens & Halske, kterou bylo možno vidět na průmyslové výstavě v Berlíně roku 1879. Ve svých vzpomínkách, které vyšly knižně až deset let po jeho smrti, Křižík vzpomíná: *“Zde mne ze všeho nejvíce zajímala malá elektrická dráha, postavená berlínskou elektrotechnickou firmou Siemens & Halske. Vypadalo to spíše jako velká hračka, ale ve skutečnosti to byla věc tehdy netušeného velikého dosahu, první to pokus používati elektrického proudu k pohonu vozidel. Trať elektrické dráhy té, dlouhá asi 150 metrů, byla zcela primitivní. Na zplanýrovaném vodorovném terénu byly položeny volně dřevěné pražce a na těch upevněny o úzkém rozchodu železné koleje.”* [3, s. 34] Od té doby Křižíka pronásledovala myšlenka využití elektřiny v dopravě. A zanedlouho poté, 16. května 1881, se v Berlíně rozjela první elektrická pouliční dráha na světě. A Křižík dále vzpomíná: *„Sleduje bedlivě všechny tyto právě uvedené pokusy, dospěl jsem na základě studií těch k poznání a přesvědčení, že elektrická trakce pro dráhy vůbec a jmenovitě pro dráhy městské dokonale se hodí, a že proto také není daleka doba, kdy alespoň ve směru poslednějším, na celé dráze prorazí a zvítězí, a záhy vytlačí všechny ty dosavadní, modernímu, rychlému vývinu velkých měst nikterak už nestačící a nevyhovující tramvaje parní a hlavně koňské.”* [3, s. 34] V té době městská rada Prahy neměla o takovou novotu zájem; Křižík zase, který byl o jisté rentabilitě podniku přesvědčen, měl problém s kapitálem potřebným ke stavbě. Nicméně se rozhodl, že: *„Nezbude nic jiného než podniknouti věc přece jen na vlastní pěst a vlastní riziko.”* [3, s. 35]

Křižík pokládal za více než vhodnou příležitost využít svou první elektrickou trať coby propagaci k připravované Zemské jubilejní výstavě roku 1891. Ta měla být pořádána u příležitosti oslavy stého výročí první průmyslové výstavy v roce 1791. V té době (v roce 1890) se opět probudila národní řevnivost, kdy ve výboru pro přípravu výstavy němečtí poslanci myšlenku uspořádání nepodporovali proto, že by podle jejich úsudku přinesla prospěch hlavně Čechům. Když toto stanovisko ve výkonném výboru neprošlo a bylo přijato rozhodnutí, že se výstava v roce 1891 jako jubilejní konat bude, němečtí členové výboru na protest proti rozhodnutí složili své funkce. Poté se němečtí podnikatelé začali domáhat odložení výstavy na rok 1892; odložení zdůvodňovali domnělou nemožností včasného dokončení výstaviště. Ve skutečnosti se za tímto jednáním skrývala snaha o

odložení proto, aby výstava přestala být jubilejní. Termín výstavy odložen nebyl a tak se němečtí podnikatelé rozhodli výstavu bojkotovat v přesvědčení, že se výstavu nepodaří zdárně zorganizovat. To, že Němci odřekli svou účast, však mělo zcela opačný efekt. Organizace výstavy byla pojata jako česká národní akce, která měla ukázat českou hospodářskou zdatnost a dovednost. [3, s. 35 - 36]

6.1 Praha - Křižíkova Elektrická dráha na Letné

Slavný český vynálezce a elektrotechnik (a v té době už i továrník) František Křižík zaslal svou žádost o udělení souhlasu s výstavbou elektrické dráhy Radě královského města Prahy. Úřední komise, která projekt posuzovala a vyslovila s realizací souhlas, se sešla 5. prosince 1890. Ačkoli se předpokládalo, že nový dopravní prostředek zahájí provoz hned na začátku výstavy, úřední jednání trvala déle, než se čekalo, a bez příslušných povolení nemohl Křižík začít stavět. Teprve dne 11. května byla udělena císařská koncese ke stavbě a provozování dráhy. Hned den poté, 12. května 1891 byla uzavřena smlouva mezi Prahou a Křižíkovou společností Elektrická dráha na Letné o užívání pozemků a definitivní stavební povolení dostal Křižík dne 20. května 1891.

První elektrická trať byla vedena mezi horní stanicí letenské lanové dráhy (zprovozněna byla už 31. května 1891) u Letenského zámečku, Oveneckou ulicí k hornímu vchodu Královské obory, potažmo pavilonu Strojovny Zemské jubilejní výstavy na dnešním Výstavišti a byla dokončena 6. července 1891, kdy se poprvé rozjela při zkušební jízdě. Úřední délka po dokončení byla 766,3 m, rozchod kolejí byl dodnes používaných 1435 mm. Byla jednokolejná, pouze s vidlicovými výhybnami v konečných stanicích. Na Letné bylo také nutno postavit vozovnu (která byla současně krytým nástupištěm), a strojovnu pro lokomotivu, která měla zajišťovat dodávku trakčního proudu o napětí 150 voltů. Proud odebíraly vozy kladkovými sběrači z vrchního trolejového vedení, které bylo zavěšeno mezi dřevěnými sloupy. První dva vozy, které se na trati používaly, byly otevřené a podobaly se vozům koněspřežné tramvaje. První z nich vyrobila firma Siegmunda Schuckerta z Norimberku a tento vůz vystavovala již v roce 1882 v Mnichově. Druhý vůz vyrobila firma Ringhoffer v roce 1891, elektrovýzbroj si zhotovil sám Křižík. Elektromotor měl výkon osm koňských sil. 16. července byla trať podrobena technicko - policejní prohlídce a byla shledána provozu způsobilou a Křižík dostal povolení k jejímu provozování. Nejvyšší povolená rychlost byla stanovena na 10 km/h a jízda celým úsekem trvala čtyři a půl minuty. Trať byla slavnostně uvedena do provozu 18. července 1891

v 9.00 hodin ráno a tento den se tak stal významným dnem, kdy byl zahájen provoz na první elektrické dráze v českých zemích. Výstavní elektrická tramvaj měla mimořádný úspěch. Od 18. července do 2. listopadu 1891, kdy byla v provozu, se jejími vozy svezlo celkem 163.661 cestujících. Přestože měla být v provozu jen po dobu výstavy, Křižík se rozhodl, že bude s provozem dráhy pokračovat. Důvodem byla zřejmě potřeba získávat dále praktické zkušenosti a také úvahy o dalším prodloužení dráhy. Požádal proto o povolení k provozu i v roce 1892; dráha jezdila jen v letním období a přepravila mnohem méně cestujících než ve výstavním roce (asi jen třetinu). V roce 1892 Křižík také předložil nový projekt na prodloužení tratě k Místodržitelskému letohrádku v Bubenči. Koncesi ke stavbě a provozování tratě obdržel v únoru 1893 a již 1. září 1893 byla dráha uvedena do provozu v plné své délce 1,4 km. V celé délce zůstala jednokolejná, jen na konci původního úseku v Ověnecké ulici byla zřízena výhybna. V provozu byla pouze v letních měsících až do roku 1900 a 15. srpna 1900 byl její provoz Křižíkem pro prodělečnost zcela zastaven. Jízdenky byly používány společně s letenskou lanovou dráhou a tak se dá říci, že dopravci vytvořili první integrovaný dopravní systém. [3, s. 36 – 40]

(Zajímavostí je, že dobový tisk označoval slovem „tramway“ automaticky koňku a tramvaje elektrické se začaly nazývat „elektrická dráha“. Se železnicí ji v té době nebylo možno zaměnit, protože první elektrická železniční trať z Tábora do Bechyně zahájila provoz až v roce 1903. A je také zajímavé, že tehdejší používaný název elektrické dráhy se v oficiálním názvosloví pražského Dopravního podniku udržel přes 100 let, až do roku 2006! A to i přesto, že od poslední čtvrtiny 20. století bylo součástí pražské městské hromadné dopravy i metro, které je vlastně také elektrickou dráhou.) [4, s. 6]

6.2 Další samostatně budované tratě

Dráha Praha – Libeň – Vysočany

V počátcích provozu pražských elektrických tramvají bylo založeno několik samostatných dopravních podniků.

Již v roce 1892 se na Křižíka obrátili zástupci Libně, kde se významně začal rozvíjet průmysl, aby elektrickou dráhou zajistil spojení Libně s Prahou. Pro Křižíka to byla jedinečná příležitost prokázat, že se elektrické tramvaje výborně hodí k běžnému provozu a nejsou jen výstavní atrakcí. *„Uvažoval jsem o tom a chodil řadu dní směrem do Libně po silnici a před Invalidovnou jsem počítal, kolik lidí přejde tudy obojím směrem v určitých dobách denních. Výsledek byl ten, že dospěl jsem k názoru, že by stavba nebyla riskantní,*

ale přímo žádoucí“ vzpomínal po létech Křižík. [3, s. 42] Teprve 16. března 1895 obdržel koncesi ke stavbě a provozu dráhy a během roku 1896 se počaly dávat do provozu jednotlivé úseky. Slavnostní zahájení provozu se odehrálo za velké pozornosti tisku 19. března 1896. Pražský kurýr mimo jiné informoval: „*Náš Fr. Křižík otevírá dnes již druhou vlastní elektrickou dráhu v Praze. Dráhu elektrickou z Karlína do Vysočan (tedy pouze jeden její úsek), která dnes bude veřejně dopravě odevzdána, možno vzhledem k tomu, že elektrická dráha na Letné byla vlastně objektem výstavním, považovati za první veřejnou dráhu Křižíkovu. Vzácná to věru podnikavost; kdyby nebylo Křižíka, ani by lid náš elektrickou dráhu nepoznal.*“ [3, s. 42] Dráha Praha – Libeň – Vysočany byla skutečně první celoročně a každodenně provozovanou elektrickou dráhou v Praze. Celá trať byla dokončena 22. prosince 1896 a vedla od nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo nádraží) přes Karlín (který byl k Praze připojen až začátkem roku 1922) do Libně (k Praze byla připojena roku 1901) a do Vysočan (které byly až do roku 1921 také samostatné). Současně s tratí vystavěl Křižík vozovnu na Švábkách a elektrárnu, která vyráběla elektřinu nejen k napájení tramvajové sítě, ale také pro osvětlování nedalekého libeňského nádraží. Už první rok prokázala Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany velmi dobré výsledky (834.196 cestujících); za rok přepravila více cestujících než první Křižíkova dráha na Letné za celou dobu její existence. Od 1. července 1900 se tento Křižíkův soukromý podnik stal akciovou společností Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany. [3, s. 42 – 45]

Tramvajové vozy na přelomu století

Takřka výlučným výrobcem tramvajových vozů se v té době stala Ringhofferova továrna. Křižík zde ve stejném roce zakoupil pro svou dráhu 12 motorových vozů (poháněny byly dvěma motory o výkonu 7,36 kW (10k)) a sám je vybavil elektrickou výzbrojí. Na spodek vozů z již ocelových nosníků byly připevněny vně oplechované dřevěné skříně. [2, s. 37] K dispozici dráha měla také 5 vlečných vozů, které pak bylo možno snadno upravit rovněž na motorové, jelikož byly stejné konstrukce (vyrobeny opět u Ringhofferu) a stačilo jen doplnit elektrickou výzbroj. [3, s. 43]

Okružní elektrická dráha Praha – Žižkov – Královské Vinohrady

Také sousední město Královské Vinohrady v té době procházelo velkým stavebním rozvojem a stále naléhavěji potřebovalo řešit své dopravní spojení s Prahou a také doufalo, že tento stavební plán bude společně s Prahou uskutečňován.

Už v roce 1882 se přitom pražští radní obrátili na Křižíka, aby odborně posoudil projekty pražských elektrických drah předložené firmami Siemens & Halske a Robert Bartelmus. Nakonec se ale sám Křižík stal jedním z uchazečů o stavbu tramvajových tratí v Praze a vypracoval pro městskou pražskou radu projekt nazvaný Projekt novoměstských elektrických drah. Praha ale měla k celé záležitosti nepochopitelně opatrný až liknavý přístup a žádný z projektů nebyl realizován. V roce 1894 se do záležitosti vložily Královské Vinohrady, jejichž radní se rozhodli, že postaví vlastní trať, která by zajistila lepší spojení rozrůstajícího se města, než dosud poskytovala koněspřežná tramvaj, která navíc jezdila jen na nejzápadnější část Vinohrad. Obrátili se proto na Františka Křižíka, aby potřebný projekt vypracoval a tak vzniknul projekt okružní elektrické dráhy Praha – Žižkov – Královské Vinohrady. Protože dráha vedla pochopitelně i přes území Prahy, museli být její zástupci pochopitelně přizváni. A ti se k projektu postavili negativně, jelikož se jednalo o soukromý podnik a jejich představa byla „*aby všechny tratě v jedné ruce byly a obce na ně měly pokud možno největší vliv.*“ [3, s. 47] Až 9. května 1896 ministerstvo rozhodlo, že se pražské námitky neuznávají a Křižík tedy mohl začít stavět. Začalo se zpočátku jen na Vinohradském území, trať vedla od Německého divadla (dnešní Státní opery) Škrétovou a Palackého třídou (Anglickou) na Purkyňovo náměstí (náměstí Míru) a teprve vznikající Korunní třídou na Floru. Poprvé byla navržena plně dvoukolejná trať. Provoz byl zahájen 25. června 1897 a Královské Vinohrady k jeho zajištění zřídily dočasně samostatný dopravní podnik. Mezitím totiž pražští zástupci změnili své stanovisko a bylo oznámeno, že Praha bude okružní dráhu považovat za základ své vlastní sítě a vinohradskou dráhu převezme do své režie. S Františkem Křižíkem pak byla uzavřena smlouva, podle které dostaví pro Prahu Žižkovskou část okružní dráhy. Za Prahu tak zpočátku práce organizovalo elektrotechnické oddělení Pražských obecních plynáren, ze kterého potom od 1. září 1897 vznikly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Provoz na žižkovské části okružní dráhy zahájil nový dopravní podnik dne 18. září 1897. Trať měřila celkem 5,846 km a měla 17 stanic. [3, s. 47 – 48]

Hlaváčková dráha

Další v pořadí elektrickou a zároveň poslední soukromě budovanou tramvajovou tratí byla tzv. Hlaváčková dráha, která vedla ze Smíchova (od Anděla) do Košíř (na Klamovku). Košíře měly kdysi podobný charakter jako Vinohrady (byly samostatným městem do roku 1922), ležely ale dále od pražských hradeb a od hlavního města je oddělovalo navíc území Smíchova, na který ještě jezdila koněspřežná dráha společnosti Pražské tramwaye. O

Košířích ale v koncesi Pražských tramwayí nebyla ani zmínka, a tudíž nebylo možno jejich koněspřežnou dráhu prodloužit. Starosta Matěj Hlaváček byl podnikavý muž a začal se tedy zabývat myšlenkou na stavbu koněspřežné dráhy, neboť mu opravdu šlo o zvelebení obce. Navíc v roce 1895 zakoupil rozsáhlé pozemky usedlosti Klamovka, které proměnil ve velký veřejný sad a vystavěl zde zahradní restauraci s tanečním sálem. Kvůli dopravě hostů do restaurace zakoupil tři omnibusy pro deset osob. V té době už ale věděl, že omnibusy jsou jen dočasným řešením. Spojil se se smíchovským stavitelem Josefem Linhartem a 23. března 1893 bylo ministerstvem obchodu oběma podnikatelům uděleno povolení na stavbu koňské nebo elektrické dráhy na dobu šesti měsíců. Plánovali vystavět trať od Zlatého anděla přes Plzeňskou třídu až na Zámečnici. Pánové Hlaváček s Linhartem se rozhodli, že budou držet krok s nejnovějšími trendy v městské dopravě, a proto bude navržená dráha elektrická. Nechali připravit projekt, který 26. června 1893 předložili ministerstvu ke schválení, na které ale čekali půl roku. Přestože vyjádření úředních orgánů bylo kladné, čekali až do 3. června 1894 na stavební povolení. Podmínkou pro udělení koncese ke stavbě a provozu bylo také finanční zajištění stavby. Z tohoto důvodu chtěli Hlaváček s Linhartem založit akciovou společnost pod názvem Malodrážní a stavební průmyslová společnost pro Království české. Ukázalo se ale, že zájemců o akcie příliš mnoho není a získání finančních prostředků by bylo velmi zdoluhavé. Zřejmě to bylo dáno tím, že v té době nejen v Praze, ani jinde v Čechách a na Moravě stále ještě nebyla v provozu žádná elektrická dráha. Pro financování stavby dráhy se nepodařilo získat ani obecní zastupitelstvo Košíř. S takovým koncem projektu se starosta Matěj Hlaváček, známý svým obětavým přístupem k řešení potřeb své obce, nechtěl smířit a učinil osudový krok. Rozhodl se, že stavbu tratě elektrické dráhy, rozpočtenou na 180.000 zlatých bude financovat sám, přestože právě vložil značné finanční prostředky do koupě parku Klamovka. Na počátku roku 1897 zahájil Matěj Hlaváček spolupráci s německou Elektrotechnickou společností Felix Singer & Co, které podepsal dlužní úpis za provedení části stavby a dodání elektrotechnických zařízení. Velkým problémem pro Hlaváčka byl přísný půlroční termín k dokončení stavby; žádal tedy o jeho prodloužení. Se stavbou tratě se začalo až 23. března 1897, o cca měsíc později 28. dubna se po trati rozjela tramvaj při zkušební jízdě. Stavba ale nebyla dokončena celá. Z původně plánované délky byly hotovy přibližně dvě třetiny (1.757 m) a trať končila jen na Klamovce. Na 22. května 1897 byla svolána úřední komise, aby přezkoušela elektrotechnické zařízení dráhy a vozidla. Nedopadla dobře, Hlaváček musel vyřešit celou řadu závad, jinak by zahájení provozu nebylo povoleno. Na 5. června byla svolána technicko – policejní zkouška dráhy, kterou

neprošla a nový termín byl stanoven na 12. června 1897. Hlaváčkův sen se splnil, jeho Košíře měly vlastní elektrickou tramvaj. Poslední soukromá tramvajová trať se nazývala Elektrická dráha Smíchov – Košíře a měla mít (projektovanou, nikoli postavenou) délku 2.720 metrů. Byla jednokolejná s výhybnami ve stanicích Mozartova ulice, U zvonu a Obecní úřad a s vidlicovým ukončením v obou konečných stanicích. Netypickým byl způsob přívodu proudu, kdy byl trolejový drát zavěšen nad okrajem chodníku, nikoliv v ose koleje. Jednalo se ale jen o část tratě. Motorové vozy měly proto dlouhý tyčový sběrač, který byl při jízdě vychýlen do strany.

Jenže pořád tu zůstal problém s dokončením dráhy podle závazné koncese. Hlaváček se kvůli tomu 13. července 1897 obrátil na ministerstvo železnic se žádostí o odklad dokončení tratě, které bohužel nebylo vyhověno. 6. října 1897 už Matěj Hlaváček neunesl tíhu svých finančních závazků a zastřelil se. Pro jeho dědice bylo udržování provozu dráhy velice obtížné, a tak dráha byla 21. července 1900 prodána Elektrickým podnikům král. hl. m. Prahy. [3, s. 64 - 71]

6.3 Elektrické podniky král. hl. m. Prahy

František Křížík připravil i projekty na zavedení elektrických tramvají do Chuchle a na Zbraslav, v roce 1898 také trasu Smíchov – Jatka – Centrála, ale tyto projekty byly městskou radou zamítnuty. [45] Důvodem bylo, že městská rada plánovala založit městskou dopravní společnost, která by převzala rozšiřování tramvajové sítě. 1. září 1897 byla tedy ustanovena společnost Elektrické podniky král. hl. m. Prahy, která v prvních měsících své existence vystupovala pod názvem Městské elektrické podniky. Kromě provozování městské hromadné dopravy se v té době zabývala také výrobou a distribucí elektřiny. Jejich přímým nástupcem je Dopravní podnik hlavního města Prahy. [35]

Po ustanovení společnosti začaly Elektrické podniky král. hl. m. Prahy s výstavbou nových, již elektrifikovaných úseků. V září 1897 začala firma Františka Křížíka s pokládkou kolejí na úseku Spálená ulice – Purkyňovo náměstí (nám. Míru) a 4. února 1898 byla trať zprovozněna; její délka byla 1943 m. Již při stavbě této trati byly budovány výhybky potřebné pro další úsek, který spojil Spálenou ulici s Král. Vyšehradem, který měřil 1753 m. Na Karlově náměstí byla vybudována odbočka k mostu Palackého v délce 560 m. [25]

Elektrické podniky král. hl. m. Prahy od počátku své existence usilovaly nejen o rozšiřování tramvajové sítě, ale i o sjednocení všech tehdejších dopravních podniků do

svých rukou. Tomu nahrávala i skutečnost, že Akciová společnost Eduarda Otleta Pražské tramwaye provozující koněspřežnou dráhu začala být postupem doby městskou radou kritizována za nedodržené termíny při stavbě a zhoršující se technický stav infrastruktury (pozdní opravy tratí), což bylo způsobeno tím, že Otlet nechtěl do dalšího rozvoje příliš investovat. Vše nakonec vyústilo v řadu soudních sporů, přičemž sporné strany často argumentovaly odlišným výkladem některých ustanovení. Praha se například odvolávala, že Otlet má prioritu jen pokud jde o koňské dráhy, nikoli v případech drah elektrických (přitom fakticky nové tratě v Praze stavět nechtěl).

