

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
FILOZOFICKÁ FAKULTA**

ÚSTAV ETNOLOGIE

Josef Břečka

Fiakry a drožky Prahy

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce :

Doc. PhDr. Bohuslav Šalanda CSc.

Praha 2007

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svoji diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem v ní použil jen uvedené prameny.

Praha , prosinec 2007

Josef Břečka

30.12.2007

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Josef Břečka', written in a cursive style.

OBSAH

	strana
A. ÚVOD DO ZVOLENÉHO TÉMATU s definicemi	1
B. POPIS HISTORIE FIAKRISTICKÉHO A DROŽKÁŘSKÉHO PROVOZU V KONTEXTU DOBY A VÝVOJE DOPRAVY	4
1. Kde se vzal pojem fiakr ?	4
2. Jak top bylo v Praze	5
3. Zavedení fiakrů	7
4. Počátky pražské městské hromadné dopravy	11
5. Silnice	14
6. Život sevřený branami	16
7. Fiakrům se rodí konkurence v drožkách	18
8. Mezi léty 1860 - 1875	24
9. Doprava a zrod moderní infrastruktury	27
10. Fiakry a drožky a další typy dopravy v letech 1876 - 1900	29
11. Doprava na počátku 20.století ,léta 1901 - 1920	34
12. Fiakry a drožky mezi léty 1921 - 1948	45
13. Léta 1949 - 1989	51
14. Od roku 1990 po současnost	55
C. ŘÁDY FIAKRSKÉ A DROŽKÁŘSKÉ V PRAZE	61
1. Řády fiakrské a drožkářské v Praze	61
2. Sazby	77
3. Statistická kniha	94
4. Diář jízd	97
D. KOČÁRY A KONĚ	101
1. Kočáry	101
2. Koně	104
F. MAJITELÉ A KOČÍ	110
- Fiakristé a drožkáři	110
- Lidé z pražských ulic	113
- Hyje,minulosti...	113
- Stanoviště	114
- Chronologie příběhu drožkáře Aloise Kratochvíla	115
- Příběh fiakristy Josefa Břečky	118
- Josef Kočovský - podnikatel	121
- Jiří Brejcha - majitel a kočí fiakrů	123
- Josef Břečka - jezdec	124
PŘÍLOHY - Umírá mi maminka...	128
F. ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE	130
RÉSUMÉ	

A. ÚVOD DO ZVOLENÉHO TÉMATU s definicemi

Za téma diplomové práce byly zvoleny fiakry a drožky Prahy. Tedy předměty, které směřují spíše do technického vývoje. Přesněji řečeno k vývoji hromadné městské veřejné dopravy. Pro etnologa je, podle mého názoru, zajímavé kulturně-historické pozadí celého jevu na obraze našeho hlavního města a v žité každodennosti jeho obyvatel. Diplomovou prací by rád autor doložil, že fiakry a drožky neodmyslitelně patří k našemu hlavnímu městu, a to jak v dějinách, tak i dnes.

Předložená práce je zamýšlena jako průřez dějinami činnosti fiakrů a drožek v Praze a okolí od svých počátků až do dnešních dnů. Jedná se o časový horizont od konce 18. století, respektive od poloviny 19. století, do prvních let 21. století. Bude poukázáno na podmínky života během tohoto období jak hlavních protagonistů, fiakristů a drožkářů, tak okolní společnosti. Promítne se sem i jejich společenské postavení a to, jak je společnost vnímala nebo vnímá ve svém celku.

Tato práce čerpá z velmi různorodých zdrojů. Vedle archivních zápisů, dobových časopiseckých a novinových článků je to například i beletrie - paměti, osobní zápisky, poznámky z cechovních knih, povídky a romány. Ale také divadelní hry, kuplety, četná fotodokumentace a kresby. A v neposlední řadě osobních setkání s protagonisty diplomové práce – pražskými kočími a fiakristy. Práce vznikala nejen hledáním v odborné literatuře a časopisech, ale i díky exkurzím do "světa koní" tj. účastí na závodech, výstavách a osobních návštěvách mnohých hřebčinů a stájí, které autor i fotograficky zdokumentoval.

Jinými slovy - celý výklad o fiakrech a drožkách města Prahy je spojen s popisem zvyků a řádů daného společenství lidí a okolní společnosti v celé své historii až k dnešku. Setkáváme se tady s živými a reálnými lidmi, kteří se verbálně projevují, někdy i slangy, argoty a tím mimoděk dokreslují svoji charakteristiku. Konfrontují své názory s okolím a dobou. A společnost s nimi. Na životě Prahy se promítají dějinné události a konflikty. Je tu naznačen vývoj hromadné dopravy v našem hlavním městě. Společně projdeme archivy, muzea a výstaviště. Seznámíme se s dnešními fiakristy. Představena bude ta "stará" i ta dnešní Praha. K Starému Městu, Novému Městu, Malé Straně a Hradčanům spojenými s počátky uvedeného tématu přibyly v Praze i další čtvrtě, které rovněž navštívíme. Seznámíme se i s děním kolem neodmyslitelných pomocníků fiakristů, drožkářů a vůbec všech kočí - koňmi. Podíváme se za nimi i za jejich

pány do bývalých i dnešních bydlíšť a stájí. Zamyslíme se nad jevy a kulturou, které toto tradiční soužití nese. Jak se navzájem ovlivňuje a na sobě závisí koexistence člověka a zvířete. Nahlédneme do problémů i radostí lidí kolem koní. Bude popsán každodenní život koní, jejich chování, povahy i neduhy. Budou představena některá koňská plemena, která se užívala nebo užívají ve fiakrovém i drožkářském ježdění. Povíme si o rozdílu pojmů hřebčín a hřebčinec. Podíváme se do hippologického muzea. Zhlédneme dnešní závody koňských spřežení. Setkáme se s profesí kočích jak byla a je prezentována jejími dnešními zástupci. S některými z nich budeme přímo hovořit. Navštívíme dnešní výrobní a opravny kočárů, posedíme s výrobcí kolářů, kováři i čalouníky a umělci. Nebude chybět ani krátké zamyšlení nad kočáry a bryčkami - fiakry a drožkami - a jejich konstrukčním vývoji. V neposlední řadě, jak bylo již výše zmíněno, bylo nashromážděno poměrně mnoho literatury k zvolenému tématu, které by rád autor zprostředkoval i posuzovatelům své práce. Mezi jinými se tu jedná o divadelní frašku nebo román z noční Prahy, ve kterých se zřetelně promítá způsob myšlení hrdinů, jejich jednání a jejich životní názory.

Rovněž v úvodu je třeba **definovat** hlavní dva základní pojmy tématu diplomové práce.

Pod pojmem **fiakr** rozumíme nájemný čtyřsedadlový kočár se sedadly proti sobě s pevnou nebo koženou skládací střechou a vpředu s vyvýšeným kozlíkem, který je tažen párem koní. Majitel fiakru většinou zaměstnával a dodnes zaměstnává kočí, kteří mu jezdí s povozem a koňmi. Kočí fiakrů, podle zvyku, nosí společenský dobový oblek a mívali na hlavě cylindr.

Jméno fiakr k nám přišlo z francouzského prostředí.

Drožkou pak nazýváme nájemní osobní povoz se sedadly pro dvě osoby, který byl tažen pouze jedním koněm. Majitel drožky se svým povozem a koněm jezdil sám. Drožkář též nosil dobový společenský oděv, ale na hlavě míval buřinku. Ovšem celkově nebyl tak dobře oblečen jako kočí od fiakru.

Slovo drožka se traduje z ruštiny, přes Polsko a Ukrajinu se rozšířilo i k nám.

Závěrem této kapitoly autor udává, že k výběru zvoleného tématu jej inspiroval nejen klapot koňských kopyt slyšitelný téměř po celý rok pod okny učeben filozofické fakulty v Celetné ulici, ale především dětství strávené na malém dvoře na tehdejší periférii Prahy, kde stály dva staré fiakry a bílý celokrytý kočár autorova otce, s kterými vyjížděl za prací do středu Prahy vozit turisty, případně další zájemce. Ke kočárům patřil pár bílých koní.

O mnohé koně se doma staral už jako dítě a i později o ně pečoval a jezdil na nich, i když jinde než doma. To se ovšem jednalo spíše o koně parkurové a huculské. Tím si prohloubil vztah i znalosti k těmto zástupcům živočišné říše. A poznal i "lidi kolem koní". Proto je autor toho názoru, že k zvolenému tématu má co říci.

B. POPIS HISTORIE FIAKRISTICKÉHO A DROŽKÁŘSKÉHO PROVOZU V KONTEXTU DOBY A VÝVOJE DOPRAVY

1. Kde se vzal fiakr ?

Píše se rok 1633, v kontinentální Evropě zuří třicetiletá válka. Ovšem v *londýnském Strandu* se objevují čtyři kočáry *námořního kapitána Baileye*. Tento podnikavý kapitán přišel na myšlenku, jak zmnožit svůj majetek tím, že kočáry začal pronajímat každému, kdo s nimi chtěl jezdit po městě. Tím zřejmě počíná první městská veřejná přeprava poháněná koňskou silou. V tehdy již velkém městě Londýně se nájemné kočáry hned zpočátku uchytily, soudě tak podle protestů veřejných nosičů nosítek, které byly do té doby jediným pronajímatelným dopravním prostředkem. Potvrzuje to i kniha vydaná v Anglii roku 1636, která s humorem popisuje spor nosiče nosítek "sedan chair" s kočím nového dopravního prostředku. Dokonce již roku 1635 městská rada vydává vyhlášku, která zakazuje „nájemným vozům jezdit v některých příliš úzkých uličkách Londýna"¹. Je jisté, že tento druh dopravy urychlil pohyb po městě a zkrátil podstatným způsobem vzdálenost. Vždyť na rozdíl od nosítek kočár uveze více osob i příručích zavazadel a díky koňským silám se může, například v klusu, pohybovat mnohem rychleji. Toho jistě využili zejména obchodníci, kteří byli v tomto velkoměstě hojně zastoupeni, jak napovídá zdejší velký přístav na řece Temži. Vždyť v této době roste námořní obchod Anglie s Indií zastoupené tam Východoindickou společností. A je známo, že námořní lodě dojížděly po Temži až do londýnského přístavu. Odtud mohly nájemné kočáry přepravovat zavazadla i cestující po městě.

Paříž roku 1641- třicetiletá válka trvá, ale do budoucího hlavního města Evropy po jejím ukončení nedosahuje. Krvavá bojiště jsou především dál na východ - ve střední Evropě. V Paříži je relativní klid. A tak pan *Nicolas Savage* sem poprvé zavádí nájemné kočáry. Oproti Londýnu, kde od počátku byla stanoviště na náměstích a ulicích, pan Savage zavedl stanoviště jediné - ve svém vlastním domě ve Svatomartinské ulici. Sem si každý, kdo chtěl, mohl přijít pronajmout kočáry. Dům stál v blízkosti *kostela svatého Fiaccia*, irského svatého a patrona zahradníků, kterého měl ve svém domovním znamení.

¹ Pokorný, Dušan: Město a taxi ... aneb vrahem je zahradník, Praha 77, č. 9, str. 23.

Legenda o sv. Fiacru vypráví, že když přišel do své lesní poustevny, rozryl holí okolní půdu a vyrostla mu tam krásná zahrada. Do tohoto domu si zvykli bohatší Pařížané chodit najímat kočáry. A tak i v Paříži, poprvé na kontinentální Evropě, vzniká prvá městská veřejná přeprava poháněná koňskou silou. Ve zprávě o odjezdu Marie Gonzagy z Paříže, nevěsty polského krále Zikmunda IV. , v roce 1645 se „objevuje název "*fiaciron*" jako běžně užívané jméno pro nájemný kočár, v němž ji chvíli doprovázela jedna z jejích přítelkyň"².

Roku 1648 končí třicetiletá válka a Francie si upevňuje roli velmoci v Evropě. Několik let poté, té roku 1657 Paříž vzkvétá a pan de Givy roku 1657 získává královský patent Ludvíka XIV. a zřizuje stálá stanoviště fiakrů ve městě. Vozy se dvěma koňmi na nich stály každý den od sedmi hodin ráno do sedmi hodin večer. I v Paříži se jako zpočátku v Londýně bouřili nosiči nosítek proti této novotě. Ale i zde museli ustoupit.

2. Jak to bylo v Praze

Pozoruhodný rok 1781 – v tu dobu habsburský osvícenecký panovník císař Josef II. nejen 13. 10. 1781 vydává Toleranční patent, ale i 1. 11. 1781 Patent o zrušení nevolnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Tím u nás fakticky začíná národní obrození. Český živel z venkova přichází do poněmčených měst. Manufaktury a dílny ve městech potřebují dělníky a nájemné síly. Na školách se učí německy. Na úřadech se hovoří německy.

Germanizace je zajištěna. Absolutistický habsburský panovník a jeho úředníci drží vše pod kontrolou. Šanci pro národní obrození jsou lidé z venkova, kteří stále mluví národním jazykem. Oni nepřicházejí jenom do manufaktur a dílen, ale též do škol za vzděláním. A léty z nich skutečně roste národní inteligence, které nebudou odepřeny akademické hodnosti a bude moci vykonávat i veřejné funkce. Doposud k těmto "výsadám" neměli přístup. Patenty nastala i svoboda podnikání a volného pohybu osob. Tím byly vytvořeny i podmínky pro růst nové národní svobodné měšťanské třídy z řad živnostníků, obchodníků a mnohých jiných, kterým dříve bránila náboženská nesvoboda.

V tu dobu - roku 1781 přichází účetní poddůstojník vojenské hospodářské správy *F. X. Sbitník* na pražské gubernium s podrobným návrhem na zavedení veřejné dopravy nájemnými kočáry tzv. *fiakry*. Vycházel ze vzoru Vídně, kde již v osmdesátých letech 18. století byla doprava těmito kočáry-fiakry zavedena. "Sbitník návrh doložil velmi optimistickým výpočtem

² Pokorný, Dušan: Město a taxi ... aneb vrahem je zahradník, Praha 77, č. 9, str. 24.

výnosnosti navrhovaného podniku. Byl však odkázán na to, aby dopravu řídil sám pod dohledem policejního ředitelství, neboť opatrný státní erár nebyl ochoten převzít podnikatelské riziko - i přes slibovanou výnosnost".³

Pražská veřejná doprava po městě v té době byla ovládána podobně jako kdysi v Londýně a Paříži nosítka (viz.výše.) Veřejní nájemní nosiči byli v Praze ustanoveni "již" roku 1712. Od té doby se dá datovat vznik veřejné přepravy- dopravy v Praze. (O přívlastku "hromadné" se, snad ani v tomto případě nedá mluvit.) Nájemná nosítka dostal povolení provozovat (od městské rady) učitel řečí Jan Ferdinand X. Fachner, který měl k tomu šestadvacet nosítek s vycvičenými nosiči v livrejích. Ustanovil pět stanovišť: Staroměstské náměstí, Křížovnické náměstí, dnešní Jungmannovo náměstí, před Hradem na Hradčanském náměstí a u paty Zámeckých schodů pod Hradem. Se stanovenými pevnými poplatky - za přenesení přes Karlův most se udává cena 3 krejcarey. Bratr Fachnera, bývalý krajský fyzik, brzy tuto živnost přebírá a provozuje ji až do roku 1748. Potom odchází z Prahy k polskému králi jako osobní lékař. Po něm v podnikání pokračuje Josef Vignet, také lékař, a ten rozděluje Prahu na okrsky se stejnými taxami po 9 krejcarech. Přenesení přes dva okrsky stálo dvojnásobek. Takže přenesení z Nového Města na Malou Stranu stálo 27 krejcarů - ovšem s kuriózním ustanovením vyhlášky, "kdyby takové chůze nosičům za těžko nepřicházela pro velkou tíži cestujícího."⁴

Pro úplnost dodávám, že již roku 1707 podal úředník zemských desek a měšťan Nového Města Václav Josef Knížek žádost na pronájem veškeré veřejné dopravy v pražských městech. Navrhoval roční nájemné 3000 zlatých. Pro přepravu osob na kratší vzdálenosti chtěl zavést -nosítka. Knížkova žádost nebyla kladně posouzena. Ovšem nosítka nebyla jediným prostředkem veřejné dopravy po městě Praze. K těm s přívlastkem "hromadná" určitě patřily přívozy přes Vltavu, zřizované nejvíce v místě bývalých brodů. Tam převozníci převáželi své cestující i se zavazadly na pramici, široké lodi s plochým dnem, zhotovené z borových fošen, zvané v plavecké hantýrce "šinágl". Ode dna řeky se odpichovali dlouhým bidlem. Byla k tomu třeba "znalost řeky". A tu převozníci měli, protože se rekrutovali z řad rybářů a plavců. Cestujícími byli většinou trhovci jedoucí na jarmark a vůbec za obchodem se svými krosnami a nůsemi, případně uzly. Převoznictví nepatřilo mezi cechovní živnosti, protože k provozování převoznictví bylo nutné mít "poříční právo" a to

³ Losos, Ludvík: Dějiny městské dopravy, str. 20.

⁴ Losos, Ludvík: c.d., str. 10.

měly zde v Praze kláštery, svobodní mlynáři nebo město. Ludvík Losos ve své knize Dějiny městské dopravy píše, že : "Vcelku lze říci, že přívozy byly nejstarší formou městské hromadné a veřejné dopravy, zejména v Praze".⁵ Tentýž autor vzpomíná ve své knize kočovský cech založený v Praze roku 1570 jako jedinou veřejnou dopravu osob tzv. kočními vozy. Tyto vozy, v tehdejší době pozdního středověku, vedle lodí jediným prostředkem hromadné dopravy osob. Dále udává, že roku 1596 bylo na Starém Městě 35 kočí s 84 koňmi, na Malé Straně 6 kočí s 22 koňmi. Na Novém Městě se udává počet 29 kočí se 112 koňmi. Ovšem do tohoto počtu jsou zahrnuti i formani. Naproti tomu na konci třicetileté války je počet kočovních hospodářů na Starém Městě pouze 4 kočí s 26 koňmi. Ale jak se zde udává : „ti ovšem provozovali se svými tovaryši i běžnou povoznickou činnost". Povozníci se totiž zabývali přepravou materiálu např. stavebního nebo topiva, popřípadě pивních sudů či ledu v zimě od řeky do pražských sklepů. Jezdili po městě i mimo ně. Až na výjimky se tedy nejednalo o přepravu osob po městě.

V době okolo roku 1781, z kterého jsme v této kapitole vyšli, se Prahou pohybovaly i četné formanské vozy, poštovní vozy a dostavníky - ovšem ty přepravovaly náklady a osoby na delší vzdálenosti a to nejen mimo město, ale zprostředkovávaly přepravu a spojení i mezi ostatní města habsburského mocnářství a i mimo ně. Například do Vídně, Norimberku a jinam.

O tom všem se lze blíže dočíst v knize Milana Hlavačky Cestování v éře dostavníků (viz seznam literatury).

Autorovo téma patří do hromadné městské dopravy, konkrétně *fiakry a drožky* v Praze, a tímto tématem se dále bude zabývat.

3. Zavedení fiakrů

V předchozí kapitole jsem ještě nezmínil jeden dopravní prostředek v Praze, pomínu-li přímou jízdu na koni či oslu či jiném tažném zvířeti, a sice - kočáry. Všechny druhů a velikostí, které se pohybovaly Prahou s jednospřežím koní či vícespřežím nebo jen s jedním koněm. Ovšem zde jde o soukromou dopravu osob. Kočár patřil jednomu majiteli a ten se s ním nechal vozit svými služebníky, jak bývalo zvykem u šlechty, která především obývala paláce a domy Malé Strany a Starého Města, ale i Nového Města, popřípadě i jinde v Praze a v okolních zámcích. Někteří bohatí měšťané též měli své domy a kočáry. Přitom mohli zaměstnávat i své kočí. Zejména Malá Strana ležící pod Pražským hradem proslula svými šlechtickými paláci a

⁵ Losos, Ludvík: Dějiny městské dopravy, str. 14.

olivrejovaným služebnictvem i reprezentativními kočáry se spřeženími vybraných koňských plemen.

12. 2. 1784 je datem spojení čtyř pražských měst (Staré Město pražské, Nové Město pražské, Malá Strana, Hradčany) v jeden správní celek se společným magistrátem, jenž slavnostně zahájil činnost 9. 8. 1784. Nový magistrát hlavního města Prahy měl tři senáty (politický, judičiální, kriminální) a různé pomocné úřady.⁶ Myslím si, že tato událost je velmi důležitá pro rozvoj a vznik hromadné veřejné dopravy po městě Praze. Protože spojením měst se vzdálenosti natahovaly. Již nestačilo jako ve starých městech přejít jeden kilometr, aby se člověk dostal na radnici za úředníky, ale muselo se za nimi doopravdy cestovat na jediný magistrát spojených měst. Chodilo se tam i k soudu a v kriminálních záležitostech. Občas bylo třeba některého vězně předvést. A i když bylo zvykem zejména u méně majetných lidí chodit pěšky, rychlost přece jenom šetří čas. A pak, byli tu i obchodníci a vyslanci různých korporativ a ti často byli nuceni vykonávat delší cesty mezi pražskými městy. Byli tu i nemocní a doktoři. Byly tu i svatby a pohřby.

Počátkem národního obrození se rozvinul také další fenomén - byla to česká kultura a konečně i české divadelnictví, které z lidových forem a dřívějších církevních a školních her, hraných často ne ani v češtině, se proměňovalo v profesionální scénu. Právě do divadla převážně šlechta jezdila svými kočáry. Ovšem na česká představení určitě lidové publikum, ať do Stavovského divadla nebo do Boudy, chodilo pěšky. V té době začíná vycházet česky lidová četba, četné časopisy a především noviny, které jsou novinkou v tehdejší společnosti. Jedny z prvních vydává Václav Matěj Kramerius (1753-1808), zprvu jako týdeník Schönfeldské Pražské noviny (1786-1789), později vlastní Pražské poštovní noviny, přejmenované nakonec na Krameriovy c. k. vlastenecké noviny. Právě v Krameriových Pražských novinách mohla v březnu 1789 vyjít zpráva, že bylo povozníku *Klementu Weithoferovi* uděleno úřední povolení pro *první číslovaný fiakr* (Schnellfuhre, Schnellwagen, Schnellfuhrwagen). Povozník sám měl určit dopravní taxy podle vzdálenosti a času. Za stanoviště pro první pražský fiakr si Weithofer zvolil Staroměstské náměstí před radnicí. Brzy poté mu byl povolen druhý vůz a ten umístil na Koňském trhu (dnešním Václavském náměstí). Ovšem zanedlouho jej přemístil také před Staroměstskou radnici. Koncem roku 1789 zde již bylo 34 fiakrů a toto stanoviště se stalo nejoblíbenější pro *pražské fiakristy* a je jím dodnes. Taxy, které Weithofer stanovil za jízdu, nejsou dochovány. Možná, že vycházel z návrhu F. X. Sbitníka z roku 1781, který chtěl v

⁶ „viz“ Kolektiv autorů: Československé dějiny v datech, Praha, 1986.

každém ze tří pražských měst zavést po deseti číslovaných fiakrech s pevně stanoveným jízdným nejvýše 10 krejcarů pro 1-2 osoby, pro 3 osoby 15 krejcarů a pro 4 osoby 20 krejcarů. Za jízdu mimo město a na Hradčany navrhoval jízdné smluvené akordem. Kočí pak měl mít při sobě uzamčenou krabici a do té se mu při vystupování z vozu mělo platit stanovené jízdné. Kočí měl každé ráno odevzdat krabici představenému a ten měl z každého zlatého mu vyplatit 6 krejcarů. Kromě tohoto podílu měl každý kočí dostávat pevný plat 30 zlatých ročně a livrej a za to byl povinen ošetřovat koně a vůz a vyhledávat po hlavních pražských ulicích cestující. Sbitník počítal s ročním ziskem 4200 zlatých. Tehdejší gubernium návrh zamítlo s tím, "že je to věc soukromého podnikatele a nikoli státní správy, jak navrhoval Sbitník"⁷. Weithofer rozhodně soukromým podnikatelem byl a v tom smyslu byl i zřízen provoz fiakrů v Praze, tedy nikoli pod státní správou. Že by kočí fiakrů chodili v livrejích, není též pravděpodobné. Taková zpráva nebyla nalezena. (Poznámka autora)

Pražské městské hejtmanství (policejní ředitelství) potom určilo povinná stanoviště číslovaných fiakrů. Zvolilo sice místa ve středu města, ale tak, aby jimi nenarušilo pouliční provoz. Na Starém Město to bylo již zmíněné Staroměstské náměstí před radnicí. Dále to byl Ryneček, Křížovnické náměstí, Uhelný trh, náměstí u Karolína a také Perštýn.

Na Novém Městě u Prašné brány, ve starých alejích (Příkopy), Koňský trh (Václavské náměstí), náměstíčko u P. Marie Sněžné, Dobytčí trh (Karlovo náměstí) a na Malé Straně Mosteckou ulici, Malostranské a Vlašské náměstí (horní část Malostranského náměstí), druhé Maltézské náměstí (před Nostickým palácem) a jedno stanoviště na Hradčanech.⁸

Podle nařízení městského hejtmanství byl také každý fiakr číslován. Na třech stranách podél obvodu vozu byla umístěna černá tabulka se žlutým pořadovým číslem. Majitelé fiakrů byli vázáni tehdejšími běžnými předpisy. Nejprísnější byl zákaz vozit z města cestující bez policejní propustky, bez které nebylo ani dovoleno brát cestující do vozu před branami města a na silnici do vzdálenosti osmi mil od Prahy.

Roku 1796 se uvádí, že počet fiakrů v Praze přesáhl číslo sedmdesát. Od počátku své existence probouzely čím dál větší nevraživost nájemných formanů, kteří je na území Prahy s blízkým okolím chápali jako nevítanou konkurenci a potlačovali je.

Rozvoji průmyslu v českých zemích, které byly převážně zemědělského charakteru, napomohla již roku 1791 Prvá průmyslová výstava v Evropě uspořádaná v Praze. I potom sem

⁷ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 35.

⁸ Roubík, František: c.d., str. 36.

pronikala průmyslová revoluce, např. parními stroji dováženými k nám pro potřeby výroby z Evropy.

Pára se později stala průkopníkem hlavně dálkové dopravy. Vždyť již "roku 1806 postavil první parní stroj k učebním účelům průkopník koňské železnice z Budějovic do Lince F. J. Gerstner, roku 1815 použil J. Božek parního stroje k pohonu vozu a roku 1817 sestavil parolod', v roce 1826 vynalezl J. Ressel lodní šroub".⁹

Celkovému podnikání napomohl i vznik České spořitelny a dalších peněžních ústavů. Ale rakouské mocnářství vyčerpané vleklými válkami vyhlásilo 15. 3. 1811 státní bankrot. Ovšem 1. 6. 1811 byl vyhlášen Všeobecný občanský zákoník pro veškeré německé dědičné země rakouské monarchie a tím zavedl jednotné občanské právo pro příslušníky všech stavů.¹⁰ Tento zákoník se stal na léta vzorem v rakouské správě. Pro rozvoj průmyslu a dopravy bylo stejně důležité odstranění nejednotnosti měr a vah a zrušení vnitřních cel a mýt aj. .

V závěru 18. století a počátku 19. století se ve studované literatuře o fiakrech mnoho nepíše. V letech 1800 -1830 přichází do Evropy doba empíru. Uměleckého slohu, který je též pojmenován jako umění v době prvního císařství ve Francii. Je to umělecký projev nastupující společenské třídy měšťanů, který se projevuje především ve výtvarném umění, jako je užité umění, architektura, móda, sochařství, malířství. Přináší stavbu nových divadel, muzeí, módních salónů - tedy rozvoj nejenom úzce společenského života vybraných vrstev společnosti, ale i rozvoj veřejného života. Jestliže 18. století přineslo nebyvalý rozmach kočárů a vozů všeho druhu, tedy především soukromé osobní a nákladové dopravy - 19. století přináší rozvoj veřejné s pozdějším přívlastkem „hromadné“ dopravy. Nyní i měšťané, obchodníci, řemeslníci, inteligence míří za pobavením i poučením do divadel, módních salonů a také nově na taneční plesy. Společnost se diferencuje, začíná společenský život. K cestování, zvláště po městě, se používá jak již zavedených kočárů tak nově i fiakrů. Fiakry přicházejí do běžného veřejného druhu přepravy po městě, zatím zřejmě pro movitější vrstvy.

O fiakrech té doby se píše: "Nové fiakry neměly dlouho dopravní řád a městské hejtmanství zasahovalo do tohoto provozu jen příležitostně, jako například když roku 1813, v době šířících se nakažlivých nemocí, zakázalo pod pokutou 50 zlatých nebo tělesného trestu dopravovat nemocné do nemocnice jinými vozy než těmi, jež byly výslovně pro tento účel určeny a zřetelně označeny".¹¹ I z této poznámky je zřejmé, že fiakry se stávají běžným městským

⁹ Dršková, Kateřina: Maturita z dějepisu, str. 30.

¹⁰ Kolektiv autorů: Československé dějiny v datech, Praha, 1986, str. 236.

¹¹ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 34.

dopravním prostředkem. A tažná koňská síla nahrazuje již sílu člověka, tedy veřejná nosítka nesena nájemnými nosiči.

4. Počátek pražské městské hromadné dopravy

První dopravní řád pro pražské fiakry byl zaveden v roce 1825.¹² Vycházel z vídeňského vzoru. Majitelé fiakrů mohli držet až několik vozů, ale každý z nich musel být označen zvláštním číslem. Kočím zakazoval kouřit tabák, ale dovozoval fiakrům jízdu "do všech krajín c. k. mocnářství" včetně všech pražských měst.

Roku 1826 v Praze poprvé počet obyvatel přesáhl 100 000. Do tohoto počtu se nezahrnovali v tu dobu již hustě obydlená předměstí. Příčinou toho byl hospodářský vzestup Prahy a její okolní aglomerace. Lidé z venkova sem dál přicházeli většinou za prací do nově vznikajících průmyslových provozů a řemeslných dílen. A také za službou do nově se tvořících bohatých měšťanských domácností. Měšťanských patricijů a obchodníků. Tím se měnila sociální i národnostní struktura obyvatel Prahy. Do výhradně zde používaného německého jazyka pronikala čeština příchozích z venkova. Zvláště na pražských předměstích zapříčinili příchozí z českého venkova populační růst oproti stagnujícímu historickému centru města s převážně německým obyvatelstvem.

Nárůst obyvatelstva přinesl s sebou zvýšené nároky po dopravním spojení ve městě a jeho okolí. I když měšťané až do poloviny 19. století všeobecně dávali přednost chůzi jako znaku svého stavu na protest proti aristokracii a církevním hodnostářům, kteří se pohybovali po městě pomocí kočárů a zvláště nosítek. Ovšem cesty z centra města do okolí a naopak za obchody, úřady apod. si vyžadovaly jak rychlejší dopravu, tak i někdy reprezentativnější. A jak bylo již výše uvedeno, přibyla divadla, plesy, lidové zábavy, neboli narostl kulturně-společenský život. A to nejen v samotném centru Prahy, ale v celé pražské aglomeraci. Nové pražské měšťanstvo - drobní obchodníci a řemeslníci s kořeny z českého venkova - se osamostatňuje a hledá svůj vlastní životní styl. Cítí se svobodněji, po létech tuhého "metternichovského" dozoru se chce bavit. A i dělníci a sloužící z centra Prahy a jejího předměstí mají volno při nedělích a svátečních dnech. A tak i oni vyhledávají pobavení a cestují za ním. Tím se naskýtá šance pro veřejnou fiakrovou dopravu, pro níž se stávají důležitá pevná stanoviště fiakrových vozů. Jejich majitelé se o ně prou s policejním ředitelstvím. Podle *druhého dopravního řádu pro*

¹² Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 34.

fiakry z roku 1827¹³ byl zrevidován počet a rozmístění stanovišť pro stávajících 134 fiakrů. Na Starém Městě bylo předepsáno 17, na Novém Městě 9 a na Malé Straně 7. Majitelé fiakrů upřednostňovali nejvýhodnější stanoviště, jako bylo u kostela Panny Marie Sněžné, na Staroměstském náměstí nebo na Malostranském náměstí. Nepřáli si stanoviště v odlehlých částech města. Až roku 1828 byla dosažena dohoda, stávající počet stanovišť byl zachován, ale rozdělen do "živějších jízd". S tím, že fiakry budou denně podle abecedního pořádku jmen majitelů měnit stanoviště. Za to, ale při pohřbech, lidových slavnostech a podobných příležitostech "živější dopravy" měly být k dispozici policejnímu ředitelství jeden až dva vozy, a to i pro dopravu nemocných. K tomu účelu měly stát přistaveny na hlavních stanovištích, jako byla Staroměstské a Malostranské náměstí, Štěpánské náměstí, u kostela Panny Marie Sněžné a v Dlážděné ulici. Ale fiakristům se nový pořádek nezamlouval, protože nerušil podle jejich doporučení odlehlejší stanoviště. Městské hejtmanství záměrně přání fiakristů nevěnovalo pozornost, protože upřednostňovalo spokojenost a pohodlí cestujících. Praxe potom rozhodla o dalším vývoji a skutečně některá nevýhodná a opravdu odlehlá stanoviště byla zrušena. K roku 1834 bylo v Praze stále 134 fiakrů. Městským úřadům se toto číslo zdálo vysoké a argumentovaly, že město jich tolik ani nepotřebuje. Přesto statistika z roku 1842 uvádí již 172 fiakrů v celé Praze. Z toho počtu je 66 na Starém Městě, 61 na Novém Městě a 45 na Malé Straně. Rovněž roku 1842 je zamítnuta žádost novoměstských fiakristů, aby byli se svými fiakry zařazeni na frekventovanější staroměstská stanoviště.

Pro podnikání a rozvoj hromadné městské dopravy bylo nutno v Praze upravit pozemní komunikace. V té době to bylo hlavně dlážděním. „Rozsáhlejší a hlavně soustavnější dláždění ulic probíhalo zvláště v souvislosti s kanalizováním a osvětlením města za Chotkova purkrabství, tedy po roce 1826. V době mezi léty 1820 až 1848 byly nově upraveny ulice Vodičkova, Jindřišská, Dobytčí a Koňský trh, Senovážné náměstí, Senovážná ulice a okolí nádraží Státní dráhy. Na druhém konci Nového Města byly pak dlážděny ulice Voršilská, Nové aleje, Perštýn a několik kratších ulic Starého Města. S dokončením Nového řetězového mostu císaře Františka v roce 1841 se Františkovo nábřeží (nyní Smetanovo) proměnilo v oblíbenou promenádu. Na Malé Straně byly provedeny největší úpravy v ulicích Karmelitské a Valdštejnské a v prostoru od nového mostu k Újezdské bráně. Zcela nově i s úpravou okolí

¹³ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 35.

byla vybudována silnice z Klárova údolím Jeleního příkopu k Letohrádku královny Anny a k ulici Na baště.“¹⁴

Tyto všechny úpravy spojené s vybudováním kanalizace, dláždění a osvětlení ve městě byly značně nákladné. A tak se přistoupilo k financování z více zdrojů, které se skládaly z prostředků státu, magistrátu, ale i darů jednotlivých osob. Za tím účelem se hrabě Chotek obracel se žádostí o podporu na bohaté podnikatele a majitele objektů, které sídlily v ulicích, kde se prováděla dlažba. Byli to majitelé paláců, továrníci a velkoobchodníci.

Na pražskou dlažbu se nejvíce užívalo kamene z lomů v Torovicích a Dobřichovicích. Základ pod dlažbu byl prováděn "polštářem" silné vrstvy písku, na kterou byly nanесeny jednotlivé dlažební kostky. Ovšem pražské gubernium se snažilo šetřit na materiálu, a tak bylo často na dláždění ulic užito původního kamene. Hrabě Chotek již znal i nové technologie, a tak se pomocí rakouského velvyslance v Paříži informoval na užití asfaltu.

Skutečný počátek pražské veřejné hromadné dopravy mnozí autoři datují se zavedením *omnibusů* do města v letech 1829 a 1830. Omnibus byl velký odpérováný vůz pro patnáct až dvacet osob, tažený jedním nebo dvěma páry koní (nebo dvěma až třemi koňmi). Tento dopravní prostředek byl přímým předchůdcem dnešních městských autobusů. Povolení k provozování omnibusů dostal od pražského magistrátu pražský povozník a starší cech fiakristů, dosavadní provozovatel sezónních dostavníkových jízd z Prahy do Karlových Varů, *Jakub Chocenský* v roce 1829.

Vlastní přepravu zahájil 19. dubna roku 1830 na jemu povolených trasách mezi Staroměstskou radnicí a Zemským domem a mezi Hlavním celním úřadem a poštovním úřadem na Malé Straně. Trasa tedy vedla mezi Starým Městem a Malou Stranou. Jedna jízda stála 5 krejcarů.

Ovšem o tuto přepravu byl malý zájem cestující veřejnosti a tak ještě v témže roce byl provoz omnibusů pro nerentabilitu zastaven. Stejně dopadl i druhý pokus zavést omnibusy v roce 1843.

Větší zájem cestujících probudily tzv. *hotelové omnibusy* v roce 1845 po zahájení železniční dopravy v Praze, přepravující cestující z nádraží do jednotlivých hotelů.

¹⁴ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 67.

5.Silnice

V předchozí kapitole byla značná část pozornosti věnována výstavbě pražských komunikací, jež byly nezbytným předpokladem pro vznik hromadné veřejné dopravy ve městě. Ale *fiakry* a později i *drožky*, jak je patrné z prvního dopravního řádu pro pražské fiakry z roku 1825 dovozoval jízdu "do všech krajin c. k. mocnářství". Jaká ta jízda byla můžeme zjistit z literatury zabývající se tímto tématem. Já se v následujících řádcích chci věnovat tématu - silnice. Na ni se za hranicemi Prahy často fiakristé i drožkáři dostávali se svými povozy a v neposlední řadě prostupovala samým městem.