Koncem roku 1896 se Otlet pokoušel založit novou akciovou společnost, která by přetransformovala koňskou dráhu na elektrickou a provozovala by ji podle původní koncese až do roku 1924. Tato varianta byla ale 2. ledna 1897 zamítnuta ministerstvem železnic. Po řadě vleklých sporů se 13. ledna 1898 valná hromada Akciové společnosti Pražské tramwaye rozhodla, že koněspřežnou dráhu Praze prodá. Otlet ale ani nepřišel do Prahy osobně a nechal se zastoupit jedním z akcionářů, berlínským bankéřem Hermanem Kretzschmarem, aby prodej s pražskými orgány projednal. Městská rada nabídku k prodeji přijala s tím, že město mělo také převzít hypotéku váznoucí na pozemcích podniku a odebrat patnáct nových vozů, které Otlet objednal u Ringhoffera. Od 11. března 1898 převzalo město provoz Akciové společnosti Pražské tramwaye se všemi právy a závazky. Konečná smlouva o prodeji byla podepsána 30. června 1898. [3, s. 24 – 28]

Protože správní rada Elektrických podniků král. hl. m. Prahy v roce 1899 zamítla i Křížíkovu nabídku odprodeje Elektrické dráhy na Letné Elektrickým podnikům, byla trať na Letné dne 15. srpna 1900 Křížíkem pro nerentabilitu zastavena a v letech 1903 – 1904 nechal Křížík postupně snést koleje a nakonec odstranil i obě budovy. [3, s. 41]

Hlaváčková dráha Smíchov – Košíře byla jeho dědici 21. července 1900 prodána Elektrickým podnikům král. hl. m. Prahy (viz výše str. 28).

Nakonec nutně došlo i na jednání o koupi společnosti Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany. Vyjednávání o prodeji začala v roce 1906 a po několika jednáních byl prodej naplánován na 15. května 1907, podmínkou ale bylo, aby koupi schválilo vídeňské ministerstvo železnic. Jenže stanovisko ministerstva do naplánovaného termínu nedošlo, a tak dohoda o převzetí dráhy mohla vstoupit v platnost až 5. srpna 1907. Tímto okamžikem se stávají Elektrické podniky král. hl. m. Prahy výhradním provozovatelem tramvajové dopravy v Praze. [3, s. 45]

Po převzetí koněspřežné dráhy městem se hlavním cílem Elektrických podniků král. hl. m. Prahy stala její elektrifikace. Jelikož se 15. června 1898 začala konat na pražském

Výstavišti v Královské Oboře výstava architektury a inženýrství, začalo se nejprve s elektrifikací na trati Josefské náměstí (nám. Republiky) – Královská Obora. Zároveň se pokládala druhá kolej v celém úseku a trať byla zprovozněna 28. září 1898; měřila 2753 m. Na konci roku 1898 tak už byla délka elektrifikovaných tratí 12,855 km. [25]

Kromě Karlova mostu (elektrifikován byl až v roce 1905) se během následujících dvou let podařilo elektrifikovat všechny úseky koněspřežné dráhy. [26] Z nově postavených úseků byly nejvýznamnějšími tratě Smíchov – Jatka – Centrála (jednotlivé části byly uváděny do provozu v letech 1900 a 1901) a kterou původně plánoval už Křižík, trať přes nový kamenný most císaře Františka I. (dnešní most Legií) u Národního divadla v roce 1901, trať od nádraží Severozápadní dráhy (nádraží Těšnov) do Holešovic, která byla vedena přes Štvanici po provizorních dřevěných mostech (také v roce 1901) a trať v dnešní Bělehradské ulici i dolnímu konci Nuselských schodů u železniční zastávky Král. Vinohrady v roce 1904. V roce 1907 byla ještě zprovozněna trať vedená Belcrediho třídou (dnešní ulice Milady Horákové) na Letnou k vodárně. [2, s. 54 - 56]

Na Karlově mostě městské úřady nepovolily, aby most nehyzdily, postavit stožáry vrchního vedení a po nich vedené vodiče. A tak až do roku 1905 zůstal přes most úsek, po kterém stále jezdila koňka. Elektrifikaci umožnil František Křižík a most byl elektrifikován s pomocí tzv. spodního přívodu elektrického proudu, který již předtím Křižík odzkoušel na Letné na své „výstavní“ tramvaji. Bohužel systém byl hodně poruchový a tak elektrická tramvaj jezdila přes most jen tři roky. Poté byla nahrazena linkou autobusovou, která ale také dlouho nevydržela. [10, s. 128] Poslední pravidelná jízda koňky vyjela 12. května 1905 v 18 hodin z Křižovnického náměstí. A druhý den Pražský kurýr informoval, že na posledním voze připevněn byl lístek s těmito prostonárodními verši: *„Na zdraví! S Bohem, koňko milá, která omnibusy vytlačila; dnes nad tebou, koňko milá, elektrika zvítězila. Vše na světě má svůj konec, kočí, koně, bič i zvonec.“* [2, s. 57]

Pražské vozovny

První vozy Elektrických podniků král. hl. m. Prahy byly deponovány ve vinohradské vozovně u Orionky, která musela být rozšířena o další dvě lodě na celkovou kapacitu 70 vozů. Elektrické podniky převzaly také všechny vozovny koňky. V Královské Oboře byla na místě původní stáje vystavěna nová vozovna (v roce 1899) pro 12 vozů. Žižkovská a vinohradská vozovna na Zvonaře se pro provoz elektrických drah nehodily – sice byly po elektrifikaci ještě nějaký čas provizorně napojeny na tramvajovou síť, ale brzy byly zrušeny. V Karlíně byla vozovna koňky na jaře roku 1900 zbourána a během několika

měsíců byla na stejném místě postavena vozovna o pěti kolejích pro 29 vozů. Malá vozovna na Klamovce byla zrušena, naopak Smíchovská vozovna koňky byla elektrifikována v roce 1901. Mezi léty 1898 - 1900 byla na území areálu Ústřední elektrické stanice v Holešovicích (sloužila především jako zdroj elektřiny pro provoz tramvajových tratí, ale byla také zdrojem elektrického proudu pro veřejné osvětlení a dodávala ho i soukromníkům) postavena vozovna pro 70 vozů (dalších 15 se vešlo na remízní kolej), která začala být nazývána Centrálou. Její součástí byly také nové ústřední dílny, což bylo výhodné v tom, že všechny dílenské objekty, podílející se na údržbě tramvajového parku, byly soustředěny na jednom místě. V říjnu 1902 byla uvedena do provozu nová vozovna v Košířích a po převzetí Křížikovy libeňské dráhy získaly Elektrické podniky také vozovnu pro 24 vozů v Libni. [2, s. 61]

Sjednocení tratí pod jednoho provozovatele situaci prospělo; po odkoupení Křížikovy libeňské dráhy v roce 1907 už provozovaly Elektrické podniky král. hl. m. Prahy 55 km tratí se 14 linkami. Disponovaly 255 motorovými a 102 vlečnými vozy. Kromě toho vlastnily 32 vozů k pracovním účelům – především k přepravě nákladů, odklizení sněhu či klopení ulic. Od 24. října 1907 se začalo používat (dnes běžné) číselné označení linek. [22] Pod záštitou Elektrických podniků byly prodlužovány stávající tratě o nové úseky a stavěly se také trasy nové. Velký význam měly tratě vedoucí od Muzea dnešní Vinohradskou třídou až na Vinici (1907,1908) a od letenské vodárny do Střešovic (1908, 1909). Na strašnické Vinici byla v roce 1908 vybudována nová vozovna Strašnice, která je nejstarší dosud provozovanou tramvajovou vozovnou v Praze. (V době své stavby měla tři lodi po pěti kolejích a kapacitu 90 vozů.) O rok později (1909) začala tramvajím sloužit i vozovna Střešovice.

V centru města bylo propojeno Staroměstské náměstí a nový Most Svatopluka Čecha (dnešní Čechův most, 1908). Postaveny byly také tratě z Vyšehradu do Nuselského údolí (1910), z Libušáku (dnešní zastávka U Kříže) k Vychovatelně (1910), na Žižkově vedl nový úsek od Prokopovy ulice na Ohradu a k Schillerově továrně (1910), kde byla postavena i nová tramvajová vozovna (dnešní vozovna Žižkov, 1912). Konečně se dočkali také obyvatelé Hradčan – trasa vedla z Klárova kolem Hradu na Pohořelec (1910, 1911). Ta byla původně plánována Nerudovou ulicí, ale od této varianty bylo upuštěno kvůli velkému stoupání (a samozřejmě i klesání) tratí. Zrekonstruována byla trať z Klárova kolem Holešovic a k Výstavišti (1909 – 1912). Její rekonstrukce byla spojena s dopravně důležitou výstavbou Bubenského nábřeží (1910) a se stavbou Hlávkova mostu (1912),

který nahradil provizorní dřevěné mosty zbudované roku 1901. V oblasti Smíchova byly postaveny nové úseky od Plzeňské třídy do Křížové ulice ke Koulce a na Santošku (1913). Kvůli stále narůstající dopravě musely být jednokolejné tratě přebudovávány na dvojkolejné. Elektrické podniky král. hl. m. Prahy měly mnoho dalších plánů, ze kterých se podařilo uskutečnit jen málo - trať z Klárova k Rudolfínu přes nový most arcivévody Františka Ferdinanda d'Este (dnešní Mánesův most, 1914) a prodloužení od Vinohradského nádraží do Nuslí na Riegrovo náměstí (dnešní Náměstí Bratří Synků, 1914). Do plánů Elektrických podniků nemilosrdně zasáhla první světová válka. [2, s. 68 - 70]

Tramvajové vozy pro nové elektrické tratě

Pro provoz na tratích začala Ringhofferova továrna dodávat nově založeným Elektrickým podnikům hl. m. Prahy čtyřnápravové motorové vozy, kde v každém podvozku byly usazeny dvě nápravy, každá s koly jiného průměru, přičemž větší kola byla hnací, menší vodící. V každém podvozku byl umístěn jeden motor o výkonu 25 k (18,4 kW). Celkem bylo těchto vozů dodáno 61 ks. Následovala dodávka 90 dvounápravových vozů, každý se dvěma trakčními motory. Vozová skříň byla stejná, pouze oproti čtyřnápravovým vozům zkrácená. Mezi lety 1905 – 1910 dodala Ringhofferova továrna Elektrickým podnikům 159 dvounápravových vozů nového typu. František Ringhoffer si k architektonickému ztvárnění přizval tehdy 28 letého architekta Jana Kotěru. Jejich vzhled se oproti předchozím typům vozů lišil především použitím čtyř velkých oken v bočních stěnách vozové skříně. Dodavatelem výzbroje s motory o výkonu 35 k (26 kW) byl František Křížík a vozy byly schopny vyvinout maximální rychlost 25 km/h. Uvnitř vozu tramvaje byla umístěna příčná sedadla, na druhé straně pak podélná lavice. V roce 1915 bylo dodáno deset vozů nové konstrukce. Celkově měly konstrukci zesílenou a novinkou byly snížené plošiny, které umožňovaly pohodlnější nástup do vozu. Od plošin oddělovaly vnitřní prostor dvoukřídle dveře a vůbec poprvé bylo použito úplné uzavření vchodů posuvnými jednokřídlymi dveřmi. Elektrické zařízení bylo dodáváno firmou Kolben nebo Křížík a motory měly výkon 40 k (30 kW), proto byly schopny jezdit rychlostí až 30 km/hod. [2, s. 62 - 71]

6.4 Brno - Společnost brněnských elektrických pouličních drah

Na samém konci 19. století začalo na elektrifikaci svých tramvajových tratí pomýšlet také Brno. Nejdříve městská rada jednala o výstavbě nových elektrických tratí a o přebudování tratí, na nichž jezdily do této doby parní tramvaje, na elektrický provoz s Brněnskou místní železniční společností Wilhelma von Lindheima, která tramvajovou dopravu v Brně provozovala už od roku 1884. Nakonec ale firma od jednání odstoupila a brněnskou tramvajovou síť se rozhodla prodat. Za účelem správy a výstavby dalších úseků tramvajové sítě byla založena 22. září 1900 akciová společnost - Společnost brněnských elektrických pouličních drah s účastí města Brna a Rakouské elektrárenské společnosti Union z Vídně. Společnost brněnských elektrických pouličních drah je přímým předchůdcem dnešního Dopravního podniku města Brna. [51] „*Koncese ke stavbě a provozu jednotné rekonstruované sítě elektrickou silou poháněných normálně rozchodných linek malé dráhy v Brně se zahrnutím a odpovídající přestavbou stávajících tramvajových linek*“ byla Brnu udělena na 50 let dne 3. února 1900. [14, s. 44] Elektrifikace tratí byla prováděna za plynulého provozu parních tramvají a 13. května 1900 se uskutečnily technické zkoušky vedení. Technicko – policejní zkoušky prvních 22 motorových vozů se konaly až v předvečer zahájení provozu 20. června 1900. Rozchod kolejí byl určen rovněž 1435 mm. Bylo také nutné přestavět stávající výtopnu parních tramvají v Pisárkách na tramvajovou vozovnu o devíti kolejích a s točnou. V roce 1900 byla uvedena do provozu další vozovna v Králově Poli se čtyřmi kolejemi.

Poslední pravidelná jízda parní tramvaje se uskutečnila 21. června 1900 v 9.10 hod, kdy odvezla od Hlavního nádraží oficiální hosty zahajovací slavnosti do Pisárek. Na další cestu hosté již nastoupili do připravených motorových vozů čísel 1 – 5, které za velkého zájmu obyvatel Brna dorazily do Králova Pole a odtud zpět do Pisárek, kde se konala zahajovací slavnost. A od druhé hodiny odpolední začal pravidelný provoz elektrických tramvají.

Cestující nový dopravní prostředek nepochybně uvítali. Elektrické tramvaje měly časté intervaly (v centru města byly stanoveny na 7,5 minuty, v okrajových čtvrtích 15 minut) a větší cestovní rychlost (ve vnitřním městě byla nejvyšší povolená rychlost 12 km/h a na předměstích 16 km/h). Navíc bylo i levnější jízdné – za projetou vzdálenost 2.500 metrů 10 haléřů, za vzdálenost větší pak 20 haléřů. Z důvodu plánování výstavby dalších linek bylo pro jednodušší orientaci cestujících rozhodnuto jednotlivé linky odlišit barevným značením. Vozy měly barevně vyměnitelné terče zasunuté do svítidel na obou čelech střechy.[14, s. 44 - 46]

Pro potřeby dráhy, kvůli napájení sítě, byla v městské elektrárně na Radlase instalována tři dynamy poháněná parními stroji, která vyráběla pro provoz potřebný stejnosměrný proud. [50]

Síť tratí byla v té době jednokolejná s výhybnami, pouze hlavní úsek tratě od zastávky Ugartova (dnešní Václavská) – Nádraží – Frobellova (dnešní Dřevařská) byl vybudován jako dvojkolejný. Nejstarší trať z Pisárek do Kartouz, která byla považována za stěžejní, dostala bílé (čiré) označení střešních svítlen, trať z Ugartovy k Ústřednímu hřbitovu byla označena barvou zelenou. 6. října 1900 byla zprovozněna nová trať ze Zábrdovic (respektive od Zábrdovického mostu) na Velké náměstí (dnešní náměstí Svobody), ta dostala barvu žlutou. V dalším roce, 2. února 1901 byly uvedeny do provozu hned dvě tratě – trať z Jatek na Lažanského (Moravské) náměstí (byla okružní, bez konečné stanice), která byla označena červeně, a trať z Komárova do Křenové (zde bylo možno přestoupit na linku červenou), která dostala označení modré. Provoz na červené „velké smyčce“ bohužel nebyl ziskový a tak bylo rozhodnuto, že část tratě bude zrušena a od prosince 1902 byla nahrazena „malou smyčkou“ vedoucí z ulice Veveří přes Sturmovou (Jana Uhra) na Tivoli (Jiráskovu) a zpět na Veveří. Další nový úsek byl zprovozněn 12. července 1903 a vedl od kostela svatého Tomáše na Lažanském (Moravském) náměstí k parku Lužánky, což bylo prodloužení modré linky. Ve stejném roce byla prodloužena zelená linka od Ústředního hřbitova přes Klášterní (Mendlovo) náměstí na náměstí U Městského dvora (Šilingrovo). V roce 1906 byla modrá linka ještě prodloužena až k Ponávce a také byl zprovozněn úsek od náměstí U Městského dvora (Šilingrovo) přes Dominikánskou ulici na Velké náměstí (Svobody).

Tímto v předválečné době rozšiřování brněnské tramvajové sítě ustalo, neboť tehdejší německá správa města neměla zájem prodlužovat tratě dále na předměstí, která byla z převážné části česká. Společnost brněnských elektrických pouličních drah se tedy pustila do dlouhodobého procesu zdvoukolejňování. První přišel na řadu v letech 1908 - 1909 úsek Pisárky – Václavská, poté následovaly další tratě v centru města. A v roce 1910 začala fungovat na konečné v Pisárkách kolejová smyčka, která objížděla celou vozovnu, a jednalo se o vůbec první vratnou smyčku v Brně. [14, s. 46 - 50]

Zatímco v prvních letech provozu elektrické pouliční dráhy se počet přepravených cestujících potěšitelně zvyšoval – z jednoho milionu v roce 1900 na sedm milionů v roce 1905, v dalších letech pak už stagnoval zhruba kolem této hodnoty. A tak nezanedbatelným zdroje příjmů společnosti zůstávala i nadále nákladní doprava. [14; s. 50]

Vlečky vedoucí k továrnám nebyly prozatím elektrifikovány a parní tramvaje jezdily ještě léta v nákladní vlečkové dopravě – například lokomotiva Caroline až do roku 1926. [11; s. 15] Parní tramvaje zachraňovaly situaci i při zvýšeném provozu (což se tenkrát týkalo především nedělí a svátků); anebo také v případě poruch elektrického napájení. [11; s. 16 - 17]

První elektrické tramvajové vozy

Vozový park v té době tvořilo 41 motorových a 12 vlečných vozů vyrobených rakouskou akciovou společností Grazer Wagon & Maschinen Fabriks ze Štýrského Hradce. Jednalo se o dvounápravové obousměrné vozy s otevřenými plošinami. Kostra skříně byla dřevěná, přičemž vně byla oplechovaná a ve spodní části obložená pásem dřevěných peřejek. Vybaveny byly dvěma sériovými motory, přičemž každý měl výkon 35 k (26 kW). Sběrač proudu byl tyčový. Prvními vozy domácí výroby bylo 7 motorových vozů od královopolské firmy Lederer & Porges (pozdější Královopolská strojírna), které byly dodány v letech 1903 – 1904. Vozy měly podobný vzhled a vycházely ze stejné koncepce. Dvě tramvaje z této dodávky měly již kryté plošinky a další dodávané motorové vozy měly i uzavřené plošiny pro řidiče. Mezi lety 1907 - 1910 dostávala vozidla postupně nové barevné provedení – původní hnědý nátěr vystřídal červeno – bílý lak.[11; s. 15 - 17] Lokomotivní a vozový park bývalé parní dráhy byl samozřejmě také využit – vlečné vozy byly postupně upraveny pro elektrický provoz – bylo upraveno ovládání brzd a instalováno elektrické osvětlení. [36]

V roce 1912 byla zakoupena série robustnějších tramvají z vagónky v Grazu. Před vypuknutím války měla Společnost brněnských elektrických pouličních drah k dispozici 54 motorových a 41 vlečných vozů určených pro osobní dopravu. [14; s. 50]

7. Situace během 1. světové války

Červnový atentát na následníka rakouského trůnu změnil vše. Po vyhlášení mobilizace císařem Františkem Josefem čekaly nejenom pouliční dráhu těžké časy. Muži byli povoláni do zbraně a na jejich místa v provozu a údržbě se vrátili vysloužilí pracovníci a nově je nahradili také mladí hoši a ženy. Řídit tramvaj bylo v té době opravdu fyzicky náročné, jelikož tehdejší vozy samozřejmě nedisponovaly moderními posilovacími řízeními. Na práci průvodčí ale žena stačit mohla a o práci měly zájem i manželky řidičů nebo průvodčích, kteří byli odvedeni na frontu. Nicméně v době největší nouze o řidiče tramvají, od března

1916, se našly i ženy, schopné tuto profesi vykonávat. Když válka skončila, muži se vraceli domů a ženy se vracely zpět do domácností. [14; str. 52 - 53]

7.1 Pražská tramvajová doprava za 1. světové války

Tramvajová doprava se musela v této době vypořádat s novými nároky. Vojenská správa pro své potřeby nemilosrdně zabavovala koně a tak nedostatek koňských povozů potřebných k přepravě uhlí, svozu odpadu i rozvozu potravin, si vynutil zavedení, po vzoru Brna, i tramvají nákladních (i když ne v takovém rozsahu). Tramvaje tak hlavně rozvážely po městě mouku, brambory, ale i uhlí (hlavně do obecní plynárny na Žižkově), štěrk, písek, trámy apod. Naopak svážely odpad na obecní skládku. Pro tento účel se rozhodly Elektrické podniky král. hl. m. Prahy vyčlenit šestnáct nejstarších motorových vozů. Během válečných let se počet nákladních vozů ukázal jako nedostatečný a proto v roce 1917 bylo dodáno Ringhofferovými závody deset nových nákladních vlečných vozů s nosností 6 tun.