Jako byla Francie u kolébky fiakrů, tak zrovna tak stojí u kolébky silnic. Právě tam se udála přeměna blátivých cest v moderní silnice. Jako první si tam dvorské úřady uvědomily pod vlivem myšlenek merkantilismu důležitost pozemních cest. A již počátkem 18. století podporují výchovu silničních inženýrů a výstavbu umělých štětovaných silnic, kterým se říkalo *chaussée* neboli *šosé*. Stavbu platila státní pokladna. Za to byly silnice sjízdné v každém ročním období a za každého počasí umožňující přepravu zboží a osob a v případě války rychlé přesuny vojska i obranu země. Francouzský inženýr Hubert Gautier dal impuls k vydání závazné směrnice na výstavbu pevných cest v roce 1705 a sám v roce 1712 publikoval vůbec první učebnici o způsobu výstavby umělých silnic. Tím počínají dějiny moderního silničního stavitelství. Roku 1759 byla učebnice přeložena do němčiny a tím se dostala i k nám. Gautier studoval staré římské silnice a domyslel k nim účinnou odvodňovací soustavu. V roce 1741 byla v Paříži založena první státní technická škola, která se zabývala výchovou mostních a silničních inženýrů. Byl tu vychován i nejznámější silniční odborník té doby Pierre Trésaguet (1716-1796). „Trésaguet trasoval a stavěl náročné horské silnice v Massif Central, u nichž projektoval menší stoupání s častými odpočívadly, aby se tažná zvířata tak rychle nevyčerpávala a aby i náročné úseky bylo možno překonávat bez přípráže. Při stavbě těchto silnic Trésaguet použil jako základní zpevňovací element štětové lože. Do vyhloubené trasy nechal vkládat do pyramidy otesané kameny a mezery mezi nimi vysypával štětem a posléze i pískem, aby nakonec tyto vrstvy důkladně zdusil. Zvláště měkké podloží vystužoval kamennými deskami a teprve na ně ukládal štět. Tento stavební postup nakonec zcela vystřídal do té doby klasickou stavbu silnic. Trésaguet rovněž prosadil následné udržování šosovaných cest státem a na jeho radu byli v roce 1785 ve Francii zavedeni uniformovaní cestáři, kteří měli za úkol vyspravovat a udržovat cesty. Francouzské deset metrů široké štětované silnice, kde se

pohodlně vyhnuly i dva plně naložené formanské vozy nebo veliké kočáry, se staly vzorem pro celou Evropu“.¹⁵

Milan Hlavačka dále ve své knize popisuje, jak probíhala výstavba silnic v Rakousku. „V letech 1738-1739 bylo v Rakousku z panovníkova rozhodnutí vybudováno prvních deset kilometrů umělých cest, tedy silnic francouzského typu, jež se nazývaly silnicemi říšskými. Jejich výstavba však probíhala pro nedostatek financí ve státní pokladně a kvůli častým válečným událostem velice zdoluhavě“.¹⁶ Dále uvádí, že v době vlády Marie Terezie byly budovány umělé cesty především přes alpské přechody a spojnice Vídeň - Terst. V Čechách to byla cesta mezi Prahou a Vídní, ale šoseování zde bylo zcela dokončeno pouze v úseku Praha - Jihlava. V roce 1781 se stát a dvůr snažil výnosem o pronajmutí silnic přenést správu a údržbu silnic do rukou soukromých osob a korporací. Ale ty se takovéto možnosti rády vzdaly. A tak silnice i nadále spravovala státní správa. V Čechách to bylo silniční ředitelství, které v 90. letech 18. století za vedení Josefa Borna „vypracovalo velkorysý projekt přestavby všech hlavních cest na umělé, tedy šoseované silnice francouzského typu... Silniční ředitelství se stalo ústředním technickým a administrativním úřadem pro výstavbu a udržování říšských silnic v zemi. K realizaci Bornova plánu došlo ale až po skončení napoleonských válek.“¹⁷ A tak jsme svědky ve 20. až 40. letech 19. století modernizace základní sítě silnic v západní části habsburské monarchie včetně Čech. U nás k tomu velkou měrou přispěl hlavně nejvyšší purkrabí hrabě Chotek.

Růst silnic charakterizuje statistický údaj, který uvádí, že v roce 1792 bylo v Čechách dohotoveno pouze celkem 54 mil nových silnic, tak v roce 1829 toto číslo narostlo na 358 mil. V roce 1848 to bylo 505 mil s tím, že v Čechách i celém Rakousku byla výstavba říšských silnic ukončena. V habsburské monarchii mělo České království jednu z nejhustších silničních sítí. A tyto silnice v původním trasování existují dodnes, zvláště ty vycházející z Prahy všemi směry v podobě hvězdice. Statistika z roku 1854 uvádí, že v rakouském mocnářství co do počtu délky silnic na 100 čtverečních mil, je České království s počtem 58 mil hned druhé za bezkonkurenční Lombardií se 100 mílemi. Výčet pak rychle klesá až k posledním Uhrám se 14 mílemi - sem je započítáno podle tehdejšího územního členění i Slovensko. /Délka 1 míle odpovídá dnešním 9 kilometrům. - Poznámka autora./

¹⁵ Hlavačka Milan: Cestování v éře dostavníků, str. 20 – 22.

¹⁶ Hlavačka Milan: c.d., str. 23 – 24.

¹⁷ Hlavačka Milan: c.d., str. 25.

A i zde mi nezbyvá nic jiného než citovat přesné znění z výše zmíněné knihy Milana Hlavačky, které přesně popisuje technické provedení silnic a ukazuje i jejich nadčasové provedení, jako například ohled na krajinotvorné prvky, které vhodně i funkčně formují i doplňují ráz krajiny. Termín ráz krajiny je dnes skloňován v moderním plánování výstavby zohledňující šetrný přístup k přírodě a plnohodnotnému životnímu prostředí člověka.

„Technická úroveň těchto nových cest byla neobyčejně vysoká. Nová síť se skládala ze silnic pokud možno stavěných v přímém směru, s pevným podkladem a kamennou vozovkou. Jejich jednotná šířka byla 5 sáhů, tj. 9,5 metru, později dokonce 7 sáhů, tedy přes 13 metrů. Vedle zbytečných zakřivení bylo odstraněno i příliš velké stoupání (maximálně 3 couly na jeden sáh, tj. asi 4 centimetry na jeden metr). Vozovky byly odvodněny příkopy vedenými po stranách cesty a chráněny hrázemi, zdmi a patníky. Vždy po 250 sázích byly vztyčeny milníky. Kraje silnic byly osazeny stromovím buď okrasným, většinou však ovocným kvůli zpevnění základů, stínu, hospodářskému užitku a také kvůli estetickému citění, neboť rovná široká silnice byla považována za hrubý zásah do rázu krajiny. V této době má svůj původ dodnes významný krajinotvorný prvek českého venkova, ony krásné aleje stromů podél cest.“¹⁸

Nové silnice s milníky vystřídaly staré cesty pro pěší, kde kamenné rozcestníky udávaly vzdálenosti v hodinách chůze. Zde jedna hodina cesty odpovídala jedné polovině míle, tj. asi 4,5 km. A pěšky se hojně cestovalo až do poloviny 19. století. Jak již dříve bylo uvedeno, třetí stav od počátku 19. století celkem rád cestoval pěšky po městě a i na dlouhých cestách chtěl vyjádřit svůj odstup od kavalírského cestování koňmo nebo v kočáře, případně v nosítkách.

6. Život sevřený branami

V předchozích dvou kapitolách byla úpopsána situace na pražských uličních komunikacích a na silnicích c. k. habsburského mocnářství. To proto, aby byla vykreslena situace, kde a za jakých podmínek působil provoz fiakrů a později drožek, a potažmo i začínala pražská městská a příměstská veřejná hromadná doprava. Do tohoto kontextu organicky zapadá i tato kapitola nazvaná "Život sevřený branami", která líčí denní realitu pražského života v dopravě oné doby. Název kapitoly i celý text přebírám z knihy Josefa Honse „Šťastnou cestou“, a to hlavně pro její komplexní formu, sevřenost textu a výstižnou charakteristiku té doby.

¹⁸ Hlavačka Milan: Cestování v éře dostavníků, str. 25.

„Nebylo zvlášť rušno v ulicích Prahy v třicátých letech 19. století. Tehdejšímu nevalnému stavu ulic a dopravních prostředků i nedostatku peněz v širokých vrstvách obyvatel odpovídala i pražská doprava. Feudální šlechta jezdila ve vlastních honosných kočárech a nepoužívala prostředků veřejné dopravy. I vyšší duchovenstvo i úřednictvo, důstojníci, bohatí měšťané a obchodníci měli vlastní povozy, nebo si najímali ke svým jízdám *drožky* /zde zřejmě autor myslí bryčky, o kterých se i dále zmiňuje, drožky tou dobou po Praze ještě nejezdily, viz např. F. Roubík, *Od nosítek k trolejbusu*, Praha 1956 aj. - Poznámka autora./ Řemeslník, živnostník nebo drobný úředníček mohl si dovolit jen najatým povozem nanejvýš jednou za čas na nedělní výlet "za bránu", pokud nešel pěšky jako tovaryši, učedníci a dělníci, rostoucí městský proletariát, který sotva hladově uživil své rodiny.

Proto se na nedělní výlet nechodilo daleko. Výletním místem byla už zahrada Kanálka za koňskou branou, smíchovské zahrady nebo Zelená liška. Výlet do Krčského lesa nebo do Podolí na grundle trval až půl dne a výprava daleko do Šárky, Motola, Veleslavína, Hvězdy nebo dokonce do Chuchle celý den.

Do tohoto nevelkého městského ruchu se mísily povozy formanů s dřívím nebo s kupeckým zbožím pod klenbou plachet, dostavníky a poštovní vozy, spojující Prahu s venkovskými a zahraničními městy. Nájemnou dopravu v Praze i mimo ni, často až daleko za hranice, obstarávali formani, první dopravní podnikatelé, kdysi sdružení v mocném cechu s honosným erbem. Soumrak cechovního zřízení a záměrné uvolňování všeho podnikání v období průmyslové revoluce však pronikly i do povoznictví, které bylo prohlášeno za svobodnou živnost, a v třicátých letech 19. století už zbylo v Praze sotva dvacet zemských formanů - kdysi slavný cech upadl v zapomnění /založený roku 1576, viz *Dějiny Prahy I.*, kolektiv autorů, Litomyšl, 1997, s. 311. - Poznámka autora /.

Zato v osobní dopravě měl ten, kdo na to měl a nemusel jít pěšky nebo se nesvezl s formanem, v té době už výběr. Na 130 *fiakrů*, připravených na známých stanovištích, sloužilo k jízdám po Praze i mimo ni. Fiakry nebyly zvlášť levné: 40 krejcarů za hodinu, 4 zlaté za den a za nedělní výlet 6 zlatých. Levnější byla na výlet už bryčka o jedné koňské síle - měly stanoviště za Týnským kostelem i jinde a platilo se za ně 2-3 zlatého za den. Také od hostince "U čísla 1" na Smíchově se mohla majetnější rodina svézt bryčkou na výlet "do vyhlášených lázní chuchelských". „Na delší cestu se mohl Pražan vydat buď poštovním vozem, nebo

skromnějším, zato levnějším dostavníkem některého soukromého podnikatele. Síť poštovních i dostavníkových spojů byla v třicátých letech už tak hustá, že si mohl vybrat.“¹⁹

7. Fiakrům se rodí konkurence v drožkách

Praha 1835 - spisovatel K. L. Zap ve své knize o Praze píše, že „jako ve všech velkých městech taktéž i v Praze stojí po ulicích i na náměstích dovozci (fiakrové) hotovi každého kamkoli dovézt“.²⁰ Taková je situace v Praze ne tak dávno po 21. 12. 1834, kdy na scéně Stavovského divadla poprvé zazněla píseň Kde domov můj, pozdější naše státní hymna od roku 1918. Bylo to ve hře velkého národního buditele Josefa Kajetána Tyla (1808-1856) Fidlovačka aneb Žádný hněv a žádná rvačka, hudbu napsal František Škroup a píseň zazpíval Karel Strakatý. Tyl se zhlédl v módní vídeňské frašce a tak i tuto hru napsal. Zachytil v ní života pražských lidových vrstev. Hra na nás dnes působí jako idylický obrázek staré Prahy. Ale při své premiéře diváky šokovala, protože ukázala obraz života, jaký dosud české divadlo v Praze nevidělo. „Fidlovačkou vtrhli na pražskou scénu totiž Pražáci, vyportretovaní bez zušlechtňující klasicistické konvence, kteří mluvili drsně o všedních i velkých otázkách, jimiž lidé tehdy skutečně žili.“²¹ Čili klasicistní pojetí až romanticky revolučně vystřídala realita všedního dne aby šokovala zhýčkané pražské měšťáky. A není divu. Vždyť česká buržoazie té doby byla převážně konzervativní, spokojená s daným stavem věcí. Měla odpor k novotám, které rušily její selanku a za stávajícího silného policejního režimu, by byly pro ni až nebezpečné. „Ideálem této měšťácké společnosti byl pohodlný život v závětrí útulných domácností a sousedských hospůdek, sentimentální vlastenecké výlety se zpěvem národních písní, lidové zábavy a divadelní vlastenecké hry, jejichž vlastní náplň tvořilo sentimentální horování. Převažujícím typem české buržoazie třicátých, čtyřicátých let byl šosák, klanějící se trůnu a oltáři, a jeho zpodobení se odráží i v soudobé literatuře typy drobných lidiček s malichernými zájmy, spory, šarvátkami a nenáročnými zábavami“.²²

¹⁹ Hons, Josef: Šťastnou cestou, str. 11 – 13.

²⁰ Zap, K. L.: Praha 1835, str. 25.

²¹ Černý, František: Měnivá tvář divadla, str. 37.

²² Balajka, Bohuslav: Přehledné dějiny české literatury I., str. 219 – 220.

Ale vraťme se ke zvolenému tématu *pražských fiakrů a drožek*. Jak bylo shora uvedeno, v roce 1842 je v Praze evidováno 142 fiakrů. Ale již roku 1825 je v Anglii sestrojena první lokomotiva poháněná parním strojem, která se pohybuje po železných kolejnicích. A tím do dopravy vstupuje další fenomén hromadné dopravy - železnice. Prozatím parní. Je to jiný druh dopravy než koněspřežky, které tou dobou vládnu na železných kolejích pro dálkovou nákladní i osobní dopravu v zaostalé rakouské monarchii. Zde vznikly právě výstavbou jejich prvního úseku mezi Českými Budějovicemi a Lincem v letech 1825 – 1832 a byly tak považovány za nejstarší železnici na evropské pevnině.

Koněspřežka - byl v podstatě čtyřsedadlový krytý vůz s vypořstovanými sedadly. Specifické bylo, že její kola jela po dvou kolejích uprostřed nichž v zápřahu běžel jeden nebo dva koně za sebou. Vozů bylo jeden nebo více za sebou. Koně byly přepřahány na odpočinek v určených stanicích. Byli zvláště cvičeni a řídil je jeden kočár v "uniformě". Průměrná rychlost vozu činila 10-15km za hodinu. Koněspřežky se užívaly jako dopravní i nákladní vozy. Převáželi se v nich jak cestující, tak sůl, obilí, pivo, ryby. Díky systému, kterým byla koněspřežka postavena "pozdolna zdolávat výšku a nepouštět ji" utáhl kůň až třicetkrát těžší náklad, než doposud táhl formanský vůz. Ve své době byla koněspřežka v Českých Budějovic do Lince první mezinárodní a i nejdelsí železnici světa. Vyprojektoval ji František Josef Gerstner (1756-1832), realizaci provedl jeho syn František Antonín Gerstner (1796-1840). Byla provozována mezi lety 1832-1872. (Poslední vozy tažené koňmi vyrazily 15.prosince 1870 na úsek Urfahr - Lest). V roce 1873 na trase koněspřežky zahájila provoz železnice, tedy vagony v té době tažené parní lokomotivou.

Koněspřežka byla v našich zemích přímým předchůdcem železnice a železnice přinesla skutečný rozvoj dopravy a rozkvět "cestovního ruchu" u nás. Samozřejmě včetně dálkové nákladní dopravy. Ale především - městské hromadné veřejné dopravy v Praze. 6. 6. 1839 byl zahájen první železniční provoz v Rakousku na Severní dráze císaře Ferdinanda, který směřoval z Vídně do Břeclavi (úřední název zněl - První rakouská parostrojní železnice).

Téměř vzápětí se ve Vídni objevuje při železničním nádraží významný prvek městské hromadné veřejné dopravy a tím je - *drožka*. Tedy jeden ze dvou dopravních prostředků, jejichž genezi v pražské dopravě popisuje tato práce. Drožka – jak již zde bylo řečeno je jméno ruského původu, ale k nám přišlo přes ukrajinštinu a polštinu. V těchto jazycích znamená lehký čtyřkolý vozík. Tento výraz přešel z tehdy rakouské Haliče do vídeňské němčiny a odtud do Čech. Při zavedení železniční dopravy splňovala požadavky cestujících, kteří se chtěli levně a

rychle přepravit z nádraží a zpět do svých hotelů a ubytovacích hostinců. K tomu sloužila stálá stanoviště drožek před železničními stanicemi a v blízkosti těchto, zejména větších, ubytovacích zařízení.

Československé dějiny v datech od kolektivu autorů říkají o stavbě Severní státní dráhy: „Železnice Olomouc - Praha byla slavnostně otevřena 20. 8. 1845. Pravidelná osobní doprava byla zahájena 1. 9. 1845, nákladní vlaky začaly jezdit od 1. 12. 1845. Severní státní dráha navázala v Olomouci na odbočku Severní dráhy Ferdinandovy z Břeclavi do Nového Bohumína (v provozu od 1. 5. 1847) a vytvořila tak železniční spojení Prahy s Vídní.“²³

V téže době roku 1845 je v Praze evidováno 183 *fiakrů*. Z toho počtu bylo jednotlivých vozů 76 na Starém Městě, 70 na Novém Městě a 37 na Malé Straně. Ale ty si mohli v podstatě dovolit jen zámožnější měšťané. Ovšem s příchodem železniční osobní dopravy do Prahy začíná poptávka po dopravním prostředku, který by byl finančně dostupný i širší veřejnosti.

A tak opět Vídeň inspiruje podnikatele v Čechách (jako tomu bylo u fiakrů). Známy pražský podnikatel a povozník *Prokop Wurm* podává dokonce již koncem prosince 1844 pražskému guberniu žádost za výhradní oprávnění na dvanáct let pro nový dopravní prostředek, lehčí jednosprežní *drožky* se sedadly pro dvě osoby. Tyto většinou jen otevřené nájemné vozy tažené jen jedním koněm měly zrušit v pražské hromadné přepravě dosavadní monopol nájemných krytých vozů tažených dvěma koňmi, tedy fiakrů.

Wurm ve svém návrhu počítal s prozatímním zavedením 50 drožek. Svoji žádost na monopolní hromadnou dopravu zdůvodňoval častými stížnostmi na fiakristy, kteří zneužívali příležitosti při zvýšené poptávce na jejich služby jako byly karnevaly, plesová období nebo špatné počasí. V takových případech překračovali ve svých požadavcích předepsané jízdní taxy. Zde Wurm nabízel své levnější jednosprežní drožky.

Pražský magistrát doznal, že se drožky osvědčily mimo Vídeň i v dalších evropských metropolích a městech a to zejména pro prevoz cestujících a jejich zavazadel na železniční nádraží a do míst ubytování i do měta samého. Předpokládal, že se tímto způsobem zvýší úroveň a četnost nabídek ve veřejné nájemné dopravě v Praze při očekávaném nárůstu poptávky na tyto služby ve spojitosti se zavedením železničního spojení mezi Prahou a Olomoucí a potažmo s hlavním městem monarchie - Vídní, které bylo plánováno na rok 1845. Ale magistrát měl výhrady proti navrhovanému monopolnímu postavení drožek v pražské městské hromadné osobní dopravě. Viděl v něm diskriminaci pražských fiakristů. Počítal i s

²³ Kolektiv autorů: Československé dějiny v datech, Praha, 1986, str. 249 - 250.

provozovateli hotelových omnibusů, kteří své hosty mohli přepravovat na nádraží i od něho do hotelů. Jedním slovem uvažoval o vytvoření rovných podmínek všem podnikatelům-přepravcům v tomto druhu dopravy. Magistrátní úředníci rovněž poukazovali na vysoký počet zamýšlených drožek. S tím, že "bude trvat dosti dlouho, než si konservativní obyvatelstvo zvykne na nové, třebaže pohodlné a levnější drožky."²⁴ Přes všechny své kritické připomínky nakonec pražský magistrát doporučil vyzvat Prokopa Wurma, aby zavedl drožky, ovšem bez jakýchkoliv výhrad a tím i právem monopolu v tehdejší veřejné městské hromadné dopravě. Pražský magistrát také vycházel z předpokladu, že po zavedení železniční dopravy do Prahy bude zde měsíční provozní frekvence stejná jako v dopravě mezi Brnem a Vídní, asi 30 000 až 45 000. Počítal s tím, že počet pražských fiakrů nepokryje zvýšenou potřebu, hlavně o nedělích a svátcích, kdy jsou fiakry většinou zadány k výletům do pražského okolí.

Konečné rozhodnutí o žádosti Wurma připadlo guberniu. Tomu se nezamlouval i dodatečný návrh referenta magistrátu, který chtěl stanovit výhradní povolení Wurmovi k dopravě třiceti drožek na dobu pěti let. Většinou hlasů potvrdilo gubernium doporučení na povolení zavést drožkářskou živnost Wurmovi, ale bez jakýchkoli privilegií. Ten ve svém návrhu i uváděl časové taxy, například za jednu hodinu jízdy- přepravy 40 krejcarů. zavazadla zdarma s předpokladem maximálního obsazení. Drožky měly být číslovány podobně jako fiakry, ale drožkáři se doporučovala uniforma. Stejnokroj se skládal z modré livreje s červeným límcem a s černým kulatým kloboukem. Pro drožkáře měly být povinné kapesní hodinky. Před nádražím a na větších náměstích měla být stálá stanoviště drožek. Ty pak měly stát před nádražím nejpozději půl hodiny před příjezdem vlaku, ale na ostatních stanovištích hodinu před odjezdem.

V srpnu 1845 městské hejtmanství vydalo *regulativ pro veřejnou dopravu v Praze*, který zásadně prohlásil veškerou dopravu nájemnými povozy za svobodné zaměstnání. Regulativ přitom ponechal v platnosti dosavadní dopravní řád pro fiakry z roku 1825, ale obsahoval podrobnější předpisy pro omnibusy a drožky. Zvláště podrobně se věnoval drožkám. Potvrdil návrh Wurma o číslování drožek a ustanovil je po obou stranách vozu. Popsal drožky jako dvousedadlové vozy se stříškou vpředu a koženými závěsy po stranách, se zasklenými okny a pevnými stupátky z obou stran vozu. Vyhradil si ve smyslu dosavadní praxe, že jako v případě fiakrů i drožky budou s regulovaným počtem stanoveným městským hejtmanstvím podle potřeby. Stanoviště měla být pevná, jak před nádražím, tak na jiných místech a to výslovně

²⁴ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 36.

mimo stanoviště fiakrů. I drožky měly povolení jezdit mimo obvod města. Regulativ potvrdil i další Wurmův návrh, že se drožky měly dostavit na stanoviště hodinu před odjezdem vlaku a půl hodiny před jeho příjezdem měly stát u nádraží. Měly mít pevné taxi. Pro Staré Město a Nové Město 15 krejcarů na Malou Stranu 20 krejcarů, na Hradčany, na Smíchov, do Karlína a na Vyšehrad 40 krejcarů. Taxa podle času činila 40 krejcarů za hodinu. Dovoleno bylo vézt v drožce dvě dospělé osoby s jedním dítětem nebo jednu dospělou osobu s dvěma až třemi dětmi pod dvanáct let věku. Lehká zavazadla měla být dopravována zdarma.²⁵

Navrhované drožky byly pro Pražany o polovinu levnější než dosavadní fiakry. Podle této skutečnosti se dal očekávat slušný obchodní úspěch, přesto Prokop Wurm nezačal v tomto směru podnikat. Alespoň historie o tom nemluví - udává se „došlo-li k tomu skutečně, není známo.“²⁶

Teprve v roce 1854 přišla další žádost na provoz drožek. Podala ji manželka konduktéra a majitelka povoznické živnosti *Rosálie Vocelková*. V září téhož roku jí policejní ředitelství povolilo zřídit "zatím tři drožky". Po jejím vzoru pak chodilo mnoho žádostí na zřízení drožkářské živnosti a v krátké době se vedle fiakrů a omnibusů staly běžným veřejným dopravním prostředkem v Praze. Od té doby se drožkář, stejně jako fiakrista, stali typickými figurkami staré Prahy. Drožky si ponechaly stále poloviční taxi oproti fiakrům. Ale fiakry si udržely svoji živnost, protože si je navykla používat zámožnější vrstva Pražanů a jejich hosté.

Ovšem drožky se staly oblíbenou formou pražské dopravy a tak tu bylo v roce 1872 zaznamenáno 220 těchto vozů. Tím se Rosálie Vocelková a fiakrista Klement Weithofer stali zakladateli nového způsobu osobní dopravy v Praze.

Ovšem na vznik pražské veřejné hromadné dopravy v Praze měla též zásluhu doprava omnibusy a její zakladatel Jakub Chocenský, jak bylo již dříve uvedeno. Tato hromadnější osobní doprava prožívala svoji renesanci po zavedení železniční dráhy do Prahy, hlavně převážením hostů z nádraží do hotelů a naopak. *Omnibusy (Gesellschaftswagen)* probudily zájem Pražanů, protože byly levné a mohly jezdit nejen do nejbližšího okolí Prahy, ale také na nádraží. A nově po městě *dostavníky (Stellwagen, tehdejší češtinou "štelvogn")* pro hromadnější a levnější osobní dopravu, které však směly jezdit jen určitým směrem od místa k místu, řízeny kočím v tmavé livreji s červeným límcem a kulatým kloboukem.

Omnibusům vydaný regulativ v roce 1845 stanovil několik určitých stanovených tratí:

²⁵ Losos, Ludvík: Dějiny městské dopravy, str. 14 - 16.

²⁶ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 37.

1. od nádraží Dlážděnou (dnešní Hybernskou) ulicí na Koňský trh (Václavské náměstí),
 2. od nádraží Penízkovou ulicí (Na Poříčí), 3. od nádraží Dlážděnou ulicí (Hybernskou) na Staré Město. Touže ulicí na Malou Stranu a 5. Dlážděnou, Senovážnou a Jindřišskou ulicí před Koňský trh (Václavské náměstí). Zvnějšku měly být omnibusy zřetelně označeny jménem hotelů a zájezdních hospod, kolem kterých jezdily a před nimiž měl omnibus vždy zastavit. Konduktér tu dal znamení zvoncem a počkal pět minut na cestující. Tady je první jasný počátek dnešních stanic a zastávek autobusů i s tím zvukovým znamením spojených.

Omnibus měl dojet k nádraží minimálně čtvrt hodiny před odjezdem vlaku. Po dobu jízdy bylo zakázáno vzdálit se z kozlíku kočímu, nesměl ani pustit otěže z rukou. Měl k ruce zvláštního průvodčího, který vybíral peníze a pomáhal cestujícím do vozu, se zavazadly, informacemi apod. . Zde je také předchůdce pozdějších průvodčích v autobusech. Taxy omnibusů činily: „za osobu od nádraží k nádraží na Staré a Nové Město 6 krejcarů, na Malou Stranu 9 krejcarů. Taxy fiakrů byly značně vyšší - tak například pro jednu až dvě osoby: pro Staré Město a Židovské Město 20 krejcarů, pro Malou Stranu až k dolní části Ostruhové (Nerudovy) ulice 30 krejcarů, na Hradčany, Vyšehrad, do Karlína a Smíchova 1 zlatý. Pro tři a čtyři osoby se taxy zvyšovaly o 10 krejcarů.“²⁷

Na závěr se dá říci, že vznik *železniční dopravy* všeobecně napomohl k rozvoji veřejné hromadné dopravy a přinesl nový fenomén městské dopravy - *drožky*. Vůbec čtyřicátá a padesátá léta 19. století byla počátkem prudkého rozmachu stavby železnic a na ně navazující dopravy zvláště ve městech. A z toho profitovaly i *fiakry*. Revoluční rok 1848 v Evropě všeobecně zvaný "*Jaro národů*" přinesl v rakouském mocnářství zrušení poddanství (7. září), a i když revoluce byla například v Rakousku poražena, nastolila novou epochu v dějinách Evropy vyznačující se liberálními změnami ve prospěch obyvatelstva a měšťanské třídy. „Ovlivnila přímo či nepřímo uvolnění státní kontroly a omezení oblasti a podnikání tak, jak to požadovaly zásady liberalismu... V každém případě však přijetí zásad liberalismu přispělo k uvolnění podnikavosti a rozvoji výroby a obchodu... V průběhu tohoto hospodářského rozvoje se zrodila nová, sebevědomá třída továrníků, bankéřů a velkoobchodníků – *buržoazie*.“²⁸

Pro *dopravní podnikání* a i všeobecně pro podnikání, obchodování a rozvoj průmyslu ve městech i na venkově v rakouské říši je důležité datum 20. 12. 1859. Tehdy „byl vydán tzv. *prozatímní živnostenský řád*, jímž byl zrušen dosavadní systém cechů a základní hospodářskou

²⁷ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 37.

²⁸ Hroch, Miroslav: Dějiny novověku, str. 103.

jednotkou se stala svobodná živnost. Živností byly rozděleny na řemeslné, koncesované a svobodné a napříště byly organizovány ve společenstvech“.²⁹ Výsledkem bylo, že živnostenský řád kodifikoval svobodu podnikání.

8. Mezi léty 1860 - 1875

Císař František Josef I. 20. 10. 1860 vydává tzv. Říjnový diplom, kterým se zavazuje k uspořádání vnitřních státoprávních poměrů v říši. Své prohlášení potvrzuje 26. 2. 1861 Únorovou ústavou, která je souhrnem zákonů vydaných v posledních letech. V podstatě se jednalo o uvozovací patent k znovuoobnovení ústavnosti s 46 přílohami. Tento vývoj potvrzují první volby do nově obnoveného zemského sněmu, které se konaly 18. a 20. března 1861.

České měšťanstvo je charakterizováno takto: „Uvolnění por. 1860 radikalizuje i měšťáka. V politickém závětrí padesátých let se domohl houževnatostí a přičinlivostí významných hospodářských pozic, růst průmyslového podnikání posílil jeho postavení a nyní je už sebevědomým představitelem třídy, která nastoupila k moci. Nemá rovnocenného protivníka, neboť šlechta vyklizuje jednu pozici po druhé, optimisticky věří v neustálý pokrok a rozmnožování osobních i národních svobod, v čemž jej podporuje doba, plná nadějí v rozvoj vědy a v sílu rozumu.“³⁰

Z politických událostí v rakouské monarchii mezi lety 1860-1875 nelze opomenout tzv. rakousko-uherské vyrovnání s přeměnou dosud centralistického státu v dualistickou říši názvem Rakousko - Uhersko 12. 6. 1867, potvrzené Prosincovou ústavou 21. 12. 1867. Od 14. 11. 1868 s oficiálním názvem Rakousko-uherská říše.

V hospodářské oblasti té doby bylo pravděpodobně hlavní událostí propuknutí světové hospodářské krize krachem na vídeňské burze 9. 5. 1873, její důsledky trvaly do roku 1879.

Roku 1873 byla u nás dovršena průmyslová revoluce. „Integrální součástí dovršení průmyslové revoluce bylo rovněž *vytvoření nového systému dopravy a komunikace*, především dobudování základního železničního systému v českých zemích (mezi lety 1851 - 1875)“³¹.

Po tomto všeobecném politicko-historickém přehledu událostí výše zmíněných let 19. století, kdy v rakouské monarchii i zemích Koruny české je zaveden ústavní systém a vytvořeny prvě základy pro hospodářský rozvoj českého měšťanstva a vůbec národního života, se vrátíme k

²⁹ Míka, Zdeněk a kolektiv: Dějiny Prahy v datech, str. 157.

³⁰ Balajka, Bohuslav: Přehledné dějiny české literatury I. , str. 270.

³¹ Kolektiv autorů: Československé dějiny v datech, Praha, 1986, str.311 - 312.

vlastnímu zadání diplomové práce *fiakry a drožky Prahy*. Pro dokreslení "situace na trhu" těchto dopravních prostředků jsou udávána fakta o počínající konkurenční hromadné městské dopravě v Praze a okolí.

Již dříve zmíněné *omnibusy*, které podle některých autorů tvoří prazáklad pražské veřejné hromadné dopravy, opět ožily. K oživení opět přispěla železnice, která tak velmi napomohla v roce 1845 ke zřízení hotelových omnibusů. 1. 1. 1860 byla získána koncese k pravidelné dopravě mezi Karlínem a Smíchovem pro společnost Karlínského podniknutí omnibusů.

Ovšem ta musela být pro nezájem cestující veřejnosti v červenci 1861 zastavena, podobně jako se stalo J. Chocenskému v roce 1830. A počátkem čtyřicátých let 19. století jeho zeťovi Wurmovi. Až zahájení železniční dopravy mezi pražským Smíchovem a Plzní v roce 1862 přivedlo omnibusovou dopravu zpět do pražských ulic jako hromadný veřejný dopravní prostředek. Stanislav Pošusta ve své knize *Od koňky k metru* uvádí: „Roku 1870 zřídili podnikatelé *Donát, Rademacher a spol.* soukromou společnost Karlínského podniknutí omnibusů. Disponovali 20 omnibusy, každý pro 20 cestujících, a provozovali dopravu na dvou tratích. Karlín - Malá Strana a Karlín - Smíchov. Jízda bez rozdílu vzdálenosti stála 10 krejcarů.“³² / Že by se jednalo o obrodu společnosti z roku 1860 ? - Poznámka autora./

Ovšem dále se již prameny shodují v tom, že v roce 1872 je založena První pražská společnost pro omnibusy, která svoji činnost zahájila 1. 6. 1873 na týchž tratích jako Společnost karlínského podniknutí. Tedy na trasách Karlín - Smíchov a Karlín - Malá Strana. Společnost disponovala nejprve šesti, ale již v roce 1874 čtrnácti a v roce 1875 devatenácti vozy. Službu ve vozech vykonávali nejen kočí, ale i průvodčí. Zmíněná akciová společnost v roce 1875 přepravila 690 000 osob.³³ Rovněž je zde v roce 1873 zmíněno, že byla zřízena trasa Žižkov - Václavské náměstí nově vzniklou společností, ale ta brzy zanikla i s novou trasou.

Fiakry v té době dál vozily především zámožnější klientelu a také jejich taxi se odvíjely od finančních poměrů. V roce 1865 se na Malé Straně plně šlechtických paláců platilo bez rozdílu na vzdálenosti za jednu jízdu 50 krejcarů. Ale v Praze a na předměstích se počítalo podle vzdálenosti od 50 krejcarů až do 2 zlatých 50 krejcarů. Do pražského okolí stála jízda na půl dne 3 zlaté 50 krejcarů a na celý den 6 zlatých. Počet fiakrů ale začal postupně klesat. Z 183 v roce 1846 bylo napočítáno v roce 1868 jen 163 vozů.

³² Pošusta, Stanislav: *Od koňky k metru*, str. 6.

³³ Pošusta, Stanislav: c.d., str. 7.

Drožky - po nesmělých začátcích v pražské dopravě se po roce 1854 rychle rozšířily a v šedesátých letech 19. století se v Praze staly běžným dopravním prostředkem především pro lidové vrstvy obyvatel. A tak v roce 1868 jich tu lze napočítat 182. O čtyři roky později v roce 1872 již celkem 220 vozů. Oblíbila si je nejširší veřejnost Pražanů a udržely se i v ostatní konkurenci veřejné hromadné dopravy.

Sazby a provozní ustanovení fiakrů a drožek - upravoval dekret c. k. místodržitelství pro království České z 8. 6. 1872.

První souvislá linka pražské hromadné městské dopravy - vznikla roku 1862. Tehdy „podnikavý majitel několika kočárů a drožek jménem Ballaben vozil cestující svými omnibusy z právě otevřeného (1862) západního (dnes Smíchovského) nádraží na nádraží severní (dnes Praha - střed) ... Svým novým podnikem... se tak vlastně postaral o vytvoření první souvislé linky pražské městské dopravy. Omnibusy navazovaly na vlakové spoje, stavěly na Smíchově, Malostranském a Staroměstském náměstí, Koňském trhu (dnešní Václavské náměstí), pak na nádraží a konečnou měly na karlínském náměstí“³⁴. O Balabenovi je známo, že organizoval také místní jízdy mezi jednotlivými zastávkami za jednotné jízdné 10 krejcarů (za děti do 10 let se platila polovina jízdného) a i speciální jízdy. s ohledem na "vlaky k výletům".

Koňská dráha, lidově zvaná *koňka* - byla, vedle omnibusů, další konkurencí v hromadné dopravě Prahy pro fiakry a drožky. Koňka byl vůz tažený jedním koněm pohybující se po jedné nebo dvou kolejích. Koně řídil vozká, o lístky a cestující se ve voze staral konduktér. Koňka byla přímým předchůdcem tramvaje, také se jí říkalo koněspřežná tramvaj. I jinde v Evropě byla určena pro městskou dopravu. „Původní koleje koňské dráhy byly jen ploché železné pásy, položené na dřevěné trámce a přichycené šrouby. Vozy zde často vykolejily a koně si nemohli zvyknout. Časem koleje nahradil železný pás se žlábkem, upevněný na železné traverze“³⁵.

Výstavba koňky byla velmi nákladnou záležitostí a v Praze k jejímu budování nebyly finance. Až v březnu 1873 byla v Praze založena Anglicko - česká společnost pro dráhu koněspřežnou tzv. tramvaj. A dne 5. března 1873 dostali její zakladatelé Bernard Kollmann a hrabě Zdeněk Kinský koncesi na stavbu a provozování pouliční dráhy s koňským potahem.