Hned od počátku války přivážely vlaky do Prahy mnoho raněných a nemocných vojáků, pro jejichž přepravu do nemocnic bylo od září 1914 vyňato osmnáct tzv. sanitních tramvají, které byly k tomuto účelu upraveny. Za dobu války přepravily do nemocnic cca 700 tisíc vojáků. Kvůli ulehčení přepravy raněných byly také nově postaveny kolejové „sanitní odbočky“ do nádraží císaře Františka Josefa (dnešní Hlavní nádraží) a do Všeobecné a vojenské nemocnice u Karlova náměstí (1914), a také na Letnou, kde byly domky pro rekonvalescenty (1915). Situace týkající se přepravy zemřelých vojáků z nemocnic na pražské hřbitovy si vyžádala poněkud ojedinělé řešení – přestavbu motorového vozu č. 152 na pohřební tramvaj (který byl zakoupen Elektrickými podniky král. hl. m. Prahy v roce 1900). Vůz dostal černý nátěr s ozdobnými linkami, ve střešní svítelně byl místo čísla umístěn kříž. Pohřební tramvaj, které se přezdívalo Černá Máry, jezdila k pražským hřbitovům až do 17. června 1919 a přepravila za tu dobu 1042 mrtvých vojáků. V roce 1922 byla pohřební tramvaj rekonstruována zpětně na normální motorový vůz pro přepravu cestujících.

Válečné hospodářské potíže, zejména nedostatek uhlí pro holešovickou elektrárnu, a samozřejmě nedostatek pracovníků, si vynutily podstatné omezení tramvajového provozu. Od podzimu 1917 zůstalo zcela bez provozu devět koncových úseků tratí, z nichž na většině došlo k obnovení až po válce. Provoz linek, které zůstaly zachovány, byl zkrácen do 20.00 hod večer. Na provádění rekonstrukcí chyběly finance, takže se snižoval i počet provozu schopných vozů. Nazpátek do původního předválečného stavu se podařilo

pražskou tramvajovou dopravu uvést až poměrně dlouho po skončení 1. světové války, v roce 1921 (až po vzniku Československé republiky). [2; s. 67 - 79]

7.2 Brno za 1. světové války

Ačkoli byla frontová bojiště relativně daleko za hranicemi českých zemí, také obyvatelé Brna se brzy setkali s válečnými hrůzami. Vlaky dovážely z front, nejdříve ze srbské, mnoho raněných vojáků. Nemocnice té doby měly velmi omezenou kapacitu, a proto bylo nutné hned od počátku války hledat provizoria. Lazarety se narychlo budovaly v tělocvičnách a ve veřejných a školních budovách. Rozvoz raněných zajišťovala po městě pouliční dráha. V části Hlavního nádraží sídlili zdravotníci, kteří raněné přebírali od posádek vlaků, a odtud také vyjížděly tramvajové soupravy s pacienty. Pro jejich převoz byly upraveny tři motorové a šest vlečných vozů z doby koňské tramvaje. Byly odstraněny okenní rámy a sedadla byla vyměněna za nosítka. Z boku vozy kryla plachta s červeným křížem. Bývá udáváno, že v průběhu celé války převezly tramvaje v Brně asi 104 000 raněných vojáků. Kvůli potřebě dopravy vojáků do nemocnic a lazaretů byla rozšířena kolejová síť tramvají – např. trať z Tivoli až před C.k. českou technickou vysokou školou Františka Josefa (dnešní stavební fakultu VUT), další úsek po ulici Veveří až po křižovatku s Tábořem (dnešní Laudonovou). V roce 1915, kvůli stále narůstajícímu počtu raněných vznikla rozsáhlá záložní nemocnice se dvěma tisíci lůžek (největší v Brně) na území zhruba vymezeném ulicemi Chodskou, Tábor (Laudonovou) a Jana Babáka. V téže době byla zprovozněna kvůli přepravě raněných i vlečková kolej do této oblasti – odbočovala z královopolské trati a končila na začátku ulice Jana Babáka. V roce 1915 byla vybudována i vlečka z Cejlu do vojenské nemocnice v Zábrdovicích. Omezující ale byla i kapacita jednokolejných tratí, proto bylo přikročeno k pokládce druhé koleje na jejich nejvíce vytížených částech (královopolská trať a úseky na ulicích Vídeňské a Veveří). Nicméně chyběly peníze na údržbu tratí a vozidel, proto bylo provozuschopných vozů stále méně. Situace byla řešena prodlužováním intervalů mezi spoji a několikrát bylo zdraženo jízdné.

Po skončení 1. světové války odešlo z politických důvodů ze správní rady Společnosti brněnských elektrických pouličních drah osm německých členů, jejichž místa byla obsazena českými občany. [14; str. 52 - 53]

8. Období první republiky

8.1 Rozvoj brněnské tramvajové sítě

V roce 1919 vzniklo tzv. Velké Brno; rozloha města byla znenadání sedmkrát větší. K Brnu byla připojena dvě města – Královo Pole a Husovice a dalších 21 předměstských obcí, mimo jiné největší moravská obec Židenice. Počet obyvatel se zvýšil ze 130 tisíc na 220 tisíc a z Brna se stalo hlavní město Země Moravské (od roku 1928 Moravskoslezské).

První poválečná léta se Společnost brněnských pouličních drah věnovala hlavně obnově provozu. Opravovala se vozidla, léta neudržovaný kolejový svršek a trolejové vedení. Také pokračovala pokládka druhých kolejí na hodně využívaných úsecích – královopolské trati a na Vídeňské ulici.

Brzy po roce 1918 začalo město pracovat na koncepčním urbanistickém rozvoji. V roce 1924 byla vypsána soutěž na regulaci vnitřního města, v roce 1926 pak soutěž na zastavovací plán Brna i okolí. Za nejdůležitější ale Společnost brněnských elektrických pouličních drah považovala další rozšíření tramvajové sítě – vždyť rozloha města se mnohonásobně zvětšila a tak bylo nutné začít s intenzivní výstavbou tratí na perifériích. Roku 1924 byla uvedena do provozu trať do Maloměřic. Odbočovala z tratě do Zábrdovic a končila v dnešní ulici Valchařské. V téže roce také vznikla druhá vratná smyčka pro obracení vozových souprav, a to před královopolskou vozovnou. Na zrekonstruované konečné stanici navázala nová trať do Řečkovic, která byla zprovozněna v roce 1926. V tomto roce byla taktéž vystavěna nová trať k Juliánovu. Na tehdejší klenutém mostě přes Svitavu vedla pouze jedna kolej a těsně před mostem se koleje ve stejné úrovni křížily se svitavskou pobřežní dráhou. Na novém úseku vznikly tři zastávky včetně konečné, která byla označena jako Juliánov. V následujících letech byly položeny druhé koleje v úsecích tratí na třídě Legionářů (dnešní třída Kpt. Jaroše), ulici Pekařské a Dornychu.

Mezi lety 1927 a 1928 byla postavena nová moderní vozovna v Husovicích. Nacházela se vedle tratí vedoucí do Obřan a tramvajím začala sloužit začátkem roku 1929. Měla jeden vjezd, který se uvnitř vozovny rozvětvoval do jedenácti kolejí a nacházely se zde také dílny a umývárna vozů. Její kapacita byla 130 vozů a byla v té době velmi moderní stavbou.

Rok 1928 patřil nejen oslavám prvního desetiletí nové republiky, ale také konání Výstavy soudobé kultury na novém brněnském Výstavišti, která trvala od 26. 5. do září 1928 a za dobu jejího trvání jí navštívilo 2,8 milionu lidí. Z tohoto důvodu bylo u Výstaviště vybudováno tříkolejné kolejiště s mimoúrovňovým přístupem návštěvníků.

Na začátku roku 1931 se stalo významným dokončení tratě z Valchařské do Maloměřic. Vedla totiž přes nový Maloměřický most přes Svitavu, jenž byl slavnostně otevřen již 28. října 1928 a který byl již projektován pro budoucí provoz tramvají. Navíc tramvajové koleje na něm byly položeny již při stavbě a na svou první tramvaj si počkaly asi 2,5 roku. V roce 1932 se konečně naplnila očekávání z předválečných dob a tramvaje dorazily do Horních Heršpic a Židenic. V roce 1938 byly položeny druhé koleje na tratích do Řečkovic a na ulici Drobného. Délka kolejí, která byla v roce 1918 pouhých 31 km, vzrostla na 65 km v roce 1938. Kvůli houstnoucí zástavbě a nárůstu cestujících začaly být budovány tzv. peáže, tj. souběhy linek v určité trase. V centru města bylo zapotřebí kratších intervalů mezi jednotlivými spoji, na okraji postačoval interval delší.

Společnosti brněnských pouličních drah se přes problémy způsobené hospodářskou krizí dařilo dokončovat prodlužování tratí do předměstí, kde se staly vítaným městotvorným prvkem. Jejich využívání se průběhem let první republiky stávalo stále běžnější. Tramvají se už nejezdilo pouze v neděli na výlet, ale stále častěji byla využívána k pravidelné dopravě do zaměstnání. [51]; [14; s. 54 - 61]

Vozový park po 1. světové válce

Po 1. světové válce nebyl vozový park v Brně rozhodně v ideálním stavu. Většina tramvají, které vozový park tvořily, byly malé a málo kapacitní vozy ze začátku století. Společnost brněnských pouličních drah byla proto nucena přistoupit k podstatné modernizaci vozového parku. První nové tramvaje byly dovezeny v roce 1920 z vagónky v Grazu – jednalo se o 15 motorových vozů, objednaných již v roce 1915. Brno také zakoupilo v téže roce 10 uzavřených vlečných vozů z vagónky Studénka. Poté přistoupila Společnost brněnských pouličních drah k objednavce zcela nového typu dvounápravových vozů, které byly dodávány od roku 1926. Nové vozy konstrukčně vycházely z předchozí série, ale s níže položenými nástupními plošinami; stejným prvkem, který byl zachován, bylo obložení spodní části vozové skříně typickými dřevěnými peřejkami. V rozmezí let 1926 – 1932 jich bylo dodáno 66 kusů. Jejich elektrickou výzbroj reprezentovaly dva motory Škoda TIS-33 o výkonu 44 kW, usazené ve dvounápravovém podvozku. Kvůli motorům Škoda se vozům přezdívalo „škodovky“. Lišil se i interiér – např. krajní okna byla spouštěcí. Stěny, které oddělovaly plošiny a prostor pro cestující, byly opatřeny dvoukřídlými posuvnými dveřmi. Sedadla byla čalouněná kůží a uspořádaná podélně.

Hlavním dodavatelem vozů se stala Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges (Královopolská strojírna), která začala vyrábět i speciální vozidla, jako kropicí vozy nebo tramvaj se zabudovaným zařízením na čištění kolejových žlábků. Spolu s motorovými vozy byly nakupovány i nové vlečné vozy; v rozmezí let 1926 – 1928 jich bylo dodáno padesát. O jejich výrobu se podělily Ringhofferovy závody, Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges (Královopolská strojírna) a Továrna na vozy v Kolíně.

Ve třicátých letech byla jako doplněk elektrických drah zavedena autobusová doprava. Brno mělo velké plány dalšího rozvoje městské dopravy, ale tyto plány byly narušeny – tentokrát 2. světovou válkou. [14; s. 60 - 61]; [11; s. 21 - 22]

8.2. Vznik Velké Prahy

Po konci 1. světové války, rozpadu rakousko – uherské monarchie a založení Československa, jehož hlavním městem se Praha stala, znovu vyvstala myšlenka vytvoření tzv. Velké Prahy, která byla zvažována již před první světovou válkou. I ve vedení pražské obce panovala shoda v posuzování vhodnosti a nezbytnosti vytvoření Velké Prahy. V roce 1920 zajišťovala pražská tramvajová doprava spojení s deseti dalšími přímo sousedícími obcemi (a také na jejich území; jednalo se o Karlín, Košíře, Královské Vinohrady, Nusle, Podolí, Smíchov, Staré Strašnice, Vršovice, Vysočany a Žižkov) a u dalších čtyř (i když s nimi přímo nesousedila) jezdila až na jejich okraj (Břevnov, Bubeneč, Dejvice a Střešovice). Nakonec, když iniciativu v jednání převzala předměstí, došlo k situaci, kdy byl rozsah připojeného území podstatně větší, než se původně předpokládalo. Návrh zákona byl předložen Národnímu shromáždění v roce 1920 a tento zákon č. 114/1920 Sb, kterým se hlavní město Praha přeměnilo v tzv. Velkou Prahu připojením 37 okolních obcí a osad, vstoupil v platnost o dva roky později k 1. 1. 1922. Rozloha Prahy v té době činila 172 km², počet obyvatel se zvýšil z 242 tisíc na 657 tisíc. Rozsah nového území města dostačoval pro jeho vývoj v průběhu celého meziválečného období (a ještě i dlouho po roce 1945), během něhož se počet obyvatel zvýšil o cca 50%. Postupem doby se začaly drobné průmyslové podniky stěhovat z cenných ploch vnitřního města na okraje nově vzniklé Velké Prahy a s narůstající plochou města se logicky zvyšovala i poptávka po spojení do vzdálenějších částí města. Město samozřejmě i v této finančně problematické době počítalo s výstavbou nových tratí, především těch, které byly těsně před válkou projekčně připraveny a schváleny. Už na konci roku 1919 předložil ředitel Ing. Svoboda správní radě Elektrických podniků první významný koncepční materiál, nastiňující další možný rozvoj pražského tramvajového systému. Městské orgány se rozhodly řešit

nedostatek financí půjčkami ze zahraničí. [2; s. 86 - 88] Tramvajová síť se i přes všechny další problémy s nedostatkem materiálu rozrůstala tak, že od 1. 11. 1923 fungovalo již 18 linek na celkové provozní délce 81,8 km tramvajové sítě. Nejvyužívanější a nejdelší (11,5 km) se stala linka č. 1, spojující Pohořelec s Čechovým náměstím. [29; s. 28] V dalších letech pak byly vybudovány tratě do Břevnova a Michle (1923), do Braníka, z Vychovatelny do Kobylis, prodloužena byla původní Hlaváčkova trať z Klamovky na Zámečnici, a v centru města úsek mezi Purkyňovým (dnešním náměstím Míru) a Karlovým náměstím (1924). V roce 1925 došlo i na v té době okrajové části Prahy, jako byly Pankrác, Smíchov, Harfa či Zlíchov. V roce 1926 pak přišla na řadu trať Nusle – Vršovice. [2; s. 88]

V následujícím roce 1927 nejenže Elektrické podniky oslavily 30 let svého založení, ale navíc se jim podařilo při stavbě tratě do Hlubočep překročit 100 km vybudované tramvajové sítě. Na památku byla v červenci 1927 (při příležitosti otevření trati 20. 7.) pod Zlíchovským kostelíčkem umístěna na kámen kovová tabulka s textem: „100. km dosažený 7. VI. 1927 elektr. drahami hl. města Prahy“, která je zde dodnes (i když už jen kopie). [41] V roce 1927 byla také otevřena nová trať do Radlic. V dalším roce byly realizovány tratě do Podbaby, na Vypich a do Starých Dejvic. Od roku 1929 jezdily tramvaje až k nové vilové čtvrti na Spořilově a od roku 1930 byl zahájen provoz na Kačerov a do Vokovic. Poté následoval útlum ve výstavbě způsobený Velkou hospodářskou krizí v roce 1929, která ovlivnila ekonomiky mnoha zemí, jež se prakticky zhroutily. Až v roce 1935 se podařilo uvést do provozu úsek z Vršovic do Strašnic, v roce 1937 k vozovně Motol, k vozovně do Kobylis, do Nových Strašnic a na Bílou Horu, v roce 1938 k vojenské nemocnici ve Střešovicích. Od zhruba poloviny dvacátých let začalo docházet k výraznějšímu rozmachu automobilové dopravy a v návaznosti na to docházelo k nárůstu kumulace dopravních prostředků v ulicích Prahy. Bylo rozhodnuto, že v některých více frekventovaných ulicích bude nutno oddělit tramvajovou dopravu od ostatní dopravy. V letech 1927 – 1930 proběhla série rekonstrukcí tramvajových tratí a komunikací v samém centru města. [2; s. 88 - 93]

Již v této době bylo čím dál zřetelnější, že by Praze pomohlo řešit dopravní situaci přesunutím její části do podzemí. Tyto úvahy ostatně nebyly novinkou; prvním, kdo přišel s návrhem vybudovat v Praze podzemní dráhu, byl majitel slavného pražského železářství Ladislav Rott (1851—1906). Tento zcestovalý podnikatel zaslal dne 2. června 1898 pražské městské radě dopis, v němž svůj návrh odůvodňoval tím, že již od 60. let 19. století řeší tímto způsobem veřejnou hromadnou dopravu řada velkých měst vyspělé části

Evropy (Londýn, Budapešť, Paříž). Radní ale tento návrh zamítli s tím, že podzemní dráha není v Praze potřeba. [10; s. 133] Dalším byl pak roku 1912 Bohuslav Vondráček, jenž představil projekt podzemní drány spojující Staré Město s Novým, pojednávající o dvou trasách podpovrchové tramvaje mezi Václavským náměstím a Rudolfínem. [20]

V roce 1926 zpracovali profesor Vladimír List (1877—1971) a inženýr Bohumil Belada (1874—1964) „Studii rychlé městské dráhy – METRO – v Praze“, vycházející z Listových poznatků z USA. Oba si byli jisti tím, že „*podzemní rychlá dráha je v Praze nejen účelná, ale i technicky a hospodářsky možná.*“ [10; s. 133] Jejich studie navrhovala čtyři trasy A – D, které měly vést v nevelké hloubce pod povrchem ulic a na něž měly navazovat úseky vedené na povrchu.

Trasa A měla vést z Palmovky přes Můstek a Národní divadlo k Andělu, trasa B měla jezdit mezi Vítězným náměstím přes Můstek a Muzeum na Floru, trasa C měla vést z Holešovického Výstaviště přes Prašnou bránu na Žižkov, a konečně trasa D by spojovala Těšnov, přes Bulhara, Hlavní nádraží a Nuselský most, s Pankrácí. Stavba bohužel nebyla realizována kvůli dlouho trvající neshodě pražských zastupitelů a nakonec zamítnuta. Nicméně jimi navrhovaných trasami byla později inspirována podoba současného metra. V roce 1931 byl Elektrickými podniky hl. m. Prahy vyhlášen konkurs na řešení podzemní tramvajové dráhy a dva roky poté byly přijaty tři návrhy. Nejlépe propracován byl „Projekt Škodových závodů na řešení dopravního problému Velké Prahy“. Vzhledem k předpokládanému růstu města a nárůstu počtu obyvatel bylo počítáno s tím, že na tratě podzemních drah budou navazovat všechny formy příměstské MHD. Byl koncipován tak, že mělo být možné se „*z kterékoliv stanice veřejné dopravní sítě Velké Prahy dostat do konečné stanice ve středu města, tj. v okolí Můstku, nejdéle asi za 30 minut*“. [10; s. 134] Projekt navrhoval trasy: trasa A měla vést ze Smíchovského nádraží přes Můstek, Masarykovo nádraží, Balabenku k nádraží Libeň, trasa B z Dejvického náměstí, přes Klárov, pod Vltavou, přes Můstek a Muzeum na Floru, a poslední trasa C z Královské obory přes Masarykovo nádraží a Muzeum k nádraží Vršovice. Ani tento projekt nebyl realizován. [10; s. 133 - 134] V dalších letech následoval „projekt D“ (nebo býval také označován jako „projekt Konsorcia“), kde se už rozběhla skutečná projekční příprava sítě podpovrchové tramvajové rychlodráhy, která se na konci roku 1939 změnila v projektování sítě klasické podzemní dráhy – metra. Projekt nebyl realizován vinou válečných událostí a pounorového vývoje v zemi. [3; s. 225]

Tramvajové vozy první republiky

Jakmile se po první světové válce jen trochu stabilizovala hospodářská situace, byly zahájeny v roce 1920 dodávky nových vozů tramvají, kterým se později začalo říkat „devítiokeňáky“. Jejich koncepce vycházela z modelu vozů z roku 1915 a lišila se jen počtem bočních oken a šířkou vstupů, nově měly skládací dvoudílné dveře. Vybaveny byly motory o výkonu 60 k (44 kW), které umožňovaly rychlost až 35 km/hod. Většina z těchto 457 vozů byla vyrobena u Ringhoffera, pouze asi 59 kusů v Továrně na vozy v Kolíně.

V roce 1927 se začaly vyrábět tzv. „dvoutisícováky“ (označení podle jejich evidenčních čísel, vyrobeno bylo 266 kusů), a ty byly používány především pro provoz se dvěma vlečnými vozy (tzv. „plecháči“, které dostaly svou přezdívku kvůli celokovové skříni). Osazeny byly stejnými motory jako předešlá série a z vizuálního hlediska se lišily pěti bezrámovými okny v bočnici.