Ti pak 11. 3. 1873 podepsali s městskou radou (sborem obecních starších) města Prahy smlouvu podle které: „získali na 51 let právo používat ke stavbě a provozu koňky ulice od

³⁴ Večerní Praha, autor je podepsán zkratkou MJK, ročník nezjištěn – zřejmě 80. léta 20. stol.

³⁵ Pošusta, Stanislav: Od koňky k metru, str. 8.

karlínské Invalidovny k Poříčské bráně (nyní zhruba Florenc) přes Příkopy k řetězovému mostu císaře Františka a od jeho druhého konce k Újezdské bráně. Odtud vedla koňka ulicemi k nádraží³⁶. Takto plánovaná trasa představovala vzdálenost přibližně 19 km a propojovala největší pražské obce. Stavba měla být financována vydáním akcií. Ale v květnu 1873 nastal krach na vídeňské burze a nutný finanční obnos nemohl být zajištěn. V důsledku toho nebyla stavba realizována. Až na konci roku 1874 projevil o koncesi zájem *belgický podnikatel Eduard Otlet*, provozovatel podobné koňské dráhy v Marseille.

8. března 1875 Otlet dostává od místodržitelství povolení ke stavbě. Koňku plánuje jako jednokolejnou trať, pouze v Karlíně a na Smíchově jako dvojkolejnou.

3. 5. 1875 se začalo s pokládáním kolejí u Poříčské brány. Stavba vedla dál přes Poříčí, Příkopy, Národní třídu a řetězový most přes Vltavu kolem stavby Národního divadla.

Druhý konec koňky byl v Karlíně dostavěn k domu s č. p. 278 v dnešní ulici Urxova. Původní projekt z roku 1873 nebyl tedy plně realizován ve směru Újezdská brána - Smíchov. Byl zvažován i druhý směr přes horní část Nového Města k železnici na Smíchov, ale ten rovněž nebyl uskutečněn. S položením kolejí se skončilo koncem června 1875. A tak již 23. září 1875 byl v Praze zahájen provoz první trati *koňské dráhy*. Toto datum se všeobecně uvádí jako počátek *hromadné veřejné dopravy v Praze*. Koňská dráha vydržela pak v Praze 30 let a postupně nahradila své předchůdce - omnibusy. Jezdilo se s tramvajovými vozy pro 16 - 30 osob. Trať byla jednokolejná s vyhybkami ve stanicích a měřila 3,5 km. Jízda od řetězového mostu císaře Františka do Karlína před Invalidovnu trvala 25 minut. Trasa překračovala i potravní čáru daně, akcíz. Jízdenka do čtyř stanic stála 5 krejcarů. Koňka jezdila denně od 6. 30 do 22 hodin v intervalu sedmi minut. Každý vůz koňské dráhy vykonal denně 12 jízd tam a zpět. Otlet své podnikání nazval jako dopravní podnik s oficiálním názvem *Akciová společnost Pražské tramwaye* se sídlem v Bruselu.

Zpočátku zaměstnával 30 zaměstnanců, v tomto počtu bylo 10 vozků a 10 tak řečených konduktérů neboli průvodčích. Vozů měl též 10, ale bylo k nim připraveno 32 koní. První generální ředitel "Pražské tramvaje" byl *Bernard Kollmann* - tedy původní koncesionář. Svou funkci zastával až do 20. 7. 1878.

9. Doprava a zrod moderní infrastruktury

³⁶ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 178.

V této samostatné kapitole bude poukázáno na vývoj hlavního města Prahy, který předznamenal i další rozvoj a způsob dopravy zde. Byly to nové podmínky, na které musely ve svém podnikání reagovat i *fiakry* a *drožky* Prahy. Často byly podmínkou jejich existence a nakonec i neexistence.

K tomuto je zde citováno z kapitoly v knize Dějiny Prahy II. se stejným názvem jaké je v záhlaví této kapitoly. „Rozšíření obydleného území, nebývalý vzrůst obyvatelstva a zvyšování jeho životních potřeb, tužeb a také vzrůstu průmyslového a jiného podnikání vedl k nutnosti totálně proměnit městskou infrastrukturu. Zvláště od roku 1861, kdy se natrvalo vrátila obecní správa do rukou volených zástupců, byly řešeny kardinální problémy velkoměstské infrastruktury související se zásobováním vodou, kanalizací, úklidem a osvětlením města, dále dopravním zpřístupněním starých a nových částí, dlážděním chodníků a ulic, výstavbou nábřeží a mostů, zásobováním města potravinami, výstavbou a údržbou zelených ploch, vybudováním hřbitovů a krematorií a také řešením sociální otázky a péče o nemocné. Tyto zásadní prvky městské moderní infrastruktury byly budovány, dotvářeny a inovovány buď v bezprostřední návaznosti (např. výstavba nové vodárenské a kanalizační sítě), či zcela souběžné (bourání hradeb, výstavba nábřeží, mostů a ostatních komunikací) v druhé polovině 19. století a v prvních desetiletích 20. století. Během tohoto období se Praha zařadila k jednomu z mnoha dobře vybavených velkoměst Evropy.“³⁷

Jako příklad budování infrastruktury chci představit genezi pražského veřejného osvětlení.

V roce 1723 se v Praze objevuje prvních 120 knotových olejových lamp na lněný olej na Královské cestě z Hradčan přes Karlův most do Celetné ulice k mincovně. Počet těchto svítílen, zvaných jinak petrolejové lampy, dosáhl v roce 1823 v Praze celkem 1304 kusů. 1824 jsou zdokonaleny na typ zvaný argantský s menší čadivostí a větší svítivostí, prvé jsou instalovány na Ovocném trhu a v Rytířské ulici.

15. 9. 1847 je instalováno prvních 200 plynových pouličních hořáků. Postupně nahrazují petrolejové lampy ve veřejném osvětlení, i když ty zůstávají ještě v odlehlých koutech Prahy a parcích. A také v domácnostech stále absolutně převládají. 1861 rozhodla městská rada o plynofikaci města a o stavbě první obecní plynárny na pozemcích žižkovské obce. 1867 žižkovská plynárna převzala osvětlení všech pražských ulic a náměstí. Zároveň domácnosti, lokály, hotely, obchody, nemocnice, školy i živnosti projevíly zájem o plynové osvětlení.

³⁷ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 177.

1886 počet osvětlovacích plynových zařízení, tedy kandelábrů a nástěnných svítidel provozovaných pražskou obcí je 3129 s 3709 hořáky, v roce 1907 je to již 4464 přístrojů a v roce 1938 pak 9292 svítílen instalovaných po celé Praze. V odlehlých ulicích a parcích, zvláště na Vyšehradě, je do I. světové války 300-400 petrolejových lamp. V roce 1900 je jejich maximum 404.

Roku 1881 se v Praze na Ferdinandově třídě poprvé objevují elektrické obloukové lampy. Firma Křižík jimi na několik dnů v roce 1883 osvětlí Staroměstské náměstí. Ovšem prvé trvalé elektrické osvětlení je až roku 1894 na Václavském náměstí. 21. 1. 1894 městští obecní starší rozhodují o výstavbě obecní elektrárny na Sokolské třídě. 1898-1900 jsou budována další elektrická osvětlení v centru města. 1900 je umístěno 12 obloukových lamp na Palackého mostě. 1921 žárovky ve veřejném uličním osvětlení definitivně nahrazují obloukové lampy.

10. Fiakry, drožky a další typy dopravy v letech 1876 - 1900

"Zlatý věk" fiakrů z poloviny padesátých let 19. století je na konci tohoto století na ústupu. Nenahrazují je jen levnější a stále populárnější drožky, ale i další nové druhy městské hromadné dopravy.

Fiakry a drožky - 27. 5. 1877 c. k. místodržitelství pro Království české upravuje dekretem sazby a provozní ustanovení fiakrů a drožek. Ovšem již 20. 4. 1881 místodržitelství vydává nový Řád fiakristický a drožkářský pro Prahu a okolí.

Jak je udáváno v předešlém výkladu - drožek jezdilo po Praze v roce 1872 již 220, čímž podstatně překročily i počet fiakrů v dobách jejich největší oblíbenosti. Udržely se i v pozdějších letech, kdy se v hromadné městské dopravě vyvinula levnější a hlavně větší vozidla schopná přepravit větší počet pasažérů najednou. Jako byly koňky a pozdější tramvaje. Ve Vídni se jim říkalo *Hafermotor* - ovesný motor, naráželo se na to, že byly hnány silou jednoho koně. Konkurence nových typů hromadné městské dopravy jejich počet snížila v Praze koncem 19. století na 140 vozů, ale i s předměstskými to bylo 189 kromě dvaceti drožek s taxametrem. Počet fiakrů ve stejné době, tedy v roce 1899, dosahoval na stejně měřeném území 134 vozů.

Omnibusy – Po roce 1875 opět jezdily po Praze omnibusy. Ale jejich jízda, hlavně středem města dlážděném "kočičími hlavami", na kolech se železnými obručemi nebyla zvláště příjemná pro pasažéry ani pro okolní chodce, a tak jejich provoz byl roku 1883 ukončen jako již mnohokrát předtím. Koňské omnibusy se však do ulic Prahy opět vrátily. Po ničivé

povodni, která postihla Prahu 4. 9. 1890 a pobořila část Karlova mostu. Tehdy omnibusy vlastnil bruselský podnikatel E. Otlet, který tu budoval pražskou koňku (viz výše). Ten měl uzavřenu smlouvu s pražskou obcí, z níž vyplývalo, že jeho povinností je „zajistit všude tam, kde by v důsledku jím prováděných prací došlo k přerušení dopravy, náhradní dopravu“.³⁸

Otlet měl k tomu účelu připraveno pět omnibusů. A tak, i když se uvedená obstrukce nevztahovala na narušení dopravy živelnými pohromami, zavedl opět tuto dopravu na pobořený Karlův most namísto koňské dráhy od 1. února 1891. Pět omnibusů zde jezdilo po provizorní dřevěné lávce, postavené na severní straně mostu mezi Křížovnickým náměstím a náměstím Malostranským. Tento provoz tu trval do listopadu roku 1892. De facto to byla *první náhradní doprava* v historii hromadné městské dopravy Prahy. E. Otlet se ještě pokoušel nasadit omnibusy znova do ulic Prahy v roce 1893. Ale jediná takto zřízená trasa mezi novoměstskou Deminkou a Máchovou ulicí na Vinohradech musela být pro nezáměr cestující veřejnosti 3. 5. 1893 zastavena. A tímto datem definitivně končí provoz omnibusů v pražské hromadné městské dopravě.

Koňská dráha – Vraťme se znovu ke koňské dráze. Koňka neboli podle E. Otleta (který měl koncesi na 51 let jejího provozu) "Pražská tramvaj" v popisovaných letech této kapitoly se stala velmi oblíbenou u Pražanů a rovněž návštěvníků Prahy. Stoupal počet zaměstnanců i dopravních prostředků. Denně cestovalo koňkou 4 000 Pražanů. Koňská dráha se tak stala nebezpečným konkurentem *fiakristům a drožkářům*. Noviny si začaly všimnout jejich nebezpečného počínání, když jako vozkové ostatních nejrůznějších povozů schválně jezdili mezi kolejemi, aby zdržovali provoz na koňce.

Stavba koňky pokračovala i do dalších částí Prahy. Již roku 1876 Otlet dokončil úsek od malostranského konce řetězového mostu ke smíchovskému nádraží České západní dráhy o celkové délce 2130 metrů. Koňka pokračovala mezi lety 1883 a 1884 na Královské Vinohrady a Žižkov. V těch samých letech překračovala Staré Město až na Malou Stranu a pokračovala mostem Františka Josefa do Holešovic. Jednokolejová trasa na Poříčí, která vedla přes Příkopy a Ferdinandovu (dnes Národní) třídu byla v letech 1881 až 1883 přeměněna na dvoukolejnou. Pouze úsek Ovocné (dnes 28. října) ulice zůstal jednokolejný. Holešovická větev byla v roce 1885 prodloužena až na Královské Vinohrady - tím dosáhla pražská koňka délky 18 875 m.

Nakonec v 90. letech je prodloužena žižkovská trasa k Olšanským hřbitovům.

Ovšem pražské zastupitelstvo i obyvatelstvo nebylo s Otletovou společností příliš spokojeno.

³⁸ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 20.

Jak dokazuje citace z knihy Dějiny Prahy II.: „Stále rozkopané ulice, nedodržení termínů stavebních prací, špatný technický stav vozů a traťového svršku, do jehož obnovy odmítala společnost více investovat, a v neposlední řadě i nečistota uvnitř vozů a neochota personálu znepříjemňovaly cestování. Věčné soudní spory s městem proti zamýšleným konkurenčním projektům a nakonec i porušování rakouských obchodních zákonů vedly k rozhodnutí pražské rady ze dne 11. března 1898 odkoupit společnost Pražské tramwaye“³⁹.

Když roku 1898 pražská obec koňskou tramvaj od Otleta odkoupila, podnik v té době disponoval 116 osobními vozy s 528 koňmi. V předchozím roce přepravil 10 921 612 osob. Sbor obecních starších odkup schválil na svém zasedání 27. 6. Téhož roku a ještě téhož měsíce - 30. 6, byla podepsána kupní smlouva. V ní Pražská obec zaplatila Otletovi 2 637 000 zlatých a hypotéku váznoucí na pozemcích podniku v hodnotě 56 179 zlatých.

27. 6. 1898 na zasedání obecního sboru byla schválena přestavba koňské tramvaje na elektrickou dráhu. Během čtyř let byla celá síť pražské koňské tramvaje přestavěna na elektrickou, kromě úseku přes Karlův most.

Elektrická tramvajová dráha

Tento druh hromadné městské dopravy znamená v mé práci zásadní předěl. Zde se již nejedná o pohon živou koňskou silou, ale o pohon elektrický, strojový, případně u některých dopravních prostředků parní. O elektrické tramvaji jako o dalších "strojních" tedy motorových dopravních prostředcích v pražské městské hromadné dopravě se zmiňuji v souvislosti s jejím historicky pokračujícím vývojem přecházejícím až do dnešních dnů. Tedy zcela v duchu, který jsem si zvolil v úvodu své práce.

18. 7. 1891 je dnem, kdy byla zahájena pravidelná doprava na první trati elektrické dráhy v městě Praze, byla v provozu do 2. 11. 1891. Její délka byla 766 metrů a vedla od horní stanice *Ianové dráhy* na Letné Ovenceckou ulicí ke vchodu do Královské obory na Zemskou jubilejní výstavu, která v tom roce v Praze probíhala. Český technik a vynálezce *František Křižík* tu prezentoval své dílo, které vyprojektoval a zhotovil na vlastní náklady. 1. 9. 1893 je trať prodloužena od výstaviště k místodržitelenskému letohrádku. Vozy poháněl dvounápravový vůz norimberské firmy *Schuckert* a obdobný vůz, který podle Křižíkových plánů vyrobila firma *Ringhoffer*.

³⁹ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 178.

Krátká a izolovaná dráha majiteli sloužila spíše k pokusům s novými tramvajovými vozy a kolejovými sběrači. Proto po celou tu dobu byla doprava na trati deficitní, a tak byl provoz k 15. 8. 1900 zastaven.

19. 3. 1896 zahájil František Křížík ve vlastní režii dopravu elektrickou tramvají z Karlína do Libně. Již 4. 9. 1896 prodloužil Křížík trať na území tehdejší Prahy do ulice Na Florenci.

„Po prodloužení měřila necelých 8 km a z Florence vedla na Palmovku, kde se rozdělovala směrem na Libušák do Libně a k Balabence. Od roku 1898 se na Balabence opět dělila na dvě linky: k vysočanské lékárně a k První českomoravské strojárně. Roku 1900 převzala dráhu akciová společnost“⁴⁰. Tato, v té době ještě příměstská tramvajová síť, měřila 5770 metrů, byla jednokolejná s výhybkami.

„13. 6. 1897 byl zahájen provoz elektrické tramvajové trati Smíchov (Anděl) - Klamovka. Stavbu provedla berlínská firma Felix Winter & Company. Majitelem dráhy byl košířský starosta *Matěj Hlaváček*“⁴¹ Stavitel *Josef Linhart*. Ovšem M. Hlaváček se výstavbou dráhy velmi zadlužil tak, že se po několika měsících jejího provozu zastřelil. 21. 7. 1900 přešla dráha smluvně do majetku pražské obce. Nový majitel, *Elektrické podniky*, zaplatily dědicům 150 tisíc zlatých. Dále opět jsou citovány Dějiny Prahy v datech: „25. 6. 1897 byl zahájen provoz elektrické tramvajové trati od Národního muzea, Škrétovou a Palackého (Anglickou) ulicí na Purkyňovo náměstí (náměstí Míru) a odtud budoucí Korunní třídou na Floru a k Olšanským hřbitovům. Trať byla majetkem Královských Vinohrad. Přibližně ve stejné době pražský magistrát zahájil výstavbu trati od Německého divadla kolem nádraží císaře Františka Josefa (dnešní Hlavní nádraží) na Žižkov k Olšanským hřbitovům, kde spolu s tratí vinohradskou vytvořily okružní dvojkolejnou trať. Pražský úsek byl dán do provozu 18. 9. Okružní trať byla zpočátku provozována oběma obcemi společně, 15. 12. přešla vinohradská část tratě do majetku pražské obce.“⁴² Dějiny Prahy II k tomu uvádí. „Dne 15. prosince 1897 *Městská elektrická dráha Královských Vinohrad* dle předchozího ujednání za 365 578 zlatých přešla pražským *Elektrickým podnikům*“⁴³.

Křížíkovy tramvajové vozy v době, kdy uvedl do provozu, trať z Florence do Vysočan byly napájeny proudem z jeho vlastní elektrárny v ulici Na Švábkách. Tato jeho dráha byla, na rozdíl od té letenské, velmi dobře prosperujícím podnikem, ale její provozování brzy

⁴⁰ Míka, Zdeněk a kol.: Dějiny Prahy v datech, str. 185.

⁴¹ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 185.

⁴² Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 185.

⁴³ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 179 - 180.

přesahovalo možnosti jednotlivce. Proto již roku 1900 Křížík přeměnil svůj podnik na akciovou společnost s názvem *Elektrická drobná dráha Praha - Libeň - Vysočany* a sám se stal předsedou správní rady.

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy

S termínem *Elektrické podniky* jsme se v textu již několikrát seznámili. Proto na vysvětlenou bude uveden delší text z knihy *Dějiny Prahy II.* od kolektivu autorů, který je nutný pro vysvětlení tohoto pojmu v kontextu vývoje *pražské veřejné hromadné dopravy*.

„Dne 7. října 1895 se usnesl sbor obecních starších, aby pražská obec požádala o koncesi pro generální síť elektrických drah a usilovala o její napojení na předměstské dráhy. V červnu 1896 byl schválen návrh městské rady, že obec sama uskuteční stavbu těchto drah a převezme jejich provoz. Tomuto významnému rozhodnutí předcházelo odmítnutí Otletova návrhu na elektrifikaci *koňky*. Během roku 1897 byly vytvořeny správní a technické orgány pro řízení budoucího městského dopravního podniku. 18. září 1897 zahájily *Elektrické podniky královského hlavního města Prahy* provoz na své první trati od Německého divadla kolem nádraží císaře Františka Josefa, Karlovou a Táboritskou ulicí na Žižkově k Floře. Okružní trať Praha - Žižkov - Královské Vinohrady se stala po sloučení v prosinci téhož roku základem budoucí rozsáhlé sítě. V roce 1897 byly *ministerstvem železnic* schváleny stavby dalších tramvajových tratí, které ještě respektovaly monopol *Otletovy koňky*. Ta však v průběhu roku 1898 přešla do vlastnictví města a všechny plány na její výstavbu musely být změněny nebo vůbec zrušeny. Přednost dostala přestavba centrálně vedené koňky na *elektrickou dráhu*, která se uskutečnila v letech 1898 až 1901. Jako první byla elektrifikována trať z Josefského náměstí (dnes Náměstí Republiky) do Královské obory.. Elektrické dráhy byly zpočátku zásobovány elektrickým proudem z prozatímní stanice na Karlově, postavené v tzv. Kunerlově zahradě. Od dubna 1900 byly pražské tramvaje napájeny z elektrárny v Holešovicích.“⁴⁴

Autodopravci, automobil

Uvádí se, že první automobil se v pražských ulicích objevil někdy kolem roku 1895. Tento dopravní prostředek postupem času ve 20. století ovládl většinu dopravy jak té místní, tak dálkové, jak té hromadné, tak osobní. Prozatím je ovšem zapsán roku 1899 ve Statistické knížce královského hlavního města Prahy první veřejný autodopravce.⁴⁵ Čili něco jako prvá

⁴⁴ Kolektiv autorů: *Dějiny Prahy II.*, str. 178 - 181.

⁴⁵ Kolektiv autorů: c.d., str. 166 - 167.

"*automobilová drožka*"- předchůdce známých autotaxi neboli "taxíků", které později svoji činnost v hromadné městské dopravě rády odvozovaly od předchozích skutečných a populárních *drožek*.

11. Doprava na počátku 20. století. Léta 1901 – 1920.

Fiakry a drožky - jsou de facto v tuto dobu vytlačovány z *veřejné městské hromadné dopravy*.

I když během I. světové války nastane jejich obroda, je to jen přechodný jev. S prvními léty samostatného státu v konkurenci elektrických a motorových dopravních prostředků se stále více stávají druhem dopravy používaným při svátečních či zvláštních příležitostech. Tradičně na cesty do divadel, plesů, na nádraží a zpět nebo k mileneckým dostaveníčkům při výjezdu na okraje Prahy. Elektrické tramvaje a později taxíky je vytlačují z každodenní běžné přepravy osob.

Začátkem dvacátého století je v Praze napočítáno 178 drožkářských živností se 188 povozy a 93 fiakristických se 144 vozy. V roce 1919 se udává, že v Praze je napočítáno 70 fiakrů a 86 drožek. 22. 6. 1920 byl vydán nový *sazebník pro živnost drožkářskou a fiakristickou*, který platil minimálně do roku 1940.

Článek Žižkovské fiakry a drožky z Měsíčníku pro Prahu 3 „Hlas Trojky“ z 9. 9. 2004 od M. Čvančary uvádí : „Každý kočár směl přepravovat maximálně čtyři cestující a byl tažen dvěma koňmi lehčího typu. Před bezmála sto roky, v tehdy ještě samostatném městě Žižkově, jezdilo, vedle koňských tramvají, také bezmála dvě stě větších i menších koňmi tažených veřejných povozů nákladních, a nemalé množství fiakrů a drožek. Schematismy města Žižkov ze začátku 20. století uvádějí nejen tucet (12) aktivních nájemných dvouspřežních kočárů - *fiakrů*, ale i několik desítek místních *drožek*. Ty, na rozdíl od fiakrů, byly taženy pouze jedním, a to většinou již starším koněm, a směly být obsazovány pouze dospělými osobami s maximálně jedním dítětem. Dvě děti byly již pokládány za jednu osobu dospělou. Za patnáctiminutovou jízdu po Žižkově nebo Královských Vinohradech se za denního světla měnila sazba: pro fiakr jedna koruna a dvacet haléřů, za drožku osmdesát haléřů. V čase nočním (od 22 hodin do 6. hodiny ranní) o polovinu více.“⁴⁶

⁴⁶ Čvančara, M.: Žižkovské fiakry a drožky, in Hlas Trojky, 9.9.2004

Koňská tramvajová dráha neboli *koňka* - datum její poslední jízdy v Praze je 12. 5. 1905 na její poslední "lokalitě výskytu" - přes Karlův most. Tím se končí její zdejší pout', která začínala u Poříčské brány směrem k řetězovému mostu císaře Františka I. v roce 1875. Dále jsou v Praze k vidění jen tramvaje elektrické a živá koňská síla se tak mění v tu elektromotorovou. Je to počátek ústupu živého fenoménu dopravy, zvířete-koně z městské veřejné hromadné dopravy a vůbec i dopravy jako celku, který pak prochází celým 20. stoletím. Kůň se vrací do města již pouze jako turistická atrakce v posledním desetiletí 20.století ve formě fiakristického ježdění.

Elektrická tramvajová dráha - s historií její existence jsme se seznámili v předešlých kapitolách. Nyní, na prahu 20. století, v *hromadné městské dopravě* Prahy počíná dominovat. Na potvrzení tohoto faktu bude uveden opět dokonalý zápis kolektivu autorů z knihy *Dějiny Prahy II.*: „Z původního projektu elektrických drah byla uvedena do provozu jen trať Purkyňovo náměstí na Královských Vinohradech - Vršovice - Spálená ulice - Karlovo náměstí - Vyšehrad, dále byla napojena na pražskou síť Elektrická dráha Smíchov - Košíře, nově postavená trať přes nový kamenný most u Národního divadla, levobřežní trať ze Smíchova k holešovickým jatkám a dále k dnešní holešovické teplárně a provizorní trať od těšnovského nádraží *Rakouské severozápadní dráhy* do Holešovic-Buben. Odkoupení Křižkovy *Elektrické drobné dráhy* Praha - Libeň - Vysočany v roce 1907 a její přestavbou byl dovršen monopol města na provozování *městské hromadné dopravy*. V roce 1908 dosáhla délka tramvajových tratí 51 844 metrů... Od roku 1907 až do vypuknutí první světové války došlo k dalšímu významnému rozšíření a modernizaci tramvajové sítě. Byly postaveny linky vedoucí od nynější stanice Muzeum k Floře a do Strašnic, od letenské vodárny ke Střešovické vozovně a k Vychovatelně. Další byly z Vyšehradu do Nuselského údolí, z Klárova na Pohořelec, z žižkovské Prokopovy ulice na Ohradu, ze Staroměstského náměstí na Čechův most, od Chotkových sadů ke Špejcharu, na Smíchově od Plzeňské třídy do Křížové ulice a na Santošku. Na Novém Městě vznikla trať k *České dětské nemocnici* a také přes nový most na Klárov a přes Hlávkův most do Holešovic. Mnohé jednokolejné tratě byly modernizovány, přeměněny na dvoukolejné, bývalé soukromé dráhy prošly rekonstrukcí. Významné změny zaznamenal i samotný tramvajový provoz. Mezi lety 1907 až 1908 bylo zavedeno číslování tramvajových linek (poprvé od 24. 10. 1907). Od roku 1911 byl na většině linek zahájen noční provoz a tzv. *divadelní linky*. V roce 1914 došlo k první komplexní systémové změně linek, která umožnila lepší spojení příměstských obcí s centrem. Tramvajová doprava významně

integrovala území pražské aglomerace, i když snahy pražské radnice po spojení s těmito obcemi narážely na politické a administrativní překážky. Rozpor mezi integračními vlivy technické infrastruktury (pražská tramvajová doprava obsluhovala deset přilehlých obcí, vodní a kanalizační síť byla budována ve shodě s okolními obcemi jako jednotná, úklid města nebylo možno zajistit bez spolupráce se širším okolím atd.) a politickou realitou byl překonán až po první světové válce.⁴⁷ K takto uvedené komplexní informaci se nedá moc co dodat. Snad jen to, že Pražané si brzy zvykli a oblíbili tento druh dopravy. A její obliba trvá dodnes.

Autobusy - tedy motorová vozidla se jako přirozený nástupce *omnibusů* tažených koňskou silou objevila v *pražské veřejné hromadné dopravě* poprvé 7. 3. 1908. Byly schopné přepravit větší počet pasažérů tak jako jejich předchůdci. Autobusy do provozu uvedly pražské Elektrické podniky. Jednalo se o jedinou autobusovou linku, která vedla z Malostranského náměstí Nerudovou ulicí přes Hradčanské náměstí na Pohořelec a měřila 1600 metrů. Ještě téhož roku - 1. května - byla trať prodloužena přes Karlův most na Křížovnické náměstí. A to hlavně z toho důvodu, že po ukončení provozu koňky na Karlově mostě byla zde plánována elektrická tramvajová dráha. Ale na historický most nebylo povoleno vztyčit stožáry s trolejí. Tím sem nemohla být přivedena elektrická energie nezbytná pro pohon tramvají.

Avšak již po roce bylo zjištěno, že autobusy způsobují mostu silné otřesy vinou své nedokonalé konstrukce. A tak se stěhovaly na svou původní trasu, tedy z Karlova mostu. Již tehdy pro tuto linku vyráběly autobusy čtyři závody, byly to: Laurin a Klement, Aries, Gaggenau a Fiat. Ovšem všechny měly nemalé potíže s velkým stoupáním v Nerudově ulici s častými jízdními výpadky. 17. 11. 1909 se stala vážná dopravní nehoda, po které byl provoz autobusů městem "na věky" okamžitě zastaven. Autobusy se do městské dopravy vrátily, ale až v roce 1925.

Automobil, (motocykly), autodopravci, autodrožky, autotaxi, taxi

O autu jako fenoménu dopravy nastupujícího 20. století byla již zmínka v minulých kapitolách. Na úvod této části pro charakteristiku tématu a jeho doby, (navíc s fakty o motocyklech), z knihy *Dějiny Prahy v datech*:

⁴⁷ Kolektiv autorů: *Dějiny Prahy II*, str. 180 - 181.

„1904 - V malém sále restaurace na Žofině byly uspořádány krátce po sobě dvě výstavy motocyklů a automobilů. Na první výstavě byly vystaveny motocykly 8 výrobců, z toho 3 domácí (Laurin a Klement z Mladé Boleslavi, Josef Walter - Smíchov, Vilém Michl - Slaný).

Na druhé výstavě byly vystaveny 3 automobily cizí výroby a zbytek prostoru vyplňovaly motocykly domácí a cizí provenience. Tyto dvě výstavy byly první z mezinárodních automobilových výstav v Praze, které se každoročně opakovaly až do roku 1914.“⁴⁸

František Roubík ve své knize Od nosítek k trolejbusu udává o *autodopravcích*, tedy *taxikářích*, jak se později vyslovovala tato profese zabývající se převozem osob a jejich zavazadel, že : „... ve Statistické knížce královského hlavního města Prahy jsou vedeni veřejní autodoprováci v roce 1904 dva, v r. 1908 patnáct, v r. 1914 již 37. Stanoviště *autodrožek* (*autotaxi*) byla v ulici Na příkopě (později na Josefském náměstí - dnes náměstí Republiky). Před nádražím v Hybernské ulici, před Choděrovou restaurací na Národní třídě a u Národního divadla“⁴⁹.

V porovnání s výše citovaným autorem Jan Jungmann v článku Z dějin pražské taxislužby a jejich předchůdců v časopise Res Musei Pragensia udává trochu jiná fakta o pražském počátku taxiků: „V roce 1907 zahájily *taxíky* vítězné tažení pražskými ulicemi. Praha zaváděla tento druh dopravy jako sedmé město v Evropě po Londýně, Paříži, Berlíně, Drážďanech, Lipsku a Mnichově. (Pro srovnání na podzim 1907 jezdilo v Berlíně 800, v Paříži 500 a v Londýně 300 *autodrožek*).“ Dále stejný autor zde v hutném článku rozepsaném v dvojce pokračování uvádí:

„Po důkladné přípravě (všichni řidiči se museli podrobit řidičským zkouškám) se dopoledne 7. 9. 1907 uskutečnila v Praze veřejná zkušební jízda čtyřmi *automobilovými drožkami*, které dodala mladoboleslavská továrna Laurin a Klement. Jízdy se osobně zúčastnil náměstek starosty dr. Štych. Dobový tisk referoval, že *autodrožky* L a K "jezdí tiše, bez hluku a nezapáchají benzínem". Pro veřejnost začaly *autodrožky* fungovat v neděli 8. 9. 1907. Výtěžek z jízdy prvního dne ve výši 500 kr byl věnován pražským chudým“⁵⁰. Od počátku byly problémy s výší jízdného. Bylo řádově odstupňováno po stovkách metrů a na tu dobu bylo dost vysoké v porovnání s ostatními druhy *veřejné pražské dopravy*. Ale protože výška jízdného byla závislá na rostoucím počtu vozů, kterých rychle přibývalo do roku 1914, její ceny úměrně klesaly. Je zajímavé, že již první vozy byly opatřeny taxametry.

⁴⁸ Míka, Zdeněk a kol.: Dějiny Prahy v datech, str. 190, 193.

⁴⁹ Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu, str. 181.

⁵⁰ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 11, str. 1 – 5.

Zpočátku v provozu po Praze byly - jak udává výše zmíněný autor: „... 4 automobily Laurin a Klement typu B2, tzv. vioturetty na prodloužené šasi se čtyřsedadlovou karosérií, poháněné dvouválcem o výkonu 10 koní čili 7, 4 kW. Později vzrostl počet těchto vozů na patnáct. Cena tohoto automobilu činila 900 kr nebo 1 800 zl.“⁵¹ Dále pak tento autor píše: „První *taxikářská stanoviště* v Praze byla před nádražím Společnosti státní dráhy (dnes Masarykovo), u Prašné brány, na Václavském náměstí a na Ferdinandově třídě“⁵². Zmíněná továrna Laurin a Klement měla zájem o rozšíření autoparku autotaxi svými výrobky o dalších padesát kusů. Proto zřídila velkou garáž s kapacitou šedesáti vozů v Karlíně v Žižkově ulici. Ovšem již velmi brzy se objevila konkurence. Jak uvádí již zde zmíněný autor: „... pražská továrna na automobily Velox vyslala počátkem října 1907 do ulic dva typy autodrožek, a to dvouválcové 12-14 koní pro 3-5 osob a čtyřválcové 25-30 koní pro 4-6 osob. Těmto pohodlně vybaveným vozům nechyběly ani nosiče pro dopravu větších zavazadel, umístěných vzadu. Protože firma Velox vyvážela automobily do Petrohradu, říkalo se jejím *autodrožkám* - ruský typ.“⁵³

Z hlediska našeho zájmu - *fiakrů* a *drožek* jsou zajímavé i další řádky citovaného autora.

„Vedle *Řádu fiakrského a drožkářského z roku 1881*, který nadále platil analogicky i pro nájemná motorová vozidla, byl provoz *taxíků* regulován provozním a jízdním řádem a ministerským nařízením z r. 1910 (tzv. předpisy o silostrojích). *Automobilová doprava* byla dále organizována *živnostenským řádem z 20. 12. 1859 č. 227 říšského zákoníku*, který byl novelizován zákonem z 5. 2. 1907 č. 26 říšského zákoníku. Všechny tyto zákonné normy převzala od monarchie Československá republika.“⁵⁴ Z hlediska tohoto zákona je pro nás zajímavé, že provozovatel vozů *taxi* nesměl být trestán za žádný zločin ani přestupek „spáchaný ze zjištěnosti aneb směřující proti veřejné mravopoctnosti“⁵⁵. Dokonce v minulosti ani nesměl prodělat úpadek. Hlavní bylo to, že *autodrožkářská* živnost byla výlučně živností koncesovanou. A tuto koncesi uděloval magistrát jak osobám fyzickým, tak osobám právnickým. Jan Jungmann uvádí: „Důležitým mezníkem v dějinách *pražských taxíků* je rok 1912, kdy podle § 106 *živnostenského řádu* vzniklo *Společenstvo pro veřejnou dopravu osob nájemnými automobily v královském hlavním městě Praze*. Členství ve Společenstvu bylo

⁵¹ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 11, str. 1 – 5.

⁵² Jungmann, Jan: c.d.

⁵³ Jungmann, Jan: c.d.

⁵⁴ Jungmann, Jan: c.d.

⁵⁵ Jungmann, Jan: c.d.

povinné. V r. 1912 mělo 23 členů, v r. 1913 35, v r. 1914 44, v r. 1915 48, v r. 1916 54, v r. 1917 59, v r. 1918 67. v r. 1919 140, v r. 1920 205, v r. 1921 276 a v r. 1922 315 členů.“⁵⁶

Stejný autor pak dále píše: „Mezi léty 1907 - 1922 došlo k podstatné obměně a rozšíření vozového parku. V roce 1922 bylo nejvíce vozů značky Laurin a Klement (112), dále Praga (48), Fiat (17), Walter (13 vozů a 1 tříkolka), Daimler (7), Phaenomen (6), Minerva (4), Ruf (4), Ford, Puch a Stoewer (po 3 vozech). Ostatní značky byly zastoupeny 1 - 2 vozy. Celkem jezdilo v Praze v r. 1922 asi 240 vozů oproti 100 v r. 1920 a 50 v r. 1919. Počet skutečně jezdících vozů se nekryl s počtem držitelů koncesí, který byl vyšší. V roce 1922 bylo v Praze 44 *stanovišť*. Pro srovnání : Paříž v té době měla 5000 autodrožek a Berlín 2 136 nájemných automobilů a 545 elektromobilů. Složitý problém představovala otázka poplatků a s ní související používání taxametrů a vykázaných stanovišť.“⁵⁷ Navíc po 1. světové válce nastalo jejím vlivem všeobecné znehodnocení peněz. J. Jungmann dále popisuje potíže, ale i nešvary.

„*Taxikářům* na počátku 20. let dále ztrpčovalo život nepružné nařízení, podle kterého vůz směl stát jen na policejně přikázaném stanovišti od 6 hod. ráno do 9 hod. večer nebo opačně a na totéž stanoviště se musel po skončení jízdy vrátit. Tím se jízda neúměrně prodražovala. Snahou *Společenstva autodrožkářů* bylo dosáhnout nahrazení tohoto tzv. turnusového systému systémem volných stanovišť, na kterých by v libovolnou dobu mohl stát kterýkoliv taxík.

Taxametry byly povinně zavedeny v r. 1920, ale neměly jednotný systém a nebyly plombovány. To umožňovalo nekalou manipulaci, pomocí které si taxikáři nahrazovali z kapsy zákazníka ujeté "prázdné" kilometry. Teprve od r. 1923 byly taxametry povinně plombovány.“⁵⁸

Pro celkový obraz pražské dopravy počátkem 20. století je nutné uvést i další typy a spojnice dopravy, které zde existovaly. Konkrétně železnice, lodní dopravu, lanovou dráhu a také mosty.

Pro úplnost přehledu se, ale musíme podívat do historie vývoje této dopravy sahající mnohdy až druhé poloviny 19. století.

Již bylo uvedeno, jak mnoho byla železnice důležitá pro rozvoj *fiakristické* a později *drožkářské* dopravy v hlavním městě. Tedy její provoz byl zde zahájen 20. 8. 1845.

Železnice - ve svém vývoji pokračovala dalšími konečnými či výjezdními nádražími v Praze.

⁵⁶ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 11, str. 1 – 5.

⁵⁷ Jungmann, Jan: c.d.

⁵⁸ Jungmann, Jan: c.d.

Ze stejného nádraží, jako první tratě, vyjel vlak z Prahy do Lovosic 1. 6. 1850 a roku 1852 až do Drážďan.

14. 7. 1862 Česká západní dráha slavnostně otevírá nádraží na Smíchově, odkud vede trať do Plzně. Společnost Buštěhradská brána 4. 11. 1863 zahájila provoz parní železnice na bývalé *koněspřežné* železniční trati od Bruské brány do Lán a nově končila na nádraží v Dejvicích.

Až v roce 1868 byla prodloužena kolem Stromovky do nádraží Praha-Bubny.⁵⁹

Tam, kde je dnes Hlavní nádraží, bylo postaveno druhé pražské nádraží v letech 1871 - 1872 a pojmenováno na Nádraží císaře Františka Josefa I., byla to trať z Vídně přes České Budějovice. Při stavbě museli prorazit tunel pod Královskými Vinohrady (v roce 1871), aby se dostali na jeho dnešní úroveň. Od tohoto nádraží byla postavena a uvedena do provozu 15. 8. 1872 Pražská spojovací dráha vedoucí k smíchovskému nádraží České západní dráhy. 16. 9. 1872 byla zahájena osobní doprava na trati České severozápadní dráhy z Prahy přes Smíchov do Vejprt, (nákladní doprava na tomto úseku je v provozu již od 3. července téhož roku). V těsné blízkosti nádraží Františka Josefa byla postavena Česká severní dráha a tím umožnila průjezdnost tohoto nádraží. Česká severní dráha zahájila dopravu 28. 10. 1872 na trati z Prahy do Neratovic-Turnova-Liberce. 21. 5. 1873 počíná dopravu Pražsko-Duchcovská dráha ze Smíchova do Slaného.

4. 10. 1873 je zahájena doprava na dalším železničním úseku z Prahy přes Vysočany, Čelákovice do Lysé nad Labem k trati Polabské dráhy. V letech 1873-1875 bylo pro tuto dráhu postaveno nádraží Těšnov a zvala se Rakouskou severozápadní dráhou. V roce 1882 započíná provoz tzv. Českých obchodních drah na trati Nusle-Vršovice-Modřany. A konečně v roce 1888 je zahájena osobní doprava na Pražské spojovací dráze mezi stanicemi Hrabovka - Smíchov. Tím byl alespoň prozatím dokončen *pražský železniční uzel*.

K železnici nezbytně patří i vybudování karlínského Negrelliho viaduktu přes Štvanici do Buben o celkové délce 1 111 m, zprovozněného již 1. 6. 1850. A železniční most Pražské spojovací dráhy pod Vyšehradem postaveném v roce 1872. Roku 1902 byla jeho železná konstrukce vyměněna za novou.⁶⁰

Pro *fiakry a drožky* Prahy byly rovněž důležité mosty přecházející přes "páteř města" řeku Vltavu.

⁵⁹ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 182 - 183

⁶⁰ Viz Míka, Zdeněk a kol.: Dějiny Prahy v datech, str. 154.

Mosty - po dlouhá staletí spojoval v Praze jediný kamenný oba břehy Vltavy. Nejdříve jím byl Juditin most z let 1158 - 1172, později nahrazený Karlovým mostem budovaným od 9. 7. 1357. Ten až dodnes zachovává svoji délku 516 metrů a šířku 9 a půl metru. Byly zde ovšem i četné brody, ale až roku 1841 je přistavěn druhý kamenný most, který byl pojmenován po zesnulém rakouském císaři Františku I.. Další mosty jsou budovány podle potřeb rozrůstajícího se města. V roce 1868 je jím řetězový most Františka Josefa I., lidově zvaný Eliščin, spojující Trubní (dnes Revoluční) ulici s Letnou. Dále následovaly v letech 1878 Palackého most a 1901 nový kamenný most císaře Františka I.. Také v roce 1901 je vybudován provizorní most přes Štvanici, který je později zbourán a nahrazen Hlávkovým mostem v roce 1910. Dalším provizorním mostem je libeňský, postavený v roce 1903. Čechův most je zbudován v roce 1908. A ještě před I. světovou válkou je uveden do provozu v roce 1914 Mánesův most. Nedaleko od něho stála v letech 1868 - 1914 železná lávka pro pěší.

Je zajímavé, že na všech pražských mostech, s výjimkou Karlova mostu, bylo až do roku 1825 vybíráno mostné. A tak obyvatelé i návštěvníci v zimě raději chodili přes zamrzlou řeku po ledě.

Nezbytnou součástí pražské dopravy a přepravy byla samostatná řeka Vltava a po jejím splavněním mezi léty 1897 - 1899 i lodní doprava. Nejdříve bylo ale třeba vybudovat nové armované nábřežní zdi. V letech 1895-1896 pod Letnou, 1899 na Rejdišti. 1903-1904 od Karlova mostu k Palackému mostu, 1906-1908 v Podolí, 1908-1914 u Štvanice a v Bubnech.

Přitom ovšem zaniklo mnoho jezů a mlýnů a i několik ostrovů a vodních ramen v blízkosti Štvanice. Za to byly vybudovány nové jezy, propusti a plavidlové komory. Byl vybudován i nový přístav pro vory a plavidla na Smíchově a u Císařského ostrova. A nový velkokapacitní přístav s vlečkou v Holešovicích, který nahradil později zasypaný Karlínský přístav u Rohanského ostrova s veškerou nákladní přepravou. Podle knihy *Dějiny Prahy II.*: „Vltava získala zvláště u Štvanice a na Rejdišti a v oblasti od Kampy k Jiráskovu mostu zcela novou, monumentální tvář, ke které přibyl i zvýšený plavební ruch.“⁶¹

Lodní doprava - v tu dobu se u lodní přepravy po řece uplatnil parní pohon.

Opět necháme promluvit odborníky z výše citované knihy *Dějiny Prahy II.*: „Nejvýznamnějším paroplavebním podnikem, který se především zabýval přepravou cestujících, byla a vlastně pod jiným názvem nástupnický dodnes stále ještě je *Pražská společnost pro plavbu na řece Vltavě*, která byla založena pražskými měšťany v srpnu 1865.

⁶¹ Kolektiv autorů: *Dějiny Prahy II.*, str. 182.

Během prvních dvou let si opatřila dva parníky s názvem *Praha* a *Vyšehrad* a zvláště o nedělích a svátcích vozila Pražany na výlety až do Štěchovic. Kolem roku 1880 přepravila asi 100 tisíc osob ročně. V roce 1883 vyrostla Pražské společnosti pro plavbu na řece Vltavě na několik let zdatná konkurence firmy Maxe Goldmanna s názvem *Rychlá salonní paroplavba*, která s malými parníčky obstarávala spojení v Praze a s pobřežními osadami a městečky směrem na jih. V lednu 1889 bylo pět parníčků Rychlé salonní paroplavby odkoupeno za 40 tisíc zlatých Pražskou společností pro plavbu na řece Vltavě, která v roce 1895 změnila název na Pražskou společnost pro plavbu na řece Vltavě, která v roce 1895 změnila název na *Pražskou společnost pro paroplavbu na Vltavě a Labi v Čechách* a v roce 1913 na *Pražskou paroplavební společnost*.

V těchto letech Pražská paroplavební společnost významně rozšířila lodní park a mezi lety 1895 až 1925 disponovala 23 parníky a přepravila 1 až 2 miliony cestujících ročně. V té době také zajížděly lodě společnosti z karlínského přístaviště na dolní Vltavu. Absence jiné dopravní konkurence využila společnost k tomu, že například na lince do Velké Chuchle odplouvaly v roce 1922 malé parníky z přístaviště u Jiráskova mostu každých dvacet minut. Od roku 1921, kdy bylo dokončeno splavnění Vltavy i uprostřed města, bylo možno dopravovat cestující z přístaviště společnosti u Jiráskova mostu také severním směrem. Koncem 20. let však zlatý věk pražské paroplavby skončil⁶². Sem lze dodat poznámku z knihy *Dějiny Prahy v datech*: „16. 4. 1880 belgická firma Parrau a spol. zahájila osobní *lodní dopravu* uvnitř Prahy. Dopravu obstarávaly 4 malé vrtulové parníčky (Pražany přejmenované na "ožralé rybičky"). R. 1883 převzala podnik firma Max Goldmann a až do r. 1889 pod názvem *Rychlá salonní paroplavba* provozovala osobní dopravu uvnitř Prahy, ale i na Zbraslav, do Davle a Štěchovic.“⁶³

Jistě do kapitoly o *lodní dopravě* patří fakta, která hovoří o tom, že v letech 1902-1905 při stavbě nábřeží pod Vyšehradem byl proražen do vyšehradské skály tunel, který navždy otevřel cestu z Prahy do Podolí a Bráníka, obcí do té doby přístupných z města jen pomocí přivozu kolem skály nebo objížděnkou přes Pankrác. Další informace vypráví o letech 1905-1914, kdy zanikla bývalá "mekka" povltavských i otavských vorařů - pražské Podskalí. Jeho poslední část se dochovala do let 1924-1926. A konečně zejména pro "koňáky" určitě významná událost, že 28. 9. 1906 se konaly první dostihy na nově vzniklém závodišti ve Velké Chuchli,

⁶² Kolektiv autorů: *Dějiny Prahy II*, str. 184 - 185.

⁶³ Míka, Zdeněk a kol.: *Dějiny Prahy v datech*, str. 171 - 172.

kam se stěhovaly z Císařské louky. Kde se dostihy provozovaly již v druhé polovině 19. století.⁶⁴

Posledním typem přepravy podílejícím se na *pražské městské veřejné dopravě* a provozovaném ve výše zmíněných letech konce 19. a počátkem 20. století byla lanová dráha.

Lanová dráha - Pražáky lidově zvaná *lanovka* má svůj počátek ve společenské akci pořádané v Praze roku 1891, obecně známé jako Jubilejní výstava. Tehdy byla 31. května uvedena do pravidelného provozu. Sahala od řetězového mostu Františka Josefa I. (v místech dnešního Štefánikova mostu) po Letnou. Pracovala na systému vodní převahy. Vozy byly dodány smíchovskou firmou Ringhoffer. Provozu se ujala do roku 1899 *Správní rada lanové dráhy na Letnou*. Od ledna 1900 byla předána Elektrickým podnikům. V roce 1921 byla lanovka na Letnou zrušena. Osud druhé lanové dráhy směřující z Malé Strany přes Nebozízek na Petřín byl podobný. Byla uvedena do provozu 25. července ve stejném roce. Postavilo ji *Družstvo lanové dráhy na Petřín* s velkou finanční podporou města, od kterého také mělo stavební koncesi. Její délka byla necelých 400 metrů. Zpočátku pracovala na systému vodní převahy. Vozy rovněž vyrobila firma Ringhoffer. Jejím hlavním úkolem bylo dopravovat návštěvníky na Petřínskou rozhlednu, která zde byla otevřena 28. července téhož roku. Rozhledna tvarem i konstrukcí volně napodobuje v menším měřítku pařížskou Eiffelovu věž z let 1886-1889.

Na závěr celé této kapitoly o "Dopravě počátkem 20. století" budou uvedena další významná fakta, která k Praze a k tomuto fenoménu nezbytně patří, protože ji významně ve svých důsledcích ovlivnily. Opět se nemůžeme vyhnout historické reminiscenci pro celkové představení situace. Tentokrát za pomoci faktů z knihy Z. Míky a kol. *Dějiny Prahy v datech* :
 „30. 10. 1866 císař František Josef I. rozhodl , aby Praha byla prohlášena otevřeným městem a aby byly zbořeny městské hradby. Opevnění mělo být městu darováno s tím, že na jeho náklad bude zbořeno“⁶⁵.

„20. 7. 1874 Bourání městských hradeb na náklady pražské obce mezi Poříčskou branou a ulicí Na Florenci. Do roku 1876 bylo zbořeno novoměstské opevnění až k Slepé bráně na konci Ječné ulice. Až do začátku 20. století se po etapách pokračovalo směrem ke Karlovu a mezi Strahovskou a Brusnou branou“⁶⁶. V rámci bourání byla již v roce 1873 zbořena Poříčská brána, stalo se tak i s klasicistní Koňskou branou na horním konci Václavského náměstí r.1876.

⁶⁴ Míka, Zdeněk a kol.: *Dějiny Prahy v datech*, str. 189, 191 - 192.

⁶⁵ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 162.

⁶⁶ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 168.

Výše zmíněná kniha též uvádí: „28. 3. 1885 Zdravotní rada pražské obecné rady rozhodla o asanaci Josefova a přilehlých částí Starého Města zbořením a novou zástavbou v souladu se současnými zdravotními požadavky. Městská rada a sbor obecních starších rozhodnutí vzápětí schválily.“⁶⁷ Zde připomínám, že již 27. 4. 1850 byl vydán *pražský obecní řád*, podle kterého bylo k Praze připojeno Židovské město, přejmenované na Josefov. Ke *státní správě* a její činnosti v městě Praze se váže další zde zmíněný fakt: „1869 Zavedení orientačních čísel vedle dosavadních popisných znamenalo zdokonalení evidence pražských domů (na levé straně ulice lichá, na pravé straně sudá čísla - tento systém označení domů platí dodnes).“⁶⁸

Nepochybně k provozu koňské a jiné dopravy a cestování uvnitř i vně města patří i další fakta v knize uvedená: „1874 Žulové dlažební kostky byly poprvé použity v Kolovratské (Na příkopě) a Ovocné ulici (28. října). V témže roce byly poprvé vydlážděny zvýšené chodníky v Pasířské (Palackého), Mariánské (Opletalově), Rytířské a Železné ulici.“⁶⁹

„Roku 1920 v Praze bylo zahájeno asfaltování vozovek. Zároveň byly použity i první dopravní značky, malované na vozovkách olejovými barvami.“⁷⁰

Jako doplněk celé kapitoly chci uvést další druh dopravy, který sice již nepatří do *pražské veřejné hromadné dopravy*, ale společně s *automobily a automobilovou dopravou* symbolizuje nastupující 20. století zejména po I. světové válce. Jsou jimi letadla a letecká doprava.

Letadla – po leteckých pokusech Jana Kašpara z počátku 20. Století (v letech 1911 a 1912), přichází ke slovu i průmyslová výroba. Pro přesnou dokumentační hodnotu – opět přichází ke slovu mnohokrát výše uvedený pramen:

„Roku 1919 v Praze byly založeny tři továrny na výrobu letadel - Vojenská továrna na letadla v Letňanech (od r. 1926 státní podnik), která vyráběla náš první sériově vyráběný typ Š-1, továrna Aero ve Vysočanech a továrna Avia (od r. 1926 součást Škodových závodů).

Letecké motory vyráběly také strojírna Breitfeld, Daněk a spol. a později v automobilce Walter v Jinonicích.“⁷¹

Letecká doprava - z výše zmíněného pramenu:

„15. 10. 1920 Francouzská společnost CINDA zahájila civilní *leteckou dopravu* na lince Paříž - Štrasburk - Praha. V následujícím roce byl zahájen provoz na lince Praha – Varšava.“⁷²

⁶⁷ Míka, Zdeněk a kol.: *Dějiny Prahy v datech.*, str. 175.

⁶⁸ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 165.

⁶⁹ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 169.

⁷⁰ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 211.

⁷¹ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 208 - 209.

⁷² Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 211.

A toto je skutečný konec kapitoly, která měla snahu reprezentativně představit dopravní prostředky i situaci v prostředí Prahy počátkem 20. století. Jako se československý stát stal samostatným a svébytným s vlastní ústavou z roku 1920, tak doprava té samé doby, zejména v hlavním městě, se již mohla prezentovat s rozvinutou infrastrukturou a mnoha druhy dopravních prostředků odpovídajících životu velkoměsta s úrovní srovnatelnou s ostatními velkými městskými aglomeracemi Evropy.

Podobně jako v některých závěrech předešlých kapitol i zde se dá konstatovat, že přehled k tomuto tématu se jeví v kontextu s tématem této práce jako dostatečně komplexní a dále budou fakta o *hromadné pražské městské dopravě* uváděna jen velice stručně pro dokreslení té určité doby, která bude součástí popisu práce. A to zejména z toho důvodu, že *fiakry* a *drožky* v Praze po roce 1920 se dostaly do nové situace své existence, a protože jsou hlavním anoncovaným tématem této práce – bude především k nim ve změněné realitě zaměřena pozornost.

12. Fiakry a drožky mezi léty 1921 - 1948

Po roce 1920 se země vzpamatovává z ničivých důsledků I. světové války a velkým tempem se rozvíjí elektromotory a automobilový průmysl. To se i velmi projevuje v *pražské veřejné hromadné dopravě* a ani *drožky* a *fiakry* hlavního města Prahy nemohou být proti tomu imunní. Jednotliví *drožkáři* i majitelé *fiakrů* přecházejí podnikat na *autotaxi*. Ty již nejsou jako zpočátku 20. století drčícími, řinčícími a čmoudícími "nestvůrami," před kterými konzervativní Pražané měli dlouho respekt a pouze ti nejvíc srdnatí se jim svěřovali. Naopak, motory i vozovky se velmi zdokonalily. A proto obyvatelé Prahy k rychlému spojení již nevyhledávají spřežení na živý koňský pohon, ale *autodrožky* neboli *autotaxi* a především rychle se rozvíjející dopravu *elektrickou tramvajovou dráhou*. Pryč je idyla ještě předválečné Prahy, kdy zde kolovaly nesčetné povozy všech druhů a typů tažené koňskou silou ba i psy, kteří rozváželi po Praze zboží mlékařů, pekařů i řezníků. Koně nevozili jen osoby těmi různými kočáry, bryčkami, drožkami, koleskami, ale i valníky, korbami a dalšími typy vozů přepravovali stavební materiál, odpady, stěhovali, dováželi palivo (uhlí, dříví), potraviny, led, pivo, víno a další sortiment. Zavedením *železnice* v 19. století z Prahy postupně vymizely dostavníky, poštovní a formanské vozy. Po I. světové válce se tak stalo s kočáry mnohých šlechtických paláců Malé Strany a vůbec staré Prahy. Protože šlechta již s prvním výnosem Národního

shromáždění svobodné republiky z 14. 11. 1918 přišla o své tituly, jež jí byly společně s řády zrušeny, hledala nový výraz svého životního stylu. Mnohdy se jí staly *automobily* a jejich komfort. Dobové zprávy uvádí, že ve dvacátých letech k přepravě potravin, jako byl chleba, uhlí a stavební materiál, se užívaly i přívěsné vozíky za tramvajemi. Ale útlum výroby a hospodářské krize vykonaly své. A tak se koňská přeprava z Prahy nevytratila ani ve třicátých letech 20. století. O tom uvádějí Dějiny Prahy II. od kolektivu autorů: „Prudký rozmach zaznamenala *automobilová doprava*. Ve 30. letech byly rozsáhlé dopravní místní zácpy během ranní a odpolední dopravní špičky všedním jevem. Za zvlášť kritická místa byla pokládána křižovatka v dolní části Václavského náměstí, i doprava na náměstí Republiky a v Hyberské ulici vzhledem ke komplikované křižovatce u Prašné brány. Na pražských ulicích bylo možno v té době spatřit dvoukoláky, valníky a další pestrou směsici různých dopravních prostředků. Výrazný podíl si ponechávaly i *koňské povozy*, toto mísení neumožňovalo využít technické možnosti na svou dobu moderních dopravních prostředků.“⁷³

Později přichází období II. republiky po mnichovském diktátu "spojenců" 29. 9. -30. 9. 1938. Krátce nato i německá nacistická okupace 15. 3. 1939 a posléze i II. světová válka 1. 9. 1939. Která potrvá v Praze do 9. 5. 1945 (v českých zemích do 12. 5. 1945) a ve světě až do 2. 9. 1945.

Během té doby nastane kritický nedostatek pohonných hmot, zejména benzínu a nafty, a tak se v Praze objevují auta na dřevoplyn, kteréhož pohonu využívají i *autodrožky*. Ale hlavně mnozí *taxikáři* a *autodopravci* se vracejí k živé *koňské přepravě*. A tak se v *pražské veřejné hromadné dopravě* naposledy znovu objevují *fiakry* a *drožky* ve větší míře. Mezitím se staly jen přepravci turistů a svátečně naladěných obyvatel převážející je především ze železničních nádraží a hotelů, restaurací, divadel, plesů a dalších společenských akcí spojených často s nočním provozem. A také byly tradičně spojeny s akcemi pořádanými ve spojitosti s rodinnými obřady - pohřby, křtinami a svatbami.

Další vývoj po II. světové válce po krátkém intermezzu svobody přešel komunistickým převratem z 25. 2. 1948 v komunistický totalitní systém, bez možnosti svobodného podnikání obyvatel nejen Prahy, ale celého státu. Nastupující trend potvrdila i nová ústava z 9. 5. 1948 s cílem vybudování socialismu. Již předtím - 28. 4. 1948 byly znárodňovány velké a střední

⁷³ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 331.

podniky, časem se dostalo i na ty malé a živnosti. A to byl definitivní konec působení *fiakrů* a *drožek* nejen v *pražské veřejné hromadné dopravě*, ale i vůbec v dopravě Prahy a jejím okolí.

Po tomto všeobecném úvodu vývoje budou uvedena fakta ke zvolenému tématu, která jej dokreslují doplňujícími informacemi o městské dopravě, napovídajícími o situaci v Praze pro existenci fiakrů a drožek

Fiakry a drožky - jak bylo uvedeno již v předchozích kapitolách 22. 6. 1920 byl vydán pražským magistrátem nový *Sazebník pro živnost drožkářskou a fiakrskou*⁷⁴, který zůstal v platnosti minimálně do roku 1940. Jízdné zde bylo stanoveno nikoli podle vzdálenosti, ale podle jízdní doby. Specifikou bylo, že se *fiakristům* za první čtvrt hodinu platilo 12 Kč, kdežto *drožkářům* 8 Kč. Byla-li cesta "do kopce", např. na Žižkov či Hradčany, zvyšoval se tarif u fiakristů o 6 Kč, u drožkářů o 4 Kč. Zřejmě po II. světové válce nebyly poplatky úředně vůbec stanoveny. Ve 20. letech jsou fiakry a drožky zachyceny na dobových fotografiích na svých stanovištích a před nádražími dokonce ve společnosti *autodrožek*. Oproti létům před a po I. světové válce je z udávaných počtů z roku 1933 patrný jejich velký propad, protože v Praze v tu dobu je napočítáno pouze 7 fiakrů a 13 drožek.⁷⁵ Pak sice, jak již uvedeno, s nástupem II. světové války přichází jakýsi rozkvět této dopravy z nedostatku pohonných hmot a fiakristé a drožkáři se objevují na svých starých "štaflech" a hlavně u nádraží, ale to je také předzvěst ukončení této dopravy po roce 1948. V tom roce fotograf Václav Chochola vyfotografoval jednoho z posledních fiakristů ve městě. Ale *přehled pražské dopravy* z toho samého roku se o fiakrech ani drožkách vůbec nezmiňuje.

Autodrožky, autotaxi - jejich počet ve dvacátých letech 20. století prudce roste. Jak uvádí Jan Jungmann v článku *Dějiny pražské taxislužby a jejich předchůdců*: „Počet vozů *taxi* v meziválečném období stabilně vzrůstal. V roce 1924 jich bylo 362, v r. 1925 470, v r. 1933 1156, v r. 1935 1200 a v r. 1937 již 1700. Ve vozovém parku postupně převládá typ Praga Piccolo vyráběný v různých modifikacích. Dalším častým typem byla Škoda 442.“⁷⁶ Dále uvádí, že nastalo: "snížení poplatků až na 2 - 3 Kč na 1 km kolem r. 1930, kdy lístek na tramvaj stál 1, 20 Kč. Poslední úprava tarifů se opírala o výměr Zemského úřadu v Praze z 29. 12. 1937 a vyhláškou magistrátu ze 17. 1. 1938. Základní denní a noční sazba *autodrožek* činila 3 Kč, sazba za každý ujetý kilometr 2, 50 Kč. Čtvrt hodina čekání stála 5 Kč. Tento sazebník převzala

⁷⁴ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 11, str. 5.

⁷⁵ Pernica, B.: Hyje minulosti, in Nová Praha, ročník 1966.

⁷⁶ Jungmann, Jan: c.d.

i správa protektorátu.⁷⁷ Sazebník je zajímavý v porovnání nejen s cenami *tramvají*, ale i *fiakrů* a *drožek* z roku 1933 uvedených na předešlé straně. Dále stejný autor zde udává, že: „Po 2. světové válce byla taxislužba obnovena na bázi soukromého podnikání. Údaje o počtu vozů nemáme k dispozici, ale seznam stanovišť z léta 1948 uvádí celkem 935 míst na stálých stanovištích.“⁷⁸ Takovéto záplavě již fiakry a drožky nemohly konkurovat hlavně v období třicátých let. Již zmíněný autor na závěr cituje sazebník *taxi*: „V r. 1948 činila základní sazba 15 Kč, dále za každý ujetý kilometr v Praze 10 Kč, mimo Prahu 6 Kč. Minuta čekání stála 80 haléřů.“⁷⁹

Autobusy - 21. 6. 1925 byly do *pražské veřejné hromadné dopravy* opět zařazeny *autobusy*. Specifikou bylo, že jednotlivé linky byly označeny velkými písmeny abecedy, do roku 1938 jich bylo 22. Už v roce 1925 byly v provozu 4 autobusy, které přepravily 194 000 osob. Délka tratí byla 9,9 km.⁸⁰ 1. 10. 1927 nastala účinnost zákona o *Silničním fondu*, který byl směřoval ke zvýšení kvality pozemních komunikací. To vedlo k nárůstu dopravy. Rok 1932 je významný pro provoz autobusů tím, že začaly zajišťovat i celonoční provoz po Praze. Později rozvoji autobusové dopravy značně napomohl nový zákon z roku 1935, který přímo zvýhodňoval hlavní město. A tak v roce 1937 je součet délek tratí 132 km, s tím, že *pražská autobusová doprava* přepravila průměrně 70 000 osob denně. Denně také vyjelo kolem sta autobusů (a také několik desítek vozů soukromých dopravců).⁸¹ Podobná situace byla i v prvních letech po 2. světové válce do konce roku 1948.

Trolejbusy - první *trolejbus* vyjel do pražských ulic ze Střešovické vozovny 29. 8. 1936 na trať Hanspaulka - Ořechovka, která měřila 3,5 km. Jezdil stejnou trasou jako zrušená linka autobusu a byla označen písmenem K. Druhá linka trolejbusu byla zavedena až 1. 10. 1939 na trati Smíchov (Plzeňská třída) - Waltrova továrna v Jinonicích a dostalo se jí označení W.⁸² Nárůst *trolejbusové dopravy* nastal v *pražské všeobecné hromadné dopravě* až po roce 1948.

Tramvaje - jak již bylo uvedeno v úvodu této kapitoly, ve dvacátých letech 20. století prodělaly velký rozmach. Zejména s vytvořením *Velké Prahy* a po 11. 1. 1923, kdy bylo toto

⁷⁷ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 11, str. 5.

⁷⁸ Jungmann, Jan: c.d.

⁷⁹ Jungmann, Jan: c.d.

⁸⁰ Míka, Zdeněk a kol.: Dějiny Prahy v datech, str. 216 - 217.

⁸¹ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 330 - 331.

⁸² Kolektiv autorů: c.d., str. 331.

nové správní území rozděleno do 13 obvodů.⁸³ Na přelomu let 1923 - 1924 jsou datovány první vážnější úpravy sítě linek. 1924 je vydán nový *jízdní řád*. V tu dobu byly ale i některé traťové úseky rušeny pro jejich malé využívání nebo také pro nebezpečí statického narušení některých kulturních památek. V některých případech bylo rušení linek neuvážené, a tak byly časem zase obnovovány. V letech 1927 - 1930 probíhaly v samém centru města rozsáhlé rekonstrukce spojené s přeložkami tramvajové sítě. Na přelomu dvacátých a třicátých let 20. století je *tramvajová dopravní síť* v podstatě stabilizována. Je tvořena 20 linkami, z toho jednou okružní. Ale již na počátku 30. let, v období hospodářské krize, musely být některé linky rušeny. V roce 1927 bylo dosaženo 100. kilometru *tramvajových tratí* v Praze. (Ale některé trati byly současně rušeny, a tak bylo 100. km dosaženo vlastně až v r. 1928.)⁸⁴

Vrátíme-li se do historie *tramvaje* v letech 1918 -1920, uvádí se, že při nedostatku *koňských potahů* způsobeném válkou fungovaly jako mimořádná sanitní a pohřební doprava. A že vůbec byly využívány jako *tranzitní doprava* po městě z výše uvedeného důvodu. Dokonce v roce 1920 přepravují poštovní zásilky mezi Denisovým nádražím a Hlavní poštou. Až nové *daňové nařízení* z roku 1921 přineslo zásadní omezení *nákladní dopravy v tramvajích*.⁸⁵

Protože se jedná o nejvýznamnější typ *pražské všeobecné hromadné dopravy* v období let zde popisovaných a tudíž i největšího konkurenta *fiakrům* a *drožkám* v hlavním městě Praze, pomineme-li rychle se rozvíjející *autodrožky* neboli *autotaxi*, budou některá fakta o *tramvajích* Prahy citována od odborníků z již anoncované knihy *Dějiny Prahy II.*: „Přesto, že od roku 1921 bylo zrušeno několik desítek *stanic*, *cestovní rychlost* tramvajů se zejména ve vnitřním městě příliš nezvyšovala. V tomto roce sice vzrostla z 11,6 km/h na 13,2 km/h, ale s rostoucím počtem aut v pražských ulicích opět do konce 20. let klesala. Proto bylo rozhodnuto rušit ještě další *zastávky* a *průměrná vzdálenost* mezi nimi vzrostla z 330 na takřka 390 metrů. Některá technická vylepšení, především zvýšení *maximální rychlosti* tramvajů, přece jen umožnila dosáhnout rychlosti přes 14 km za hodinu. S rostoucím počtem *tramvajových vozů* a *souprav* nastávala nutnost vybudovat také nové *vozovny* (Pankrác 1927, Vokovice 1933, Motol 1937 a Kobylisy 1939), zatímco menší a již nevyhovující byly rušeny, tak např. vozovny v Královské Oboře, na Smíchově nebo v Košířích.“⁸⁶ Rozvoj *tramvajové dopravy* již po roce 1948 nepokračoval takovým tempem jako v meziválečné době, kdy zaznamenal ve své historii

⁸³ Míka, Zdeněk a kol.: *Dějiny Prahy v datech*, str. 213.

⁸⁴ Kolektiv autorů: *Dějiny Prahy II*, str. 328 - 329.

⁸⁵ Kolektiv autorů: c.d., str. 329 - 330.

⁸⁶ Kolektiv autorů: c.d., str. 329.

absolutně největšího růstu. Tramvaje svým rozmachem dopravy v Praze, zejména v I. republice našich dějin, přinesly definitivní konec *fiakristické a drožkářské dopravy* v kontextu *pražské všeobecné hromadné dopravy*. *Drožky a fiakry* se dále ve své existenci stávají více méně turistickou atrakcí v hlavním městě i mimo něj.

Podpovrchová tramvaj - podle zápisu z knihy *Dějiny Prahy v datech* od Z. Míky:

„1939 - 1941 studijní oddělení Elektrických podniků hlavního města Prahy vypracovalo projekt sítě *podpovrchové tramvaje* v Praze. V témže roce bylo ustanoveno konsorcium stavebních firem, kterým bylo zadáno vypracování *podzemní dráhy* v Praze. Správní výbor hlavního města Prahy změnil zadání projektu na *klasickou podzemní dráhu - metro*.“⁸⁷

Myšlenka *podpovrchové tramvaje* byla v Praze oživena až na konci padesátých let 20. století.

Podzemní dráha - metro - *Dějiny Prahy v datech* od Z. Míky o tomto typu přepravy uvádějí :

„Roku 1926 B. Belada a V. List podepsali návrh na výstavbu *podzemní dráhy* v Praze. Jejich *Studie rychlé městské dráhy - Metro* počítala s vybudováním čtyř tras: A Palmovka-Smíchov, B Olšanské hřbitovy-Dejvice, C Poříčí-Pankrác, D náměstí Republiky-Královská obora.

V únoru 1930 vypsaly *Elektrické podniky* soutěž na projekt *podzemní dráhy*, ve které zvítězil projekt MMM zmíněných autorů.“⁸⁸ Až dále se zde uvádí výše citovaná informace z let 1939-1941 o změně plánu *podpovrchové tramvaje* za *metro*. A také to, že: „Roku 1941 byly projektové práce ukončeny, protože stavbě metra bránily válečné poměry.“⁸⁹ Z předešlého textu lze zaznamenat jak projekt *podzemní dráhy* z roku 1926 je téměř identický s dnešními trasami metra i s jejich označením. Znova se začalo uvažovat o stavbě metra až koncem padesátých let 20. století.

Mosty, tunely - v letech 1924 - 1928 současně s celkovou úpravou Manin byl zde vybudován *betonový most*, který spojil Holešovice s Libní přes Vltavu a nahradil tak předešlý *provizorní dřevěný most*. V té době byl postaven i Trojský most spojující Holešovice s Pelcí-Tyrolkou (dnes zvaný most Barikádníků). Dalším vztyčeným mostem byl Prašný v roce 1929, ten překlenul železniční trať a posílil dopravní spojení s Dejvicemi. V letech 1929 - 1932 byl vybudován Jiráskův most, který již měl čtyři *jízdní pruhy*. Již počátkem 20. let byly plány zásadně vyřešit dopravní problémy Prahy. A tak byl plánován tzv. Vysoký most, který měl

⁸⁷ Míka, Zdeněk a kol.: *Dějiny Prahy v datech*, str. 230.

⁸⁸ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 217.

⁸⁹ Míka, Zdeněk a kol.: c.d., str. 230.

přemostit Nuselské údolí a spojit 80 metrů vysokým obloukem přes Vltavu Kavčí hory s Dívčími hrady.

V plánu byly i Letenský a Strahovský *tunel*.⁹⁰

Pohyblivý chodník - byla to technická zvláštnost Prahy konstruovaná v roce 1926 jako *dvousměrné pohyblivé schodiště* na místě bývalé *lanovky* na Letnou. *Eskalátor* byl v provozu do roku 1934, kdy jej poničila bouřka. Byl většinou Pražany málo využíván mimo fotbalové fanoušky dopravující se na Letnou za fotbalovými zápasy. Poničený eskalátor byl v roce 1935 provozně ukončen a rozebrán.⁹¹

Lanová dráha - vedoucí z Újezda na Nebozizek byla v r. 1931 rekonstruována a prodloužena až k vrcholu Petřína. Tím měřila 511 m. 5. 6. 1932 byl znovu zahájen její provoz přerušovaný I. světovou válkou.⁹²

V závěru této kapitoly bude zde uveden ještě zajímavý údaj o pohybu osob v samém centru Prahy: „V únoru 1937 prošlo Václavským náměstím v jednom směru během jediného dne od 7 do 19 hodin 85 tisíc lidí, na Příkopech takřka 40 tisíc a přes každý z pražských mostů průměrně 15 až 20 tisíc osob.“⁹³ I ti mohli být potenciálními zájemci o přepravu *fiakrem* nebo *drožkou*, ale nabízela se jim již škála jiných, často i lacinějších, přepraviců. Navíc můžeme podle této informace soudit, že ani pěší doprava v centru města nevymizela, tak jak je to obvyklé až dodnes.

13. Léta 1949 - 1989

V historii československých dějin se zapsala jako léta komunistického totalitního režimu a pro občany jako léta nesvobody samostatného podnikání, ducha a běžného každodenního života jedince.

Začalo to již komunistickým převratem v roce 1948 a v dalších letech, zejména 1949 - 1953, byl stát veden přes zkonstruované politické procesy s "nepřáteli lidu" k vybudování socialismu s vrcholem v ustanovení nové ústavy Československé socialistické republiky ze dne 11. 7. 1960 k "socialismu s lidskou tváří" na jaře 1968, přes léta normalizace v sedmdesátých letech 20. století vyšlých z "Poučení z krizového vývoje" šedesátých let, k sovětské perestrojce v

⁹⁰ Kolektiv autorů: Dějiny Prahy II, str. 332.

⁹¹ Kolektiv autorů: c.d., str. 332.

⁹² Kolektiv autorů: c.d., str. 332.

⁹³ Kolektiv autorů: c.d., str. 331.

osmdesátých letech až k Sametové revoluci podzimu 1989. Ten definitivně udělal tečku za tímto neblahým vývojem a režimem. Zvítězila slušnost, pravda, rozum a přirozené lidské myšlení a cítění nad umělou ideologickou demagogií a lží.

Pražská veřejná hromadná doprava v té době se stala v pravém slova smyslu "veřejnou", protože přešla plně do služeb lidu a byla také nově spravována nejen městskými zastupitelstvími, ale i státem. Počet soukromě podnikajících osob v Praze v tomto oboru se rovnal téměř nule. Soukromé podniky a živnosti byly zlikvidovány.

Fiakry a *drožky* fakticky přestaly jezdit. Sice ještě průvodce po Československé republice vydaný v březnu 1950 nakladatelstvím Orbis píše: „poslední pražští *fiakristé* mají stanoviště před Wilsonovým (dnes Hlavním) nádražím“⁹⁴ s doporučením, aby se o výši jízdného dohodl zákazník předem, ale o *drožkářích* se již vůbec nezmiňuje. Z informace je také znát, že již ani úřady jim nevěnují pozornost, protože pro ně nestanovily úřední tarify jízdného. I z dochované literatury popisující tuto dobu je znát, že tato kdysi tak oblíbená doprava vymizela z ulic Prahy a okolí. V nejlepším případě se stala marginální záležitostí sloužící navíc i k beletristické předloze např. novelistické knihy *Jindřišky Smetanové Ustláno na růžích a pod nebesy* v povídce Místní kuň, Karkulka a průmyslník ze Západu. V ní líčí život posledního pražského drožkáře Františka Mrázka z Kampy "majitele drožka číslo jedna".