Nejvýznamnější novinkou období první republiky se staly jednosměrné dvounápravové vozy, kterým pro jejich charakteristický vzhled začali obyvatelé Prahy přezdívat „ponorky“ - opět od Františka Ringhoffera. Měly jedno stanoviště řidiče a pouze dvoje dveře na jedné straně vozové skříně. Přední dveře byly určeny jen k nástupu, druhé – výstupní dveře se nacházely uprostřed vozu. Významnou novinkou bylo zabudování pevného stanoviště průvodčího (který dálkově ovládal výstupní dveře) a díky tomu byl zaveden organizovaný pohyb cestujících vozem. Protože se jednalo o vozy jednosměrné, které mohly končit trasu jen na smyčkách a nikoli na úvratích, bylo z tohoto důvodu zapotřebí přebudovat mnohé konečné stanice. Výzbroj s motory o výkonu 75 k (55 kW), které umožňovaly maximální rychlost 40 km/hod, dodávaly Škodovy závody i Českomoravská-Kolben-Daněk. Vozy typu "ponorka" jezdily buď samostatně nebo v soupravách s obousměrnými vlečnými vozy "krasin", které se vyráběly od roku 1930 a byly delší než „plecháče“. Měly jen jeden vstup uprostřed, ale zato široký. Podlaha u dveří byla snížena - dnes bychom je mohli označit s trochou nadsázky za první nízkopodlažní vozidla v městské hromadné dopravě v Praze. Účelem této koncepce tehdy ještě nebylo usnadnění nástupu cestujícím se sníženou pohyblivostí, ale zkrácení pobytu v zastávkách a tím i zrychlení dopravy. „Krasiny“, které získaly své jméno podle tehdy populárního sovětského ledoborce Krasin, kterého poněkud vzhledem připomínaly, si získaly rychle značnou oblibu. [2; s. 119 - 123]

Vozovny

V roce 1923 byla rozšířena vozovna ve Střešovicích, v roce 1925 na Žižkově. V roce 1927 byla dokončena moderní železobetonová vozovna na Pankráci pro 270 vozů, která se stala největší stavbou tohoto typu. Mezi lety 1929 – 1932 se uskutečnila velká přestavba vozovny ve Strašnicích, kdy podstatné zvětšení jejího rozsahu umožnilo vyřadit z provozu vozovnu na Vinohradech (1932). Významnou se stala výstavba vozovny ve Vokovicích (1933) a první část vozovny v Motole (1937). Tím bylo možno uvolnit k jiným účelům vozovny Smíchov a Košíře, a nechat zbořit malou vozovnu v Královské Oboře, která byla využívána jen sporadicky. Jako poslední těsně před 2. světovou válkou byla uvedena do provozu vozovna v Kobylicích a tím mohla být současně zrušena vozovna Centrála v holešovické elektrárně. [2; s. 116 - 118] Během období první republiky vlastně vznikla naprostá většina pražského tramvajového systému. [2; s. 138]

Díky stále se rozšiřujícímu počtu tratí se pochopitelně zvyšoval i počet zaměstnanců Elektrických podniků a bylo potřeba vyřešit narůstající potřebu odpovídajícího zázemí. Z tohoto důvodu byla v roce 1926 vypsaná soutěž na nový objekt Elektrických podniků, kde nejúspěšnějším návrhem se stal ten od mladých architektů Josefa Kříže a Adolfa Benše. Podle jejich návrhu byla v letech 1927 až 1935, jako zázemí Elektrických podniků hl. m. Prahy, postavena nová ústřední budova (ve funkcionalistickém stylu) v Holešovicích u Hlávkova mostu. Stavba je v současnosti chráněna jako kulturní památka České republiky. [37]

9. Druhá světová válka

Velkou změnou pro pražskou i brněnskou dopravu bylo zavedení pravostranného provozu na jaře roku 1939. Začátek 20. století byl charakteristický intenzivním nárůstem automobilismu a situaci v dopravě měla řešit tzv. Pařížská konvence z roku 1926 (kromě změny směru jízdy na komunikacích řešila např. i dopravní značky), k níž přistoupila většina evropských a několik mimoevropských zemí. Československá republika tuto smlouvu podepsala v srpnu 1930 bez pevného termínu realizace, pouze se zavázala k uskutečnění v přiměřené době. Původně byly změny v dopravě plánovány v horizontu pěti let, což se ale nepodařilo uskutečnit. Nakonec byl stanoven stálým výborem Národního shromáždění termín k 1. květnu 1939. Vlivem nepříznivého vývinu politické situace, kdy naší republice bylo zabráno pohraničí a na zbytku území byl 15. března 1939

vyhlášen Protektorát Čechy a Morava, byla z vyšších míst tato změna striktně uspišena, neboť v Německu se vpravo již jezdilo. Některá větší města si musela zvykat na pravostranný provoz již od prvního dne okupace, v Brně se začalo jezdit vpravo od 16. března a Praha jediná dostala odklad do 26. března 1939 právě kvůli tramvajím. Rozsáhlou tramvajovou sítí nebylo možné přebudovat ze dne na den, muselo být přebudováno značení a nástupní ostrůvky, také všechny staniční tabulky a nejnáročnější byla výměna tramvajových výhybek a u jednosměrných tramvají musely být dveře u tramvají přesouvány (v trochu delším časovém horizontu) na pravý bok. [19]

Situace s nedostatkem zaměstnanců se opakovala a práci mužů v tramvajové dopravě opět přebíraly ženy. Na konci druhé světové války už v tramvajovém provozu pracovalo cca 1400 žen a tentokrát již ženy po válce u práce zůstaly. [32]

9.1 Pražská tramvajová doprava za protektorátu

Břímě dopravy za 2. světové války zůstalo v Praze (stejně jako v Brně) opět na tramvajích. Autobusy byly brzy vyřazeny z provozu kvůli nedostatku pohonných hmot, tramvaje za války překvapivě s nedostatkem elektřiny nebojovaly.

Tramvajové vozy z důvodů nebezpečí náletů prošly speciálními úpravami – okna měly, s výjimkou čelních, modře natřená (kromě 12 centimetrového proužku), číslo a speciální kornout stínil i světla uvnitř vozu. Předpis o zatemňování působil v zimních měsících provozu značné potíže, protože mimo jiné nařizoval použití clony na světlometech vozidel, která směla umožnit světlu průchod štěrbínou maximálně centimetr širokou. Tramvajové vozy byly také vybaveny dvěma výstražnými olejovými svítilnami, kterými se označilo při vyhlášení leteckého poplachu přední i zadní čelo odstaveného vozu (během tří minut byl po začátku poplachu vypnut proud v troleji).

Po dvaceti letech byla opět zavedena němčina jako úřední jazyk, všechny orientační nápisy na vozidlech i služební dokumenty byly dvojjazyčné. V němčině a češtině byly psány jízdní řády na zastávkách, nadto průvodčí museli vyvolávat v obou jazycích názvy stanic.

Tramvajová doprava zažívala v době Protektorátu i další omezení. Bezprostředně po začátku války byly zrušeny noční linky, těch se cestující dočkali až zase v listopadu 1942.

Pro přepravu cestujících židovského původu bylo vydáno mnoho diskriminujících nařízení. První takové policejní nařízení bylo zveřejněno 12. září 1940 a podle něho neměli Židé přístup do motorových tramvajových vozů, které byly označeny nápisem „Židům vstup zakázán“. Cestovat tak směli pouze ve vlečném voze (popř. posledním vlečném

voze) a ke všemu, pokud vůz disponoval středním vstupem, tak směli jezdit jen v jeho zadní části. Z dopravy byli vyloučeni od třetí hodiny sobotního odpoledne do pozdní nedělní noci a o svátcích. Od 21. října 1941 směli Židé do tramvajových vozů nastupovat jen jako poslední. Pokud byl vůz přeplněn, byli z přepravy naopak vylučováni jako první. Zrovna tak měli Židé povoleno v tramvaji sedět pouze v případě, že nebylo třeba míst pro ostatní cestující. Zvýhodněných jízdenek (předplacených nebo zpátečních) jim bylo dovoleno používat jen při cestách do zaměstnání a s potvrzením od zaměstnavatele. Od 27. října 1942 bylo Židům zapovězeno používat tramvaje na kratší vzdálenosti. Pokud potřebovali cestovat větší vzdálenost do zaměstnání, směli být přepraveni pouze s potvrzením od zaměstnavatele, které tentokrát už muselo být obnovováno každý měsíc. Pokud potvrzením nedisponovali, byli nuceni chodit pouze pěšky. Tato omezující opatření pro židovské spoluobčany samozřejmě platila i v Brně. [21] ; [30] ; [38]

Pražské tramvaje ale sehrály i velice důležitou roli v historii našeho státu. Jednou ze zásadních odbojových akcí, určující další vývoj událostí na území Protektorátu, byl atentát na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha, který byl spáchán 27. května 1942 na křižovatce tramvajových tratí u Vychovatelny. Vyšetřování až v poslední době odhalilo zajímavou okolnost – v kritickou dobu, v 10.35 hod, se právě na uvedené křižovatce sjely tři tramvajové soupravy, což bylo v té době velice výjimečné. Heydrichův řidič musel tehdy mezi tramvajemi začít kličkovat, čímž velmi ztížil útočícím parašutistům provedení plánovaného atentátu. Parašutisté jeho vůz totiž kvůli soupravám tramvají neviděli, až když se objevil v jejich těsné blízkosti. S touto situací nemohli dopředu počítat, neboť k podobným náhodám vzhledem k počtu tramvají prakticky nedocházelo a úspěch celé akce byl ohrožen, protože jejich plán selhal, museli improvizovat a rozhodovat se ve zlomcích sekund. Nicméně, díky této veliké náhodě se jim podařilo se dostat až do bezprostřední vzdálenosti Heydrichova vozu a kdo ví, jak by se historie dále vyvíjela, kdyby se tramvaje na této křižovatce nepotkaly. [13; s. 195 - 200]

Pražský tramvajový provoz narušilo až spojenecké bombardování ke konci války. První velký nálet 14. února 1945 byl tragický omyl amerických vzdušných sil, které ztratily orientaci a odchýlily se od plánované trasy. Na vině bylo selhání radaru hlavnímu navigátorovi, hustá oblačnost a silný vítr. Omylem tak namísto seřadovacího nádraží v Drážďanech začali bombardovat Prahu. Další, tentokrát už záměrný nálet, uskutečnili Američané na konci března 1945 a jejich cílem byly závody ČKD ve Vysočanech a důležitá pražská letiště.

Na konci války, během Pražského povstání, od 5. do 16. května 1945 byl provoz tramvají zcela přerušen. Praha se bez tramvají musela obejít deset dní, ale již 16. května 1945 se rozjely první linky. Tramvajáci v té době rozdávali cestujícím níže uvedený leták, který se naštěstí dochoval a který velmi dobře vykresluje tehdejší atmosféru.

„Všem. Brněnská tramvaj nejezdí, plzeňská ani budějovická nejezdí, ostravská jezdí jen částečně, ale pražské elektrické dráhy jezdí! Pražští elektrikáři bez ohledu na počasí a na pracovní dobu upravovali síť pražských tramvají, aby vozy el. drah mohly vyjet. Avšak tyto vozy nejsou ze železobetonu, za povstání se jich používalo i k posílení barikád, byly vyplněny dlažebními kostkami a chránily nás a naši Prahu před německými tanky. A proto četné naše vozy rozbité děly nebo prostřelené kulomety SS nemohou vyjet a chybí na tratích. Rozbité vedení, sloupy, zničená a jen provisorně upravená dlažba, to vše musíme odstraniti, to vše nám brání v zahájení pravidelného provozu. Na 70 našich řidičů a průvodčích položilo své životy ve dnech povstání za svobodu nás všech, za svobodu Prahy. I ti nám chybí do počtu a nikdy na ně nezapomeneme. Zbytečně se nevyptávejte, kdy pojedeme normálně, hlaste se sami o jízdenky, usnadněte práci našim průvodčím, našim ženám, které pro první čas musí zůstatí ve službě. Připomínáme, že naše ženy - průvodčí za povstání ošetřovaly zraněné na ošetřovnách...“ [3; s. 259] Postupné obnovování tramvajového provozu trvalo až do 17. prosince 1945.

9.2 Brno během 2. světové války

V Brně ještě předtím, než přijely první okupační jednotky, byl zastaven provoz na tramvajových tratích a začalo se spěšně pracovat na jejich přestavbě. Od 16. března 1939 už jezdily tramvaje vpravo. V Brně se situace ani tak moc netýkala tramvajových vozů, které zde byly používány obousměrně, ale hlavně traťového zařízení.

Druhá světová válka rozvoji brněnské tramvajové dopravy paradoxně dokonce pomohla, tedy alespoň její začátek. Okupační správa navázala na mnohé předválečné plány a napomáhala jí v tom také celková politická situace usnadňující například vyvlastňování problematických nemovitostí. Příkladem, na kterém je možné tuto situaci demonstrovat, bylo vybudování dlouho odkládané trati z Komárova do Černých Polí. Domy na trase budoucí tramvajové trati byly vyvlastněny, zčásti jako židovský majetek. Nová linka byla zprovozněna od 10. listopadu 1940. Počáteční tempo rozmachu vydrželo ještě při stavbě tzv. malého okruhu kolem historického centra. Na konci roku 1941 byla otevřena nová trať, spojující Šilingrovo náměstí s dnešní Nádražní ulicí. Kvůli části okruhu musela být proražena skála, na jejímž vrcholu je situován chrám sv. Petra a Pavla. Poté byl v květnu

roku 1942 napojen úsek mezi ulicí Husovou na stávající trať v Pekařské ulici. Díky tomu bylo možné zrušit nevyhovující úsek úzkými uličkami Dominikánskou a Zámečnickou vedoucí na náměstí Svobody. Třetí významnou událostí z válečného období bylo začlenění Místní dráhy Černovice – Líšeň do tramvajové sítě (1942), její rekonstrukce a elektrifikace a od 1. ledna 1943 pak její zprovoznění pro tramvajové vozy Společnosti brněnských elektrických pouličních drah. Během počátečního období války bylo vypracováno poměrně velké množství velmi ambiciózních plánů, jako např. na výstavbu jednokolejné elektrické rychlodráhy do Kuřimi, která měla měřit téměř 10 km a vést na vlastním tělese podél státní silnice. Další vývoj ale pak ukázal, že část těchto plánů byla nereálná a ekonomicky neospravedlnitelná.

Během války v Brně, stejně jako v Praze, citelně narostl počet cestujících tramvajovou dopravou, což bylo mimo jiné způsobeno nárůstem zaměstnanosti a zejména omezením autobusové i individuální dopravy z důvodu nedostatku pohonných hmot. [14; s. 64 - 72] Ve srovnání s rokem 1938 byl v roce 1941 přepraven dvojnásobek cestujících a v roce 1944 již dokonce trojnásobek. [14; s. 70]

Od roku 1943 byl již patrný obrat ve vývoji války a zbrojní podniky přestěhované na začátku války do tehdy bezpečného zázemí Říše se najednou staly dostupnými pro dálkové bombardéry. Trať do Líšně, vedoucí podél továrny na letecké motory, byla poškozena 25. srpna 1944 během náletu spojeneckých vojsk na klíčové průmyslové podniky, a další velký nálet 21. listopadu 1944 poškodil nádraží i tramvajové tratě v centru města. Na mnoha místech zatarasily trosky zasažených domů tramvajové koleje. 8. dubna 1945 byly během náletu poškozeny snad všechny tratě v centru města a k nejhorší tragédii došlo hned poté 12. dubna, kdy dostala přímý zásah souprava s cestujícími v Joštově ulici. (Jednalo se o soupravu vedenou motorovým vozem č. 74.)

Následoval přechod fronty přes Brno, kdy od 17. dubna 1945 musela být doprava v městě zastavena. Během bojů utrpěl provoz brněnských pouličních drah největší škody ve své historii – do základů vyhořela vozovna v Pisárkách, kde shořelo 20 motorových a 11 vlečných vozů pro osobní dopravu, sněhové pluhy a elektrická lokomotiva. V ulicích bylo poškozeno 21 motorových a 53 přívěsných vozů. Koleje byly bombami poškozeny na 45 místech, vrchní vedení sítě tratí bylo zničeno z 60 procent. Ustupující nacisté ve snaze zpomalit postup Rudé armády začali systematicky ničit všechny významnější mosty. Po osvobození 26. dubna 1945 mělo Brno zásadním způsobem zdevastovanou dopravní síť. Ve městě se od 22. května 1945 podařilo částečně obnovit provoz tratí – jen na úseku Pisárky – Václavská ulice, s pomocí parní lokomotivy Caroline s několika vlečnými vozy.

Od 25. května 1945 se také podařilo obnovit provoz mezi Černovicemi a Líšní parními lokomotivami. Obnovení provozu v celkové šíři jako před nálety se podařilo zrealizovat až od 28. října 1945. [14; s. 64 - 72]

10. Období po osvobození republiky

Po osvobození bylo snahou co nejrychlejší obnovení provozu. Pravostranný provoz zůstal, jelikož se jednalo o celoevropský trend.

10. 1 Praha – stagnace rozvoje

Elektrické podniky hl. m. Prahy se od 6. 9. 1946 změnil na Dopravní podniky hl. m. Prahy.

V hlavním městě pokračovala po druhé světové válce v tramvajové dopravě stagnace. Nově byla v tomto období vybudována pouze v roce 1948 trať od ČKD do Nového Hlobětína a krátká, ale významná trať na Florenci. Ta pomohla odlehčit velmi přetížený úsek v ulici Na Poříčí mezi ulicí Havlíčkovou a Těšnovem, kde do té doby projíždělo neuvěřitelných 107 tramvajových souprav za hodinu v každém směru (celkem 8 tramvajových linek). [2; s. 138]

Pražské poválečné tramvaje

První poválečnou, ale zároveň poslední dodávkou dvounápravových, jednosměrných motorových vozů byla série třiceti kusů, která byla v roce 1948 vyrobena n. p. Tatra, závod Smíchov (Ringhofferovy závody byly znárodněny a v dalších letech fungovaly pod jménem národní podnik Tatra). Vozy byly obdobou předešlých, ale podstatně modernizovaných vozů. V zadní části vozu byly doplněny pro výstup třetí dveře, podlaha vozu byla v celé délce v jedné rovině. Systém ovládání dveří byl elektrohydraulický. ČKD (původní Českomoravská-Kolben-Daněk byla po válce také znárodněna) dodalo elektrickou výzbroj s motory 75 k (55 kW). [2; s. 162]

Tramvajové vozy typu T1

Již před druhou světovou válkou se snažili čeští výrobci o modernizaci tramvajových vozů. Tato jejich snaha však byla válečnými událostmi narušena. V rámci předválečné smlouvy mezi ČKD a americkou elektrotechnickou společností Westinghouse o výměně licenci nám byla předána dokumentace k elektrické výzbroji jednotného typu amerických tramvajů modelu PCC. Konečné rozhodnutí o výrobě tohoto typu tramvajových vozů padlo v roce 1948 a kvůli urychlení vývoje byla z USA ještě zakoupena licence na výrobu

podvozků těchto vozů. Ze získaných poznatků navrhli naši konstruktéři novou, soudobým požadavkům vyhovující koncepci motorových vozů typu T. První zkušební jízda prototypu nového vozu T1 se konala 22. listopadu 1951. Jednalo o čtyřnápravové jednosměrné vozy, kde v každém z obou podvozků byly usazeny dva trakční motory o výkonu 60 k (44 kW). Vozová skříň byla samonosná, svařená z ocelového plechu a ocelových profilů. Vůz byl osazen třemi dveřmi a mezi předními a středními bylo stanoviště průvodčího s pokladnou. Do konce roku 1956 jich n. p. Tatra dodala pražskému Dopravnímu podniku 133 kusů. [2; s. 161 - 162]

10. 2 Brno – pokračování rozvoje

Naopak v Brně na sebe nová výstavba nenechala dlouho čekat. Vycházela z převážně válečných či předválečných plánů, více či méně modifikovaných. V roce 1947 byla uvedena do provozu trať ze Žabovřesk do Komína a v dalším roce byla v rekordně krátké době, za všeobecného poválečného nadšení, prodloužena do Bystrce. Nová trať do Štefánikovy čtvrti byla postavena během let 1947 - 1949. Koncem čtyřicátých let už byly dostavěny u všech tratí smyčky nutné k obracení vozů (kromě jedné - na Staré Ohradě), kde rekonstrukce trati proběhla až v roce 1951. Rostoucí počet vratných smyček odstraňoval náročnou manipulaci s vlečnými vozy při obracení souprav a vedl k postupné přestavbě starších tramvají na jednosměrné vozy. Také další nové tramvaje měly být používány již pouze jednosměrné.

V roce 1947 Společnost brněnských pouličních drah, a.s. změnila svůj název na Elektrické dráhy zemského hlavního města Brna a po převzetí moci komunisty roce 1948 byla následujícího roku 1949 přeměněna na komunální podnik s názvem Dopravní podniky města Brna. [14; s. 74 - 76]

Brněnské poválečné tramvaje

Jelikož na konci války brněnská tramvajová síť utrpěla značné škody a přišla i o významný počet tramvajových vozů, bylo nutné začít i s obnovou vozového parku. V této době začaly být předělávány na jednosměrný provoz vozy vyrobené mezi lety 1926 až 1946, což však zdaleka nestačilo. V roce 1950 bylo v Královopolské strojárně (znárodněná Lederer & Porges) vyrobeno pro Brno 25 dvounápravových jednosměrných motorových (4MT - přezdívané „plecháče“) a 30 vlečných vozů, které byly určeny do ucelených souprav. Tyto tramvaje přinesly cestujícím dosud nevídané novinky. K nástupu sloužily zadní dveře, kde se nacházelo pevné stanoviště průvodčího. Tyto soupravy měly již dálkové ovládání dveří a elektrickou signalizaci cestujících i průvodčího

k řidiči. Posledních potřebných pět motorových vozů pro vytvoření 30 dvouvozových souprav nakonec vyrobili zaměstnanci Dopravního podniku v Ústředních dílnách podle dokumentace z Královopolské strojírny.