V průběhu padesátých let 20. století tato doprava v Praze není zaznamenána. Objevuje se znova, ale jako již ryze *turistická atrakce* v druhé polovině šedesátých let 20. století.

O tom se zmiňuje i již citovaný Jan Jungmann ve svém článku Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců slovy: „A přeci se *drožky* do Prahy vrátily, ovšem jen jako turistická atrakce. Poprvé v době Pražského jara 1968 a definitivně roku 1990.“⁹⁵ / Autor drožkami myslí fiakry, protože jinde v textu je tak uvádí v této spojitosti. - Poznámka pisatele. /

V Praze ve druhé polovině šedesátých let 20. století ještě zůstaneme, ale pouze u *fiakrů*, protože *drožky* již nadobro zanikly. S tímto pojmenováním se dnes můžeme setkat jenom v pražském i jiném slangu, kde se tímto výrazem pojmenovávají *autotaxi* neboli *taxi*. Myslím, že to je etymologicky zajímavý jev, jak se posouvá význam slova.

Existenci *fiakrů* a *fiakristů* v té době dokládá citace z článku deníku Práce z 15. 7. 1988 Račte, prosím, nasedat! od Renaty Havranové: „Původní služba kočárové dopravy, založená v roce 1966, se nazývá Ekvita," vzpomíná *František Bílek*, technik dnešního střediska chovu koní a

⁹⁴ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 11, str. 5.

⁹⁵ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in Res Musei pragensia, číslo 10, str. 5.

povožnictví Státního statku Praha. "Už tehdy jsme si říkali, když kočárem Vídní, Paříží, proč ne také Prahou?" Nápad přišel rychle, těžší bylo povožnictví zřídít. Koně byli krásní *starokladrubáci, čeští teplokrevníci a angličtí polokrevníci*. Těžším oříškem bylo získat historické *landauery* či *faetóny*, které k těmto plemenům koní neodmyslitelně patří. Letos je tomu už dvaadvacet let, co vyjel první kočár z *hostivařského dvora* do ulic Prahy za poznáním a radostí.⁹⁶

Z dalších novinových článků, které se zabývají tématem fiakry a fiakristé té doby mohu uvést článek z časopisu Reportér č. 17 z 25. 8. - 8. 9. 1967 pod názvem Víkend s koněm. Zde Zdena Šťastná píše o *malešickém dvoře a fiakristovi Josefovi* a uvádí: „Před časem, když začaly jezdit po Praze *fiakry*, vypravila se občas večer s kamarádkou na Staré Město... Nikdy se jim nepodařilo fiakr dostihnout... Až se dozvěděly, že má *stanoviště U lišky Bystroušky*.“⁹⁷

To byla noční vinárna v Karlově ulici mezi Jilskou ulicí a Husovou třídou. Zmíněný fiakrista z Malešic se jmenoval celým jménem *Josef Břečka* a nebyl to nikdo jiný než *otec* pisatele této diplomové práce! Již v úvodu bylo předesláno, že již ze svých dětských let má pisatel zkušenost s prací s koňmi a pamatuje *otcovy fiakry a koně* na malešickém dvoře.

K Josefu Břečkovi fiakristovi, své rodině a malešickému dvoru se autor ve výkladu vrátí až v kapitole týkající se *kočích*. Zde stojí za povšimnutí, že v letech 1966-1967 byly *dvory* hostivařský a malešický podle tehdejšího administrativního rozdělení Prahy v jednom obvodu - Prahy 10.

Hostivařský dvůr byl snad dříve majetkem dodnes známého *Švehlova statku* v jeho sousedství, který patřil bývalému prvorepublikovému předsedovi československé vlády *Antonínu Švehlovi* (1873-1933). Tam se také autor vypravil za stopami po *fiakristického ježdění* ze šedesátých let. Potkal tam dosavadního *kočího fiakrů Josefa Roubíčka*, který tu v těch letech začínal a později jezdil i u jeho otce. Od něho vedla cesta dál k dalším bývalým i nynějším fiakristům.

O bývalých i dnešních *fiakristech* a *drožkářích* bude v práci psáno později v kapitole o *kočích*. V následujících řádcích budeme pátrat po tom, kdo vlastně přišel na myšlenku obnovit *fiakristickou dopravu* v šedesátých letech minulého století v Praze.

Tak například podle paní *Plecité* z Hostivaře, matky dnešních fiakristů, to byl vedoucí Státního statku Hostivař pan *Černý* a k němu přišel pan *Urban*, který tuto dopravu dál převzal a pokračoval v ní. O panu Černém jako vedoucím hostivařského statku hovoří i další informace

⁹⁶ Havranová, Renata: Račte, prosím, nasedat! in deník Práce z 15.7. 1988.

⁹⁷ Šťastná, Zdena: Víkend s koněm, in Reportér číslo 17 ročník 1967.

od *Petra Lukavského*, zvukaře a osvětlovače Národního divadla, který vyprávěl o tom, jak jeho babičku vozil v těch letech fiakrem pan Černý z Hostivaře po Stromovce.

Jiný informátor, kočí fiakrů i u barrandovských filmů konce 20. století, *Josef Hrzáň*, mluví o panu Urbanovi, který přišel do Hostivaře a zavedl *kočárovou dopravu* asi v roce 1965 či později a měl tu působit i v dalších letech a snad v roce 1993 statek koupit. Pan Hrzáň přitom ovšem nevyklučuje, že fiakristickou dopravu v Praze těch let obnovil *Josef Břečka*.

Ale největší pozornost v informacích přikládá autor dalším dvěma svědectvím. Prvé je od současného majitele *fiakristických koní* v Praze, *Josefa Housky*, který uvedl, že s myšlenkou kočárové dopravy přišel v *Radlicích* pan *Beránek*, ale vlastní myšlenky se chopil pan Urban, který zašel v roce 1966 za tehdejší primátorem hlavního města Prahy *Ludvíkem Černým*, a ten uvolnil peníze na zavedení kočárové dopravy ve městě. A tak se prý nakupovali koně v Kladrubech, kde za pár *starokladrubáků* dali 60-65 tisíc korun. Celkem nakoupili asi 6-7 koní v hodnotě 200 tisíc korun. Vše z dotace magistrátu. S vlastní dopravou pak začali na hostivařském statku.

Tato informace se shoduje s výpovědí *Františka Bílka*, který uvedl viz výše do deníku *Práce*, že: „Původní služba kočárové dopravy, založená v roce 1966, se nazývá Ekvita.“⁹⁸ A byla situována do hostivařského statku. Také mluví o nákupu starokladrubských a jiných koní.

Ještě příznivěji hovoří zejména pro rodinu Břečkovu, druhá zpráva. Předal jim ji letitý rodinný přítel *Rudolf Dvořák*. Tento fakt by jí neměl ubírat na věrohodnosti, protože je logickým vysvětlením předchozích informací a i něčím co se shoduje s myšlením a jednáním J. Břečky, které bude popsáno ještě dále v kapitole *Kočí*. *Rudolf Dvořák* tvrdí, že s obnovením fiakristické dopravy v Praze přišel pisatelův otec *Josef Břečka* mezi lety 1965-1966. Jak bylo již výše zmíněno, měl *stanoviště* na Starém Městě u vinárny *U lišky Bystroušky* a rozvážel odtud zákazníky po celé Praze. Sám *Dvořák* mu byl nápomocen tím, že z *malešického dvora* s fiakrem vyjel a u *Bulhara* pod *Žižkovem* autorovu otci fiakr přenechal k řízení k zákazníkům.

Podle jeho výpovědi *Josef Břečka* jezdil "sám za sebe", ale magistrát jej upozornil, že takto nemůže sám podnikat a byli mu přiděleni koně - dva valaši *brauni* - snad ze státního statku *Rokytnice nad Jizerou* či *Vysoké nad Jizerou* a byla mu přivážena odtud píce. Musel se statkem vejít v pracovní poměr. *Dvořák* dále mluví o tom, že až potom přišla další fiakristická doprava a to z *hostivařského dvora* a později také z *Kobyliš* ze dvora proti restauraci *Vlachovka* v *Zenklově* ulici. Za hostivařský dvůr označuje ten, kde byli ustájeni koně, místo se

⁹⁸ Havranová, Renata: Račte, prosím, nasedat! in deník *Práce* z 15.7. 1988.

jmenovalo Na Groši a byl tam státní statek. Zřejmě dnešní Státní statek Praha, o kterém mluví i *F. Bílek* v souvislosti s Ekvitou. O bývalém Švehlově statku v jeho sousedství v Hostivaři udává, že v té době byl kravínem a hospodařilo tam jednotné zemědělské družstvo. O *Radlicích*, odkud měl přijít pan *Urban* do Hostivaře, mluví jako o uhlířské koňské dopravě. Této verzi o tom, kdo v Praze v šedesátých letech minulého století obnovil *fiakristickou dopravu* i na základě svých osobních vzpomínek z domova malešického dvora, autor věří nejvíc. Dvořák mluví také o tom, že kočí koňského povozu podle tehdejších silničních pravidel musel být starší 16 let. Otec pisatele prý v té době bral 100kč za 1 hodinu jízdy a 150kč za 1,5 hodiny.

Jiné zápisy o té době nebyly objeveny. Novinové ani knižní zdroje též ne. Jenom z doslechu je dochováno, že s příchodem spojeneckých vojsk Varšavské smlouvy v srpnu 1968 a následujícím vývojem ústícím do procesu "normalizace" v sedmdesátých letech 20.století soukromé podnikání opět odpadlo a *kočárová doprava* neboli *fiakristická doprava* vymizela z Prahy.

Prvé zmínky o ní se zde objevují až na sklonku osmdesátých let 20. století.

Dnešní předseda *Cechu fiakristů a povozníků Čech a Moravy Josef Kočovský* mluví o tom, že první povozy *fiakrů* získal v osmdesátých letech minulého století od nadšeného sběratele různých kočárů pana *Pumery*. A že spolu s ním se pokoušeli už v roce 1987 založit *fiakristickou živnost* v Praze, ale tehdejší magistrát jim to jednoznačně zamítl.

Ale již výše zmínění články R. Havranové z deníku *Práce* z 15. 7. 1988 říká: „*Bílí kladrubáci* jsou vzácné plemeno... v současné době "točí" seriál... Zájem Československé televize a Filmového studia Barrandov neutuchá. Ale mohou svést každého (a nejen oni, ale i jejich dalších sedmnáct druhů), kdo zatelefonuje či vyjížd'ku písemně objedná... Na jednu objednávku je vyměřen čas zhruba pět hodin. Žel tři z nich patří nezbytnému přesunu povozu na sjednané místo a návratu. Za hodinu platí zákazník 65 korun. Snad se to bude zdát někomu mnoho, ale připomeňme, že péče o koně a údržba deseti kočárů není záležitost snadná ani laciná.“⁹⁹ Dále autorka uvádí:... "kolem nás s jinými projíždí *Josef Bělohoubek*," článek pokračuje: „Zákazník si tentokrát pozval na vyjížd'ku naším hlavním městem přátele ze zahraničí ... k Praze, aby se dala připravit zajímavá trasa. Jak se tato nevšední práce daří, o tom se můžete při návštěvě Prahy přesvědčit sami. Projížd'ka starobylým městem v

⁹⁹ Havranová, Renata: Račte, prosím, nasedat! in deník *Práce* z 15.7. 1988.

historickém kočáře je lákavou nabídkou.“¹⁰⁰ Závěrem dodávám citaci z deníku Blesk z článku Koně radním nevoní z 3. 3. 1994 od Michaely Remešové: „Kočáry s koňmi se na Staroměstském náměstí poprvé objevily v roce 1989, byli to tzv. *černí fiakristé*. Ve snaze co nejvíce vydělat jezdili bez přestávek a docházelo k přetěžování koní. Nedbalo se na okování, zvířata často trpěla žízní. Sedřená kůže na těle se maskovala dekou.“¹⁰¹ Tak se také podnikalo v roce 1989?!

14. Od roku 1990 po současnost

Toto období zde nebude komentováno politologickým komentářem ani nebude připojen historicko - kulturní přehled. Neboť hodnocení této doby připadá na kompetentní odborníky a není ani tématem dané práce. Není také jisté, zda sedmnáctiletý vývoj našeho státu v novém politickém zřízení lze objektivně hodnotit po tak krátkém době.

Nebude zde ani pokračováno v líčení historického vývoje *pražské městské hromadné dopravy*. Neboť tématem této práce jsou *fiakry* a *drožky*. (Drožky se v přeneseném slova smyslu staly *taxíky*.) Po roce 1989 přichází "renesance" *fiakristické dopravy* v Praze.

"Oficiálně byl provoz *fiakrů* obnoven v roce 1989. Tehdy začalo v Praze jezdit asi sto čtyřicet *fiakrů*?" vzpomíná *Josef Kočovský*, další z dvanácti členů a dnešní předseda *Cechu fiakristů Čech a Moravy*. "Cech jsme založili také proto, že zpočátku působili *fiakristé* neorganizovaně a chaoticky. Mnozí z nich navíc byli lidé, kteří neměli s koňmi nic společného a jejich cílem bylo jen rychle vydělat peníze." Všeobecně se začátkem 90. let Staroměstské náměstí a centrum Prahy vůbec podobaly spíše orientálnímu tržišti. "Magistrát chtěl situaci radikálně řešit a začal se více zajímat i o fiakry. Osobně si myslím, že to bylo dobře - alespoň odpadli ti, kteří fiakristům dobré jméno nedělali," říká J. Kočovský. "Při prvním výběrovém řízení v roce 1991 splnilo podmínky pouhých dvacet fiakristů. Hlavní důraz se kladl na kvalitu a bezpečnost *kočárů*, na stav *postrojů* a na *koně*, ale také na chování fiakristů, na jejich schopnost jednání se zákazníky. Kočí museli poprvé předvést, co v nich vlastně je - ten, kdo chce jezdit na Staroměstském náměstí, se musí umět chovat trochu jinak než ten, kdo jezdí s koňmi na lánu pole nebo na pouti." míní Josef Kočovský.¹⁰² Pro úplnost je třeba doplnit, že v plném znění

¹⁰⁰ Havranová, Renata: Račte, prosím, nasedat! in deník Práce z 15.7. 1988.

¹⁰¹ Remešová, Michaela: Koně radním nevoní, in Blesk z 3.3. 1994.

¹⁰² Dvořáková, Martina – Höppner, Ondřej: Koňským krokem, in Večerník Praha z 26.7. 1996.

Cech fiakristů a povozníků Čech a Moravy byl založen v Praze v roce 1992. Výše zmíněných dvacet podnikatelů, kteří jezdili v těchto letech na Staroměstském náměstí s fiakry, užívalo okolo sta svých koní. Každý den se jezdilo s deseti kočáry. Stále se počítá na každý kočár se třemi koni. Vždy dva jezdí a jeden doma ve *stáji* odpočívá. Jezdí se na dvě šestihodinové směny. Ráno od deseti do čtyř odpoledne. A od čtyř do deseti večer. Vždy po pěti *spřeženích*. Na staroměstské *stanoviště* se jich více nevejde. Příprava koně na tuto práci trvá čtyři roky. Ale přísným požadavkům vyhoví jen každý desátý. Protože zde záleží, i z bezpečnostních důvodů, na povahových vlastnostech každého zvířete. Musí být především dobré povahy. Koně jezdící ve společné *zápřeži* v páru musí být k sobě výškou, barvou i povahou. Podle výše zmíněného článku ve *Večerní Praze* v roce 1996 bylo na Staroměstském náměstí v provozu 22 kočárů 6 firem, které se během 6 hodin provozu pět až šestkrát otočily.¹⁰³

Cena za dvacetiminutovou jízdu fiakrem po Praze se v roce 1994 pohybovala mezi 350 - 500 korunami, v roce 2006 je to 800 korun. Milena Bártová v článku *Fiakr vás neuživí* v nezjištěném deníku z poloviny 90. let uvádí: „Nikdo z fiakristů se však z této živnosti neuživí. Někdo provozuje ještě hospůdku, jiný jezdí s koňmi v zimě v lese apod. A neuživí to ani koně, protože jejich chov je dnes velmi finančně nákladný... "mělo jít plno koní na jatka a díky fiakrům byli zachráněni. Nejenom ti, co jezdí na Staroměstském náměstí, ale i ostatní." svěřil se Josef Kočovský, který je také spolumajitel firmy Pony, která některé fiakry v Praze vlastní.¹⁰⁴ Je zajímavostí, že v 90. letech na žádost pražských cestovních kanceláří byly v provozu tři *formanské vozy* se zápražem.

Praha v devadesátých letech 20. století zavedla i tři rarity v provozu *fiakristické dopravy*.

Jde o tzv. *plachetky*, *pytlíky* a *záchodky*. Prvé z nich - plachetky - spočívají v tom, že jsou ušity z kusu kůže či podobného materiálu a tvoří jakýsi vak, který se přivazuje řemínky každému koni v zápražu pod ocas a druhým koncem k vozu. Kůň pak netrousí trus po dlažbě vozovek, naopak ten spadá do plachetek. Pro každý případ je připravena i dřevěná násada osazená kovovou obručí s - plátěným pytlíkem, podobným rybářskému "podběráku", ten slouží k zachycení trusu přímo pod ocasem kdyby se kůň netrefil do plachetky, zejména při jeho pohybu. Kočí pak bděle lapá kobylince do pytlíku. "Koblihy" kočí vysypává na stanovišti do připravených pytlů či nádob. Tzv. *koňské záchodky* jsou třetí raritou. Jsou nainstalovány na staroměstském stanovišti. Jejich systémem spočívá v tom, že v tomto místě je vybudováno

¹⁰³ Dvořáková, Martina – Höppner, Ondřej: Koňským krokem, in *Večerník Praha* z 26.7. 1996.

¹⁰⁴ Bártová, Milena: *Fiakr vás neuživí*, bližší informace o deníku nezjištěny.

nepropustné podloží opatření fólií a koňská moč je tak sváděna do jedenáctimetrové hloubky, kde ji odvádí k tomu zřízená kanalizace. Na stanovišti je připraven i hydrant s vodou pro *vozky*, kterým napájí koně a v letních vedrech je mohou i ostříkat. Fiakristé za stanoviště, vodu a kanalizaci platí nemalé peníze magistrátu hlavního města Prahy, ale o čistotu v Praze a koně je tím dobře postaráno.

(Někdy fiakristé mluví i o tom, že jejich vlastní koňské stáje jsou lépe vybaveny než jejich domácnosti). Například *vídeňští fiakristé* takováto vybavení vůbec nemají a radnice tam je nucena platit úklidovou službu. Což při 160 fiakrech v provozu není zanedbatelný obnos.

(V roce 1995 to bylo 2 milióny šilinků.) Praha je v tomto skutečně světovou raritou a svět o vynálezy fiakristů jeví zájem.

A když jsme byli u koní fiakristů, řekněme si, že se kovají na podkovy opatřené gumovou pryží, která tlumí nárazy do šlach o tvrdou pražskou dlažbu. (I tuhle péči o koně Vídeň postrádá.) Koně po 2-4 letech "služby" v Praze přecházejí na měkký venkovský terén.

Před závěrem této kapitoly si řekněme něco o soudobých pravidlech provozu fiakrů v Praze.

Již výše zmíněný Josef Kočovský v článku *Večerní Praha* z 26. 7. 1996 *Koňským krokem* od Marty Dvořákové a Ondřeje Höppnera tvrdí, že podmínky pro provoz fiakrů v Praze, stanovené Obvodním úřadem pro Prahu 1, jsou sice přísné, ale v mnohém se shodují i s přísnými požadavky Cechu povozníků a fiakrů na provozovatele živnosti. „Kočí musí být starší 18 let, je povinen dodržovat pravidla silničního provozu. K zákazníkům se musí chovat vždy zdvořile, nesmí jezdit pod vlivem alkoholu ani při jízdě kouřit. Musí být předpisově oblečeni - do dlouhých kalhot, košile a klobouku, v zimě do peleríny. Nosit oblečení jako jsou šortky, džíny, trička, legíny či botasky je zakázáno.“¹⁰⁵ A pokračuje: „Své předpisy mají i koně a kočáry. Používat se například smějí jen zvířata čtyřletá a víceletá, kočároví polokrevníci a teplokrevníci klidného temperamentu, ne hřebci. Koně prochází každé dva měsíce veterinárními prohlídkami a jsou očkováni, takže nehrozí žádná možnost nakažení se nějakou nemocí.“¹⁰⁶

Řekněme si ještě, kam dnes, (stav z roku 2001) v Praze fiakry nesmějí. Je to Těšnovský tunel, Masarykovo nábřeží, Smetanovo nábřeží a tyto ulice: Karlova (od 20 hodin) a Elišky Krásnohorské, Jilská, Karmelitská, Letenská, Wilsonova. Ovšem mohou vjíždět na pěší zónu. A ještě jednou nechme promluvit novináře. Tentokrát v článku *Fiakry* jsou lákadlem pro turisty

¹⁰⁵ Dvořáková, Martina – Höppner, Ondřej: *Koňským krokem*, in *Večerník Praha* z 26.7. 1996.

¹⁰⁶ Dvořáková, Martina – Höppner, Ondřej: c.d.

Kamily Tomsové z nezjistitelného titulu novin ze 16. 10. 2001: „Kočáry tažené dvojspřežím patří neodmyslitelně k pražským ulicím. Řidiči projíždějící centrem Prahy si na tuto atrakci zvykli, policie ji dokonce vítá. Svou pomalou jízdou totiž fiakry zklidňují dopravu. Kočáry brázdící uličky Starého Města využívají především cizinci. ... Pomalu jedoucí kočáry se ovšem často stávají terčem poznámek zdeptaných řidičů, kterým komplikují už tak dost složitou dopravu v centru. "Ve špičce, kdy je situace už tak dost hrozná, kočáry s koňmi dopravu ještě víc zpomalí. Ale na druhou stranu to k Praze docela patří, takže se snažím moc na ně nenadávat," reagoval Miloš Skalka, který uvízl za povozem na křižovatce ulic Spálená a Myslíkova. "Řidiči jsou většinou slušní, i když občas na mě někdo zahuláká z okýnka. Jasně, jezdíme pomalu, ale tak se přece v Praze jezdit má?" řekl jeden z kočích, který se svým dvojspřežením vyráží do pražských ulic každý den. Pro policii koňské povozy žádný problém nepředstavují. "Co já pamatuji, tak s fiakry nikdy žádné problémy nebyly. A pokud ano, tak jsou to ojedinělé případy," uvedla mluvčí městské policie Radka Waitová.“¹⁰⁷

Z uvedených citací je patrné, že se fiakristická doprava v Praze po počátečních potížích let devadesátých 20. století uchytila a stala se běžně přijímanou turistickou atrakcí, která patří k přirozenému chodu města. Pražané ji začali přijímat jako samozřejmou a sobě vlastní.

Autotaxi, taxi - již v předchozí kapitole byla líčena fakta o této službě z pera Jana Jungmanna a jeho článku Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců. Vycházíme z té skutečnosti, že služby taxi nahradily v dopravě dřívější *fiakry* a *drožky*, a tak jejich vývoj byl zajímavý jako nový fenomén dopravy sledovat. Po roce 1989 se do pražských i jiných městských ulic vrátily fiakry. Ale drožky nikoli, ty nadobro zanikly po roce 1948. A právě jejich jméno jakoby charakteristicky v hantýrce přešlo právě na autotaxi a taxi. Z tohoto titulu "*taxiků*" jako přirozeného pokračovatele drožek se ještě na závěr dané kapitoly vývoje dopravy devadesátých let 20. stol. až po současnost podíváme, co nám o nich říká Jan Jungmann ve svém obsažném článku z konce roku 1994:

„Postupná liberalizace hospodářství od roku 1990 umožnila po dlouhých desetiletích soukromé podnikání i v oboru taxislužby. Jestliže koncem 80. let bylo velmi obtížné opatřit si večer na Václavském náměstí taxi, při počtu 6000 taxi v r. 1993 došlo zhruba k vyrovnání nabídky a poptávky. Na naléhavosti však získaly jiné problémy, jako např. sepětí některých taxikářů s organizovaným zločinem.

¹⁰⁷ Tomsová, Kamila: Fiakry jsou lákadlem pro turisty, bližší informace o deníku nezjištěny.

S nebývalou prudkostí se rozhořel boj o stanoviště. Poplatky za "štafly" jsou rozděleny do 3 pásem: 1. centrum, 2. oblast staré zástavby, 3. ostatní čtvrti. V 1. pásmu činí poplatek za parkovací místo 6000 Kč čtvrtletně, v 2. pásmu 1500 Kč a ve 3. pásmu se za místo na stanovišti neplatí.

Dle sdělení samotných taxikářů je však praxe taková, že lukrativní stanoviště zcela ovládá mafie, která "nepohodlnou" konkurenci mezi sebe nepustí. Proříznutá pneumatika či prokopnuté dveře, to jsou běžné "tresty" pro taxikáře, kteří postupují podle pravidel hospodářské soutěže a nechtějí se podrobit diktátu mafie. Zde by ovšem měla zasáhnout tvrdá ruka zákona, protože plánované snížení počtu pražských taxi na 3500 nic nevyřeší. Živě se rovněž diskutuje na téma unifikace pražských vozů taxi. Došlo dokonce k protestním akcím některých taxikářů, kteří se unifikací cítí diskriminováni. Při těchto sporech se bohužel někdy zapomíná na rozhodující subjekt tržní ekonomiky - zákazníka. Ten se po právu ptá, proč by měl ze své kapsy platit např. nové vozy Volkswagen nebo Seat, když Favoritem dojede na místo stejně rychle a skoro stejně pohodlně.¹⁰⁸ Tolik tedy Jan Jungmann v roce 1994. Z textu je patrné, jak bouřlivé byly chvíle počátku 90. let 20. stol., které se podobaly spíše "orientálnímu tržišti", když uvedu příměr majitele fiakrů Josefa Kočovského těch let. Ale u taxislužby, jak patrně, to bylo ještě více znát. Co by tomu asi řekli *drožkáři* - "*komáři*" z počátku 20. století. Dnes se píše podzim roku 2007. V Praze je samozřejmé, že potkáte vozy taxi neboli autotaxi světových značek. Taxikáři dál vedou své rozpory, ale na veřejnosti to není tak znát. Jejich společnost si zřejmě zrovna tak jako *Cech fiakristů Čech a Moravy* zavedla postupem doby svůj vlastní řád, který funguje.

Tímto poněkud unikátním závěrem končí celá sáhodlouhá kapitola B. Popis historie fiakristického a drožkářského provozu v kontextu doby a vývoje dopravy. Byla dlouhá a velmi komplexní. K jejímu vyhodnocení se vrátíme v závěru diplomové práce.

¹⁰⁸ Jungmann, Jan: Z dějin pražské taxislužby a jejích předchůdců, in *Res Musei pragensia*, číslo 11, str. 4 -5.

C. 1. ŘÁDY FIAKRSKÉ A DROŽKÁŘSKÉ V PRAZE,

2. SAZBY,

3. STATISTICKÁ KNIHA,

4. DIÁŘ JÍZD

V diplomové práci se dostáváme ke třetí kapitole, jejíž náplň je shora uvedena. Jde o názornou prezentaci doby vrcholného rozmachu tohoto druhu dopravy v dobách, kdy představovala významnou složku *pražské hromadné městské veřejné dopravy*.

 1. ŘÁDY FIAKRSKÉ A DROŽKÁŘSKÉ V PRAZE

Byly nedílnou součástí tehdejší dopravy od samého počátku provozu *fiakrů a drožek*. V předchozí kapitole bylo již o nich zmíněno v chronologickém historickém výkladu.

Zde pro názornost bude uveden v kompletním znění jeden z nich, který dále bude porovnáván s ostatními. Jedná se o jeden z prvních smíšených řádů fiakrů a drožek tvořících zde ucelený provoz z roku 1863.

Řád fiakrský a drožkářský V Praze

§ 1. Živnosti fiakristické a drožkářské náležejí do třídy živností povolených. Nikdo tedy nesmí provozovati fiakrství ani drožkářství bez povolení (koncese).

§ 2. Co se týče udělení, vykonávání, odejmutí a ztráty tohoto práva živnostenského, platí to, co řád živnostenský, nejvyšším patentem dne 20. Prosince 1859 vydaný, ustanovuje a co v té příčině ještě snad budoucně, dodatkem nařízeno bude.

Podnikatelé, kteří postaviti chtějí vozy fiakrské a drožky k veřejnému jich užívání, mají tedy za povolení u Pražského magistrátu žádati, přiložíce k žádosti té přihlášku k dani z výdělků a pak vysvědčení věku, státní příslušnosti i dobré zachovalosti, a prvé než toho povolení dosáhnou, mají prokázati náležitosti tuto níže v § 6. jmenované.

§ 3. C. kr. policejnímu ředitelství přísluší, provozování té živnosti pořádati a k němu dohlížeti, pak o to pečovati, aby řád provozní a taxovní náležitě byl zachován. Jemu také přísluší úplná moc disciplinární nad držiteli té živnosti a jich pomocníky, jakož i ustanovení míst, kde který takový vůz má státi.

§ 4. Kdo takové povolení fiakrské a drožkářské má, nabývá tím práva přijímati všelijaká objednání k jízdám uvnitř hlavního města Prahy a v jeho okolí, i také jezdit dále na venkov,

nehledíc na to, jest-li blízko neb daleko, ano i do jiných c. kr. zemí mocnářství Rakouského, při čemž se však jemu nikoli nepovoluje, aby na cestě směřoval koně za jiné.

§ 5. Každé povolení může se vykonávati jen jedním vozem. Tomu však, kdo tomu žádá, může uděleno býti několik povolení.

§ 6. Vozy fiakrské a drožky musejí důkladně a pevně udělány a přitom také na pohledění pěkné býti, a vyhověti netoliko bezpečnosti, ale i pohodlí obecnstva.

Každý vůz má dvěma svítilnami opatřen a na něm na třech místech rozličných, totiž po obou stranách a vzadu číslo povolávací napsáno býti způsobem takovým, aby je každý snadně mohl viděti a čísti. Znaků za ozdobu vozů fiakrských a drožek se zapovídá.

Zapřaženy k tomu musí být koně k tomu docela způsobilí s přístrojem docela zachovalým, a při drožkách nemá kůň jinak choditi leč ve vidlici.

Zvláště pak povinni jsou majitelé živností drožkářských a fiakrských o to pečovati, aby koči byli slušně oblečeni, sic jinak by byli potrestáni podle nařízení §§ 131 a 138 b) řádu živnostenského.

§ 7. Prvé než fiakr nebo drožkář povolání své vykonávati počne, musí svůj vůz c. kr. policejnímu ředitelství na zkoušku představit. Toto pak dá jej ve své přítomnosti zkusiti znalcům, třeba-lic na náklad toho, kdo za povolení žádá.

§ 8. C. kr. policejní ředitelství povinno jest, dáti vozy fiakrské a drožky čas od času znova prohlížeti, a shledají-li se jaké vady, naříditi, aby byly napraveny.

§ 9. Kdo takové povolení má, může voziti buď sám, anebo k tomu zjednati kočího neb vozku.

§ 10. Za fiakra nebo za drožkáře může přijat býti jen ten, kdo prokáže, že má následující vlastnosti :

- a) že má plných 16 let svého věku,
- b) že zná zúplna polohu a rozdělení města,
- c) že má zkušenou zběhlost ve vození, a
- d) že chování jeho jest bez úhony, zvláště co se dotýče střízlivosti.

§ 11. Kdo takové povolení má, povinen jest každého nového přijatého vozku s jeho průkazy představit c. kr. policejnímu ředitelství na zkoušku. Vozka za hodného uznaný dostane povozní lístek na jeho jméno svědčící, který neustále s sebou nositi musí.

§ 12. Toho provozního lístku nesmí o své újmě postoupiti žádné cizí osobě (náhradníkovi).

§ 13. Ystoupí-li který vozka ze služby, má majetník toho povolení oznámiti to bez meškání c. kr. policejnímu ředitelství a lístek povozní u něho složiti.

§ 14. C. kr. policejní ředitelství vede seznam

a) majetníků povolení fiakrských a drožkářských, a

b) vozkův vozů fiakrských a drožek.

§ 15. Každý, kdo má povolení fiakrské neb drožkářské, musí spolu odpovídati z toho, aby kočí neb voztkové jeho byli střízlivi a měli slušné chování, a též z toho, kdyby jejich neumělostí, zlomyslností anebo nedbalostí vznikla jaká koli škoda.

§ 16. Fiakři a drožkáři musejí na stanovištích jim od c. kr. policejního ředitelství vykázaných zůstávati času letního od 7 hodin ráno až do 9 hodin večer, a času zimního od 8 hodin ráno až do 8 hodin na večer.

§ 17. Každý fiakr a drožkář musí sebou míti hodinky kapesní, které dobře jdou.

§ 18. Do drožky jednosprežné nesmí se více přijímatí než toliko dvě zrostlé osoby a jedno dítě, anebo jedna osoba zrostlá a dvě, nejvíce tři dítky, méně dvanácti let mající.

§ 19. Cena za jízdy vnitř obvodu policejního vyměřena jest vydanou sazbou taxovní. Tato sazba vnitř vozu přidělena býti na místě některém, kdež ji snadno lze viděti. Kde však toto dokonce se nedá učiniti, musí jin ten, kdo má takové povolení, ač jezdí-li sám, anebo vozka při sobě míti, a když kdo za to požádá, jemu je ukázati. Všelíjaké přestoupení toho, co sazba taxovní ustanovuje, jakož i všelijaké vyžadování spropitného co nejpřísněji se zapovídá.

§ 20. V čas nebezpečství ohně anebo v jiných obce městské se týkajících pilných potřebách, povinni jsou držitelé vozů fiakrských a drožek, na úřední vybídnutí koně své zapřažené propůjčiti, aby se jich užilo, a podle nařízení policie neb magistrátu na místa vykázaná bez prodlení je postaviti. Pakli oheň vypukne v noci, povinni jsou koně své bez meškání přístrojem opatřiti a k nejbližšímu dvoru obecnímu přivést, aby se jich v čas potřeby rychle mohlo užítí.

§ 21. Pro pohodlí těch, kdo jezdí po železnici a kdo chodí do divadla, musí každého dne jak u nádraží, tak i na blízku divadel jistý počet fiakrů a drožek, jež c. kr. policejní ředitelství ustanoví, státi ve službě, kteréžto povinni jsou bez zdráhání se podrobiti, kdy koli na ně přijde pořádek.

§ 22. Každý fiakr anebo drožkář, kdy koli na stanovišti svém za to bude požádán, aby jel, musí té žádosti beze všeho odmlouvání vyhověti. Jest-li která jízda objednána, musí jí též bez zdráhání vykonati. Pakli která jízda vykonati se nemůže, musí se to v pravý čas oznámiti tomu, kdo ji objednal.

Takové vymínky jsou :

a) když roznemohl se kůň anebo když přístroj jest porouchán tak, že by nebezpečí z toho mohlo pojíti,

b) když osoba, která chce jeti, oděvem svým by mohla znečistiti vůz, anebo když patrně na takovém člověku viděti, že velmi jest opilý, anebo že má nemoc, která vzbuzuje ošklivost. Jen v těch případech může vozka odepřít jízdu i tehdáž, když stojí na stanovišti.

Kdo se proti tomu proviní, bude netoliko potrestán, ale musí také nahraditi velkou škodu, ježto jeho neposlechnutím vznikla.

§ 23. Fiakr nebo drožkář povinen jest konati služby své i také kromě času v § 16. ustanoveného, tudíž i v noci, kdyžby by byl napřed objednan. Aby držitelé fiakrů a drožek snáze mohli nalezeni býti, mají příbytek svůj poznamenati štítem, na kterém vyznačena býti musí jich živnost a číslo jich povolení.

§ 24. Mezi přední povinnosti držitelů vozů fiakristických a drožek i jich vozků náleží ta, aby byli zúplna střízliví a aby k obecnstvu slušně a zdvořile se chovali.

§ 25. Když fiakrové a drožkáři někoho vezou, zapovídá se jim kouřiti tabák.

§ 26. Po každé jízdě mají svůj vůz bedlivě prohledati, a najdou-li věc nějakou, mají ji nejdéle ve 24 hodinách odevzdati nejbližšímu c. kr. policejnímu komisařství.

§ 27. Svítilny na voze mají se v týž čas rozsvěcovati, když se rozsvěcují svítilny po ulicích.

§ 28. Koňům nemá se na stanovištích píce jinak dávatí leč toliko v zavěšených picních pytlících.

§ 29. Mrtvoly na vozích fiakrských anebo na drožkách vyvážeti se zapovídá. Vynímkou mohou se tak vyvážeti jen mrtvoly dětské, když se k tomu napřed vyžádalo povolení úřadu policejního, a když takové dítě nemělo žádné nakažlivé nemoci a vézt se má ku pochování jen na hřbitovy, které jsou v nejbližším okolí hlavního města Prahy anebo na předměstí.

§ 30. Fiakrové a drožkáři mají pilně zachovávatí nařízený řád povozní. Po ulici a po silnici musí se vždy jezdit v pravo. Předjížděti má se v levo, a dovoluje se jen tehdáž, když cesta je dost široká, když předcházející vůz jede krokem, když před ním jest prostora prázdná nejméně na tři vozy vzdělí, a když není na blízku žádného vstříc přicházejícího vozu. Zapovídá se předjížděti na mostech. Žádný fiakr ani drožkář nesmí na mostě ani prostřed ulice státi zůstati, aby někdo, koho chce vézt, do vozu mohl vsednouti anebo z vozu vystoupiti, nébrž musí to pokaždé učiniti jen podle chodníku a způsobem takovým, aby lidem tudy jedoucím nepřekážel. Taktéž co nejpřísněji se zapovídá jezdit po chodnicích a blízko podlé domů.

§ 31. Fiakrové a drožkáři mají hosta svého vézt nejkratší cestou k místu žádanému, a nejde-li jízda v Praze a okolí na místa výše položená, mají jeti klusem. Když pak jedou z ulice příčné do jiné ulice, když z domu vyjíždějí aneb do něj vjíždějí, když mají jeti přes chodník anebo přes cestu, musejí koně své krokem volnějším vésti a lidem tudy jdoucím výstrahu dáti hlasitým zvoláním.

§ 32. Pro přestoupení tohoto řádu fiakrského a drožkářského, jakož i jiných nařízení příčinné služby povozů nájemních, ač není-li věc taková, že by se na viníka pořadem úředním dle zákona trestního nastoupiti musilo, potrestán bude

a) majetník tohoto povolení pokutou peněžitou od 1 až do 100 zl. r. m. anebo vězením od 12 hodin až do 20 dní, a když by se to opětovalo, záповědí vozby do jistého času,

b) fiakr anebo drožkář vězením, tak jak tuto napřed vyměřeno jest, anebo příhodným trestem na těle, a dle okolností také záповědí vozby.

Přestoupí-li kdo nařízení § 1. a opětuje-li se to do třetice, tehdy vůz i koně jeho propadnou bez prominutí. Kdy koli někdo přestoupí ustanovenou sazbu taxovní, musí krom trestu zákonného v nálezu pokaždé také obsaženo býti, že peníze, o které předepsanou taxu přestoupil, propadají k ústavu chudých.

§ 33. Z rozkazův a nálezův c. kr. policejního ředitelství lze jest odvolati se k c. kr. místodržitelství, a musí se takové odvolání ve 24 hodinách opověděti a ve 3 dnech k c. kr. policejnímu ředitelství podati buď písemně, anebo dáti do protokolu.

Odvolání, ježto směřují proti opatřením k zachování pořádku a bezpečnosti, nemají žádného odkladního účinku.

§ 34. Všeliké stížnosti, které od hostů povozních za příčinou tohoto řádu fiakrského a drožkářského přijdou, mohou ústně nebo písemně podány býti jak c. kr. policejnímu ředitelství, tak i nejbližšímu c. kr. policejnímu ředitelství způsobem sumárním předsevzaty a vyřízeny.

Od magistrátu kr. hlavního města Prahy

Dne 23. července 1863

Purkmistr :

J. U. Dr. **Bělský**

Tolik tedy říká Řád fiakrský a drožkářský daného roku. I s originálním psaním a jazykem té doby, z kterého je zřejmý i etymologický posun jazyka směrem k dnešku.

Dále se budeme zabývat tak jak bylo shora kapitoly předesláno. Porovnáním Řádů fiakrských a drožkářských s již uvedeným z 23. července 1863. S těmito řády:

- z blíže neurčeného data z fondu Ukazatele spisovny král. hl. m. Prahy z let 1871 - 1890,

- C. k. místodržitelství pro království České pro Prahu a okolí z 20. dubna 1881,
- z řádu magistrátu královského hlavního města Prahy pro Prahu a okolí z roku 1908.

Hned prvé porovnání - Řád fiakrský a drožkářský z 23. července 1863 a Ukazovatele spisovny 1871 - 1890 jasně ukazuje, že mladší z nich se jeví jako doplněný či přepsaný oproti staršímu.

V řádu z let 1871 - 1890 ubyl jeden paragraf, a tak výčet končí až u § 33. Oním je § 3. o C. k. policejním ředitelství a jeho moci dohlížecí nad drožkáři a fiakry a určování jim stanovišť, včetně dohledu nad taxovním a provozním řádem.

Ovšem to neznamena, že tato ustanovení mizí, pouze jsou do jiných paragrafů nově zakomponována. Novější řád také zavádí členění do tří kapitol oproti dřívějšímu prostému výčtu paragrafů v chronologickém pořadí od § 1. do § 34. Jinak ovšem "nové" paragrafy a ustanovení věrně doslova citují ty "staré".

Pro porovnání praktické ukázky změn řádu Ukazovatele spisovny 1871 - 1890 oproti staršímu z 23. července 1863, můžeme uvést jen tyto odchylky a případná nová pojetí :

Oddíl I. , O držitelích fiakrů a drožek - § 5. Každý vůz.... na třech místech rozličných.... . buď číslo konsenzionální ve velikosti 4 palců čitelně napsáno /ve starším textu se o velikosti písmen nemluví. Poznámka pisatele./ Stejný paragraf hovoří též nově v ustanovení : v zimě mají se koňům dáti rolničky.

Oddíl II. , O kočích - § 19. Vozkové jsou pod pokutou 2 zlatých zavázáni, aby sazbu taxovní při sobě měli, a ji hostu jedoucímu na každé jeho požádání k nahlédnutí předložili, /zde je nově vyčíslena i pokutní taxa. Poznámka pisatele./

§ 26. zde se striktně zapovídá vozit mrtvoly jako v předešlém , ale navíc tu není "výnimka" o povolení vožení dětských mrtvol viz. § 29. z roku 1863.

§ 27. nově ustanovuje : Kočím se zapovídá, aby ze stanovišť od svých vozů se nevzdalovali, do hostinců nevcházeli, na chodníku se v hromady nestavěli a lidem v chůzi nepřekáželi a také nemají uvnitř svých vozů sedati.

Oddíl III. , O úřadech, přestupcích a trestech - § 30. tento paragraf právě doslova cituje "zmizelý" § 3. z roku 1863 - pouze je tu nově přidán doslov ke konci znění :.....v příčinně poslední dlužno však pokaždé srozuměti se s obcí.

Ve druhé části porovnávání se budeme zabývat výše zmíněnými řády s druhými dvěma.

Jmenovitě z 20. dubna 1881 pro Prahu a okolí a stejného názvu z roku 1908.

Hned zpočátku si můžeme všimnout, že se tu již nehovoří pouze o Praze - jak je tomu u prvních dvou, ale o Praze a okolí. I v pojmenování jednotlivých kapitol a oddílů je rozdíl.

Zatímco v Ukazateli spisovny kr. h. m. Prahy 1871 - 1890 se hovoří o oddílech v pořadí :

I. O držitelích fiakrů a drožek

II. O kočích

III. O úřadech, přestupcích a trestech,

v rádech z let 1881 a 1908 se píše o : I. Ustanovení obecná

II. Práva a povinnosti majitelů fiakrů a drožek

III. O kočích,

navíc zde výčet pokračuje oddíly : IV. O sazbě povozní

V. Závěrečná ustanovení.

Při porovnání řádů z let 1881 a 1908 na první pohled zaujme, že druhý jmenovaný je doslova přepsaný z prvního. Čili magistrát Prahy zde přepisuje od místodržitelství království českého.

Nové řády z let 1881 a 1908 v porovnání s předchozími z let 1863 a Ukazatele spisovny 1871 -1890 po zopakování obecné definice v preambuly § 1. : " Živnost fiakrská a drožkářská náleží do třídy živností povolených a proto nesmí nikdo začítí provozovati živnost tuto dříve, než mu k tomu dáno bylo povolení (koncese)", následuje rozdílné a doplněné znění předpisů a ustanovení.

Oddíl I.

Ustanovení obecná

§ 1. Každé povolení může se vykonávati jen jedním vozem, tomu kdo však za to žádá, může uděleno býti několik povolení. Zde je doslovně citován § 5. z roku 1863, ale již v úvodním ustanovení.

§ 2. oproti starším řádům již nemluví o řádu živnostenském nejvyšším patentem vydaném 20. prosince 1859 a ani o podnikatelích "kteří postaviti chtějí vozy fiakrské a drožky k veřejnému jejich užívání" a o podmínkách, jak mají o živnostenské povolení na magistrátu žádat. Ale přímo cituje § 3. z roku 1863, který v počátku stanoví: C. kr. policejnímu ředitelství přísluší provozování té živnosti pořádati a k němu dohlížeti, pak o to pečovati.... . Ovšem na rozdíl od předcházejících řádů toto ustanovení formuluje takto: C. k. policejnímu

ředitelství přísluší výhradně pořádati provozování živnosti fiakrské a drožkařské a k němu dohlížeti a o to pečovatí.... . Jedná se tedy o to, že je zde jasně stanoveno, že C. k. policejní ředitelství má "výhradní" kompetenci nad živnostmi fiakrskými a drožkářskými.

Oddíl II.

Práva a povinnosti majitelů fiakrů a drožek

§ 3. jsou povinni obsluhovatí jízdou obecnostvo v Praze a sousedních obcích a do těch míst, na něž se provozní sazba vztahuje, za ustanovenou sazbu povozní a při jízdách, pro něž není sazby, za slušné ceny. Také mají právo, že mohou na požádání propůjčiti své koně k zapřáhnutí do cizích vozů. Ale v případě tom musejí za každý cizí vůz nechatí státi u domu jeden vůz s číslem označený a pokaždé o tom bez odkladu na c. k. policejním ředitelství oznámení učiniti.

V tomto ustanovení je nově dáno, že se mohou zákazníci dopravovat i do sousedních obcí a měst. Ale celkově je tu proti předchozím letům vidět silný policejní pořádek - dozor.

§ 4. Vozy fiakrské a drožky..... mají se dáti z vnitřku snadno otevřítí.....
Každý vůz má míti příslušnou výšku, šířku a býti prostorný a čistý a v čistotě vždy se držeti. Tyto odstavce paragrafu vypovídají o pokroku v technickém vývoji i normách hygieny. O dozoru policejního ředitelství vypovídají další odstavce tohoto ustanovení a také o jedné technické novince objevující se v tomto druhu dopravy - o trhačce.

.....Uvnitř vozu má býti na místě dobře viditelném upevněna trhačka čili špalíček jízdních lístkům, s něhož si každý, kdo se vézt dává, může jeden list utrhnouti. Tyto jízdenka mají obsahovat číslo vozu a výtah ustanovení o sazbě povozní.

Trhačky jízdních lístků obstará c. k. policejní ředitelství pražské na útraty majitelů fiakrů a drožek.

Vozy, které nejsou opatřeny takovými trhačkami jízdních lístků anebo které jsou tak pošpiněny, že se to za bezohlednost, jež jich užívají chce, pokládati může, mohou se dáti ze stanoviště bez odkladu odstraniti, a může se nad to zavéstí trestní jednání s majitelem povozu nebo vozkou, jenž jest tím vinen.

K technickým normám a novince zde přistupují již i disciplinární sankce za nedodržování čistoty a hygieny.

Z dalších novinek v tom samém článku zákonného ustanovení se tu promítají změny metrické soustavy -starší palce jsou nahrazeny centimetry a reakce na užívání zlatých ozdob na vozech.

.....Každý vůz budiž opatřen..... . číslem koncese, které má býti napsáno čitelně bílou barvou a míti 10 c. m. velikosti. Uživatel..... zlatých proužků jako ozdoby fiakrů a drožek se zapovídá.

Novinkou je i nová komunikace mezi vozkou a cestujícím.

.....Uvnitř vozu má býti zvláštní přístroj, u př. návěštní píšťala, aby pomocí jeho ten, kdo se veze, mohl býti ve styku s vozkou.

Také u názvosloví koňských postrojů je změna. Místo dřívějšího přístroje se zde uvádí řemení.

..... Koně do vozu zapřažení musejí..... míti řemení docela zachovalé.

Rozšiřuje se trestní odpovědnost za prohřešky z majitelů i na samotné vozky.

..... povinni jsou majitelé živností.....aby slušně kočí byli oděni. Vozkové neslušně oděni mají se ze stanoviště odkliditi, a kdyby se u nich zase taková závada shledala, mají mimo to i trestání býti.

§ 5 v souladu s předchozími lety viz. § 7. z roku 1863 se uvádí

...Před užíváním vozů...musí každý majitel ...předvésti svůj vůz c. k. policejnímu řed. .

Ale nové je ustanovení o kontrolní knížce.

.....Výsledek takového ohledání se má od c. k. policejního ředitelství potvrditi fiakru neb drožkáři v kontrolní knížce, jíž každý z nich opatřen býti má, a do níž se též zanesou výsledky každé revize později předsevzaté.

§ 6. další z patrných rozdílů ustanovení o každoměsíční prohlídce vozů místo dřívějšího "termínu" čas od času s vydáním lístků, kde každý přesně má stát

..... vykoná c. k. policejní ředitelstvo každý měsíc prohlídku vozů..... při tom se též vydávají lístky s udáním, kde každý má státi.

§ 7. z dnešního pohledu na Prahu a okolí je toto ustanovení naprosto originální.

..... . . Majetník fiakru nebo drožky má právo užívati k jízdě i stání, které však též musejí býti označeny číslem, jak v § 4§ jest vytknuto. Avšak může současně jen s tolika saněmi jezdit, kolik čísel vozových má.

§ 8. je přeformulovaný, ale v podstatě stejného znění jako předchozí § 9. z let 1871 -1890.

.....V nádraží a když by toho bylo potřebí též u divadel musí každého dne státi ve službě jistý počet fiakrů a drožek, ježž c. k. policejní ředitelství určí, kteréžto službě povinni jsou majitelé jejich bez zdráhání se podrobiti, kdykoliv na ně přijde řada.

Oddíl III.

O kočích

§ 9. i zde je užito stejného znění s předchozími lety, ale modifikace je patrná v pořadí a doplnění některých bodů. Nově se zde hovoří "a co do těla přiměřeně vyvinut" a "a nemá žádné nemoci hnusné".

..... Za vozku fiakrského nebo drožkářského může přijat být jen ten :

- a. kdo jest nejméně 16 let star a co do těla přiměřeně vyvinut,
- b. kdo jest chování bezúhonného, střizlivý a nemá žádné nemoci hnusné,
- c. kdo je zběhlý v ježdění a
- d. zná dokonale polohu místní.

§ 10 ustanovení o nově přijatých vozcích a povozních lístcích je zpočátku stejné jako dříve, ovšem obsahuje řadu odstavců, které nesou mnoho změn a velmi rozšiřují téma.

.....Vozka..... dostane povozní lístek.....majitel povozu ve 24 hodinách c. k. policejnímu ředitelstvu vrátiti má, když vozka ze služby vystoupil.

..... Každý vozka jest povinen ukázati zřízencům stráže bezpečnosti k vyzvání jich sazbu povozní, lístek povozní a výkaz o stanovišti, na němž býti má.

..... . Kdo by opomenul povozní lístek včas si opatřiti aneb jej v čas odevzdati anebo kdo by byl přijal vozku, jemuž bylo zakázáno voziti, když majitel vozu o tom známost měl, bude trestán pokutou 5 zlatých, /k roku 1908 to byla hodnota 10korun v dané měně. Poznámka pisatele/, a jest zodpovědný za každé zneužití, jehož se dopustil s povozním lístkem. Kdyby však majetník vozu proti předpisu tohoto paragrafu nechal jezdit kočího, jehož ani c. k. policejnímu úřadu nepředvedl a jehož ono za schopna k jízdě neuznalo, propadá pro přestupek tento dle § 429 tr. Zák. pokutě od 25 - 50 zl. a zůstává mimo to zodpovědným za každou škodu, která by se od takového kočího stala.

Celý tento paragraf vypovídá o zostřeném dohledu nad fiakristy a drožkáři s mnohými i finančními postihy.

§ 11. ustanovení pouze jinak modifikuje § 16. z let 1871-1890, i zde platí obecná pravidla o slušnosti, zdvořilosti a střizlivosti kočího - vozky, za kterého spoluodpovídá majitel.

§ 12. i v tomto bodě se "přiosťřilo" proti řádům dřívějších let.

..... . Když vozka svěří řízení svého vozu někomu jinému, nebyv k tomu okamžitou a nevyhnutelnou potřebou donucen, bude pokutován uvězněním na 24 hodin, ač-li nebude potřebí dle trestního zákona přísněji na něho dokročiti. Trest pak se zdvojnásobí, když jeho náhradník neumí jezdit.

.....Když se však náhle nějaká nezbytná potřeba naskytne, může se dáti vůz i od někoho jiného domu dopravit.

§ 13. zpočátku obsahuje dobu letního a zimního, kdy vozy mají stát na stanovišti, a ta se nemění oproti dřívějším ustanovení viz. § 16 z r. 1863, ale část znění přináší nově doplnění.

..... Každé postavení se fiakra nebo drožkáře na jiné místo, než mu jest vykááno, zapovídá se. Také jest zakázáno zúmýslně volně sem a tam pojíždění v ulicích s prázdným vozem, jež se k tomu konci děje, aby se někdo sehnal, kdo by se vézt dal. Také jest zakázáno vzítí na kozlík při jízdě osobu, která k tomu nenáleží, jenž se vézt dává.

§ 14. i další bod řádu hovoří nově o stanovištích a zavedení pořádku zde.

..... Na stanovišti samém není žádné přednosti místa pro fiakry a drožky, nýbrž má se každý se svým vozem postavití v obvyklé řadě dle toho jak jeden za druhým na stanoviště přijede, a to tak aby se cesta k ježdění určená příliš nezúžovala, tím méně smějí se chodníky zaujmout, krátce má se to státí tak, aby průchod a doprava žádné újmy neutrpěly. Zvláště musí příjezd k vratům domů, kostelů a skladišť vždy volný zůstatí.

§ 15. oproti § 22 z r. 1863 jasněji hovoří a má mnohá podstatná doplnění.

..... . Na stanovištích může fiakr nebo drožkář jen tenkrát odepřít jízdu, kdyby byl již objednáan.

..... . Vozkové, kteří k jetí jsou již objednáni, mají nejdéle čtvrt hodiny před jízdou vyvěsiti vedle svítilny na kozlíku červenou tabulku 20 cm. velkou, na níž udána jest hodina, na kterou k jízdě zjednání jsou.

..... . Také jsou tito živnostníci povinni kromě obyčejného ohlášení se, jež předpisy každému ukládají, oznámiti po každé svůj nový byt též u c. k. policejního ředitelství v kanceláři pro záležitosti fiakrské a drožkářské.

Dále v důvodech, kdy se nemůže jeti, jsou upřesnění ve slově "řemení" za dřívější přístroje a je tu nově jmenována přímo choroba "neštovice".

..... a) když kůň onemocněl anebo když se řemení tak porouchalo,

..... b) kdyby ten, jenž jeti chce.....když má neštovice.

Celé toto ustanovení má pak závěrečné odstavce opět v novém znění a s dodatky.

..... . Odepřít jízdu bez těchto důvodů je zakázáno. Taktéž se zakazuje vyvěšovati tabulku k tomu konci, aby se vozka nějaké jízdě vyhnul.

..... . Majitel fiakru a drožky k jízdě ojednaný jest ostatně, když si toho objednavatel přeje, povinen jízdu vykonávati s tímž vozem, s nímž pro ni byl najat, a kdyby tomu ten, kdo si objednáni učinil, výslovně nesvolil, nesmí jízdu takovou jinému fiakru a drožkáři přenechatí.

§ 16. mluví o již dříve zavedeném používání hodinek, ale jsou zde již patrné zkušenosti veřejnosti s jejich používáním přepravci.

.....Každý fiakr a drožkář má mít kapesní hodinky, které dobře jdou, a ukázati je, když se jede dle času před jízdou a po jízdě tomu, kdo se vézt dává, poněvadž by se jinak nevzal žádný ohled na jeho udání o trvání jízdy, kdyby v příčině té nějaký spor vzniknout měl. Také jest vozka povinnen, byv o to požádán, ukázati řád fiakrský a drožkářský tomu, kdo se vézti dává.

§ 17. tento článek ustanovení je modifikací na § 30 z r. 1863, na kterém je vidět i vývoj jazyka, s doplňkem o způsobu jízdy. Objevuje se tu ustanovení o klusu s implicitně jmenovaným dopravním řádem na tehdejších pražských mostech.

.....Fiakrové a drožkáři mají přesně zachovávatí nařízený řád jízdni, mají jeti mírným klusem a kde se ulice křižují krokem.

..... Předjíždění na mostech dovoluje se též jen pod výminkami výše uvedenými. Ale na řetězovém mostě a na mostě císaře Františka Josefa jest na prosto zakázáno předjížděti někoho.

§ 18. tohle ustanovení vypovídá o zvycích a obyčejích v chování tehdejší společnosti.

..... Jakož pak se od obecnstva očekává, že se vlídně a rozumně k majitelům povozů a jejich kočím zachová, podobně mají si i oni uctivě a zdvořile k obecnstvu a k zřízencům mající dohlídku na ně počínati. Nezdvořilost a neslušné chování se přísně potrestají.

Též o zvycích vozků/kočích.

..... Také jest kočím zakázáno, aby se od svých vozů se stanovišť nevzdalovali, do hostinců nevcházeli, na chodnících se v hromadu nestavěli a tak lidem v chůzi nepřekáželi. Také jest jim zapovězeno uvnitř svých vozů sedati.

§ 19. zde se objevuje nově sankce za přivlastněné věci.

..... Když se nalezené věci zadrží, zatají nebo přivlastní, bude to pokládáno za podvod a kromě soudního potrestání viníka bude to mítí za následek neodvolatelné odejmutí koncese, případně povozního lístku.

Oddíl IV.

O sazbě povozní

S paragrafy 21 až 29 bude probrán v následující samostatné kapitole "SAZBY".

Oddíl V.

Závěrečná ustanovení

§ 30. je zajímavý v porovnání s podobným § 32 z r. 1863. A je částečně jeho modifikací, ovšem již se širší hierarchií trestů, ale neobjevuje se tu již trest tělesný viz. § 32/b 1863.

/Zde bude užita částečně parafráze textu pro větší přehlednost tématu. Poznámka pisatele./

Ve všeobecném úvodu se proklamuje.

..... Přestoupení tohoto řádu fiakrského a drožkářského a sazeb taksovních, ač není-li věc taková, že by se na viníka dle zákona trestního soudem nastoupiti muselo, bude se kromě ustanovení již v § 10 a 12 vytknutých trestati, jak následuje :

1. a) na každé zaviněné zanedbání objednané jízdy, jakož na každé odepření jízdy bez řádných důvodů,
- b) na každé přestoupení ustanovených sazeb taksovních a jiných povinných platů,
- c) na žádání spropitného,
- d) užívání k jízdě vozů takových, které od dalšího upotřebení při jízdě byly vyloučeny.

Trest jest vyměřen :

- a) při prvním postižení - 10 zlatých anebo vězení do 48 hodin,
- b) při druhém postižení - 20 zlatých nebo čtyřdenní uvěznění,
- c) při třetím postižení - když je viněn ten kdo má povolení k povozní živnosti jej ztrácí nejméně na tři měsíce a když to je jen vozka (kočiči), odejme se mu povozní lístek,
- d) při čtvrtém postižení - odejme se povolení k provozní živnosti fiakrské a drožkářské na vždy.

2. Při přestoupení ostatních tohoto řádu fiakrského a drožkářského trestání budou ti, kdo jimi jsou vinni, pokutou peněžitou od 2 do 20 zlatých anebo vězením od 12 hodin až do 4 dnů.

Když byl trest někomu častěji již uložen a když to nic nespomohlo, může se majiteli odejmouti na čas nebo na vždy povolení k živnosti a vozkovi na čas nebo na vždy lístek povozní.

Kdyby se někdo dopustil jednoho nebo i více přestoupení v odstavci 2) tohoto § vytknutých a zároveň i jedním i neb více přestoupeními v odstavci 1) tohoto § naznačenými byl viněn, může se uložit místo trestu za každé jednotlivé přestoupení hned trest nejbližší vyšší v odstavci 1) tohoto § vytknutý.

V porovnání se § 32 z r. 1863 zde odpadá tvrdá sankce, která stanovuje.

..... Přestoupí-li kdo nařízení § 1. a opětuje-li se to do třetice, tehdy vůz i koně jeho propadnou bez prominutí.

§ 31 oproti ustanovením z dřívějších let je více propracovanější.

..... Když se překročí sazba taksovní, má se vždy učinit nález, aby se tomu, jenž jej učinil, se vrátilo, oč více bylo vybráno, jestli-že se to již mezi tím nestalo aneb jestli on výslovně se toho neodřekl.

§ 32 jako předchozí dva paragrafy opět zde je modifikace na § 32 z r. 1863, nově se tu objevuje pojem "spolková pokladna".

..... Pokuty peněžité, které se sejdou, připadají pokladně spolkové, není-li však takové, místnímu ústavu chudých.

§ 33. zákonné téma o předvedení a o upuštění od předvedení je naprosto nové v řádech.

..... Aby se pro dobré obecnstva dodalo zachovávání tohoto řádu náležitě váhy, ukládá se c. k. policejní stráži, aby fiakry a drožkáře, jež při překročení těchto ustanovení postihne, ihned příslušnému úřadu k potrestání předvedla.

..... Od takového předvedení může se jen tenkrát upustiti, kdy se odejmutím lístku povozního anebo lístku stanoviště vykazujícího zjistila totožnost viníka, ač netřeba-li vykonati zatknutí dle jiných zákonitých předpisů ihned.

§ 34. mění se proti § 33/1863 závěrečné ustanovení prvního odstavce o odvolání.

..... ve 3 dnech k c. k. policejnímu ředitelství podati buď písemně, nebo dáti do protokolu.

Odstavec zní nově zřejmě také proto, že na úřadech je již zažitá praxe v těchto případech.

..... Takové odvolání musí se ve 24 hodinách opověděti a během dalších tří dnů v úřadu první instance podati.

§ 35. končí závěrečná ustanovení Oddílu V. Zákonná ustanovení řádu z roku 1863 končí § 34. "Všeliké stížnosti", ale ten se v novém pojetí let 1881, respektive 1908, nevyskytuje. Byl přeformulován do jiných ustanovení. Nové pojetí řádů reprezentuje již vyspělou legislativu.

..... Tento řád fiakrský a drožkářský, kterým se dosavadní řády fiakrské a drožkářské se sazbami provozními a ustanoveními obecními, vydané dekrety c. k. místodržitelství ze dne 8. června 1872 č. 16930 a 27. května 1877 čís. 23. 772 vyzdvihují, začne míti platnost dne 1. července 1881.

V Praze, dne 20. dubna 1881.

C. k. místodržitelství pro království České.

Shrnutí na závěr kapitoly

Porovnání mezi řády fiakrskými a drožkářskými z let 1863 - 1908 vede k mnoha pohledům na tehdejší právo a společnost.

Jasně vypovídá o rozvoji legislativy v těchto oborech živnostenské činnosti. Dokladem je Živnostenský řád vydaný již s nejvyšším císařským patentem z 20. prosince 1859, kde vlastně živnost fiakrskou a drožkářskou povoluje a vede pražský magistrát. Ovšem v řádu z let 1881, potažmo 1908, je stanoveno: "C. k. policejní ředitelství přísluší výhradně pořádati provozování živnosti fiakrské a drožkářské a k němu dohlížeti a o to pečovati." Tím je kompetence převedena na c. k. policejní ředitelství. Tím je posílena státní kontrolní moc.

V důsledku toho přichází ve srovnání let uvedených řádů 1863 a 1871-1890 na jedné straně a 1881 a 1908 na druhé straně mnoho změn. Mnoho novot a upřesnění ve srovnání se staršími řády.

Nově se zavádí v legislativním procesu kontrolní knížky, povozní lístky a sazby, výkazy o stanovištích, každoměsíční prohlídky vozů. Zostřené postihy a sazby finanční za přestupky. Majitelům za ně mohou být odebrány koncese, vozkům povozní lístky za zpronevěry. Přechodně i trvale. Ale projevuje se tu již i spoluúčast majitelů a vozků, např. za nevhodné oblečení nebo neslušné chování k cestujícím a veřejnosti.

Je tu znát i technický pokrok. Zavádí se metrická soustava (viz centimetry oproti palcům). Vyžaduje se přesná výška a šířka vozů a i jejich prostornost a čistota. Do vozů jsou nově instalovány trhačky a trhací lístky. Koně nenosí již přístroje na sobě, ale řemení, později řečené postroje. Časem se mění i měna - zlaté přechází na koruny.

Vyvíjí se dopravní pravidla. Je nově dovoleno jet se zákazníkem za hranice Prahy i dále po Českém království. Chování na stanovištích, kde je zakázáno vzájemně se předjíždět mezi fiakristy a drožkáři - staví se za sebou tak, jak přijeli. Je zakázáno jezdit prázdní po městě sem a tam a shánět zákazníky mimo stanoviště jim předepsané. Hodinky nyní na požádání musí vozků ukázat pasažérovi před i po jízdě. Raritou jsou zavedené sáně ve městě a v dopravě.

Dbá se na větší pohodlí zákazníků a přepravovaných. Je posílena komunikace mezi cestujícím a vozkou zavedením píšťalek ve vozech.

Posilují se hygienické normy. Již je zakázána přeprava veškerých mrtvol, tedy i těch dětských. Do vozu nesmí lidé s neštovicemi.

Je zavedena jakási humanizace společnosti. Nejen to, že na jedné straně odpadají tělesné tresty nebo odebírání koní a povozů majitelům a kočím za přestupky, ale i na druhé straně je

společností požadováno, aby se vozkové a majitelé k cestujícím a veřejnosti chovali slušně, zdvořile a při výkonu služby - práce nebyli opilí, případně špinaví a otrhaní. Dbá se o bezpečnost provozu a cestujících.

To a mnohé jiné by se dalo vypořádat z řádů těch let a v záplavě faktů této kapitoly. /Text je tu záměrně slohově upraven pro větší přehlednost. Poznámka pisatele./ Ale nechme mluvit další fakta v dalších kapitolách pro plastičtější obraz zvoleného tématu diplomové práce.

2. SAZBY

Přirozeným doplňkem řádů fiakrských a drožkářských byly pochopitelně sazby.

Zde budou uvedeny sazebníky :

- Sazba neb taxa povozní fiakrův a drožkářův z 3. června 1863,
- Oddíl IV. O sazbě povozní z fiakrského a drožkářského řádu z 20. dubna 1881,
- Jízdní sazby z vyhlášky c. k. místodržitelství z 5. března 1917.

Formy citovaných sazeb jsou natolik odlišné hlavně ve formálním zápise a samozřejmě i v cenové relaci, že stojí za to, abychom je uvedli v plném znění, okomentovali a porovnali.

Prvé dvě přímo souvisí s uvedenými řády v předešlé kapitole a mohou nám tedy poskytnout komplexní pohled na zvolené téma diplomové práce v době druhé poloviny devatenáctého a počátku dvacátého století v době vlády rakouského císařství u nás.

Pro faktickou přesnost budou názvy jednotlivých sazebníků uváděny v plném znění.

První zjištěná společná sazba *fiakrů a drožek* je z 3. června 1863, s platností od 1. srpna 1863, ve znění : SAZBA NEB TAXA POVOZNÍ DROŽKÁŘŮV A FIAKRŮV PRAŽSKÝCH

A. Za jízdy podle vzdálenosti

I. . Ze Starého a Nového města :

	Drožky		Vozy fiakrské	
	zl.	kr.	zl.	kr.
1. Na Malou Stranu až ku počátku Ostruhové ulice anebo až k c. kr. vojenské oděvárně, potom vnitř Starého i Nového města bez rozdílu, blízko-li neb dále-li, vyjímajíc okršlek za Podskalským přívozem, pod Slovany (Emauzy) a u Sv. Kateřiny s částí města dále za tím ležící.	---	30	---	60
2. Až na konec Ostruhové ulice, do okrsku za Podskalským přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny s částí města dále za tím ležící	---	40	---	75
3. Na Hradčany, do Lorety, na Strahov anebo ke Brusné bráně	---	60	1	10
4. Do Bubenče	---	70	1	35
5. Do Stromovky	---	75	1	50
6. Do Karlína, na Vyšehrad, do Zdekauerovy zahrady anebo na Smíchov	---	50	1	---
7. Do Vršovic, do Nuslí aneb do Volšan	---	60	1	20
8. K invalidovně	---	60	1	20

II. Z Malé Strany :

	Drožky		Vozy fiakrské	
	zl.	kr.	zl.	kr.
1. Vnitř Malé Strany, bez rozdílu blízko-li neb daleko-li	---	25	---	50
2. Na Hradčany, do Lorety, na Strahov, až ke Brusné bráně anebo na Smíchov	---	45	---	80
3. Na Staré a Nové město bez rozdílu, blízko-li neb daleko-li, vyjímajíc okrsky za Podskalským přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny	---	30	---	60
4. Do okrsku za Podskalským přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny anebo do Bubenče	---	50	1	---
5. Do Stromovky	---	55	1	10
6. Do Karlína anebo do Zdekauerovy zahrady	---	70	1	20
7. Do Vršovic, do Nuslí, na Vyšehrad anebo do Volšan	---	90	1	50
8. K invalidovně	---	80	1	40

III. Od nádraží Pražského :

	Drožky		Vozy fiakrské	
	zl.	kr.	zl.	kr.
1. Do Starého anebo Nového města, vyjímajíc okrsek za Podskalským přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny	---	35	---	70
2. Do okrsku za Podskalským přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny s částí města dále za tím ležící, na Malou Stranu až na počátek Ostruhové ulice, až k c. kr. vojenské oděvárně, do Karlína	---	50	1	---
3. Až na konec Ostruhové ulice anebo do Zdekauerovy zahrady	---	60	1	---
4. Na Hradčany, do Lorety, na Strahov, do Bubenče, nebo do Stromovky	---	80	1	60
5. Do Vršovic, do Nuslí, na Vyšehrad nebo do Volšan	---	85	1	80
6. K invalidovně neb na Smíchov	---	60	1	20

Poznámání. Ceny pod I, II, a III jmenované platí též za jízdy ve směru opačném. Byla-li jízda již s počátku, když se přijímalo, umluvena na jistý čas a užije-li se toho vozu podlé jízdných tůž tuto výše poznamenaných také i k cestě zpáteční, tehdy musí se povozné za tuto cestu zpáteční, jakož i za čas, který se snad čekalo, počítati dle způsobu sub lit. B. I, 4 a 5 za jízdy časové ustanoveného.

IV. Od nádraží Smíchovského :

	Drožky		Vozy fiakrské	
	zl.	kr.	zl.	kr.
1. Ku Pražskému nádraží severní dráhy	---	80	1	50
2. Do Starého nebo Nového města bez rozdílu, blízko-li neb daleko-li, vyjmajíc okrsek za Podskalým přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny	---	80	1	50
3. Do krsku za Podskalským přívozem, pod Slovany a u Sv. Kateřiny a část města dále za tím ležící	1	---	1	80
4. Na Malou stranu k začátku Ostruhové ulice aneb až k c. kr. vojenské odevárně	---	60	1	10
5. Na Malou stranu k začátku Ostruhové ulice, na Hradčany, do Loretty neb na Strahov	---	90	1	50
6. Do Bubenče, do Stromovky, do Karlína, do Zdekauerovy zahrady aneb na Vyšehrad	1	---	2	---
7. Do Vršovic, do Nuslí neb do Volšan	1	50	2	50
8. K invalidovně	1	20	2	20

B. Za jízdy podle času.**I. Vnitř města :**

	Drožky		Vozy fiakrské	
	zl.	kr.	zl.	kr.
1. Za první půl hodiny	---	35	---	60
2. Za první tři čtvrtě hodiny	---	50	---	80
3. Za první celou hodinu	---	70	1	---
4. Za každou další čtvrt hodinu	---	20	---	35
5. Za každou další celou hodinu	---	60	---	80

Poznámání. Každá počatá čtvrt hodina, byť i nebyla prošla, počítá se za plnou čtvrt. Na kratší čas než na půl hodiny vůz nájemní k jízdě dle ceny časové najmout se nemůže.

II. V okolí Pražském :

	Drožky		Vozy fiakrské	
	zl.	kr.	zl.	kr.
1. Za půl dne	2	50	3	50
2. Za celý den	4	50	6	---
3. Při pohřbech, bez rozdílu, z které části města a na který hřbitov jde průvod, i s povinnostmi jeti zase zpátky až k domu, odkud pohřeb vyšel	1	---	2	---

Vzdálenost na celý den, počítajíc v to jízdu tam a zase zpátky, nesmí při drožkách víc nežli 3 míle a při vozích fiakrských víc nežli 4 míle dělati. Vzdařenost pak na půl dne nemá při drožkách 1 a půl míle a při vozích fiakrských 2 míle přesahovati. Jest-li vzdálenost ještě větší, rozhoduje o to svobodná úmluva.

Zvláštní ustanovení.

1. Zdali se má jeti podle vzdálenosti anebo podle času, toto zůstává se na vůli tomu, kdo se dá vézt. Z jízdy časové vyňaty jsou takové strany města, které vysoko leží, totiž : Hradčany až k Říšské nebo k Brusné bráně, Bubeneč a Stromovka, Vyšehrad, Nusle, Vršovice a Volšany, potom Zdekauerova zahrada, Karlín, Smíchov, Sv. Kateřina a další do vrchu ležící části města, pod Slovany a za Podskalským přívozem. Za tyto jízdy platiti se má vždy jen podle délky cesty, a když někdo déle toho vozu užívá, platí se podle sazby za jízdy časové Lit. B. I, 4 a 5.
 2. Ceny tuto napřed ustanovené platí na všechny dni, za jakého koli počasí a v které koli části roku. Jen v noci od 10 hodin až do 7 hodin z rána musí se zaplatiti o polovici taxi více.
 3. Při jízdách podle času povinen jest vožka hostu svému ukázati na čas, kdy jízda počala a kdy se dokonala.
 4. Všecka mýta i platy za převezení musí nésti ten, kdo se dá vézt.
 5. Když kdo objedná drožku anebo vůz fiakrský na nejbližším stanovišti, není povinnen za cestu až k domu nic platiti, ač jest-li že vůz nemusil čekati déle 10 minut. Pakli jej kdo objedná na některém stanovišti vzdálenějším, musí dáti drožkáři, když toho žádá, 10 kr. a vozkovi fiakrskému 20 kr. náhrady.
 6. Při jízdách podle vzdálenosti i podle času může ten, kdo se dal vézt, lehčejší věci pocestní, totiž : tlumoky, tašky, pouzdra na klobouk a menší balíčky bez platu si sebou vzíti. Za větší kufry a za těžší zavazadla může drožkář žádati 20 kr. , fiakr pak i 35 kr. r. m. náhrady.
 7. Do drožky nesmí se více přijímati než toliko dvě osoby rostlé a jedno dítě, anebo jedna osoba zrostlá a 2 nejvýše 3 dítky, které mají méně 12 let věku svého.
 8. Každý na stanovišti svém stojící drožkář a fiakr povinen jest jeti, kdykoli ho kdo za to požádá, a nemůže se nikoli tím vymlouvatí, že již jinam jest k jízdě objednan.
- Z drožkářů aneb fiakrů na stanovišti stojících může sobě ten, kdo jeti chce, pokaždé zvoliti, koho chce.
9. Stížnosti pro přestoupení ustanovení těchto, pro odepření jízdy, anebo pro neslušné chování vozkův mohou přednešeny býti buď u c. kr. policejního ředitelství, u nejbližšího c. kr. policejního komisařství nebo na nejbližším stanovišti c. kr. policejní stráže a sice ústně nebo písemně udati.
 10. Toto ustanovení musí v každém drožkářském a fiakrovském voze na viditelném voze upevněno býti.