V roce 1950 Dopravní podnik města Brna oslavil 50 let provozu elektrických tramvají. Disponoval v té době 141 motorovými a 150 vlečnými vozy určenými pro osobní dopravu. [14; s. 74 - 76]

11. Od let padesátých do Sametové revoluce

11.1 Praha

I v dalších letech můžeme označit rozvoj pražské tramvajové dopravy za spíše rozpačitý. Podstatnými byla prodloužení na Petřiny (1951) a do Hostivaře (1954). Některé tramvajové tratě byly významně rekonstruovány, například úseky na Vypich (1954 – 1955) nebo trať do Braníka (1952 – 1960; projektované prodloužení do Modřan se neuskutečnilo). Přínosem dopravě bylo rozšíření Palackého mostu (1950) a stavba Švermova mostu (1951), který nahradil provizorium z války. Rozšířen a přeložen byl i Hlávkův most (1958 – 1962). Naopak v roce 1960 byla zrušena trať z Pařížské přes Staroměstské náměstí a Celetnou ulici k Obecnímu domu. Jednou z klíčových staveb bylo vybudování tratě v Černokostelecké ulici k Ústředním dílnám Dopravního podniku v Hostivaři v roce 1967. V témže roce byla vybudována v průběhu výstavby sídliště Červený Vrch nová velmi důležitá trať vedoucí Leninovou ulicí (dnešní Evropská). Poslední vybudovanou tratí tohoto období byla v roce 1971 trať do Ďáblic. [2; s. 138 - 140]

Za prvních deset poválečných let bylo postaveno v Praze jen 15 tisíc nových bytů. V souvislosti s nulovým přírůstkem bytů během 2. světové války tak vznikla bytová krize, kterou bylo možno řešit v tehdejších podmínkách pouze soustředěnou výstavbou a použitím nových stavebních technologií. Také se zvyšoval úbytek bytů a to především kvůli demolicím při přestavbě některých městských částí a výstavbě komunikací. Z tohoto důvodu začaly od konce padesátých let vznikat sídliště jako nové urbanistické celky, budované z prefabrikovaných panelů, a na okraji města. V počátcích výstavby se jednalo o celky s několika stovkami bytů, od začátku šedesátých let již s několika tisíci bytů a tento trend ve výstavbě se postupem času ještě o jeden řád zvýšil (např. Jižní Město). Minimální počet nových pracovních míst v nových sídlištích, vytvářel značné nároky na městskou dopravu, jelikož průmyslová výroba zůstala situována v centrálních částech města. Protože

nové tramvajové tratě byly postaveny jen v několika málo případech, zajišťování dopravy obyvatel sídlišť zůstalo především na autobusech. [2; s. 137]

Tramvajové vozy Tatra T3

Typ vozu, který se prosadil nesrovnatelně více než ostatní a jezdil ve všech tramvajových provozech v ČR (i v četných provozech zahraničních), byl Tatra T3. Navržen byl podle požadavků Dopravního podniku hl. m. Prahy v roce 1959 a vyráběn ve Vagónce Tatra, závod Smíchov (od roku 1963 v ČKD Praha, závod Tatra Smíchov). Její design navrhl výtvarník František Kardaš. Čela vozu měla na ocelové kostře nalepenou laminátovou skořepinu, konstrukce podvozků zůstala v podstatě beze změn. Jednalo se o čtyřnápravový jednosměrný vůz, výkon motorů činil 4 x 40 kW, což umožňovalo provozní rychlost až 60 km/h. V pravé bočnici vozu byly umístěny troje dveře, sedadla umístěná napříč vozem v uspořádání 2 + 1 byla nejprve koženková, později laminátová. Vnitřní prostor byl vytápěn elektrickými topnicemi, větrání obstarávaly horní posuvné části oken a ve střeše umístěné sklopné větrací otvory. Zkušební jízdy v pražské tramvajové síti zahájil první prototyp v roce 1960, do provozu s cestujícími byl nasazen v roce 1961. Celkově jich bylo mezi lety 1961 – 1976 dodáno pražskému Dopravnímu podniku 892 kusů. Tyto tramvajové vozy lze bezesporu označit za legendární a po dobu svého provozu dávaly pražským ulicím zcela charakteristický vzhled. [2; s. 163]

11.1.1 Projekt podpovrchové tramvaje

Po skončení druhé světové války se zdálo, že je možné jen víceméně osvěžit poměrně nedávno dokončený projekt metra. O potřebě svést část dopravy v centru města do podzemí v té době nebyly pochybnosti. Ale bohužel hospodářské poměry státu i města Prahy neumožňovaly začít projekt realizovat. Na počátku šedesátých let již začínalo být očividné, že pražská hromadná doprava zaostává za rozvojem města, a neustále oddalované řešení dopravní situace začíná být opravdu problém. Na vině byl mimořádný rozvoj individuální automobilové dopravy, tak jako poddimenzovaná kapacita komunikací. Bylo nevyhnutelné začít stávající situaci řešit. Rámcový návrh sítě podpovrchové tramvaje byl rozvinut do konkrétního plánu, který počítal se stavbou tří podzemních tunelů: A – Špejchar – Můstek – Muzeum – Náměstí Míru; B – Moráň – Můstek – Florenc; C – Bolzanova – Muzeum – Nuselský most – Náměstí Hrdinů. V tunelech mělo na tratích jezdit souběžně několik linek a v křižovatkových stanicích mělo být možné přejíždět mezi tratěmi. Celý projekt měl být hotov do roku 1980. Jako první se měl začít stavět úsek tunelu C mezi Hlavním nádražím a Pankrácí. V červnu 1965 vláda výstavbu podpovrchové

tramvaje schválila a 7. ledna 1966 byla v Opletalově ulici stavba zahájena. Poté 15. března 1967 byla zahájena výstavba první stanice - Hlavního nádraží. Kdyby se vláda v srpnu 1967 nerozhodla na základě našich i zahraničních expertiz (SSSR, NSR a Švédska) projekt podzemní tramvaje v průběhu výstavby přepracovat na klasické metro, mohlo být vše jinak. Fakt, že stanice Hlavní nádraží byla budována zpočátku jako stanice podpovrchové tramvaje, je patrný na její podobě. Pokud by totiž již v roce 1966 začalo být budováno metro a ne síť podpovrchových tramvajů, byly by koleje po stranách nástupiště, jako je tomu u ostatních stanic metra. [2; s. 138 - 142]

11.1.2 Zavedení samoobslužného provozu

Protože se Dopravní podnik dlouhodobě potýkal s nedostatkem pracovních sil, došlo k řešení situace zaváděním provozu tramvajů bez průvodčích, tzv. S -provoz. Ten byl poprvé zaveden na tramvajové lince č. 2, dne 25. 9. 1961. Na této lince pak jezdily výlučně jednosměrné tramvaje, kde se nastupovalo pouze předními dveřmi. Řidič kontroloval placení odpočítaného jízdného do kasičky nebo předplacené jízdenky. Protože ale brzy nastala nutnost začít samoobslužný provoz používat i na obousměrných vozech, kde u zadních dveří nebylo možno placení jízdného kontrolovat, byly používány kasičky zdokonaleny tím způsobem, že po zaplacení vydávaly kontrolní nepřestupné jízdenky (od 4. 11. 1963). Nicméně toto řešení nebylo vhodné pro uplatnění ve všech vozech, které tvořily pražský tramvajový park a tak v ostatních vozech prodávali jízdenky stále průvodčí. Teprve od 9. května 1974 bylo v tramvajích zavedeno tzv. mechanické odbavování cestujících (MOC), kdy si cestující kupovali nepřestupní jízdenky v předprodeji a označovali je ve strojích umístěných uvnitř vozů. Od tohoto data byl umožněn nástup i výstup cestujících všemi dveřmi a z vozů bylo odstraněno označení S (samoobsluha). [2; s. 149 - 150]

11.1.3 Období destrukce tratí

Bohužel ani později se situace v pražské tramvajové dopravě nezlepšila. Naopak v 70. letech a začátku 80. let byla prioritou Prahy výstavba metra. Přesto bylo vybudováno několik nových úseků - v roce 1976 z Hloubětína na Lehovce a v roce 1977 z Holešovic přes samostatný tramvajový most do Kobylis. Významnou stavbou bylo také přeložení tratě v úseku z Nuslí do Vršovic. Přestavba byla velmi náročná, protože vyžadovala výstavbu nového širokého železničního nadjezdu na jedné z nejfrekventovanějších pražských železničních tratí. Přestavba probíhala od roku 1975 a trať byla zprovozněna

23. října 1976. V letech 1977 – 79 prošla rekonstrukcí Plzeňská ulice a s ní zdejší tramvajová trať, kde se také z důvodu rozšíření komunikace poměrně hodně bouraly starší domy.

Přes stavbu zmíněných tratí sedmdesátá léta tramvajím nebyla nakloněna. Razantní zásah do tramvajové sítě také učinila stavba tzv. severojižní magistrály, která měla na tramvajovou dopravu doslova katastrofální vliv – vedla k likvidaci tratě téměř v celém průběhu magistrály městem, s výjimkou Hlávkova mostu. Také začal být prosazován princip inkompatibility souběhu tramvajových tratí s linkami metra. Tramvaje tak postupně opustily ulice 5. května, Sokolskou, Mezibranskou, Vítězného února (dnešní Wilsonovu), Bubenskou a Argentinskou a V Holešovičkách. Měl také zásadní vliv na zrušení tramvajové tratě v žižkovských ulicích Husitské a Koněvově, od Bulhara k Ohradě, kde pro tramvaje nezbylo místo zejména kvůli stavbě mimoúrovňové křižovatky Bulhar. V osmdesátých letech byly zrušeny tratě na Václavském náměstí, Na Příkopěch, 28. října a části Národní, v Hyberské ulici. (Tím se ale značně zkomplikovala situace při případných výlukách.) Za malý zázrak lze považovat, že v roce 1980, doslova na poslední chvíli, bylo upuštěno od myšlenky zrušit koleje i na Vinohradské ulici od Národního muzea až po Floru, kde je dodnes poměrně dlouhý úsek souběhu metra a tramvajů.

Koncem osmdesátých let se kvůli jejich ekologickému provozu názor na tramvaje začal měnit (jednalo se o trend přicházející ze západní Evropy). Tramvajovým tratím už nehrozilo rušení ve velkém, ale mnoho nových jich nevzniklo. Jednalo se třeba o úsek na sídliště Řepy z roku 1988 nebo z Ohrady na Palmovku z roku 1990. [2; s. 183 - 186]

Tramvajové vozy Tatra KT8D5

Během 80. let byl v ČKD vyvíjen projekt tramvajového vozu nové generace, neboť díky vývoji elektrotechniky a kvůli nezbytnosti energetické úspornosti byla vyvinuta tyristorová regulace jako náhrada systému PCC (která se od té doby dále na vozech používala). Jednalo se o tříčlankový vůz Tatra KT8D5, se čtyřmi dvounápravovými podvozky s motory o výkonu 61 k (45 kW). Dostalo se jim přezdívky „kachny“ či „kačeny“. Do provozu začaly být zařazovány tyto velkokapacitní tříčlankové obousměrné tramvaje od počátku jejich výroby v roce 1986 a představovaly první nový typ od zavedení T3 v roce 1962. Jejich provoz byl ukončen v roce 2013. Tyto vozy byly používány jak v Brně, tak i v Praze. [2; s. 197 - 202]

11.2 Brno

V padesátých letech se tempo výstavby nových tratí v Brně zpomalilo. Důvodem byla skutečnost, že stávající síť doplněná autobusovou a trolejbusovou dopravou prakticky postačovala poptávce.

V roce 1955 se vláda rozhodla na brněnském výstavišti uspořádat strojírenskou výstavu k propagaci úspěchů socialistického hospodářství. Překvapivé výsledky první výstavy a následujících ročníků vedly k rozhodnutí konat na výstavišti mezinárodní veletrhy – první v roce 1959. Počet návštěvníků veletrhů dosahoval ohromných hodnot a hlavní zátěž jejich přepravy ležela na bedrech tramvajové dopravy. Vedle pravidelných linek se vypravovaly i vložené soupravy a také začaly jezdit veletržní linky.

Roku 1954 byly z provozu definitivně vyřazeny motorové vozy vyrobené počátkem století a očekávaly se dodávky moderních tramvají od ČKD Tatra. (V Královopolské strojírně totiž výroba všech kolejových vozidel skončila z důvodu centrálního plánování a nařízené změně výrobního programu.)

Dopravní podnik v té době disponoval vozovkami v Pisárkách (areál byl obnoven po jeho vypálení na konci druhé světové války) a v Husovicích, a bylo očividné, že jejich kapacita silně nedostačuje. Vozovna v Králově Poli byla nahrazena novou vozovnou v Medlánkách, která se začala stavět roku 1953 jako průjezdná o patnácti kolejích a s otáčecí smyčkou před halou. Její kapacita byla 150 vozů a provoz byl zde zahájen 1. srpna 1959. Snad proto, že nahradila vozovnu v Králově poli, tak přestože se nacházela v Medlánkách, začalo se jí říkat vozovna Královo Pole. V původní pisárecké vozovně se nacházely i Ústřední dílny, které svým rozsahem již přestaly vyhovovat a proto byly v roce 1965 přestěhovány do nové budovy v královopolské vozovně.

Rostoucí počet cestujících (nejen při veletrzích) si vyžádal přestavbu zóny před Hlavním nádražím, kterým byla doposud po dvou kolejích vedena většina tramvajových linek. Výstavba čtyřkolejného přestupního uzlu s trojicí nástupišť se uskutečnila v roce 1957, bohužel bez zastřešení, o němž se uvažovalo v předválečných plánech. Navýšení kapacity kolem nádraží konečně umožnilo dlouho plánovanou a odkládanou redukci tratí ve vnitřním městě. V roce 1958 byla zrušena trať vedená Kobližnou ulicí od Malinovského náměstí na náměstí Svobody, kde byla jedním z hlavních důvodů nedostatečná šíře ulice. Přestavby ve vnitřním městě zakončila dostavba propojení z ulice Joštovy, ulicí Českou, na Žerotínovo náměstí v roce 1960.

Po mírné stavební stagnaci v minulých letech byla dostavěna v roce 1961 nová trať z Konečného náměstí na tehdejší konec Purkyňovy ulice, kde byl vybudován nový elektrotechnický závod Tesla.

Naopak v říjnu 1964 byl zastaven provoz na trati do Líšně. [14; s. 72 - 84]

Tatra T2

Rok 1958 byl pro Brno rokem velkých změn. Do provozu byly uvedeny nové čtyřnápravové vozy Tatra T2 a také začala fungovat nová vozovna Královo Pole. Vozy T2 byly koncepčně odvozeny od předchozích T1 a vzhledově se odlišovaly pouze „vousy“ u jediného předního světla - vnější vzhled byl opět navržen Františkem Kardausem. Zásadními změnami byla rozměrná vozová skříň, použití tzv. zrychlovače a otočné podvozky. Namísto kontrolérových klik se vozy nově ovládaly pedály. Bohužel byly značně poruchové a kvůli větším rozměrům vozové skříně byl zaveden zákaz míjení se vozů na některých úsecích tratí. Protože vozy byly příliš těžké a měly také velké nároky na napájení, neopakoval se úspěch jako s T1. Tento typ tramvajových vozů jezdil kromě Brna i v Ostravě. [14; s. 79 - 80]

11.2.1 Samoobslužný provoz a nový linkový systém

Stejně jako v Praze, začal Dopravní podnik města Brna, kvůli nedostatku personálu zavádět od 19. listopadu 1961 samoobslužný provoz. Odpovědnost za kontrolu jízdních dokladů byla přenesena na řidiče tramvají, kteří zase požadovali maximální zjednodušení odbavování cestujících. V návaznosti na jejich požadavky byl zaveden jednoduchý nepřestupní tarif.

Aby cestující nezatěžovaly zvýšené náklady na jízdné při více přestupech, došlo k poměrně zásadním změnám v organizaci MHD. Autobusové linky začaly jezdit z předměstí až do centra a od března 1964 prošly také přeměnou tramvajové linky tak, aby se co nejvíce snížil počet přestupů a cestující mohli využívat co nejvíce přímých linek. V novém systému tak jezdilo místo původních třinácti linek sedmnáct. [14; s. 84]

11.2.2 Nová výstavba

V polovině šedesátých let prošla zásadní proměnou oblast Starého Brna v okolí Mendlova náměstí (směrem k výstavišti) a vznikl zde moderní přestupní uzel s manipulační smyčkou, použitelnou do všech směrů. Demolicí starých domů byl získán, mimo jiné, prostor k vybudování nové tratě k Pisárkám. V prostoru před hlavním vstupem

na výstaviště byl pro tramvajovou trať vybudován během šesti měsíců ojedinělý obloukový železobetonový most bez mezilehlého pilíře. Vybudován byl za účelem mimoúrovňového křížení tratě s novou komunikací a pro jeho podobnost s mostem ve venezuelské metropoli se mu dodnes přezdívá brněnský Caracas.

Během poválečných dvaceti let počet ročně tramvajemi přepravených pasažérů vzrostl ze 100 milionů v roce 1945 na 170 milionů v roce 1965. V dalších letech už počet přepravených cestujících klesal, což je kladeno za vinu v té době preferované autobusové dopravě.

V roce 1967 byl definitivně ukončen provoz nákladní dopravy vykonávaný městskou pouliční dráhou.

V roce 1962 disponoval Dopravní podnik města Brna 94 kusy tramvají T2, díky čemuž bylo možné do roku 1964 vyřadit vozy vyrobené před rokem 1926. Od roku 1963 začal DP nakupovat tramvajové vozy T3; a do roku 1972 jich v několika sériích získalo přes 100 kusů. V polovině sedmdesátých let skončila generační obměna tramvajových vozů. Od února 1972 dojezdily tramvaje vyrobené před rokem 1950, od ledna 1974 všechny vlečné vozy (a tudíž již nebylo třeba průvodčích prodávajících lístky) a od března 1974 byly vyřazeny všechny 4MT – „plecháče“.

V roce 1972 přišly tramvaje o svou vozovnu v Husovicích, která byla přestavěna na vozovnu pro trolejbusy. [14; s. 84 - 88]

Tatra K2

Od roku 1966 začaly být v Brně používány jednosměrné, třípodvozkové (tzn. šestinápravové) článkové tramvaje K2, vyráběné ČKD Praha, závod Smíchov, jichž Brno postupně získalo 132 kusů. (Za největší dodávku tramvajových vozů v jednom roce lze považovat 45 kusů dodaných v roce 1974.) Za návrhem jejich vnějšího designu stál opět František Kardaš. Kloubové spojení článků karoserie bylo umístěno na středním podvozku, který nedisponoval motory, ale byl vybaven brzdou. [14; s. 88, 92]

11.2.3 Projekt rychlé tramvaje

V první polovině sedmdesátých let v souvislosti s růstem cen paliv, začal být prosazován záměr tzv. rychlé tramvaje, která měla plnit úlohu páteře brněnské veřejné dopravy. Oproti klasické podzemní dráze (metru) byla vyzdvihována možnost etapové výstavby a nižší stavební náklady. Tratě rychlé tramvaje měly být odděleny od souběžné automobilové dopravy a křížení s komunikacemi (včetně pěších tras) mělo být výhradně mimoúrovňové, a to i mezi tratěmi rychlé tramvaje navzájem. V případě nemožnosti

stavby tratí daných parametrů na povrchu bylo navrženo jejich podpovrchové vedení. Za těchto okolností bylo kalkulováno s rychlostí až 80 km/h a maximální kapacitou 20 tisíc osob za hodinu v jednom směru. Pro provoz byly navrhovány vozy typu Tatra KT8 a celkově mělo být vybudováno 94 km tratí rychlé tramvaje, z toho 14 km pod povrchem. V roce 1973 byla vypracována koncepce rozvoje MHD v Brně do roku 2030, která vycházela ze schváleného územního plánu. Stavba nakonec nebyla realizována a dodnes ji připomíná půlkilometrová průzkumná štola pod Špilberkem. [14; s. 91 - 92]

11.2.4 Intenzivní rozmach tramvajové sítě

Stejně jako v Praze již během šedesátých let začala vyrůstat nová sídliště budovaná z betonových prefabrikátů. Do nich se stěhovali buď obyvatelé ze starší zástavby, která se stala obětí asanace, nebo nově příchozí z venkova za prací do mnohých továren. Nová technologie staveb umožňovala snadnou výstavbu vysokých budov s větším počtem bytů, což lokálně velmi navyšovalo hustotu osídlení. První sídliště byla stavěna na okrajích stávající zástavby a tak byla v docházkové vzdálenosti k existujícím zastávkám. Prvním opravdu velké sídliště bylo vybudováno na severu Brna, původně pojmenované Nad Tišnovkou a poměrně brzy poté bylo přejmenováno na Lesnou. Doprava byla zprvu zajišťována autobusy, ale nakonec se po několika odkladech začala stavět nová tramvajová trať. Zprovozněna byla od prosince 1973.

V polovině sedmdesátých let si rostoucí počet obyvatel postupně budovaného sídliště v Bystrci vyžádal stavbu nové trati z Řečkovic přes Pisárky do Bystrce. Provoz byl zahájen od ledna 1976. Tato stavba odstartovala desetiletí s patrně nejintenzivnější výstavbou nových tratí v Brně. Další velkou stavbou (1977) bylo prodloužení trati z Horních Heršpic do Modřic, neboť mezi nimi u tzv. vídeňské výpadovky vyrostla velká průmyslová zóna, kam bylo nutné zajistit dopravu. Mezi lety 1978 -1979 byla na Benešově ulici (třídě 1. máje) položena třetí kolej. Úvodní stavbou osmdesátých let se stala trať do sídliště Bohunice, kde se v prvním úseku z Vídeňské do Švermovy ulice začalo jezdit od května 1980 a poté byla trať prodloužena celým sídlištěm v roce 1982. Od července 1983 bylo možné zahájit provoz na Rakovec, kde vyrůstalo v blízkosti Brněnské přehrady další nové sídliště. A od června 1986 na západní okraj sídliště Líšeň, kde nový úsek trati na východním konci sídliště začal fungovat od července 1989.