Zde můžeme začít se srovnáním uvedené "Sazby" z roku 1863 s novější vyjmutou z Řádu fiakristického a drožkářského pro Prahu a okolí, Oddíl IV. , O SAZBĚ POVOZNÍ, § 21. - 29. , z 20. dubna 1881.

§ 21. hned v tomto prvním ustanovení je základní rozdíl mezi výše zmíněnými sazbami.

Jízdné podle vzdálenosti s tabulkami sazeb A. a B. je uvedeno až na konci řádu. Zde v Sazbě povozní se mluví pouze o časovém jízdém. Nově se v něm počítá se čtvrt hodinovou sazbou. Dále je zde patrné, že přeprava *fiakry* a *drožkami* mezi lety 1863 a 1881 podražila o desítky krejcarů.

..... Za jízdy v městě Praze a v sousedních obcích tj. v Karlíně, na Smíchově, v král. Vinohradech, na Vyšehradě, v Žižkově, v Bubnech a Holešovicích, anebo z Prahy do obcí těchto a zase z nich do Prahy anebo z některé této obce do druhé jest ustanovena následující sazba :

a) za fiakry

do první čtvrt hodiny	.....	60 kr.
" " půlhodiny	.....	1 zl.
a za každou následující půlhodinu	.....	50 kr.

b) za drožky

do první čtvrt hodiny	.....	40 kr.
" " půlhodiny	.....	60 kr.
a za každou následující čtvrt hodinu	.....	20 kr.

I další odstavce tohoto paragrafu jsou vlastní modifikací předchozího sazebníku s patrnou změnou cen a doby započítání jízdy u drožky.

..... Při jízdě na hořejší Malou stranu (od Ostruhové ulice a od počátku Chytkovy silnice), na Hradčany, do Buben a Holešovic, do Žižkovfa a do pevnosti Vyšehradské jest nad to ještě nezměnitelný příplatek pro fiakra 30 kr. a pro drožku 20 kr.

..... Každá započatá půl hodina při fiakrech a čtvrt hodina při drožkách, byť by i docela při jízdě neuplynula, počítá se za celou.

§ 22. ustanovuje oproti článku 2. zvláštním ustanovením sazebníku z roku 1863, že jízda v noci končí již o šesté hodině ranní místo sedmé. Též dodržuje zavedené pravidlo o polovině zvýšeného jízdného v noci a nově udává čtvrt hodinovou sazbu u drožek.

..... Za jízdu do míst, které v přiložené tabulce A jsou obsaženy, platí se falsa, která tam jest udána. Tytéž položky platí i při jízdách v opačném směru. Kdo jede s tímtež povozem na zpátek, zaplatí dle času, který uplynul při čekání a při zpáteční jízdě

- | | |
|---|--------|
| a. fiakrům za každou půlhodinu | 50 kr. |
| b. drožkářům za každou čtvrt hodinu | 20 kr. |

..... . Při jízdách od 10. hodin v noci až do 6. hodin ráno platí se o polovici sazby v §§ 21. nebo 22. určené více.

§ 23. zde se objevuje nově ustanovení o "jízdách k nádraží ..." v časovém jízdném - v sazbě z r. 1863 je uváděno v jízdném podle vzdálenosti viz. III. Od nádraží Pražského.

..... Při jízdách k nádraží a od nádraží platí se

- | | |
|---------------------------|--------|
| a. fiakrům přírážka | 50 kr. |
| b. drožkám přírážka | 30 kr. |

..... Při zpátečních cestách platí však i tuto ustanovení v § 22. v příčině té vydána.

§ 24. v časovém jízdném jsou uváděny pohřby jako ve starším sazebníku a i zde je povinnost dovést truchlíci a hosty zpět z pohřbu, ale nově se tu objevují ustanovení o plesech a redutách. Platí se v obojím "bez ohledu na čas a dobu noční falsa".

..... Při jízdách k veřejným plesům a redutám zaplatí se bez ohledu na čas a na dobu noční falsa v tabulce B. vytknutá a taktéž při pohřbech bez rozdílu čtvrti města sazba v téže tabulce určená, a kočí jest povinen dovézt ty, kdo na hřbitov jeli, zase nazpátek až k domu smutku.

§ 25. první odstavec je shodný s porovnávaným obdobím, ale v druhém se nově mluví o ocenění a placení zavazadel v jednotné ceně oproti diferencované náhradě viz. 6. čl. Zvláštní ustanovení 1863.

..... . Mýta, která se při jízdě někam nahodí, jakož i mýta zpáteční má zaplatiti ten, kdo se dává voziti.

..... Za lehčí zavazadla, jež si cestující s sebou do vozu vezme, u př. tašky, škatule s klobouky, menší kufříky ruční a balíky, neplatí se nic, za větší zavazadla má se zapraviti 20 kr. za každý kus.

§ 26. v porovnání odpovídá článku 5. Zvláštnímu ustanovení 1863 v rozšířeném vydání o pravidlech objednání s tím rozdílem, že hned v prvním odstavci se praví o pravidle - kdo se veze, určuje cestu. Dále i zde jsou vyšší ceny za čekání a hovoří se tu o tom, kdy jsou vozkové povinni vzít cestující zdarma.

..... Při jízdě dle času mají ti, kdo se vézt nechají, právo směr cesty sami vytknouti.

..... Když někdo chce jeti dle času a objedná si vůz, aby pro něj na určité místo dojel, řídí se počátek jízdy dle toho, jestli vozka ze svého obydlí anebo ze svého stanoviště pro svého objednavatele dojede. V prvním případě počítá se, kdy vozka ze svého obydlí, v druhém pak kdy ze svého stanoviště odjeti musel, aby objednání za dosti učiniti mohl.

..... Při jízdě dle vzdálenosti podle tabulky A a podle tabulky B I. nemá vozka, kdyby snad musel čekati přes dobu objednání neb přijetí svého, nic za to žádati, když čekání to netrvalo déle než 10 minut. Při delším čekání má se však nahraditi fiakrovi za každou půlhodinu 50 kr. a drožkáři za každou čtvrt hodinu 20 kr.

..... Když si někdo povoz objedná do některého místa v tabulce A obsaženého, má se zaplatiti za jízdu do toho místa tolik, jako jest v tabulce A vytknuto.

..... Vozkové jsou povinni vzít zdarma až na místo, odkud se jeti má, osobu, která je k jetí objednala.

§ 27. toto je nové ustanovení, které hovoří o náhradách vinou objednavatele, vinou vozky a při nehodách.

..... Když kdo vozku k jízdě objedná a potom vinou objednavatele k jízdě by nepřišlo a teprv na místě, odkud se jeti mělo, vozkovi se to oznámí, může za to vozka žádati náhradu, a to drožkář 40 kr. a fiakr 60 kr.

..... Překazí-li se jízda vinou vozky, nesmí nic žádati za jízdu již vykonanou, případně má povozné, bylo-li mu již zapraveno, vrátiti.

..... Překazí-li se jízda nějakou náhodou, která buď vozku buď povoz jeho stihla, má žádati jen tolik povozného, co připadá na jízdu již vykonanou.

§ 28. odpovídá článku 7. Zvláštního ustanovení 1863 s tím rozdílem, že se mluví o počtu cestujících nejen v drožce, ale i u fiakru a k tomu odpovídajících diferencovaných počtech.

Navíc do vozu se již nemohou vzít samotné děti. Věková hranice dětí zůstává 12 let.

..... Vozka není povinen vzít do drožky více než 3 a do fiakru více než 5 osob, počítaje v to i místo na kozlíku.

..... Jedno dítě nemající ještě 12 let ve společnosti osob vzrostlých nepočítá se v to. A vždy dvě děti nemající ještě 12 let čítají se za osobu jednu.

§ 29. závěrečné ustanovení o cenách je nové, ale i v předchozích a pozdějších sazbách jakoby se samo sebou rozumělo. Zároveň "prozrazuje", že se jezdilo po celý rok.

..... Tyto ceny povozní platí bez rozdílu na všechny dny, v každé roční době a při každé povětrnosti.

Na závěr srovnání časové sazby povozní mezi lety 1863 a 1881 lze uvést několik zajímavostí.

1. Ještě v čl. 8 Zvláštní ustanovení 1863 se říká, že je na svobodné vůli zákazníka si vybrat vůz, ať již drožkáře či fiakristu v řadě stojících na stanovišti, s kterým pojedje. Takové ustanovení se v sazbě 1881 neobjevuje, ale později se stalo samozřejmostí.

2. V sazbě 1881 bychom marně hledali taxu z kapitoly II. V okolí Pražském - cesta za půl a za celý den.

3. V čl. 1. Zvláštního ustanovení 1863 můžeme nalézt: "Z jízdy časově vyňaty jsou takové strany města, které vysoko leží, totiž: Hradčany... Vyšehrad" atd. . V sazebníku z roku 1881 se o tomtéž mluví takto: "Při jízdě na hořejší Malou Stranu... na Hradčany" atd. - se vždy platí přírážka podle daného sazebníku. Je to tedy jakási "horská přírážka" v Praze.

4. V mírách je užito v roce 1881 metrické soustavy oproti počítání vzdáleností v mílích z roku 1863.

Druhou volnou částí Oddílu IV. , O SAZBĚ POVOZNÍ z 20. dubna 1881 jsou tabulky za jízdy podle vzdáleností podle Řádu fiakrského a drožkářského pro Prahu a okolí.

TABULKA A.
S a z b a
Z míst, kde povozy stojí

Tam aneb zpět	na Starém a Novém městě a v Josefově				na Malé straně				v Karlíně až k Invalidovně				na Smíchově			
	drožka		fiakr		drožka		fiakr		drožka		fiakr		drožka		fiakr	
	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr
Do Bubenče	1	--	1	50	1	--	1	50	1	--	1	50	1	40	2	--
k Císařskému mlýnu	1	--	1	50	1	--	1	50	1	--	1	50	1	40	2	--
Do Hvězdy	2	--	3	--	1	60	2	30	2	--	3	--	1	60	2	30
Do Košíř až ke Klamově zahradě	1	--	1	50	--	80	1	30	1	20	1	80	--	50	--	90
Na Letnou	1	--	1	50	1	50	1	50	1	--	1	50	1	40	2	--
Do Libně (až k zámku)	1	20	1	80	1	40	2	--	--	80	1	30	1	60	2	--
Do Nuslí	1	--	1	50	1	20	1	80	1	20	1	80	1	40	2	--
Na Pankrác kromě Lišky	1	20	1	80	1	40	2	--	1	40	2	--	1	60	2	30
Do Podolí	1	40	2	--	1	60	2	30	1	60	2	30	1	80	2	50
Do Stromovky	1	--	1	50	1	--	1	50	1	--	1	50	1	40	2	--
Do Volšan	1	--	1	50	1	20	1	80	1	--	1	50	1	60	2	30
Do Vršovic	1	--	1	50	1	20	1	80	1	20	1	80	1	40	2	--

Zde pokračuje sazba z předchozí strany i pro další části Prahy jízd podle vzdáleností.

TABULKA A.
S a z b a
Z míst, kde povoz stojí

Tam aneb zpět	v královských Vinohradech				na Vyšehradě				v Žižkově				v Bubnech			
	drožka		fiakr		drožka		fiakr		drožka		fiakr		drožka		fiakr	
	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr	zl	kr
Do Bubence	1	40	2	--	1	40	2	--	1	40	2	--	--	50	--	90
k Císařskému mlýnu	1	40	2	--	1	40	2	--	1	40	2	--	--	50	--	90
Do Hvězdy	2	20	3	20	2	20	3	20	2	20	3	20	1	60	2	30
Do Košíř až ke Klamově zahradě	1	20	1	80	1	--	1	50	1	40	2	--	1	20	1	80
Na Letnou	1	40	2	--	1	40	2	--	1	40	2	--	--	50	--	90
Do Libně (až k zámku)	1	40	2	--	1	60	2	30	1	20	1	80	1	20	1	80
Do Nuslí	--	60	1	--	1	20	1	80	1	--	1	50	1	20	1	80
Na Pankrác kromě Lišky	1	--	1	50	1	--	1	50	1	20	1	80	1	40	2	--
Do Podolí	1	40	2	--	1	20	1	80	1	40	2	--	1	60	2	30
Do Stromovky	1	40	2	--	1	40	2	--	1	40	2	--	--	50	--	90
Do Volšan	--	60	1	--	1	20	1	80	--	50	--	90	1	20	1	80
Do Vršovic	--	60	1	--	1	20	1	80	1	--	1	30	1	20	1	80

Tabulky dále pokračují sazbami pro zvláštní příležitosti.

TABULKA B.
S a z b a
Pro zvláštní příležitosti bez ohledu na dobu

I. Veřejné plesy a reduty pro jízdu tam aneb zpět	drožka		fiakr	
	zl	kr	zl	kr
1. Uvnitř města Prahy a Vyšehradu a z Prahy do Novoměstského divadla	1	--	1	50
2. Z Prahy do předměstí Buben - Holešovic, Karlína, Smíchova, královských Vinohradů a Žižkova	1	40	2	--
3. Uvnitř uvedených předměstí	--	80	1	30
4. Ze Smíchova do Karlína, královských Vinohradů, do Žižkova, Buben - Holešovic a ve směru opačném	1	80	2	50
5. Z Karlína do královských Vinohradů, Žižkova, Buben - Holešovic a směrem opačným	1	40	2	--
6. Z královských Vinohradů do Žižkova a Buben - Holešovic a naopak	1	40	2	--

II. Pohřby - s povinností jeti nazpátek do domu smutku

	drožka		fiakr	
	zl	kr	zl	kr
1. Z Prahy na Olšanský, Karlínský, Vyšehradský, Malostranský a Bubenský hřbitov	1	40	2	--
2. Z Prahy a z Karlína, královských Vinohradů, Žižkova a Buben - Holešovic na Smíchovský hřbitov u vinice Malvazinky	2	--	3	--
3. a) z Buben - Holešovic na Bubenský hřbitov	--	80	1	30
b) z Karlína na Karlínský hřbitov	--	80	1	30
c) ze Smíchova na Malostranský hřbitov v Košířích	--	80	1	30
d) z Vinohradů a Žižkova na Volšanský hřbitov	--	80	1	30
4. Z některého předměstí na některý z ostatních hřbitovů	1	40	2	--

Při závěrečném hodnocení jízd podle vzdáleností v porovnání s rokem 1863 je na první pohled jasně zřejmé to, že v roce 1881 jsou tyto sazby nejen dražší, ale i přesnější a vytříbenější - viz. uvedené tabulky A a B. V taxaci sazeb se i formálně pokročilo - viz. přehledné uspořádání.

Zároveň jízdy na pohřby byly přesunuty z jízd podle času tam, kam patří i nově uvedené a taxované jízdy z veřejných plesů a redut.

Třetím uvedeným fiakristickým řádem a zároveň sazebníkem je Vyhláška c. k. místodržitelství pro království České z 5. března 1917. Originální je na ní to, že vychází a cituje některá předešlá nařízení, vyhlášky, řády i cenové relace. Tím nám shrnuje předešlý výklad a přináší plastický obraz dopravy a jejích nařízení od poloviny 19. století do roku 1917.

Zvláštní pozornosti se tu dostává námi posledně porovnávanému Řádu fiakristickému a drožkářskému pro Prahu a okolí z 20. dubna 1881 (připomíná se zde, že správný datum vydání má být 30. dubna 1881). Tedy řádu a zároveň sazebníku z doby vrcholného rozmachu *fiakrů* a *drožek* v Praze, který postupně slábl z důvodů všeobecného rozvoje mnoha dopravních prostředků *pražské městské hromadné dopravy*, který byl chronologicky popsán v předchozích kapitolách. V době této vyhlášky je I. světová válka, která mimo jiné přivedla renesanci *fiakristické a drožkářské živnosti* z důvodu nedostatku pohonných hmot (podobná situace se opakuje v době II. světové války).

Pro porovnání, názornost a historickou dokumentaci bude "Vyhláška 1917" zde vypsána v plném znění. Následně bude připojen zhodnocující komentář k ní ve srovnání s dříve zde již uvedenými řády a sazbami.

V Y H L Á Š K A

C. K. MÍSTODRŽITELSTVÍ PRO KRÁLOVSTVÍ ČESKÉ,

kteřou se znovu upravuje živnostenská doprava osob v pražském policejním obvodu.

Na základě § 54. , odst. 2. živnostenského řádu, pokud se týče na základě § 13.

Nejvyššího ustanovení o úřední působnosti úřadů, vyhlášených ministerským nařízením ze dne 19. ledna 1853, č. 10 ř. z. , jakož i na základě § 1. zásad o působnosti policejních úřadů nařizuje se pro koncesované a svobodné živnosti, dopravou osob se zabývající, jež mají své stanoviště v pražském policejním obvodu, vyjímaje automobily, toto :

I. Rozšíření místní a věcné platnosti provozovacího řádu .

Platností *řádu fiakristského a drožkářského pro Prahu a okolí*, vydaného c. k. místodržitelstvím dne 20. . správně dne 30. dubna 1881 pod č. 19. 991, rozšiřuje se místně na všechny obce pražského policejního obvodu.

Věcně vztahuje se tento provozovací řád pro příště i na svobodné námezdní povoznictví pro dopravu osob, t. j. na nájemní povozy (jedno- a dvojspřežní), oprávněné na základě živnostenského listu, vydaného magistrátem královského hlavního města Prahy nebo některým předměstským c. k. okresním hejtmanstvím, konati na objednání všude jízdy z neveřejných míst. Tyto povozy podléhají ovšem ustanovením tohoto provozního řádu toliko potud, pokud na ně těchto ustanovení dle zvláštní povahy dotyčné živnosti možno použiti.

Výrazem "*fiakr*", vyskytující se v tomto provozním řádu, jest možno rozumět dvojspřeží povozy, "*drožkami*" pak jednospřežní povozy, bez rozdílu, provozuje-li se živnost jako koncesovaná nebo svobodná.

II. Jízdy lékařů .

Lékařům, potřebujícím při vykonávání svého povolání jízdní příležitosti, nesmí být po dobu nynějších poměrů nikdy odepřen povoz k jízdě kdykoli žádané. Naopak musí býti lékařům vyhrazena vždy bezpodmínečná přednost přede všemi jinými zákazníky, po případě musí být odřeknuta i jiná, dříve objednaná jízda, nejde-li v dotyčném případě o objednávku jiného lékaře.

V tom směru musí zejména i pomocný personál co nejpřesněji býti poučen a od majitele živnosti stálému dohledu podroben.

Majitel živnosti, pokud se týče úředně schválený nájemce nebo zástupce v živnosti, nebo jemu zodpovědný vozka jest povinen v daném případě se postarat, aby dřívější objednavatel byl pokud možno včas vyrozuměn, že objednané jízdy není možno provést.

Tím se částečně mění § 13. provozovacího řádu z roku 1881, jinak však zůstává tento paragraf v platnosti a nutno jej v daném případě vykládati toliko dle tohoto nařízení.

III. Jízdní sazby .

K oddílu IV. , §§ 21. až 29. řádu pro fiakry a drožky z roku 1881 .

Místo dosavadních jízdních sazeb stanoví se pro budoucnost až do odvolání sazby nové. Základní novotou jest, že od nynějška odpadají pevné poplatky za tak zvané traťové jízdy v pražském policejním obvodu, ježto nevyhovují dnešním městským poměrům, a že pro všechny jízdy platí sazba toliko časová. Všechny sazby a jiná ustanovení §§ 21. až 29. provozovacího řádu z roku 1881, odporující níže uvedenému sestavení, pozbývají platnosti, sem patřící tabulky A a B se výslovně zrušují a nejsou již v níže uvedeném sestavení jízdních sazeb znovu pojaty.

Za všechny jízdy v pražském policejním obvodu v jakémkoli směru platí se :

a) za fiakry do první čtvrt hodiny	3 K	
do první půlhodiny	4 K	
za každou další půlhodinu	2 K	50 h
b) za drožky do první čtvrt hodiny	2 K	
do první půlhodiny	3 K	
za každou další čtvrt hodinu	1 K	

Při zpátečních jízdách dlužno platiti za dobu čekací a za dobu zpáteční jízdy :

a) <i>fiakrům</i> za každou půlhodinu	2 K	
b) <i>drožkám</i> za každou čtvrt hodinu		80 h

Každá započatá, byť neúplná půlhodina u fiakrů nebo čtvrt hodina u drožkářů počítá se za celou.

Při jízdě na hořejší Malou stranu (od Nerudovy ulice a od začátku Chytkovy třídy) a na Hradčany, jakož i do Dejvic a do Bubenče, do Nové Libně, do hořejší části Žižkova a Královských Vinohradů, na vrch Vyšehradu a na Pankrác platí se ještě pevná přírážka 1 K (tak zvaná výšková přírážka), a to fiakrům i drožkám.

Při jízdě od 10. hodiny v noci až do 6. hodiny ráno jest připlatiti polovici hořejších denních sazeb.

Při jízdách od nádraží v kterékoli době platí se fiakrům přírážka 1 K, drožkářům pak 60 h. Přírážka k nádraží od nynějška odpadá jako neodůvodněná.

Za větší zavazadla v kterékoliv době platí se vždy přírážka 60 h.

Odřekne-li vozkovi, určenému k odvezení zákazníka, jízda na místě, s něhož se měla počítati, může fiakr žádati odškodnění 2 K, drožkář 1 K, beze zření na dobu, kdy se tak stane.

Jízdy za policejní obvod podléhají volné úmluvě.

Volná úmluva platí až na další i pro zvláštní příležitosti, jako na příklad : při pohřbech, pro které se nyní nestanoví pevné poplatky. Při tom nesmí však býti nikdy překročen nejvyšší obnos, jak by dle hořejší časové sazby vyplynul.

Každý vozka jest povinen ukázati bezpečnostním orgánům i zákazníkům k jejich žádosti výtisk této vyhlášky v obou zemských řečech.

Kromě toho se ukládá odborným společenstvům, aby si opatřila pro svou potřebu zvláštní oboujazyčné otisky celého tarifu, jež ovšem musí býti revidovány c. k. policejním ředitelstvím před tiskem i po něm. Jeden výtisk musí míti u sebe i vozka, jiný pak musí býti kromě toho i ve voze samém k volnému nahlédnutí.

IV. Trestní ustanovení

Přestupky této vyhlášky trestá c. k. policejní ředitelství v Praze dle ministerského nařízení ze dne 30. září 1857, č. 198 ř. z. , peněžitými pokutami od 2 do 200 K, nebo vězením v trvání od šesti hodin do 10 dnů, při čemž se nedobytně peněžité pokuty proměňují v přiměřené vězení.

Odnětí živnostenské koncese a odstranění schváleného zástupce (obchodvedoucího) nebo nájemce z provozování živnosti děje se dle ustanovení živnostenského řádu.

Jak majitel živnosti tak i pouhý vozka může býti při hrubých přestupcích k zajištění výsledků trestních nálezů třeba ihned v prvém případě vyloučen na určitou dobu z dalšího práva jezdit, vozka dokonce dle povahy případu na vždy.

Císařsko královské místodržitelství pro království České.

V Praze, dne 5. března 1917.

Za c. k. místodržitele :

C. k. místodržitelský vicepresident :

H e r g e t

Závěrečné shrnutí s porovnáním předchozí kapitoly

Týká se především porovnání "Vyhlášky 1917" s námi již dříve hodnoceným Řádem fiakrským a drožkářským pro Prahu a okolí z 20. dubna 1881 a jeho oddílu o sazbě. Vůči němu se také nejčastěji tato vyhláška vymezuje. Zřetel je brán i na v pořadí druhý uvedený řád a sazebník pro Prahu z roku 1863.

Některé body vyhlášky jsou stanoveny v kontextu právě probíhající I. světové války (viz lékař).

Preambule

Hned zpočátku se vyhláška - v porovnání s dřívějšími uvedenými řády a sazebníky - vymezuje ministerským nařízením z 19. ledna 1853 a odvolává se na ustanovení živnostenského řádu (v tomto bodě v soulase se řádem z r. 1863) takto:

..... nařizuje se pro koncesované a svobodné živnosti, dopravu osob se zabývající, jež mají své stanoviště v pražském policejním obvodu, vyjímaje automobily.

Automobil je tedy již v roce 1917 jmenován jako samostatný dopravní fenomén. V praxi představuje největší rozdíl v chápání *pražské městské veřejné hromadné dopravy* v porovnání s 19. stoletím. Zároveň mnozí soukromí dopravci se vymezují nově nejen jako koncesované, ale i svobodné živnosti.

Vyhláška pak pokračuje jednotlivými články nařízení, které budeme dále porovnávat.

I. Rozšíření místní a věcné platnosti provozovacího řádu.

Zde se zásadně vyhraňuje vůči řádu z r. 1881.

..... rozšiřuje se místně na všechny obce pražského policejního obvodu.

Dále uvádí.

..... Věcně vztahuje se tento provozní řád pro příště i na svobodné námezdní povoznictví pro dopravu osob, t. j. na nájemné povozy (jedno- a dvojspřežní), oprávněné na základě živnostenského listu.

Do této kategorie tedy jednoznačně zapadá téma této práce *drožky* a *fiakry* a navíc je zde připojena jejich přesná definice a místo vlastního provozování z té doby.

..... Výrazem "fiakr", vyskytujícím se v tomto provozním řádu, jest rozuměti dvojspřežní povozy, "drožkami" pak jednospřežní povozy, bez rozdílu, provozuje-li se živnost jako koncesovaná nebo svobodná.

II. Jízda lékařů.

Naprosto nové ustanovení z pochopitelných důvodů - probíhá válka, komentář to zdůvodňuje.

..... Lékařům, potřebujícím při vykonávání svého povolání jízdní příležitosti, nesmí být po dobu nynějších poměrů nikdy odepřen povoz k jízdě kdykoli žádané.

Ustanovení v dalších odstavcích obsahuje i mnoho nových směrnic v tomto smyslu. Jmenován je tu i § 13 řádu r. 1881, který doznává úprav.

III. Jízda podle sazby.

K oddílu IV. , §§ 21. až 29. řádu pru fiakry a drožky z roku 1881.

Ustanovení vyhláška se již v úvodu jasně vyhrazuje k jmenovanému řádu a nově udává.

..... Místo dosavadních jízdních sazeb stanoví se pro budoucnost až do odvolání sazby nové.

Zásadní novinkou je, že odpadají sazby jízd podle vzdáleností zvané traťové poplatky.

..... Nevyhovují dnešním poměrům, a že pro všechny jízdy platí sazba toliko časová.

To je převratná změna, která se dochovala v této podobě až do dnešních dnů. Tímto ustanovením odpadly všechny sazby dle §§ 21. až 29. řádu 1881. Současně i tabulky A a B, které, jak je zřejmé, do té doby byly závazné. Sazby jsou ve vyhlášce určeny nově. Z nich vyplývá, že ceny opět stouply, ale vůči předchozím měnám se nyní platí v korunách a haléřích, odpadly tedy zlaté a krejčary. Nově jsou zavedeny poplatky za dobu zpáteční jízdy. Naopak platby za dobu čekací zůstávají (také ve vyšší taxe).

Výšková přírážka - zůstává zachována zcela v intencích předchozích sazeb. Opět je vyšší než předešlé, též je stanovena pevně, zde 1 K, ale nově rovnoměrně stejnou cenou pro fiakry a drožky.

Noční provoz - zůstal časově vymezen jako v r. 1881 od 10. hodiny noci do 6. hodiny ráno, v r. 1863 to bylo do 7. hodiny ráno. Dál jízdě přísluší poplatek polovice hořejší denní sazby.

Od nádraží - jízdné je dražší, výše je jednotně pevně stanovena, "postaru" se rozlišuje zvlášť pro fiakry a pro drožky. Přírážka cesty k nádraží zde odpadá jako neodůvodněná.

Zavazadla - pouze za větší se platí tak jak bylo dříve, je vyšší taxa.

Odřeknutí jízdy - vyšší taxa, jinak vše podle předchozích pravidel - výše platby rozlišena mezi fiakristy a drožkáři.

Jízdy za policejní obvod podléhají volné úmluvě. - Toto je zcela nově ustanovený odstavec.

..... . . Volná úmluva platí až na další i pro zvláštní příležitosti, jako například: při pohřbech, pro které se nyní nestanoví pevné poplatky.

O plesech a redutách tu není zmínka jako v sazbách r. 1881. Je doba války.

Dále se objevují dva odstavce zvláštních ustanovení, které nás mohou zaujmout.

..... Každý vozka jest povinen ukázati bezpečnostním orgánům i zákazníkům k jejich žádosti výtisk této vyhlášky v obou zemských řečech.

I dříve byly české a německé verze řádů a sazeb. Je známo, že v 19. století až do 80. let převládala v Praze jako běžná mluva němčina. Ale toto ustanovení je možná reakcí na probíhající válku a možné zvýšení počtu cizinců v Praze. Možné je také se domnívat, že v té době již převládala čeština v Praze po stále sílícím národním obrození širokých společenských vrstev.

Prvý odstavec tohoto ustanovení posiluje i druhý, který dodává:

..... Kromě toho se ukládá odborným společenstvůmzvláštní oboujazyčné otisky celého tarifu jeden musí míti u sebe vozka, jiný pak musí být kromě toho i ve voze samém k volnému nahlédnutí.

Toto pravidlo je nám známo již z předchozích sazeb a řádů, ale o dvoujazyčností se tam explicitně nemluvílo.

IV. Trestní ustanovení.

Je zde citováno ministerské nařízení ze dne 30. září 1857 o peněžních pokutách a vězení.

V řádech a sazbách z let 1863 a 1881 toto nařízení nebylo jmenovitě uváděno.

Oproti minulosti i zde jsou zvýšené sankce postihů jak finanční, tak v délce odnětí svobody.

..... Peněžitými pokutami od 2 do 200 K, nebo vězení v trvání od šesti hodin do 14 dnů.

Nově je uváděn živnostenský řád o trestech, které upřesňují totožné postihy z předešle jmenovaných řádů a sazeb. Též je tu patrný sociální vývoj živnostenské profese a jejich pomocníků.

..... Odnětí živnostenské koncese a odstranění schváleného zástupce (obchodvedoucího) nebo nájemce z provozování živnosti děje se dle ustanovení živnostenského řádu.

Poslední odstavec trestního ustanovení vyhlášky koresponduje se závěrečným ustanovením § 30. řádu r. 1881, kde se mluví o hierarchii postihů pro majitele a vozku.

..... Jak majitel živnosti, tak pouhý vozka... při hrubých přestupcích ... třeba ihned v prvním případě vyloučen na určitou dobu z dalšího práva jezdit, vozka dokonce dle povahy případu navždy.

Řád r. 1881 mluví v podobných případech u majitele o dočasném odebrání koncese a u vozky o odebrání lístku povozního na čas nebo navždy.

Závěrem k uvedené vyhlášce roku 1917 se dá říci, že je velmi stručná proti dříve zde popsaným, zřejmě je i obrazem doby, ve které vznikla dle jejích potřeb.

Mezi jednotlivými ustanoveními tu nenalezneme například:

1. O počtu cestujících - zvláště počty dospělých k počtu dětí. Ani věkovou hranici dětí.
2. Nařízení o hygieně a čistotě, zákazu převozu mrtvol, infekčně nemocných či opilých.
3. Vozkům zakazující pobyt v restauracích, srocování na chodníku nebo kouření za jízdy.
4. Dopravní předpisy pro fiakry a drožky.
5. Předpisy o lístcích a trhačkách.
6. Povinnosti vozků nosit hodinky, mít píšťalku pro cestující sloužící pro lepší komunikaci.
7. Ustanovení o jízdách se saněmi a mnohá jiná.

Lze se jen domnívat, že některá ustanovení přešla obecně do dopravního řádu v městském provozu a stala se všeobecně známými, jiná zanikla. V neposlední řadě v této kapitole porovnááme jízdní sazebníky a nikoli dopravní řády.

3. STATISTICKÁ KNIHA

Na počátku kapitoly C této diplomové práce byl vytyčen její obsah a nyní se dostáváme k její třetí části. Zde se budeme věnovat faktům ze statistických knih z dob vrcholného rozvoje *fiakrů a drožek* v Praze v letech 1882 - 1909 a dále v letech 1919 - 1933, kdy postupně ustupují a mizí z *pražské městské hromadné dopravy*.

Udávaná fakta jsou čerpána z knih pod jednotným názvem a vydavatelem. STATISTICKÁ KNÍŽKA KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY s Holešovicemi a Bubny a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlín, Smíchov, Královských Vinohradů a Žižkova. Vydává Statistická komise královského hlavního města Prahy a spojených obcí a rediguje ředitel městské statistické kanceláře. Poslední zápis s Holešovicemi-Bubny je z r. 1884. Prvý zápis s Vršovicemi se datuje s rokem 1904. Do r. 1884 se uvádí Vyšehrad jako samostatná obec a od roku 1913 se uvádí Praha ve spojení s obcí Vyšehrad.

Počet - drožek (= D) a fiakrů (= F) v Praze .

Rok		Praha	Holešovice- Bubny	Karlín	Smíchov	Vinohrady	Žižkov	V hromadě
1882	D	247	7	12	30	26	---	328
	F	172	---	---	8	6	---	186
1883	D	257	7	14	33	26	---	337
	F	189	---	6	9	6	---	210
1884	D	257	8	17	32	29	---	343
	F	189	---	7	11	7	---	214
1885	D	214	---	16	30	23	---	283
	F	165	---	7	10	8	---	190
1886	D	195	---	4	33	30	---	262
	F	161	---	2	11	8	---	182
1887	D	183	---	6	33	30	18	270
	F	172	---	---	11	8	3	194
1888	D	191	---	7	32	35	20	285
	F	175	---	---	12	10	3	200
1889	D	189	---	7	32	26	---	254
	F	180	---	---	12	12	---	204
1890	D	263	---	---	36	26	---	325
	F	189	---	9	16	11	---	225
1891	D	221	---	---	32	27	---	289
	F	214	---	9	16	13	---	243
1892	D	216	---	12	34	27	---	289
	F	194	---	10	15	11	---	230
1893	D	208	---	24	32	27	---	276
	F	190	---	9	16	17	---	247

Rok		Praha	Karlín	Smíchov	Vinohrady	Žižkov	Vršovice	V hromadě
1894	D	221	12	30	27	30	---	320
	F	185	24	17	17	6	---	249
1895	D	241	11	31	30	30	---	343
	F	189	24	19	18	6	---	256
1896	D	249	14	32	30	30	---	355
	F	190	24	18	20	6	---	258
1897	D	238	14	32	31	48	---	363
	F	184	24	18	22	19	---	267
1898	D	238	4	30	15	---	---	287
	F	184	1	17	5	3	---	210
1899	Nedochovaly se zápisy							
1900	D	115	4	22	27	---	---	168
	F	87	13	18	25	1	---	144
1901	D	207	4	22	27	---	---	260
	F	178	13	18	25	1	---	235
1902	D	207	4	16	33	51	---	311
	F	178	64	16	30	13	---	301
1903	D	199	4	16	36	51	---	306
	F	175	64	16	34	13	---	302
1904	D	207	5	14	39	51	1	307
	F	178	7	20	37	13	12	267
1905	D	207	5	18	39	51	1	321
	F	178	7	16	37	13	12	263
1906	D	194	3	17	42	3	58	317
	F	190	13	16	39	3	16	279
1907	D	189	3	18	45	3	62	320
	F	186	14	16	38	3	18	275
1908	D	195	3	17	47	3	64	329
	F	195	14	19	42	3	17	290
1909	D	204	3	14	32	64	67	384
	F	199	13	19	44	46	18	339
1910 -1918	Nedochovaly se zápisy.							

Další zápisy o *fiakrech* a *drožkách* Prahy ve Statistických knihách kr. hl. m. jsou až z let 1919 - 1933 a tvoří jednu souvislou řadu, která postupně v počtu slábne. Také zápisy již nejsou jmenovitě k jednotlivým čtvrtím Prahy - až na výjimku v roce 1925.

Rok	Fiakry	Drožky	V Praze celkem těchto povozů
1919	70	86	156
1920	78	98	176
1921	98	118	216
1922	72	114	186
1923	56	108	164
1924	56	108	164
1925	44	94	138
1926	28	74	102
1927	21	52	73
1928	12	32	44
1929	12	26	38
1930	10	24	34
1931	10	21	31
1932	8	15	23
1933	7	13	20

V dalších letech již zápisy nejsou o tomto druhu dopravy.

Statistický přehled počtu *fiakrů* a *drožek* v Praze jasně dokazuje, co již bylo předesláno v úvodu této kapitoly o postupném slábnutí tohoto provozu s příchodem hlavně poválečné doby a rozvojem automobilismu a nastupujících nových druhů povozů ať na elektrický, naftový či benzínový pohon v *pražské hromadné městské dopravě*. Z přehledu také můžeme odvodit, že největší rozkvět dopravy fiakry a drožkami byl v letech 1882 - 1884, 1890, 1894. Přes 600 těchto vozů jezdilo po Praze v letech 1897 - 1898, 1902 - 1903 a v roce 1908. Absolutně nejvyššího počtu dle těchto knih a dochovaných zápisů bylo v roce 1909 celkem 723 vozů (339 fiakrů a 384 drožek). Z faktografických důvodů je škoda, že se nedochovaly počty jmenovaných povozů v době 1. světové války, kdy dle písemných zpráv některých autorů (viz např. Jan Jungmann *Z dějin pražské taxislužby a jejich předchůdců*) pro nedostatek pohonných hmot tyto druhy přepravy prodělaly svoji renesanci (podobně jako za 2. světové války).