Nicméně, v osmdesátých letech se i rušilo – v roce 1985 byly kvůli výstavbě městského okruhu zrušeny tratě po ulicích Svatoplukově, Karlově a na začátku Selské. [14; s. 89 - 103]

12. Období po Sametové revoluci

Události z podzimu roku 1989 ukončily 40 let trvání budování socialismu a společnost se vydala směrem k demokracii a kapitalismu, postupně ještě doplněnému o globalizaci. 90. léta znamenala pro městskou dopravu (prakticky ve všech městech) nedostatek financí. Navíc kvůli nedostatku zakázek snižovaly velké strojírenské podniky objem výroby vozidel, na které se městská doprava orientovala po desítky let. Také individuální doprava se stala dostupnější, benzín byl v poměru k příjmům levnější, stejně jako samotná auta. Naopak cena jízdného, především jednotlivě kupovaných jízdenek, která byla předešlým režimem uměle udržována po dlouhou dobu na stejné úrovni, začala velice rychle stoupat. To vše vyústilo ve velký nárůst osobní automobilové dopravy. [14; s. 108]

12.1. Praha

12.1.1 Dopravní podnik, a.s.

Na základě usnesení Zastupitelstva hlavního města ze dne 14. 2. 1991, po předchozím schválení vládou, byl bez likvidace zrušen státní podnik Dopravní podnik hl. m. Prahy a nově založena akciová společnost. Jejím jediným akcionářem je hlavní město Praha. [24]

12. 1. 2 PID

Od 1. 6. 1996 byla provedena v síti pražské MHD principiální změna odbavovacího a tarifního systému. V roce 1993 byla založena městská organizace ROPID, která začala postupně přebírat organizaci hromadné dopravy v hlavním městě a okolí. Vznikl tak systém nazývaný PID – Pražská integrovaná doprava. Opět byl zaveden přestupný tarif, vnější pásmo kolem Prahy bylo rozšířeno ještě o další tři pásma (tzn. pásmo 1 – 4), ve kterých bylo možno používat (samozejmě cenově odstupňované) stejné jízdenky v různých dopravních prostředcích (zahrnující i vlak), které začaly být nazývány jako jízdenky PID. Po 22 letech z vozů zmizely mechanické děrovací strojky na jízdenky a zásadní modernizace se dočkaly rovněž jízdenkové automaty. [40]

12.1.3 Výstavba po revoluci

Za celých 30 let od revoluce do současnosti byly otevřeny jen dvě větší tratě - z Braníka na Sídliště Modřany a tolik potřebná trať z Hlubočep na sídliště Barrandov.

Stavba tratě Braník – Modřany, byla dokončena po téměř 14 letech pomalých prací v roce 1995. Z důvodu porušení mnoha technických norem byla při dvouměsíční výluce v

roce 1999 celá trať opět rekonstruována a teprve poté začala být považována za vyhovující. Původní záměr v roce 1995 počítal s navazující výstavbou tratě do Libuše. Výstavba však je oddalována stejně jako výstavba linky metra D, na niž zde má tramvaj navazovat. [42] V současné době získalo plánované prodloužení tratě pravomocné stavební povolení a DPP připravuje výběrové řízení na zhotovitele – tak se třeba někdy dočkáme. [17]

Trať z Hlubočep na Sídliště Barrandov měla být dokončena již do roku 1995. Nakonec její výstavba probíhala od srpna 2001 a zprovoznění proběhlo v roce 2003. Trať je dlouhá 3,5 km a zvláštností pak je, že trolejové vedení a osvětlovací tělesa jsou upevněny nikoliv na sloupech, ale na kruhových portálech, které jsou v sídlištní části v povrchových úsecích trati propojeny protihlukovou stěnou. Barrandovská trať má unikátní architektonické ztvárnění stanic, jejichž autorem je architekt Patrik Kotas. Podle jeho návrhu byly vybudovány s ocelovými konstrukcemi, jsou prosklené a zastřešené, s bočními nástupišti. Každá stanice má svoji osobitou barvu. [43]

V roce 2017 podepsali zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, Pražských služeb a firmy Huawei usnesení o zahájení projektu Prague City Cargo. Uvažovalo se, že by speciální nákladní tramvaje s odpadem, o jejichž vývoj měla zájem technologická firma Huawei, mohly začít jezdit zhruba v roce 2020. Projekt má zpoždění, nyní se posuzuje, zda by připojení malešické spalovny na pražskou tramvajovou síť bylo vůbec technicky možné a ekonomicky přínosné. Koncepce projektu „Cargo tramvaje“ byla vytvořena na základě úvahy, že by speciální tramvajové vozy svážely během noci odpad do spalovny v uzavřených nepropustných obalech ze sběrných lokalit, umístěných na okrajích města. Pražský Institut plánování a rozvoje zpracoval studii, která se věnuje efektivnímu rozmístění překladišť tak, aby co nejméně zatěžoval dopravní systém. Projekt bude realizován pouze v případě, že se prokáže nezpochybnitelný ekonomický nebo environmentální přínos. [34]

Pražské moderní tramvaje

Tatra RT6N1 – první nízkopodlažní tramvaj

Ve světě se začal, již od osmdesátých let 20. století, objevovat trend používání nízkopodlažních tramvají. V roce 1990 se pustil do vývoje částečně nízkopodlažního tramvajového vozu také podnik ČKD Tatra, jejíž prototyp začal jezdit v pražských ulicích od ledna 1994. V provozu pak tyto tříčlankové šestinápravové vozy vydržely poměrně krátce, jen v letech 1997 – 1999. Podobu tramvaje ztvárnil architekt Patrik Kotas.

Tatra T6A5

Podstatně úspěšnějším se stal tramvajový vůz Tatra T6A5 vyráběný v letech 1991 – 1998 coby následovník tramvají Tatra T3. Jedná se o jednosměrný čtyřnápravový motorový tramvajový vůz, který je již skoro vyřazen z tramvajového parku v Praze, ale pořád ho můžeme vidět v Brně. [2; s. 199 - 202]

Škoda 14T „Porsche“

První dva prototypy byly vyrobeny v roce 2005, na pražských kolejích je k vidění od roku 2006. Kvůli skutečnosti, že design navrhla firma Porsche Design Group, se jí začalo přezdívat „Porsche“. Tento částečně nízkopodlažní tramvajový vůz, který je sestaven z pěti článků a šesti náprav je schopen vyjet stoupání až 85‰ (přičemž v Praze najdeme nejvíce 80‰). Software, který pracuje na základě systému Control Web, koriguje rychlost projíždění zatáček a rychlost vozu vůbec. Bohužel skoro všechny vozy musely projít generální opravou, jelikož se u nich projevíly konstrukční nedostatky v podobě praskání nosných částí vozidla.

Škoda 15T „ForCity“

Po špatných zkušenostech s předchozím typem vozu bylo promptně vypsáno výběrové řízení na nový typ tramvajového vozu s otočnými podvozky. Ten byl vyvinut společností Škoda Transportation coby zcela nízkopodlažní vůz. Design tohoto jednosměrného tříčlánkového vozu navrhl opět Patrik Kotas. Vůz je vybaven wi-fi připojením. Od roku 2010 byl zařazen do pravidelného provozu.

12.2 Brno

I v Brně se kvůli finančním problémům se ve výstavbě nových tratí pokračovalo spíše sporadicky. Trať ze sídliště Bohunice a Starého Lískovce k Hlavnímu nádraží byla plánována po mnoho let. Nejprve se stavěl most pro tramvaje přes Vídeňskou ulici a ke stavbě trati se konečně přistoupilo koncem roku 1992. Nová trať byla řešena progresivně, novinkou byla zvýšená nástupiště na zastávkách, oddělen trať ve středu vozovky či přechod pro chodce ovládaný fotobuňkami. Do provozu byla uvedena od prosince 1994. Další významnou stavbou v devadesátých letech bylo prodloužení tratě v sídlišti Líšeň, kam začaly tramvaje jezdit od 1. května 1998. Konečná stanice Jírova je nejvýše položeným bodem tramvajových tratí v Brně. Ve stanici bylo instalováno dispečerské stanoviště s průmyslovou televizí, informační systém pro cestující a nechyběl také výtah. Připomínala tak vysněnou stanici podzemní dráhy. [14; s. 108 - 113]

12.2.1 Nový systém linkového vedení

2. září 1995 vyvrcholila reorganizace dopravy, která přinesla zatím největší jednorázové změny v historii brněnské hromadné dopravy. Byl zaveden přestupný tarif a ve vozech byly namontovány nové označovače s možností tisku potřebných údajů na jízdenku. Tramvajových linek bylo nově zavedeno 13 místo původních 22 a došlo k podstatnému omezení autobusových linek z předměstí do centra města. Hlavním cílem celé akce bylo dosáhnout úspor zrušením souběžných tras autobusů a tramvají, což se brzy projevilo a záměr se podařilo naplnit. [14; s. 110]

12.2.2 Dopravní podnik, a.s.

K 1. lednu 1998 byla provedena transformace státního podniku Dopravní podnik města Brna na akciovou společnost, kde se stalo město jediným akcionářem. [14; s. 117]

12.2.3 IDS

V roce 2004 byla spuštěna 1. etapa Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Zahnovala Brno a okolní obce s vysokou spádovostí. K řízení celého integrovaného dopravního systému (zahrnujícímu tramvajové, trolejbusové a autobusové linky, navíc všechny osobní a spěšné vlaky a vybrané rychlíky) vznikla jediná ústřední instituce KORDIS JMK.

Region města Brna pokrývají tarify 100 a 101, ke kterým přiléhají vnější zóny tvořené zpravidla několika obcemi nebo velkým městem. Cestující pak podle počtu zón mohou předem snadno zjistit cenu za dopravu. [14; s. 117]

12.2.4 Výstavba na počátku nového tisíciletí

Na začátku nového tisíciletí začala na periférii Brna vznikat nákupní a zábavní centra, z nichž OC Futurum (dříve Carrefour) na Vídeňské ulici je v přijatelné vzdálenosti od tramvajové tratě. Naopak tratě vedoucí k továrnám, jsou v důsledku utlumování výroby využívány méně. Stavební činnost se však nezastavila – jsou prováděny náročné rekonstrukce komunikací a křižovatek s důrazem na bezkolizní vedení tratí. Tratě jsou při přestavbách překládány na samostatné těleso.

Asi nejvýznamnější stavbou první dekády nového století bylo prodloužení tratě pod Palackého vrch, kde vzniká Technologický park a také se sem rozšiřoval kampus Vysokého učení technického. Provoz na prodloužené trati začal od května 2008.

Tramvajové trati by se měl dočkat i druhý vysokoškolský kampus – areál Masarykovy univerzity u bohunické nemocnice. Odbočka z lískovecké tratě bude vedena převážně

tunelem a je označována za největší stavbu za posledních 25 let. Stavba tramvajového tunelu byla zahájena 14. října 2019 a v současné době (červen až prosinec 2021) stavaři provádějí odstřely skály na Žabovřeské. Pokud vše bude probíhat podle plánu, tramvaje by mohly na trať vyjet v roce 2023. Brno se tímto tak trochu vrátilo k plánům z první poloviny sedmdesátých let. [14; s. 116 - 121]

Brněnské tramvajové vozy moderní doby

KT8

Od roku 1990 začaly jezdit po brněnských kolejích tramvaje typu KT8D5, které jsou označovány jako velkokapacitní. Vozy jsou obousměrné, tříčlánekové a osminápravové. Elektrická výzbroj je typu TV3 s tyristorovou regulací. Autorem designu je tentokrát architekt Ivan Linhart. Na přelomu let 1998/99 vyrobila ČKD pro Brno sedm těchto zmodernizovaných tramvajů s nízkopodlažním středním článkem, označené jako KT8D5.

Vario

Jsou zrekonstruované tramvaje s využitím nové tramvajové skříně od výrobce KOS Krnov. Vidět je můžeme ve dvou variantách – jako Vario LFR.E, což jsou přestavěné vozy T3 nebo Vario LF2R.E, které jsou rekonstrukcí vozu K2.

Škoda 03T „Anitra“

Tento vůz, vyráběný společností Škoda Transportation, je zkonstruován jako jednosměrný, čtyřnápravový, tříčlánekový vůz, kde je prostřední článek nízkopodlažní s výsuvnou plošinou. Design byl navržen firmou Porsche Design Group.

Škoda 13T „Elektra“

Byla opět vyráběna firmou Škoda Transportation v letech 2008 – 2016. Škoda T13 je 30 metrů dlouhá jednosměrná tramvaj skládající se z pěti článků, přičemž druhý a čtvrtý článek jsou nízkopodlažní. Jedná se o šestnápravový vůz, jehož motory mají výkon 90 kW. Stejně jako u 03T je autorem designu firma Porsche Design Group. [14; s. 126 - 147]

V roce 2007 obnovil Dopravní podnik města Brna tradici pojmenovávání tramvajových vozů, tentokrát vozů řady 13T, stejně jako byly kdysi pojmenovávány parní tramvaje na konci 19. století (např. nejznámější Caroline, která je nyní exponátem brněnského Technického muzea. V prvních sériích byly vozy pojmenovávány zdvojnásobenými ženskými jmény jako např. vůz č. 1901 Adélka, č. 1902 Barborka, atd., a v dalších sériích po význačných brněnských osobnostech, jako např. vůz 1930 byl pojmenován Bohuslav Fuchs. [31]

Od roku 2019 jezdí na velmi frekventované lince č. 1 unikátní souprava, kdy jsou spřahovány 3 vozy T6 (tzv. trojče), která musela kvůli své délce přesahující 40 metrů (měří 46 m) získat speciální povolení od Drážního úřadu. Je to tramvajová souprava s největší kapacitou v republice a je schopna naráz přepravit 300 cestujících. [29]

13. Závěr

Z mnou provedeného historického šetření vyplynulo, že samostatně budované tratě koněspřežné tramvaje ve svých počátcích nebyly příliš úspěšné a většinou se potýkaly s finančními náklady, které byly např. u koňky poměrně vysoké (stáje, údržba, krmivo...) a promítly se do stanovení ceny jízdného, které pak činilo až 30% denního výdělku dělníků a ti tudíž neměli o její využívání velký zájem. Zatímco v městě Brně byla koňka i z tohoto důvodu provozována poměrně krátce a poté byla dána přednost parním tramvajím, Praha tímto vývojem neprošla a z éry koněspřežné dráhy přeskočila rovnou do éry tramvajů elektrických.

Protože u soukromých projektů se předpokládá vytvoření zisku pro investory, nemohly být veškeré prostředky získané provozem reinvestovány zpět do rozvoje tratí, což jejich rozvoj pochopitelně brzdilo. Zlepšení nastalo až poté, co došlo k významnému technickému pokroku (nástupu elektrických tramvajů, a z toho vyplývající snížení nákladů) a ke sjednocení provozovaných tratí pod Elektrické podniky hl. m. Prahy nebo pod Společnost brněnských elektrických pouličních drah, které tak získaly monopol na provozování tratí a jejichž správní rada se mohla věnovat dalšímu rozvoji podle svých představ. Nicméně rozvoj tramvajové dopravy byl negativně ovlivněn Velkou hospodářskou krizí a oběma světovými válkami, během kterých byly navíc na tramvajovou dopravu kladeny zvýšené nároky. Tyto negativní vlivy na rozvoj se projevíly mimo jiné i tím, že v např. Praze nebyly realizovány projekty podpovrchové tramvaje již před 2. světovou válkou. Válka také byla příčinou, proč byl levostranný provoz (naráz) změněn na pravostranný a to ovlivnilo následující technický vývoj tramvajových vozů. Paradoxem také bylo, že ve

válečném období (2. světová válka) byla hlavním rysem tramvajové dopravy v Praze stagnace, v Brně (alespoň zpočátku) napomohla tato skutečnost k dalšímu rozvoji.

Druhá světová válka byla také faktorem, který vedl ke zvýšené zaměstnanosti žen v tramvajové dopravě (jelikož mužů byl pochopitelně nedostatek), které po válce, na rozdíl od první světové války, již u tramvajové dopravy zůstaly, jelikož se měnilo postavení žen a celospolečenské klima vůbec.

S rozvojem individuální dopravy po válce znovu vyvstala nutnost přemístit veřejnou dopravu, alespoň částečně, do podzemí. V roce (až) 1965 byla v Praze schválena stavba podpovrchové sítě tramvají, která započala v následujícím roce. V roce 1967 se vláda rozhodla přepracovat projekt výstavby podpovrchové tramvaje na metro.

V následujícím období sedmdesátých a osmdesátých let se tramvajové dopravě nedařilo nejlépe – v Praze byla částečně nahrazena metrem a do vzdálenějších městských čtvrtí autobusy, v Brně pak byla nahrazována autobusy a trolejbusy. Mnoho tratí muselo ustoupit stále většímu počtu silničních komunikací. Naštěstí pro tramvajovou dopravu se začalo, s prohlubující se vzdělaností obyvatel (celé Evropy), měnit celospolečenské klima a začal být kladen důraz na ekologii. A tramvajová doprava bezesporu ekologická je; z tohoto důvodu začal její význam opět v dalších letech narůstat.

Myslím, že lze konstatovat, že předpoklady pro rozvoj tramvajové dopravy do budoucna, coby ekologického dopravního prostředku, který je zároveň pohodlný, neboť prošel významným technickým pokrokem, jsou relativně dobré. A jak můžeme vidět na trati Hlubočepy – Barrandov, i estetické pojetí tramvajových tratí nemusí být vůbec špatné.

Bohužel horší je to s výstavbou nových tratí, která více méně stagnuje a pokulhává za rozvojem města, což se týká především Prahy.

Od doby před sto lety, kdy roku 1919 vzniklo Velké Brno, a roku 1922 vznikla Velká Praha, se obě města opravdu značně rozrostla. Území Prahy se zvětšilo téměř třikrát (r. 1922 171,5 km² / r. 2021 496 km²), rozloha Brna se zvětšila dvakrát (r. 1919 123,80 km² / r. 2021 230 km²). Zrovna tak narostl počet obyvatel, v obou případech přibližně dvakrát (Praha: r. 1922 667 tisíc obyvatel / r. 2021 1.337 tisíc obyvatel, Brno: r. 1919 220 tisíc obyvatel / r. 2021 382,5 tisíc obyvatel). Potenciál pro rozvoj tramvajových tratí je zde tudíž značný.

Nicméně pokud nahlédneme v této souvislosti do dokumentu „*Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030*“, který pro Magistrát hlavního města Prahy zpracovala Kancelář dopravní infrastruktury z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (v roce 2016, s aktualizací v roce 2021), můžeme se dočíst následující:

„Tramvajová doprava v Praze je svým rozsahem největší sítí tramvajových drah v Česku. Tramvajová doprava je strategická součást páteřního systému obsluhy území, v základních směrech doplňující metro, na převážné většině základních radiálních vztahů vůči městskému centru. Taktéž přímo v centrální oblasti je nosným systémem veřejné dopravy s nezastupitelnou úlohou.“ [52, s. 7] *„Navzdory kvalitativnímu vývoji tramvajové dopravy se začínají z hlediska celkového počtu přepravených cestujících projevovat dlouhodobé systémové dopady na tramvajovou síť. Jedná se především o stagnující rozvoj tramvajových tratí, kdy tramvajová síť výrazně zaostává za rozvojem města.“* [52, s. 8] *„Stávající tramvajová síť v Praze není dostačující, a měla by se proto dále intenzivně rozvíjet.“* [52, s. 9]

„Společně s rozvojem sítě metra (metro D) a posilováním role železnice v systému veřejné dopravy města by měl být v nadcházejícím období kladen důraz na dynamičtější rozvoj sítě tramvajových tratí.“ [52, s. 25]

„Z analýzy všech relevantních strategických dokumentů nebo dokumentů koncepčního charakteru, kterými se hl. m. Praha zavázala řídit, nebo jsou odpovědí města na vnější vlivy, jednoznačně vyplývá nutnost rozvíjet a posilovat tramvajovou dopravu, jakožto jeden z klíčových nástrojů dopravní politiky města.“ [52, s. 89]

Z výše uvedených citací vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy si musí být stagnace vědom. A jaký tedy k této situaci zaujal postoj? Pokud nahlédneme do stejného materiálu dále (viz tabulky uvedené níže), zjistíme, že na dobu 14 let naplánoval výstavbu 23,8 km tramvajových tratí, což je cca 1,7 km tratí ročně. Obávám se, že toto tempo výstavby je zcela nedostačující, zvláště pokud přihlídneme k našim dnešním technologickým možnostem a k ekologickému hledisku, které stále více nabývá na důležitosti. Jak je možné, že před sto lety Elektrické podniky hl. m. Prahy byly schopny při oslavě třiceti let svého založení v roce 1927 oslavit 100 km délky vybudovaných tratí a my v současné době za třicet let od Sametové revoluce toho schopni nejsme? Ano, na území Prahy byly uskutečněny jiné nákladné projekty – např. tunel Blanka, které však byly určeny pro automobilovou dopravu a navíc nejsou ani zdaleka dostavěné – viz. vnitřní okruh městem. Mám za to, že v dnešní době by mělo být zřejmé, že ne všechnu výstavbu lze

poměřovat pouze finanční výhodností, v potaz je nutno také brát samozřejmě dopad na životní prostředí a od toho se odvíjející kvalitu života ve městě.

Tabulka 1 | 1. skupina tramvajových záměrů | příprava realizace se schválením financování

	Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů v mil. Kč bez DPH	Stav přípravy	Odhad realizace
1.1	Smyčka Zahradní Město	0,3	112,5	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021
1.2	Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec (1. etapa Barrandov – Holyně)	1,0	316	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021 - 2022
1.3	Sídlíště Modřany (Levského) – Libuš (stanice metra D)	2,1	525,0	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021 - 2022
1.4	Divoká Šárka – Dědinská	2,4	893,2	Pravomocné ÚR, podaná žádost o SP	2022 - 2023

[16; s. 11]

Tabulka 2 | 2. skupina tramvajových záměrů | prioritní příprava do roku 2030

	Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů v mil. Kč bez DPH	Stav přípravy	Odhad realizace
2.1	Smyčka Depo Hostivař	0,5	168	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021 - 2022
2.2	Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec (2. etapa)	0,9	411	Pravomocné ÚR, zpracovaná DSP	2022 - 2024
2.3	Václavské náměstí – Muzeum ^I	0,8	700	Probíhá IČ k ÚR+SP	2023 - 2024
2.4	Malovanka – Strahov	1,3	660	Studie 2016, plán zajištění DUSP 2021	2023 - 2024
2.5	Pankrác ^{II}	0,7	370	Studie 2020, plán DUSP 2021	2023 - 2024
2.6	Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)	0,6	1000	Zpracovaná DUSP Investor INV MHMP	2022 - 2024
2.7	Počernická	2,4	1100	Studie 2019, plán DUR 2021	2024 - 2026
2.8	Libuš – Nové Dvory	1,8	350	Plán zajištění DUR 2021	2024 - 2025
2.9	Vozovna Kobylisy – Zdíby (úsek v hl. m. Praze)	3,0	850	Studie 2017, plán DUR 2021. Úsek mimo Prahu investor KSUS.	2024 - 2026
2.10	Kobylisy – Bohnice (1. etapa)	3,3	1200	Plán zajištění DUR 2021	2024 - 2026
2.11	Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum	1,1	600	Studie 2019	2025 - 2027
2.12	Spořilov – Choceradská	1,6	600	EIA 2016, nová studie 2020, stabilizace v rámci změny ÚP Z 2798	2025 - 2027

Poznámky:

- I procesně jako dvě samostatné akce TT Václavské náměstí a TT Muzeum
- II v IP DPP, a.s. procesně společně s akcí TT Pankrác – Budějovická

[16; s. 12]

Tento problém má, podle mého názoru, několik dalších rovin. Mám na mysli nesmírný nárůst individuální automobilové dopravy. Jak se poslední dobou neustále dozvídáme z médií, denně do Prahy přijíždí cca 300 tisíc mimopražských automobilů. Je to dáno nejen tím, že centrum města se stále více vylidňuje a jeho obyvatelé se stěhují do okrajových částí Prahy nebo až za její hranice, ale také tím, že stále více občanů Středočeského, Plzeňského, Ústeckého a dalších krajů dojíždí denně do Prahy za prací. Proč se tak děje, by bylo na samostatný sociologický rozbor. Nicméně, faktem je, že mimopražští ani nemají možnost nechat svá auta na okraji města a pokračovat dále městskou hromadnou dopravou, jelikož těchto záchytných parkovišť je vybudováno skutečně jen pár s naprosto nedostačující kapacitou. A ti obyvatelé města, kteří bydlí na okraji Prahy nebo za její hranicí na tom nejsou o mnoho lépe, protože příměstská doprava je hodně poddimenzovaná a navíc poměrně drahá. Z těchto důvodů se lidem ani finančně nevyplatí používat městskou hromadnou dopravu, navíc když k tomu připočteme diskutabilní komfort příměstské dopravy a časovou úsporu. Nicméně, Magistrát tuto situaci (v dohledné době) ani nezamýšlí řešit, viz následující úryvek ze stejného materiálu:

„Sledovanými obecnými cíli rozvoje kolejové dopravy na území Středočeského kraje, ať už v podobě klasické tramvaje, případně jiného lehkého kolejového systému, by bylo nabídnout vyšší kapacitu, zlepšit komfort cestování a zejména zrychlit čas dojížděky tak, aby byla tato kritéria dostatečně atraktivní i ve srovnání s individuální automobilovou dopravou.“ [52, s. 33]

Je třeba uvažovat, nakolik je vylepšování dostupnosti příměstských satelitů kvalitativně vyšší nabídkou veřejné dopravy motorem nežádoucího procesu suburbanizace, do jaké míry taková kolejová doprava zásadně mění podmínky v území, a kde leží velmi tenká hranice mezi odůvodněnou potřebou zachytit negativní jevy vystěhovávání se do metropolitní oblasti. [52, s. 35]

Obecně také platí, že sídelní charakteristiky obcí v pásmu kolem Prahy vytěžují systém veřejné dopravy zejména ve špičkových obdobích dne (cesty za prací/škol apod.), a to jednosměrně vůči Praze, zatímco poptávka v opačném směru a zbylých časech je velice malá a cílově rozptýlená. Provozování tramvajové dopravy je v tomto ohledu neekonomické, zejména pokud za všech okolností pozůstávají fixní náklady na dopravní cestu. [52, s. 34]

Zde opět narážíme na stejný problém – „provozování tramvajové dopravy je v tomto ohledu neekonomické“ [52, s. 34]. Pokud bychom ale započítali i snížené náklady na opravy silniční sítě, která je v Praze opravdu nadměrně zatěžovaná, asi bychom se dostali i

na lepší ekonomické výsledky. Ale pokud to s ekologií myslíme vážně, tak bychom měli jít možná cestou úplně opačnou. Zatímco Magistrát hl. m. Prahy chce jízdné zdražovat, jinde už se jinou cestou vydali, protože zdražení jízdného hromadné dopravy pokles počtu automobilů na území města (jakéhokoli) zcela jistě nepřinese. Mezi města, která se rozhodla nabídnout obyvatelům města nebo i přilehlého regionu dopravu zdarma, nebo téměř zdarma je například hlavní město Estonska Tallinn (již od roku 2013). *„Tallinn ideu bezplatné hromadné dopravy nevymyslel. Vyhodnotil si ale řadu příkladů, které existovaly už před tím ve světě, a dlouho řešil, co si z nich vzít. V současnosti je Tallinn největším z přibližně stovky měst, jež plně dotovanou hromadnou dopravu zavedly. Zkušenost z Tallinnu pak inspirovala a motivovala další.“* [15]

Myslím si, že téma „MHD zdarma“ je ještě v Praze předčasné, ale lze asi konstatovat, že pokud jinde je město schopno poskytovat veškerou hromadnou dopravu zcela zdarma, u nás by se peníze na investice do výstavby ekologických tramvajových tratí opravdu najít měly.

Na rozdíl od Prahy Brno do rozvoje tramvajové sítě investuje, protože už má hotovou počáteční analýzu další tratě, která částečně povede pod zemí. Jedná se o trať, která bude spojovat novou výstavbu na Hádech s Líšní a brněnskými Vinohrady. V úseku mezi Žarošickou ulicí a Pálavským náměstím povede trať, která už je zahrnuta v územním plánu, tramvajovým tunelem. Plány na výstavbu této tratě hovoří o tom, že by mohla být do deseti let postavena. Výhodou je i to, že povede z devadesáti procent po pozemcích města, takže odpadnou vyjednávání o odkupu parcel. [28]

V plánu je i prodloužení tratě směřující na sídliště Kamechy, kde úsek mezi ulicí Ečerovou a sídlištěm opět povede tramvajovým tunelem. Zde by mohlo být hotovo, pokud vše půjde, jak má, dokonce už v roce 2023. [46]

Brno má zkrátka, na rozdíl od Prahy, už přichystané projekty. A daří se mu spolupracovat s ministerstvem dopravy, které je zodpovědné za evropské dotace na výstavbu dopravních sítí pro tramvaje, trolejbusy a další vozidla, do té míry, že nejenže vyčerpá svůj díl dotací, ale má přislíbeno, že peníze z dotací, které nevyčerpá Praha, dostane právě Brno. [44]

A jaký že je (v nadsázce) největší rozdíl mezi Prahou a Brnem?

„Mezi těmito dvěma velkými městy v Česku panuje odjakživa jakási soutěživost. Brňáci jezdí odjakživa šalinou, zatímco všude jinde (i v Praze) se jezdí tramvají. Tu řídí tramvaják. V Brně ale jezdí šaliny, které řídí šalinář. Dokonce toto pojmenování dalo přezdívku i celému městu. Brnu se tak občas říká Šalingrad. A odkud vůbec šalina pochází? Když se roku 1900 postavila elektrická trať v Brně, Němci tomu tehdy říkali die Elektrische Linie, foneticky „dý elektry(i)šeline“. To se ale Brňákům zdálo moc dlouhé, tak to zkrátili na šalinu. Takže je to vlastně zkomolenina dvou slov z němčiny. Proto tedy zatímco se na celém světě jezdí tramvají z anglického tramway, francouzky tramway, italsky tramvai a španělsky tramvía, Brňáci zkrátka mají šalinu.“ ☺. [47]

Použitá literatura:

- [1] FIALA, Petr. *Ulicemi Brna proti proudu času*. Brno: JOTA, s.r.o., 2019, ISBN 978-80-7565-548-6
- [2] FOJTÍK, Pavel. LINERT, Stanislav. PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s., 2000, ISBN 80-238-5702-9
- [3] FOJTÍK, Pavel a kol. *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., 2010, ISBN 978-80-254-8017-5
- [4] FOJTÍK, Pavel. *Zmizelá Praha: Tramvaje a tramvajové tratě – Historické centrum a Holešovice*. Praha: Paseka a Schola ludus – Pragensia, 2010, ISBN 978-80-7432-039-2 (Paseka); ISBN 978-80-902505-8-1 (Schola ludus – Pragensia)
- [5] FOJTÍK, Pavel. *Zmizelá Praha: Tramvaje a tramvajové tratě – Historická předměstí a obce na levém břehu Vltavy*. Praha: Paseka a Schola ludus – Pragensia, 2011, ISBN 978-80-7432-089-7 (Paseka); ISBN 978-80-902505-9-8 (Schola ludus – Pragensia)
- [6] FOJTÍK, Pavel. *Zmizelá Praha: Tramvaje a tramvajové tratě – Historická předměstí a obce na pravém břehu Vltavy – sever*. In: Vývoj tramvajové dopravy na pravém břehu Vltavy, v severovýchodní části města. Praha: Paseka a Schola ludus – Pragensia, 2011, s. 5-6, ISBN 978-80-7185-137-5 (Paseka); ISBN 978-80-87559-01-7 (Schola ludus – Pragensia)
- [7] FOJTÍK, Pavel. *Zmizelá Praha: Tramvaje a tramvajové tratě – Historická předměstí a obce na pravém břehu Vltavy – jih*. In: Vývoj tramvajové dopravy na pravém břehu Vltavy v jihovýchodní části města. Praha: Paseka a Schola ludus – Pragensia, 2012, ISBN 978-80-7432-211-2 (Paseka); ISBN 978-80-87559-02-4 (Schola ludus – Pragensia)
- [8] HORSKÁ, Pavla. MAUR, Eduard. MUSIL, Jiří. *Zrod velkoměsta – Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha: Paseka, s.r.o., 2002, ISBN 80-7185-409-3
- [9] JAKUBEC, Ivan. JINDRA, Zdeněk. *Dějiny hospodářství českých zemí – Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Praha: Karolinum, 2007, ISBN 978-80-246-1035-1

- [10] JAROLÍMKOVÁ, Stanislava. *Co v průvodcích nebývá*. Praha: Albatros Media a.s. – Motto, 2005, ISBN 978-807-246-267-4
- [11] MORÁVEK, Jiří a kol. *Sto dvacet let městské hromadné dopravy v Brně: 1869 – 1989*. In: *Stručně z historie MHD v Brně*. Brno: Dopravní podnik města Brna, státní podnik. 1989. ISBN 80-900001-4-2
- [12] POŠUSTA, Stanislav, LUKÁČOVÁ, Eva, HÁBER, Ján, PROŠEK, František. *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1975.
- [13] STEHLÍK, Eduard. *Jan Kubiš. Nezastaví mne ani to nejhorší. Žďár nad Sázavou: FINIDR, s. r. o, 2017, ISBN 978-80-88041-14-6*
- [14] ŠTURSA, Jiří a kol. *150 let MHD v Brně*. Brno: Dopravní podnik města Brna, a. s., 2019, ISBN 978-80-907245-1-8

Internetové zdroje:

- [15] ALAKULA, Allan. *Hromadná doprava zdarma? Estonsko ukazuje, že to jde*. In: denikreferendum.cz [online]. 27. 4. 2019 [cit. 2021-06-23]. Dostupné z: <https://denikreferendum.cz/clanek/29481-hromadna-doprava-zdarma-estonsko-ukazuje-ze-to-jde>
- [16] ANDELEK, Michal. JIŘÍK, Filip. *Koncepční materiál – aktualizace 2021*. In: Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030. DPP, a.s. [online]. 30. 3. 2021 [cit. 2021-06-17]. Dostupné z: <https://drive.google.com/drive/folders/1n6d-bw1o-RwAE8nGXkrdqsuNS9XwJc4b>
- [17] ANTL BURIANOVÁ, Eva Ingrid. *Stavba tramvajové trati Sídliště Modřany – Libuš dostala zelenou*. In: praha12.cz [online]. 24. 2. 2021 [cit. 2021-06-16]. Dostupné z: <https://www.praha12.cz/stavba-tramvajove-trati-sidliste-modrany-libus-dostala-zelenou/d-81731>
- [18] Český statistický úřad. *Koněspřežka – hromadná doprava s živým „motorem“*. In: czso.cz [online]. 13. 12. 2019 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/stoletistatistiky/konesprezka-hromadna-doprava-s-zivym-motorem>
- [19] Česká televize. *Vpravo jezdíme už 80. let. Podíl na tom má okupace, Paříž i konec rytířů*. In: ct24.cz [online]. 17. 3. 2019 [cit. 2021-05-20]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2734343-vpravo-jezdime-uz-80-let-podil-na-tom-ma-okupace-pariz-i-konec-rytiru>
- [20] ČTK. *Prehistorie metra sahá až do roku 1898. Podzemní tramvaj měla jezdit z Václaváku k Rudolfinu*. In: metro.cz [online]. 6. 5. 2014 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: https://www.metro.cz/prehistorie-metra-saha-az-do-roku-1898-podzemni-tramvaj-mela-jezdit-z-vaclavaku-k-rudolfinu-g79-/praha.aspx?c=A140506_113037_co-se-deje_jbs
- [21] ČTK. *V Praze vyjede speciálně upravená tramvaj z druhé světové*. In: TÝDEN.cz. [online]. 22. 5. 2019 [cit. 2021-05-25]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/relax/ostatni/v-praze-vyjede-specialne-upravena-tramvaj-z-druhe-svetove_522666.html

- [22] Dopravní podnik hl. m Prahy. *Dopravní podnik oslavuje 130 let městské hromadné dopravy v Praze*. In: DP kontakt [online]. 09. 2005 [cit. 2021-05-05]. Dostupné z: https://www.metroweb.cz/dp-kontakt/2005/09_2005pp.pdf
- [23] Dopravní podnik hlavního města Prahy. *135 let městské hromadné dopravy*. In: Již 135 let s pražskou městskou hromadnou dopravou [online]. 09. 2010 (poslední modifikace 17. 4. 2020) [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: https://www.dpp.cz/data/leaflets/documents/2020-04-17-12-14-23_00-135-let-MHD-v-Praze.pdf
- [24] Dopravní podnik hlavního města Prahy. *Významná data z historie Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti* In: Historie [online]. [cit. 2021-06-17] Dostupné z: <https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/historie>
- [25] ERBEN, Josef. *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1898*. [online]. Praha: 1900, s. 213 – 214, [cit. 2021-05-05]. Dostupné z: http://kramerius.nkp.cz/kramerius/ontheflypdf_MGetPdf?app=9&id=12914&start=221&end=240
- [26] ERBEN, Josef, SRB Jan. *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901*. [online]. Praha: 1904, s. 392, [cit. 2021-05-05]. Dostupné z: <http://kramerius4.mlp.cz/search/i.jsp?pid=uuid:d72f5070-9aa0-11dd-ba0f-0030487be43a&q=&fq=keywords:%22Praha%22>
- [27] FOJTÍK, Pavel. *Před sto lety přijely první tramvaje na „Synkáč“*. In: DP kontakt (časopis pro zaměstnance DP hl. m. Prahy, a.s.) – Listopadový historický kaleidoskop 2014 [online]. 11.2014 [cit. 2021-04-11]. Dostupné z: https://www.dpp.cz/data/leaflets/documents/2020-04-17-11-55-17_11-Listopad.pdf
- [28] HORÁKOVÁ, Veronika. *Brno chystá další tramvajovou trať pod zemí, bude stát přes miliardu*. In: idnes.cz/zpravodajství [online]. 10. 2. 2021 [cit. 2021-06-23]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/tramvaj-pod-zemi-tunel-projekt-brno-vinohrady.A210209_593544_brno-zpravy_krut

- [29] iDNES. *Brno brázdí „trojčata“, je to nejdelší tramvajová souprava v Česku.* In: idnes.cz/zpravodajství [online]. 23. 7. 2019 [cit. 2021-06-20]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/tramvaj-souprava-tri-vozy-dopravni-podnik-brno.A190723_132657_brno-zpravy_mos1
- [30] Institut Tereziánské iniciativy. *Omezování používání tramvají, autobusů, trolejbusů Židy.* In: holocaust.cz [online]. 26. 9. 2011. [cit. 2021-05-25]. Dostupné z: <https://www.holocaust.cz/dejiny/soa/zide-v-ceskych-zemich-a-konecne-reseni-zidovske-otazky/ghetto-bez-zdi/protizidovske-zakony-a-narizeni/protizidovska-narizeni-tykajici-se-cestovani/omezovani-pouzivani-tramvaji-autobusu-trolejbusu-zidy/>
- [31] Internetová encyklopedie dějin Brna. *Křest tramvají.* In: encyklopedie.brna.cz [online]. 20. 9. 2007 – 22. 12. 2016 [cit. 2021-06-20]. Dostupné z: https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=udalosti&q=k%C5%99est+tramvaj%C3%AD&f_search=1
- [32] KOTTOVÁ Anna. *Ženy pracují v pražském dopravním podniku 100 let. Začínaly jako průvodčí.* In: Český rozhlas [online]. 19. 5. 2021 [cit. 2021-05-20]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/veda-technologie_historie/zeny-pracuji-v-prazskem-dopravnim-podniku-100-let-zacinaly-jako-pruvodci_201512012128_akottova2
- [33] Lexikon. *Parní tramvaj v Brně.* In: czwiki.cz [online]. [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: https://czwiki.cz/Lexikon/Parn%C3%AD_tramvaj_v_Brn%C4%9B
- [34] MANA, Radim. *Memorandum o přípravě konceptů projektu Prague City Cargo podepsáno.* In: Pražské služby [online]. 30. 5. 2017 [cit. 2021-06-16]. Dostupné z: <https://archiv.psas.cz/index.cfm/o-spolecnosti/predstaveni-spolecnosti/tiskove-zpravy/memorandum-o-priprave-konceptu-projektu-prague-city-cargo-podepsano/>
- [35] MHMP. *DPP si připomíná 120 let své existence.* In: praha.eu [online]. 31. 7. 2017 [cit. 2021-04-28]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/dpp_si_pripomina_120 let_sve_existence.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/dpp_si_pripomina_120 лет_sve_existence.html)
- [36] MS Dopravák. *Brno: Historie tramvajové dopravy.* In: cnds.cz [online]. [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <http://www.cnds.cz/ct/bm/bm3.htm>

- [37] Národní památkový ústav. *Budova Elektrických a dopravních podniků*. In: Památkový katalog [online]. [cit. 2021-18-05]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/budova-elektrickych-a-dopravnich-podniku-14113831>
- [38] OPPELT, Robert. *Jak se v Praze jezdilo za Hitlera? Protektorátní tramvaje měly modrá skla*. In: Metro.cz [online]. 29. 7. 2014 [cit. 2021-05-25]. Dostupné z: https://www.metro.cz/jak-se-v-praze-jezdilo-za-hitlera-protektoratni-tramvaje-mely-modra-skla-14p-/praha.aspx?c=A140723_155548_metro-extra_row
- [39] PAVLÍK, Václav. *Kuriózní počátky mhd u nás. Fungovala v Brně, jednoduše, spolehlivě a bez kol*. In: Nasregion.cz [online]. 20. 7. 2019 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: <https://nasregion.cz/kuriozni-pocatky-mhd-u-nas-fungovala-v-brne-jednoduse-spolehlive-a-bez-kol-119373/>
- [40] Pražské tramvaje. *Jízdenky pro jednotlivou jízdu PID*. In: prazsketramvaje.cz [online]. [cit. 2021-06-16]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2016081001>
- [41] Pražské tramvaje. *Tramvajové pomníky*. In: prazsketramvaje.cz [online]. [cit. 2021-06-16]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041489>
- [42] Pražské tramvaje. *Trat' Levského – Nádraží Braník*. In: prazsketramvaje.cz [online]. [cit. 2021-06-16]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041603>
- [43] Pražské tramvaje. *Trat' Sídlíště Barrandov – Hlubočepy*. In: prazsketramvaje.cz [online]. [cit. 2021-06-16]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006112701>
- [44] PROKOPOVÁ, Milada. *Brno chystá tramvajové tratě za miliardy, může vyfouknout peníze Praze*. In: idnes.cz/zpravodajství [online]. 7. 6. 2017 [cit. 2021-06-23]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/brno-tramvajove-trate-miliardy-dotace-praha.A170606_2330834_brno-zpravy_krut
- [45] SVOBODA, Jaroslav. *Křížík postavil první tramvajovou trať, další už mu město nepovolilo*. In: nasregion.cz [online]. 18. 7. 2020 [cit. 2021-04-08]. Dostupné z: <https://nasregion.cz/praha/krizik-postavil-prvni-tramvajovou-trat-dalsi-uz-mu-mesto-nepovolilo/>

- [46] Statutární město Brno. *Tramvajová trať Ečerova – Kamechy*. In: kopemezabrno.cz [online]. [cit. 2021-06-23]. Dostupné z: <https://kopemezabrno.cz/strategicke-projekty/prodlouzeni-tramvajove-trati-ecerova-kamechy/>
- [47] Šárkos. *V Praze se jezdí tramvají, v Brně jediné šalinou. Znáte nejtipnější rozdíly mezi Prahou a Brnem?* In: nasregion.cz [online]. 11. 6. 2018 [cit. 2021-06-17]. Dostupné z: <https://nasregion.cz/v-praze-se-jezdi-tramvaji-v-brne-jedine-salinou-znate-nejvtipnejsi-rozdily-mezi-prahou-a-brnem-46718/>
- [48] Technické muzeum v Brně. *EXPONÁTY: 10 – El. motorový vůz*. In: sabdigital.cz [online]. 2002 [cit. 2021-04-17]. Dostupné z: <http://www.sabdigital.com/expozicemhd/?akce=exponaty-tramvaje-brno-10-el-motorovy-vuz>
- [49] Technické muzeum v Brně. *Historický vývoj tramvajové dopravy v Brně*. In: sabdigital.cz [online]. 2013 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <http://sabdigital.cz/expozicemhd/?akce=doprava-v-brne-tramvaje-v-brne-historie-tramvaji>
- [50] TIC BRNO. *Technické památky – Druhá brněnská elektrárna*. In: gotobrno.cz. [online]. [cit. 2021-04-17]. Dostupné z: <https://www.gotobrno.cz/misto/technicke-pamatky-druha-brnenska-elektrarna/>
- [51] TRBUŠEK, Tomáš. *Brno napříč časem*. In: Brno-napric-casem.wz.cz [online]. 07. 2014 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <http://www.brno-napric-casem.wz.cz/hismhdtram.htm>
- [52] ZAJÍČEK, Jakub a kol. *Implementační dokument koncepce*. In: Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030. DPP, a.s. [online]. 31. 12. 2017 [cit. 2021-06-17]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_2017_12_31_m.pdf

Seznam příloh:

- 1) Rok 1884 - Kolejová pouliční dráha s koňským povelzem (lidově koňka)
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 2) Rok 1891 - Křižíkova první česká elektrická tramvaj - Elektrická dráha na Letné
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 3) Rok 1896 - Křižíkova Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 4) Rok 1891 - Provoz zahájila pozemní lanová dráha na Letnou
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 5) Rok 1897 - Matěj Hlaváček, košířský starosta, zahájil provoz soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Smíchov – Košíře
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 6) Rok 1897 - Město Královské Vinohrady zahájilo provoz na vlastní elektrické dráze
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 7) Rok 1905 - Zvláštností pražské tramvajové dopravy byla trať na Karlově mostě
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 8) Rok 1917 - Pražský elektrický motorový vůz č. 152 upravený na pohřební vůz
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 9) Rok 1930 - Tramvaj pojmenovaná podle ruského ledoborce Krasin byla jedním z prvních nízkopodlažních vozů
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 10) Rok - 1936 Jednosměrný vůz přezdívaný ponorka díky novému způsobu přepravy cestujících za zavřenými dveřmi
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 11) Rok 1962 - V tomto roce začaly být nasazovány dnes už legendární tramvaje typu T3
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy
- 12) Brněnská parní tramvaj Caroline
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku města Brna

13) Rok 1901 nebo 1902 - Tramvajový provoz před brněnským Hlavním nádražím

Autor: (neznámý); Zdroj: Encyklopedie dějin Brna

14) Rok 1903 - Dvounápravový motorový vůz č. 1 vyrobený firmou Brünn - Königsfelder

Maschinenfabrik Lederer & Porges v Králově Poli

Autor: (neznámý); Zdroj: Vozovna Pisárky, Brno

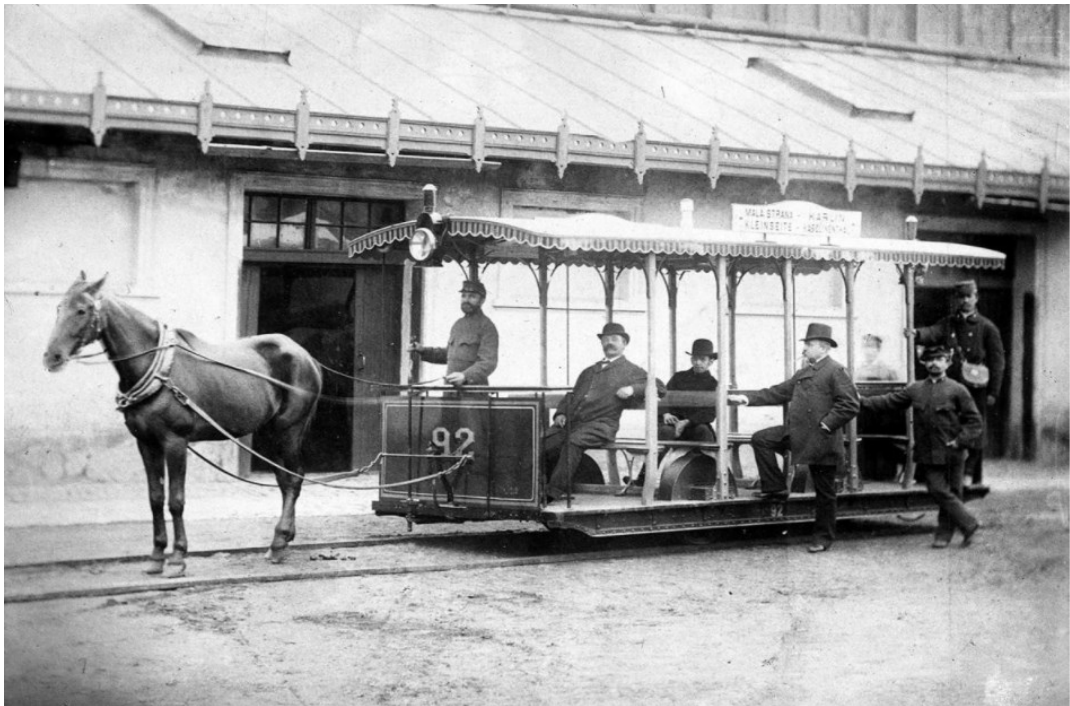
15) Rok 2019 - Brněnská „trojčata“ – souprava dlouhá 46 metrů

Autor: Robin Vysoký (volné dílo); Zdroj: BMHD.cz

16) Rok 2019 - Pražský tramvajový vůz Škoda 15T ForCity

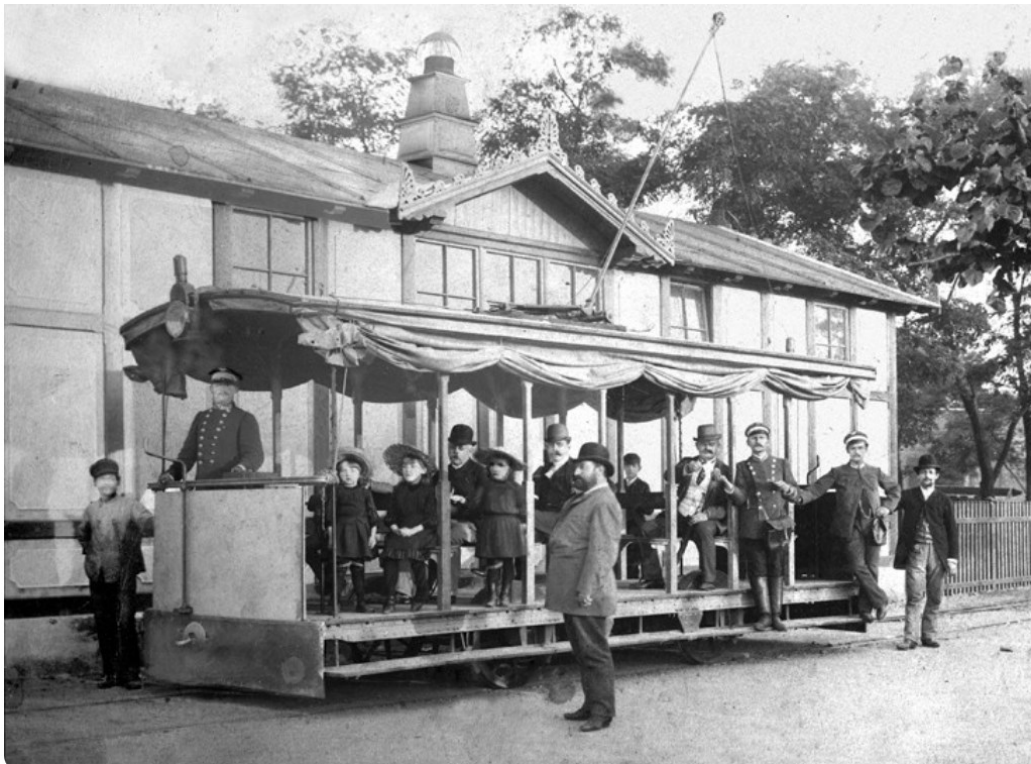
Autor: Dopravní podnik hl. m. Prahy; Zdroj: Dopravní noviny

1)



Rok 1886 - Kolejová pouliční dráha s koňským povelzem (lidově koňka)
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

2)



Rok 1891 - Křižíkova první česká elektrická tramvaj - Elektrická dráha na Letné
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

3)



Rok 1896 - Křižíkova Elektrická dráha Praha – Libeň - Vysočany
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

4)



Rok 1891 - Provoz zahájila pozemní lanová dráha na Letnou
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

5)

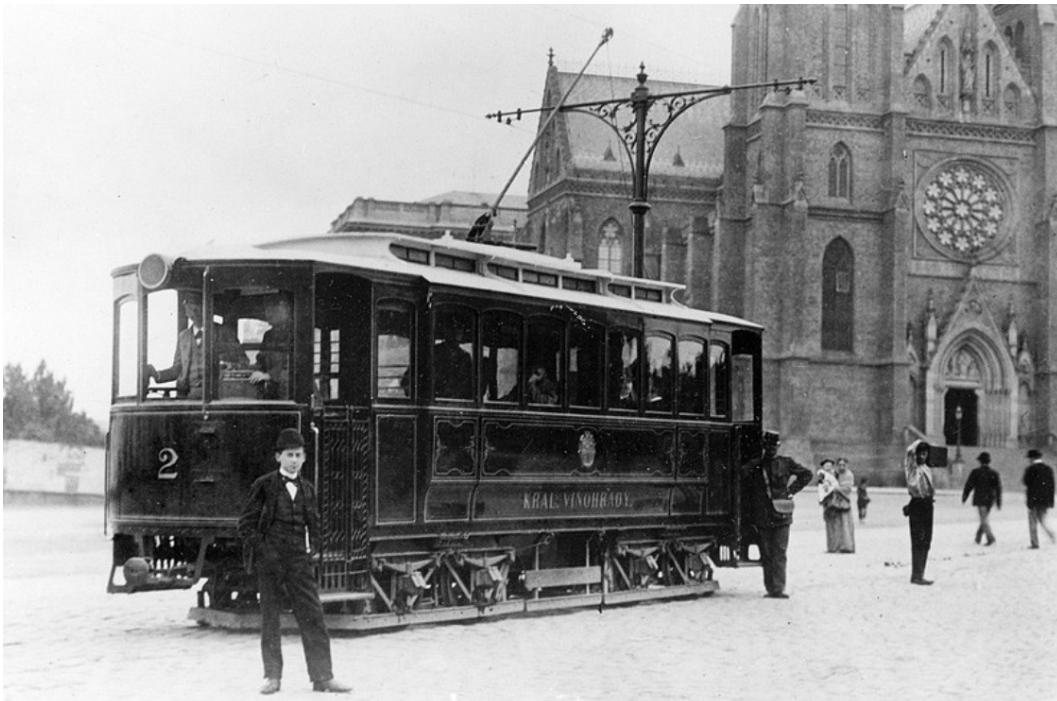


Rok

1897 - Matěj Hlaváček, košířský starosta, zahájil provoz soukromého dopravního podniku
Elektrická dráha Smíchov – Košíře

Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

6)



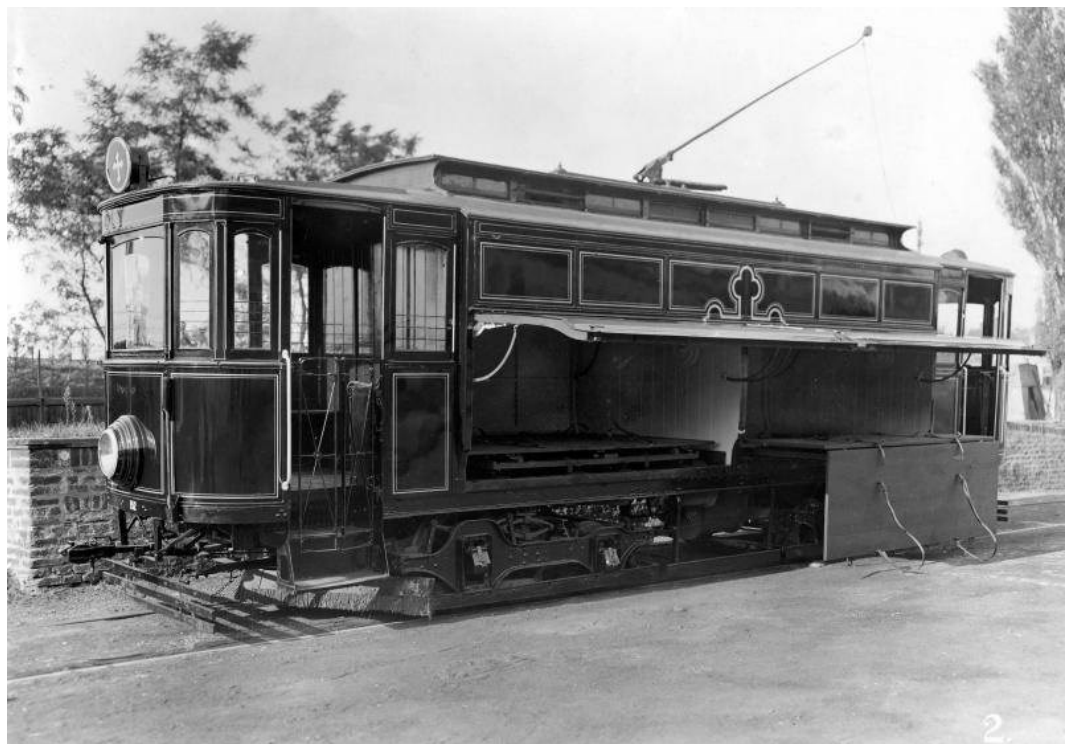
Rok 1897 - Město Královské Vinohrady zahájilo provoz na vlastní elektrické dráze
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

7)



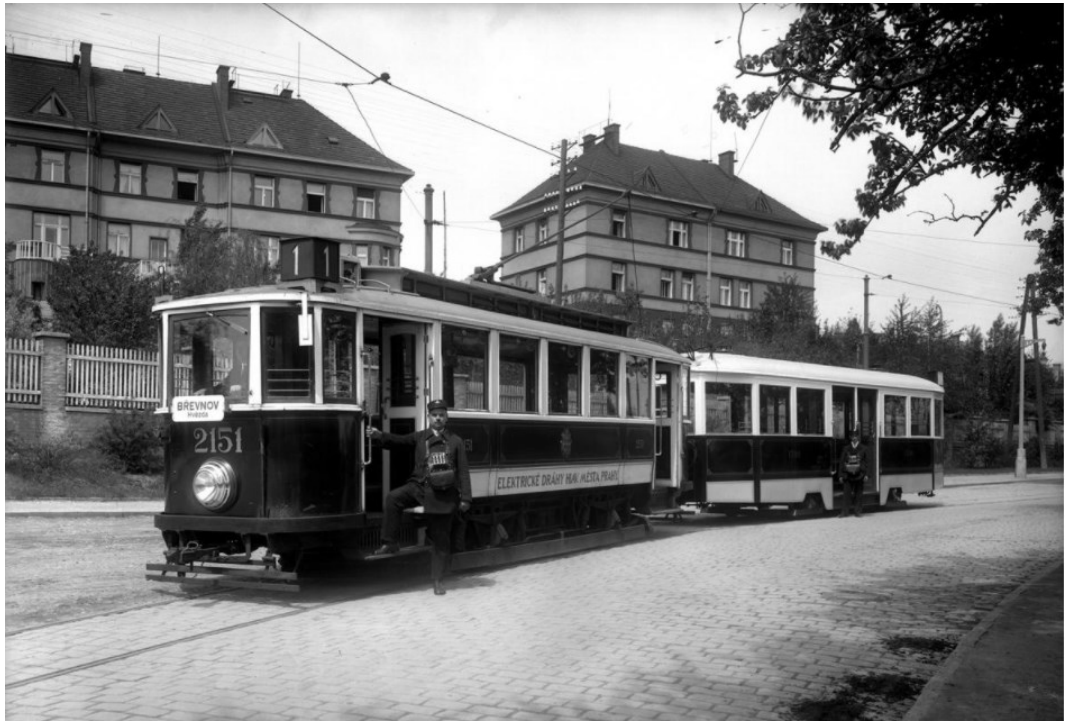
Rok - 1905 Zvláštností pražské tramvajové dopravy byla trať na Karlově mostě
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

8)



Rok 1917 - Elektrický motorový vůz č. 152 upravený na pohřební vůz
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

9)



Rok - 1930 Tramvaj pojmenovaná podle ruského ledoborce Krasin byla jedním z prvních nízkopodlažních vozů

Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

10)



Rok - 1936 Jednosměrný vůz přezdívaný ponorka díky novému způsobu přepravy cestujících za zavřenými dveřmi

Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy

11)



Rok 1962 - V tomto roce začaly být nasazovány dnes už legendární tramvaje typu T3 (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy Autor:

12)



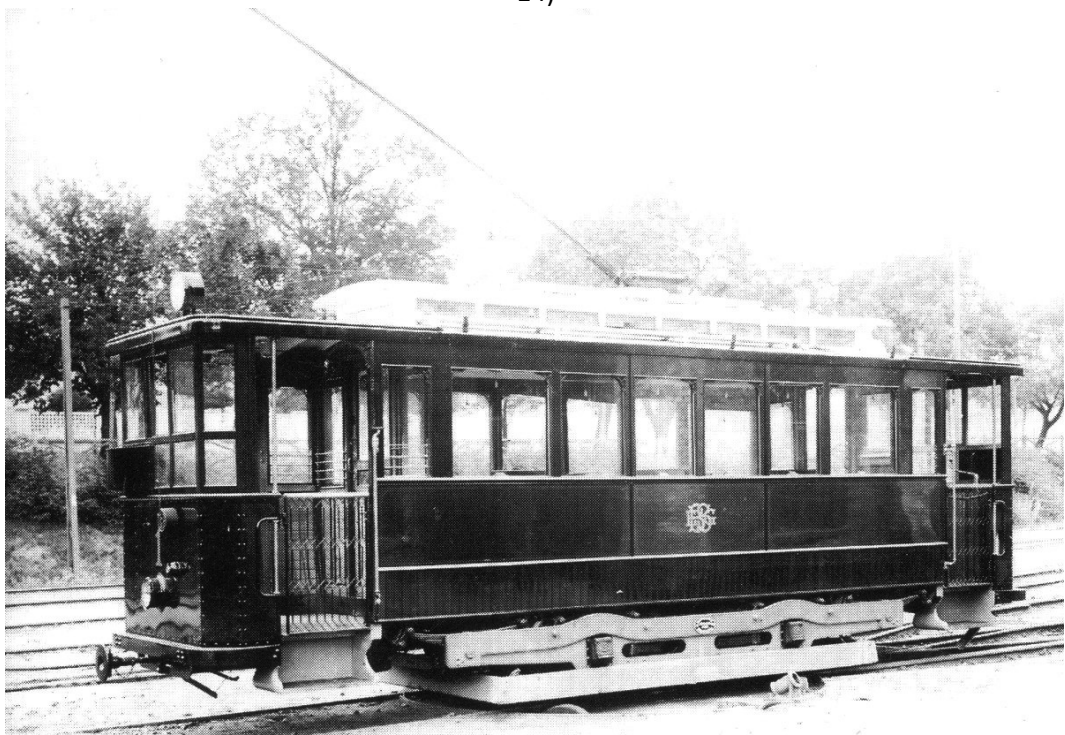
Brněnská parní tramvaj Caroline
Autor: (neznámý); Zdroj: Archiv Dopravního podniku města Brna

13)



Rok 1901 nebo 1902 - Tramvajový provoz před brněnským Hlavním nádražím
Autor: (neznámý); Zdroj: Encyklopedie dějin Brna

14)



Rok 1903 - Dvounápravový motorový vůz č. 1 vyrobený firmou Brünn-Königsfelder
Maschinenfabrik Lederer & Porges v Králově Poli
Autor: (neznámý); Zdroj: Vozovna Pisárky, Brno

15)



Rok 2019 - Brněnská „trojčata“ – souprava dlouhá 46 metrů
Autor: Robin Vysoký; Zdroj: BMHD.cz

16)



Rok 2019 – Pražský tramvajový vůz Škoda 15T ForCity
Autor: Dopravní podnik hl. m. Prahy; Zdroj: Dopravní noviny