4. DIÁŘ JÍZD

Dalším pokračováním kapitoly C diplomové práce je zajímavý dokument z let 1918 - 1920, a sice Diář jízd vozků - fiakrů pracujících u majitele a podnikatele v této dopravě pana Tomáše Šrajera na Malé Straně ve Vlašské ulici (dodnes stejného jména) č. p. 7, dům je zván "U Bílého lva". Bývalo tam i hokynářství. Dnes je zde vinárna. Shodou okolností se k tomuto domu váže dějem i humoristický román Karla Ladislava Kukly Noční Prahou, popisující dobu v Praze roku 1906 líčením pražského lidového života s postavou Vojtěcha Kotyše, mezi jiným i bývalého fiakristy. (Román vyšel v roce 1927 v Praze nákladem měsíčníku "Granát".)

Pro diplomovou práci byl pořízen přehled výpisu denních jízd "diář", který nám mnoho napoví o tehdejší praxi ve fiakrové přepravě. Diář byl rozdělen podle jízd na několik přehledů.

Je veden od 1. 1. 1918 do 17. 4. 1920. (Pouze prvá jízda zde zachycena je již z pondělí 31. 12. 1917 u vozky Januse.) Je zajímavé, že zápisy u všech tří vozků končí 17. 4. 1920, den před prvními svobodnými volbami do poslanecké sněmovny Národního shromáždění Československé republiky. (29. 2. 1920 byla vyhlášena prvá ústava v nově vzniklém Československu.)

V diáři jsou zaznamenány jízdy u tří vozků - kočí fiakrů v pořadí: Jandus, Kafka, Veselý.

V následujících řádcích tyto jízdy shrneme s ohledem k jednotlivým cílům - směrům. Jezdilo se po celý den a rok, někdy i v noci či brzo ráno na nádraží či do plesů a divadel, jednorázově s cestujícími nebo pro cestující, případně s náklady. Někdy se i čekalo. A to za každého počasí.

I. ČASTÉ A VĚTŠÍ CÍLE

Nádraží	1507	Další vozka - Krása	38
Měšťané	1450	Stromovka	35
Doktoři	450	Nábřeží Palackého	19
Pohřby městské	325	Nábřeží Riegerovo	12
Pohřby privátní	161	Sekrekér	28
Divadlo	370	Modrá hvězda	24
Zavazadla	329	Fotograf	21
Žádná jízda - dny - vcelku	270	Rudolfínium	15
Noc	227	Saxe	12
Svatby	179	Vila Bianco	12
Sanatorium	138	Rinkhoferovi	11
Sloužící	126	Domácímu pánovi	10
Obecní dům	71	Central hotel a restaurace	10
Církev	51	Žofín	10
Vojáci	44	Zámek	9
Místodržitel	43	Další vozka - Lehečka	9

Další vozka - Málek	9	Holandská kavárna	3
Národní třída	9	Bio Pasáž	3
Hotel Palace	8	Florenc	2
Mozarteum	8	Varieté	2
Kasino	7	Velvyslanectví	1
Rokoko	7	Porodnice	1
Bio Lucerna	6	Bronkhoff	1
Lipt	5	Národní dům	1
Plesy	5	Královská obora	1
Bály	5	Aréna	1
Kasa (pokladník)	4	Austrie	1

II. MĚNĚ ČASTÉ CÍLE

Ressurs	7	Bio Konvikt	1
Na hřbitov - bez bližšího určení	6	Hotel Štěpán	1
Bířmování - od kostela	5	Palác Koruna	1
Radnice	4	Hotel Grand	1
Bio Koruna	5	Hotel Royal	1
Radecké náměstí	4	Portheimovi	1
Ferdinandova třída	3	Synagoga	1
Malvazinky	3	Umělci	1
Vila Zátorka	2	Evangelický hřbitov Strašnice	1
Breumlíkovi z Varu n.	2	Radlická třída	1
Městské sady	2	Královská třída	1
Vyšehradský parník	2	Anenská ulice	1
Vinárna	2	Kavárna Hlavova	1
Těšnov	2	Ovocný trh	1
Zámek Konopiště	1	Perštýn	1
Královské lázně	1	Univerzita	1
Čelakovského sady	1	Kavárna Opera	1
Zlatá Husa	1	Kinská třída	1
Kateřinky	1	Andělské panny	1
Rohanský ostrov	1	Křížovnické náměstí	1
Museum	1	Kaizlovy sady	1

K jedinečným zápisům zde patří:

19. 4. 1919 So. K prezidentu Masarykovy - vozka Veselý - s dr. Černým čekal 3 hodiny, zapraveno - 50 kč.

15. 6. 1919 Ne. Volby celý den - vozka Veselý - zapraveno - 200 kč. (Byly to volby do obecních zastupitelstev.)

III. ŠLECHTA

Dámenštyft	365	Hrabě František Thun	70
Hrabě Jaroslav Thun	166	Princezny, princ Josef a kníže Lobkovicovi	68
Kněžna a princezny Lobkovic	160	Hraběnka Odsiř	68
Hrabě Rudolf Černín	130	Princ a kníže, princezna a kněžna Rohanovi	60
Hrabě a hraběnka Bukva	98	Hrabě a hraběnka Nosticovi	40
Erbovní a dědiční princ Lobkovic	96	Hrabě a hraběnka Almeiny	38
Princ Max Lobkovic	86	Princ Jiří Lobkovic	33
Kníže a kněžna, princezna, vdova a komtesy Hunovi	80	Hrabě Zdeno a hraběnka Anna Šenbornovi	30

Kníže Schwarzenberg	28	Hrabě Kolovrat	2
Hrabě Franz Černín	23	Hraběnka Lažanská	2
Excellence hrabě Moncecuculy	20	Baron a baronka Vondráčkovi	2
Hrabě Josef Černín	18	Excellence paní hraběnka - jméno neuveveno	2
Hrabě Karel Černín	13	Hrabě a hraběnka Štolverkovi	2
Hrabě Ernst Valdštejn	13	Baronka Rádlová	1
Baroni Rýdlovi	10	Kníže Furstenberk	1
Starý hrabě Morcín Černín	8	Baron Skrbenský	1
Hrabě Evžen Černín	5	Princ Auerssperk	1
Hrabě a hraběnka Chytkovi	5	Princ Leopold Lobkovic	1
Hrabě Andrésy	4	Hrabě Martinic	1
Hraběnka Cúdenhová	4	Hraběnka a hrabě Max Thun	1
Hrabě Arnošt Thun	3	Hrabě Bosvalick	1
Hrabě Osvald Thun	3	Hraběnka Brandys	1
Excellence hraběnka Taffe	3	Princ Hohenlohe	1
Hrabě Neuberg	3	Hrabě Kanic	1
Baron Schenau	3	Baron Lauda	1
Princezna a kněžna Černín	3	Baron Laudon	1
Hraběnka Huyn	3	Hrabě Schylka	1
Hrabě Vratislav	3	Hrabě Zedviga	1
Hraběnka Erntháll	2	Mladá paní baronka - jméno neuvedeno	1
Hrabě a kníže Kinský	2	Baronka - jméno neuvedeno	1

IV. PŘEPRAVA HOSPODÁŘSKÝMI VOZY

Knihy a kalendáře	11	Řemení	1
Uhlí	9	Pugety	1
Brambory	8	Sláma	1
Papír, papíry	8	Kukuřice	1
Bedny	6	Tuřín	1
Okna	6	Krmivo pro vepře	1
Dříví	5	Cement	1
Dveře	5	Pivo	1
Vůz na rakve	5	Archiv	1
Tepichy	4	Dárky	1
Železo	4	Kožichy	1
Sudy a soudek octa	3	Židle	1
Benzín	3	Kanape	1
Nábytek	3	Lité sloupy	1
Stoly	3	Schody	1
Koks	2	Plechové zboží	1
Cihly	2	Nádobí	1
Ryby	2	Věci k jídlu	1
Kožešiny	2	Maso	1
Hudební nástroje	2	Lůj	1

Závěrem ke kapitole Diář jízd

Jsou tu další fakta v textu diáře, jako přesné určení dnů v týdnu, často doba jízdy a čekání a u každého zápisu se udává, kolik bylo zapláceno. Lze předpokládat z některých údajů, že se platilo v korunách. Ale až na výjimky není měna zmíněna. Platby se tu pohybují od desíti do

několika desítek korun s odpočty po korunách bez haléřů. Jak je zřejmé z poslední části přehledu, vozkové, když zrovna nejzdili s fiakry s cestujícími, tak se také starali o hospodářskou činnost. Celkově lze napočítat v přehledu u častých a větších cílů 53 položek, u méně častých cílů 44 směrů, při šlechtě 60 různých jmen a v přepravě s hospodářskými vozy další 40 cílů. Závěrečný součet jízd tvoří - 197 cílů.

Je zde zachována originální sestava šlechtických jmen.

Šlechtici v Praze hlavně obývali Malou Stranu. Je to zřejmé i z klientely. Určitě mnozí sami vlastnili kočáry a koně a zaměstnávali vozky - kočí. Zajímavé je v těchto zápisech to, že je to dobový dokument chování lidí. Neboť Československé Národní shromáždění hned na své první schůzi 14. 11. 1918 přijalo zákon o zrušení šlechtických titulů a řádů. Ovšem jak je vidět z diáře, lidé a asi zejména živnostníci a obchodníci stále šlechtu titulovali. Někdy originálním jazykem, v němž se u jmen dochovaly zřejmě české ekvivalenty.

V diáři je vcelku napočítáno 809 dní jízdy. (V letech 1918 a 1919 po 365 dnech, v roce 1920 108 dní a jeden den - silvestrovský v roce 1917.) Vcelku tedy vozkové - kočí v pořadí Jandus, Kafka, Veselý mohli najet 2425 dní, ale my také víme, že z tohoto počtu celkově nejeli ve 270 dnech. Důvody, proč nejzdili, tu jsou zmíněny lakonickým výrazem "nic". Bývají tu jednotlivě i delší proluky, ale zde není důvod uveden.

Odhlédneme-li od statistických výpočtů, můžeme i tak v diáře nalézt mnoho zajímavých faktů o tehdejší společnosti. Již jenom jednotlivé položky o nejfrekventovanějších směrech a společnostech, které tuto službu užívaly mnohému napoví. Diář by stál za samostatnou sociologickou nebo historickou úvahu. Rozhodně by se dal mnohem komplexněji probádat. Ale to není cílem této diplomové práce.

Na závěr lze přidat i výpověď poskytovatele tohoto diáře, malíře pana Jiřího Šrajera (narozeného 4. 12. 1926 ve Vlašské ulici č. 7 na Malé Straně), který doplnil, že jeho děd Tomáš Šrajera skutečně provoz fiakrové dopravy ukončil k 17. 4. 1920, a to snad z důvodu, že byl velmi nemocný. Později jeho syn Josef Šrajera, tehdy člen filharmonie, si založil autodopravu. Ale podle slov informátora "šeredně zkrachoval". Prý doplatil na naprostý nedostatek obchodního talentu, nezkušenost a na okrádání od svých šoférů.

Tolik tedy příběh jednoho diáře, který nám konečně umožnil více nahlédnout do běžného života majitelů a vozků, v tomto případě fiakrů.

D. 1. KOČÁRY

2. KONĚ

Čtvrtá kapitola diplomové práce se zaměřuje na dopravní prostředky a jejich pohonnou sílu. Úvodem si řekněme, že dopravní prostředky, tedy kočáry, které se užívaly v *pražské městské veřejné hromadné dopravě* u *fiakrů* a *drožek* byly zpočátku zřejmě různorodé, ale časem se ustálily na níže zmíněné základní typy platné dodnes. *Fiakristé* používali a používají k přepravě cestujících především *landauery* a dále *faetóny* a *victorie* v různých modifikacích. *Drožkáři*, dnes již nejezdící, provozovali *bryčky*, které byly podle potřeby kryté a vycházely konstrukčně z anglického kočárového typu *cab*.

Pohonnou silou se tu pochopitelně rozumí koňská. I zde se dá konstatovat, že zprvu to byla mnohá různá plemena koní, která se u této přepravy pohybovala v zápřahu. Ale i zde se forma časem ustálila na dodnes frekventované anglické polokrevníky a české teplokrevníky, případně kladrubské a lipické koně.

1. KOČÁRY

V Evropě se rozšiřovaly od 14. století z Francie, v polovině 15. století byly známy v Německu a od 16. století v Anglii. Lišily se od běžných vozů tím, že kočáry měly vlastní karoserii oddělenou od podvozku. Kočáry s podvozky nejprve spojovaly řemeny, posléze pružiny a nakonec péra. Ty vynalezl roku 1804 anglický stavitel kočárů Eliot z Lambethu. Jednalo se o ocelová eliptická kočárová péra, která i tím zpevnila kočárové korby.

Korby, jinak řečené karosérie, díky tomu mohly být umístěny na velmi pružných elastických pérech přímo na nápravách kol. Kočáry tak dostaly konstrukční lehkost a příjemný vzhled. Vedlo to k bezpečnější a pohodlnější jízdě. Karosérie vozů se přestaly při rychlé jízdě kymáčet a na stále se lepších cestách se mohlo využívat i rychlostí koní. Takto nově konstruované kočáry vydržely mnohem větší zatížení a provoz než dříve.

Dodnes se vedou spory, jakého původu je jméno kočár. Odborníci se přiklánějí k tomu, že je podle uherské vesnice Kocs u Rábu v dnešním Maďarsku. Odtud asi i jméno kočí.

Kočáry se vyvíjely od dvoukolové formy, bez reje neboli řízení, s korbou usazenou na jediné ose neboli jednonápravové, k čtyřkolové podobě s rejem v podvozku neboli dvounápravové. Další rozlišení je u nich podle počtu sedadel - dvousedadlové, čtyřsedadlové, vícesedadlové. Postavení sedadel - nahoře, dole, podél nebo napříč vozu. Kde je umístěn kozlík respektive odkud se kůň či koně řídí. Je-li krytý nebo otevřený. Má-li sklopnou střechu nebo pevnou.

Je-li prosklený. Podle materiálu, z kterého je zhotoven, jeho velikosti, komfortu vybavení, konstrukce. Je-li určen k reprezentaci, promenádám, lovu nebo na praktické účely, např. poštovní přeprava, zdravotní vozy. Slouží-li na dálkovou dopravu či na městský provoz.

Základním materiálem k stavbě kočáru je dřevo - většinou jasanové nebo bukové s doplňky např. z leštěného ořechu, a ocel - péra v podvozku, obruče na kolech apod. . Samozřejmě kůže či plátno na střechu a sedadla. Sklo do oken. Velmi podstatná jsou pevná a dobře konstruovaná kola, s pružnou a pevnou ojí popřípadě oje při jednospréží. Dobře fungující brzdy a světla. Ale mluvíme o kočárech - karosériích, které se uplatnily ve *fiakrové a drožkářské přepravě*.

O karosériích - korbách nechme promluvit odborníky. Konkrétně Jiří Ticháček v knize *Kočáry Schustala - Kopřivnice* (kniha vydaná ke 150 letům Tatry Kopřivnice) k tématu uvádí:

Drožky - bryčky, které konstrukčně pochází z typu anglického kočáru *cab*.

"CAB - je dvoumístný uzavřený vůz, který může být proveden jako čtyř- nebo dvoukolový.

Byl typickým nájemným kočárem ve všech městech."

Fiakry - těm stanoví více typů karosérií. Landauery, pheatony, victorie a jejich modifikace.

"LANDAUER - je typická forma klasického kočáru, jaký používají fiakristé. Charakteristický je dvoudílným dopředu a dozadu se sklápějícím překrytem. Není-li přední část provedena z látky nebo z kůže, ale se skleněnými okny, mluví se o Glas-Landaueru. "

"PHEATON - je lehký čtyřkolový vůz, typické pro něj je, že přední lavice je provedena jako větší a pohodlnější, protože se předpokládalo, že Pheaton bude řídit sám majitel. Vzadu byla umístěna lavice pro služebnictvo. Tento typ se vyrábí v mnoha variantách. "

"VICTORIA - je podobná k Mylordu s tím rozdílem, že kozlík se může odmontovat a pak je možno řídit ze zadní lavice."

"MYLORD - je lehčí čtyřkolový vůz s jednou zadní lavicí, sklápěcí střechou a pevným kozlíkem. Typ je uzpůsoben pro jedno- a dvouspréžnou jízdu. Je velmi podobný typu Victoria, ale Mylorda na rozdíl od Victorie vždy řídí kočí."

Tolik Jiří Ticháček. Lze dodat, že název Pheaton byl odvozen od známého boha slunce. Z těchto typů karosérií se později vyvinuly kočáry na vozatajské sporty.

Karosérie Victoria byla pojmenována podle anglické královny Victorie (1819-1901). Původně sloužila dámám k promenádním jízdám. Zápřah byl veden ze sedadla.

Mylord se od r. 1830 začalo říkat francouzským kočárům podle anglického jména šlechtice. Tyto kočáry měly kryté sezení pro tři pasažéry z jedné a dva z druhé strany.

Kozlík byl nekryt.

Za všechny tyto karosérie nebo také kočáry uplatňující se v dopravě blíže charakterizujeme vůz, který byl a je nejoblíbenější a nejcharakterističtější pro provoz fiakrové dopravy. Neparafrázujeme a nechme promluvit odborníka se snad nejvýstižnější charakteristikou tohoto dopravního prostředku mezi mnohými. Je jím umělecký kovář Vítězslav Stoklasa z Ateliéru Stoklasa v Praze-Dáblících.

"LANDAUER - Přesná doba vzniku kočáru tohoto typu není známa, avšak dnes je s určitostí prokázáno, že již v roce 1702 rakouský panovník Josef I. jel v cestovním vozu se shrnovací dvoudílnou střechou z Vídně do Landau ve Falcu na inspekci svého vojska. Typové označení "Landauer" je právě odvozeno od tohoto německého města.

Žádný jiný typ kočáru v 19. století nenachází tak rozmanité uplatnění. Je to jedinečný model, jehož tvar se bezmála v nezměněné podobě udržel až do dnešních dní.

Typickým znakem pro "Landauer" je kožená střecha v polovině rozdělená a rozkládací dopředu a dozadu. Korba má dvě pohodlné lavice polstrované kůží nebo látkou. Nad přední osou je kozlík pro kočího. Spodní linie kočáru bývá formována do oblého nebo hranatého tvaru. Oblý tvar je znám pod názvem "Schiffsform" nebo "Bootsform", hranatý "Katesform". Dalším znakem jsou v karosérii zabudované dvoje boční dveře se stahovacími okénky. Korba je odpružená listovými celooptickými péry na přední nápravě, tříčtvrtinová eliptická péra a jedno příčné půleliptické je na zadní nápravě. Zajisté právě teď je podvozek přizpůsobován pronikavým technickým novotám. Barva landaueru je převážně v tmavých odstínech. Jemné linie jsou zdůrazněny linkováním.

"Landauer" je městský, promenádní a rodinný vůz s možností použití za každého počasí buď jako odkrytý, nebo zastřešený. Slouží k reprezentační dopravě, při společenských událostech a též je možné ho využít jako fiakru. "Landauer" musí vždy vést kočí z kozlíku, vedle něhož sedává lokaj. Čtyři pohodlně proti sobě sedící cestující jsou uvnitř kočáru. Záprah tvoří zpravidla dva koně, výjimečně čtyři, v postroji anglickém chomoutovém." Tolik z reklamního letáku ateliéru Vítězslava Stoklasy.

Na závěr kapitoly "Kočáry" je na místě uvést, že nejvíc odborných informací k tomuto textu bylo čerpáno či poskytnuto z výše uvedených zdrojů a to především zásluhou pana Ivo Exnera, českého špičkového výrobce evropského formátu kočárů a postrojů z Havlíčkova Brodu. Jeho firma jako by pokračuje v české tradici vynikajícího výrobce kočárů Ignáce Šustaly (Schustaly) z Kopřivnice z 19. století. Šustalova výroba počala v Kopřivnici v roce 1850. Vyvíjela se a zdokalovala po mnohá léta, až roku 1897 zde vyrobila první automobil na českém území "President" s dřevěnou karosérií. Výroba dále pokračovala až k oblíbeným a

světově známým automobilům Tatra. I v dílně Ivo Exnera jako v Šustalově prvovýrobě můžete nalézt špičkové dělníky s profesemi, jako jsou kovář, zámečnick, truhlář, kolář, čalouník, lakýrník a mnohými jinými. Dokládají to i sbírky expozic ve starém fojtství v Kopřivnici, kde jsou vystaveny Schustalovy kočáry či muzeum kočárů ve Ctěnicích u Prahy v patronaci Pražské informační služby, kde jsou vystaveny vozy často opravené a renomované firmou pana Exnera.

2. KONĚ

Tito odvěcí přátelé a pomocníci člověka z živočišné říše jsou ve stručnosti velmi těžko uchopitelné téma.

Víme o nich, že se poprvé objevili na planetě Zemi před zhruba 55 miliony lety v třetihorách, tedy eocénu, a akademický svět je latinsky pojmenoval na EOHIPPA VENTRICOLA. Prvé vykopávky kosterních zbytků stanovující tento věk a druh, tzv. "jitřního koně", učinil americký paleontolog prof. Knight ve státě Iowa. Ovšem nejednalo se o živočicha podobnému dnešnímu koni. Byl velký jako liška nebo vlk a na končetinách měl prsty a ne kopyta. Až následující mnohamilionový vývoj a změněné životní podmínky vedly k proměně ukončení končetin na kopyta, navýšení velikosti a mohutnosti, včetně vývoje a uspořádání chrupu. Jeho vlastní domestikace do "lidského světa" probíhá posledních 6000 let. V ní se postupně zformovaly čtyři základní plemenné skupiny koní. Takto se obecně definují "dějiny koní". Například u nás v Hippologickém muzeu ve Slatiňanech.

Ovšem my se dále nebudeme zabývat vývojem plemen koní, ale jak již bylo uvedeno v počátku čtvrté kapitoly, zaměříme se na kočárové typy koní - tzv. karosiéry s typickými vlastnostmi k této práci. Jsou jimi vysoko nasazený krk, méně výrazný kohoutek (tj. lapidárně řečeno - nejvyšší místo na hřbetě u kořene krku, podle kterého se měří výška koně), vysoká akce (tj. zvedání) končetin v klusu. Klus je pro kočárové koně nejdůležitější chod, a musí být proto prostorný, vznosný a energický.

Též z počátku již byly jmenovány čtyři plemena koní, která byla v záprahu v *pražské městské fiakrové a drožkářské přepravě*. Byli jimi angličtí polokrevníci, čeští teplokrevníci, kladrubští a lipičtí koně. Těmi se také ve svém výkladu dále budeme zabývat.

Hned v počátku si vyložíme základní pojmy o jmenovaných plemenech. *Anglický polokrevník* - je to kříženec mezi anglickým plnokrevníkem a jiným plemenem.

Anglický plnokrevník je kůň, jehož předci jsou registrováni v hlavní plemenné knize - General Study Book - vydané v roce 1791. Byli v ní zapsáni všichni významní koně podílející se na vzniku anglického plnokrevníka od roku 1680.

Český teplokrevník - patří do plemenné skupiny východního typu. U nás je zemským chovem letitě vyšlechtěným v Čechách. S hlavním zemským hřebčincem v Písku.

Kladrubský kůň - český vyšlechtěný kůň patří dnes do světového kulturního dědictví je zmíněn v knize Josée Hermsena Encyklopedie koní v kapitole Zajímavosti: "V roce 1572 určil císař Maxmilián II. Kladruby nad Labem jako místo pro chov elegantních kočárových koní. Jeho syn Rudolf II. zde později založil oficiální dvorní hřebčín. Dnes je chov běloušů a vraníků rozdělen. Chov běloušů najdeme v Kladrubech nad Labem a chov vraníků je ve Slatiňanech. Kladrubští koně dlouho dospívají. Zato však vydrží v kondici až do vysokého věku."

Lipický kůň - byl vyšlechtěn v bývalém Rakousku - Uhersku na území dnešního Slovinska. Zde výše zmíněný J. Hermens uvádí: "Lipicán se proslavil ve vídeňské škole španělské. Chov založil roku 1580 arcivévoda Karel II. , který dal přivést 33 koní ze Španělska. Později byla v chovu použita německá krev. Plemeno bylo pojmenováno podle Lipice (Slovinsko), kde byl založen hřebčín pro chov tohoto plemene. Výcvik koně pro vysokou drezurní školu trvá přibližně sedm let. Lipicáni jsou známí svou dlouhověkostí a o některých víme, že i ve svých dvaceti a více letech podávaly výkony na velmi vysoké úrovni. Pro lipicána je typický především pružný klus s vysokou akcí, a proto je také vhodný pro vysokou školu".

V dopravě, které je tématem diplomové práce, jsou nejvíce zastoupena prvá dvě výše jmenovaná plemena - dnes s převahou českého teplokrevníka. Kladrubští koně jsou cenově málo dostupní, hovoří se o 300 tisíci a více korunách za jednoho, proto málo zde zastoupení. V současnosti se více používají při městské jízdě policii v Praze i jinde v Čechách. Lipičtí koně se zde vyskytují jen ojediněle. Zato se s nimi můžete setkat ve Vídni, kde jsou skoro domovem.

Z dalších základních pojmů je rozdělení koní podle pohlaví. Koňská hantýrka je v tom často bohatá, ale my si jmenujme základní typy.

Hříbě - mládě koně do věku tří let.

Klisna - samice koně ve věku alespoň tří let. Někdy se hovoří o těchto samicích jako o mladších klisnách a starších kobylách.

Hřebec - samec koně starší než čtyři roky.

Jirčák - hřebec, který má v šourku pouze jedno varle. Někdy může být neplodný.

Valach - kastrovaný hřebec, bývá klidnější a jeho pracovní využití je méně náročné.

V pražských ulicích a i jinde po Čechách se tradičně užívají především valaši a klisny starší čtyř let. Hřebci nebývali a nebývají vyhledáváni pro svůj výbušný temperament a horší ovladatelnost. Dává se přednost klidnějším a zkušenějším koním. Důležité je také to, že koně jsou, především dnes, zapřaženi v páru a tam na temperamentu a souladu koní velmi záleží. Mnohdy to není jednoduché spárovat dva jedince s tím, že je permanentně střídá dokola s každým třetí kůň. Jak již bylo předesláno, bylo a je zvykem u fiakrů, že jeden kůň odpočívá a dva pracují. Tento rytmus se pravidelně opakuje. Praxe dokládá to, že většinou nevedí spárování valacha a klisny, spíše naopak. Hříbata do této dopravy nepatřila a nepatří.

K předešlým řádkům se váže pojem - věk koně.

Kůň se dožívá mezi 20 - 30 lety a někdy více. Záleží na opotřebování a genetice jedinců. Odhaduje se podle chrupu - do 5 let má mléčné řezáky a stoličky, od 6 let má trvalý chrup.

Dalším charakteristickým rysem patrným při pohledu na koně je - barva.

Zde bývala nadmíru bohatá "koňácká hantýrka", ale ty časy jsou již dávno pryč. Zbyla nám tu základní zbarvení srsti koní, které je vlastní krytí těla barvou chlupů. Uvádí se tu jednobarevné i vícebarevné zbarvení.

Bělouš, tmavý (kávový) ryzák, plavák, myšák, ryzák, hnědák, grošák, prokvetlý ryzák, vraník, žluták, červený bělouš, strakoš.

Tyto jednotlivé barvy blíže charakterizuje již zmíněný Josef Hermes.

Vraník - zcela černě zbarvených koní není mnoho. Je-li kůň opravdu vraník, to se pozná podle barvy chlupů na nozdrách a ve slabinách. Černý hnědák má v těchto místech hnědou srst, vraník nemá nikde hnědou srst. Někdy se u vraníků stává, že v létě vlivem slunečního záření dostane jejich srst lehký nádech dohněda.

Černý hnědák - základní barva je černá, okolo huby a ve slabinách má barvu hnědou.

Hnědák - vyskytují se v mnoha odstínech od světle až po tmavě hnědou. Vždy však platí, že ocas a hříva jsou černé.

Ryzák - má po těle srst rezavou různých odstínů od barvy světle zlatohnědé po tmavě červenohnědou. Hříva a ocas mají většinou stejnou barvu jako srst, mohou však být o něco světlejší či tmavší. Bílé odznaky na hlavě a končetinách jsou časté.

Bělouš - je-li kůň šedobílý, je to bělouš. Bělouši se rodí i s tmavou srstí a dělíme je na vybělující a nevybělující, až je srst zcela bílá (bílý bělouš). Nevybělující bělouš má po narození a vylinání svou definitivní barvu. Podle barvy přimíšených chlupů rozeznáváme červené bělouše, hnědé bělouše, mourky (s černou hlavou).

Bílý bělouš - mají čistě bílou srst na růžové kůži. Oči musí být tmavé. Má-li takový kůň oči modré nebo červené, je to albín.

Albín -postrádá pigment. Má nepigmentovanou kůži, bílou nepigmentovanou srst a oči modré či červené. Albíni někdy příliš citlivě reagují na ostré světlo a nejlépe vidí v pološeru.

Žluták nebo Izabela - Isabely mají barvu srsti do žluta na světlé nebo tmavé kůži. Koně s tmavou kůží mají často krásný zlatavý odstín a říká se jim zlaté izabely. Koně s kůží světlou (světlé izabely) mají hřívu a ocas bílé. Také kopyta bývají často světlá.

Plavák - má plavou barvu různých odstínů. Ocas a hříva je vždy černá a také srst na končetinách bývá tmavší.

Polomino - název poukazuje na zlatohnědou srst s bílou hřívou a ocasem.

Jablečný bělouš - je to vybělující bělouš, který časem postupně ztrácí tmavé chlupy, a tím také své grošování (jablíčka).

Hnědý strakoš - jeho tělo je pokryto bílými, hnědými nebo rezavými skvrnami. Má-li takový kůň taky černé skvrny, je to třibarevný strakoš (tricolour). Quarte horse, který má zbarvení hnědého nebo černého strakoše, se nazývá paint.

Prokvetlá srst - koně, kteří mají tmavou srst, ve které se pravidelně objevují bílé chlupy, jsou takzvaně prokvetlí.

Tygr nebo Hermelín (Skvrnitý bělouš) - tento kůň má na bílé srsti po celém těle malé pravidelné tmavé skvrny. Podle barvy těchto skvrn rozlišujeme žluté, červené, hnědé a černé tygry.

Světlohřívý ryzák - tento ryzák má světlou hřívu a ocas.

Zde bylo citováno slovo odborníka pro přesnou definici zbarvení. Také tento výčet slouží představě o rozmanité škále barev koňských srstí, který jak bylo předesláno, není zdaleka vyčerpávající, ale jen základní. Patří sem i ještě mnoho různě barevných znaků na koňské kůži po celém těle. Ale není účelem této práce se jimi zabývat.

Pro fiakový provoz byl a je tradičně specifický tzv. vídeňský zápřah. Vyznačuje se tím, že náručního koně - levého - má bílého, tak aby byl vidět při míjení na cestě (je ke středu vozovky), a pocedního - pravého - koně má černého, (je při kraji vozovky).

Pro zajímavost se zde dá uvést tzv. šumavský zápřah. Ten je vždy ze světlého brauna (hnědáka) a ryzáka. Jinak se o něm říká, že jsou to "dva hnědáci". Ale tento zápřah pochází z tradice formanských povozů.

Ve vlastním zápřahu koní do povozu k oji se ve fiakovém provozu užívá sportovní styl - postrojů. Jsou jimi.

Anglický styl - s chomoutovými postroji.

Uherský styl - s poprsními postroji.

Základními pomůckami k vedení koní či spřežení je hlas vozky, opratě a bič.

V úvodu diplomové práce bylo slíbeno vysvětlit rozdíl mezi hřebčínem a hřebčincem. Tak tedy : *Hřebčín* - je chovné zařízení k reprodukci plemene. Jsou v něm soustředěny klisny nejlepší kvality, k nimž jsou podle potomstva přiděleni geneticky prověřeni plemeníci. Poměr klisen k plemeníkům bývá 10 : 1 až 25 : 1.

Naproti tomu : *Hřebčinec* - je institucí soustřeďující vybrané (licencované) hřebce zajišťující plemenitbu v určitých zemských oblastech přidělením na určené připouštěcí stanice v jarním připouštěcím období (zpravidla únor až začátek července). Po ukončení připouštěcí sezóny se hřebci vrací zpět do hřebčince.

Toto jsou základní fakta o koních, které je třeba vědět k seznámení se s nimi jako s druhem živočišné říše. Přirozeně je jich mnohem více. Ale v naší práci tento výčet má sloužit jako orientační k tématu. Přidejme si k tomu ještě několik praktických poznámek pokud jde o základní denní péči o koně v každé stáji či při každém výběhu.

Koně jsou chováni, pokud nepracují, ve stáních uvázaní u žlabu, nebo se pohybují v boxech či ve výběhu pod střechou či širým nebem. Čili jsou na podestýlce nebo nějakém přírodním povrchu.

Ve stání - se stěle slámou, dřevěnými hoblinami, případně pilinami. Piliny jsou ale častěji v krytých výbězích a tréninkových halách. V otevřených výbězích je přírodní zelený pažit či udusaná hlína. Podlahy stání a boxů ve stájích jsou s kamenným, cihlovým, dřevěným podkladem, někdy se k zachycování moči přikládá na povrch podkladu silná gumová pryž.

Ve výběhu - mohou být koně po celý den i přes noc. Nebo se na noc převádějí do stájí. Doporučuje se mít u výběhů malé kůlny se střechami, které slouží k tomu, aby se koně mohli někde ukrýt před deštěm či sněhem. Nesmí promoknout. V zimě se jim přes hřbet ve výběhu může dát deka na zateplení nebo při velkém mrazu i ve stáji. Do výběhu - pokud není dostatečná pastva, která je pro koně nejzdravější se dává píce, někdy se jí také jenom přikrmuje. Rozhodně ať je kůň ve stáji, či ve výběhu, má mít přístup k vodě. Pokud to není přírodní zdroj, jsou to ve výběhu různé žlaby a koryta a ve stájích napáječky. Na stání při povoznické práci dostávají koně pytle nebo pytlíky se senem či jinou pící a kýbly jsou napájeni vodou. Pitný režim je důležitý. Tak to ostatně můžeme sledovat na stanovišti fiakových povozů dnes na Staroměstském náměstí.

Dostali jsme se k dalšímu důležitému bodu, kterým je - krmivo.

Krmí se tedy buď pastvou, zeleným krmivem (trávou, jetelem apod.) nebo senem, nebo se pouze takto přikrmují. Dále se každodenně přidává mírka ovsa, něco málo kukuřice (na zuby), otruby z ječného šrotu, dávala se melasa (šrot z krmné řepy), která dnes již není. Každému

koní se dává lopata mrkve, ale někdy také jen velmi málo. Ovšem fiakristé neradi krmí zeleným, protože to může koně nadýmat a také je po něm více extrementů.

Fiakristé nejraději krmí koně senem.

Jak vypadá takový den ve stáji?

V 7 hodin ráno se koně krmí, dříve ale *fiakroví a drožkářští koně* již o páté ráno. (Ale koně, které takto nepracují, nebo ten den odpočívají, jsou krmeni, jak bylo řečeno.) Večer pak se krmí po 18. hodině. Opět ti koně, kteří se například vraceli nebo i dnes vrací z práce, z fiakrového provozu, po 22. hodině, jsou potom následně krmeni. Pokud jsou koně přes poledne ve stání - krmí se. Pokud se pasou venku, tak ne. Denně se může přikrmit po celý den.

Denně se koním mažou kopyta, hlavně pokud jsou v práci, aby se nevysoušela a nepraskala. Jsou k tomu speciální emulze. Denně se koně čistí a hřebelcují před prací a po práci. Různými kartáči, hřebílky, houbami, hadry, štětci (např. nozdry). Hřebenem se jim vyčesává hřívá. Kopyta se čistí od bahna, steliva, extrementů, hlíny, kamínků apod. tzv. kopytními háčky.

Koně se podestýlají především ráno po vykydání hnoje a moči s ním spojené. Moč odtéká ve stání žlábkou za koní či jejich boxy do sběrných nádrží či jinam. Přes den se udržuje u koní čistota sběrem jejich jednotlivých extramentů. Večer se už nestele, pouze se může přistýlat.

Koňské žlaby a různé krmné nádoby, pokud jsou trvale u koní, se také čistí od starého krmiva či různých nestrávených zbytků. Čistí se i napáječky. Nohy koní se balí do obinadel, když mnoho pracují. Takto asi zhruba vypadá denní péče o koně.

Přidejme k tomu kování jedenkrát za měsíc nebo dva. Do 3 let jsou koně bez podkov. Do 4 let bez zadních podkov. Ke všemu přistupuje povinná zdravotní prohlídka u *fiakrových koní* jedenkrát za 2 měsíce. Dále zde nesmíme zapomenout na čištění koňských postrojů a jejich ozdob, které se dvakrát týdně myjí upravenými mýdly i spreji a mažou mazáním na kůži a podobných přípravků z včelího vosku a jiných.

Fiakristé toto vše musí absolvovat k dennímu provozu své profese. Často mívají své koně ustájeny ve stáních uvázané u žlabu nebo v boxech. Při dni odpočinku může být kůň nebo koně ve výběhu někdy a někde i na pastvě. Fiakristé často mívají i mnohé náhradní postroje.

O které se intenzivně starají, nechávají je opravovat či nově vyrábět.

To je závěr kapitoly o kočárech a koních, kde zdaleka nebylo řečeno vše. Ale na to si tato práce ani zdaleka neklade nárok. Smyslem je ukázat a představit základní fakta ke stanovenému tématu práce.

E. MAJITELÉ A KOČÍ

Nyní se dostáváme k poslední kapitole - páté - dané diplomové práce.

Název je volen záměrně v tomto znění z důvodu, že majitelé byli často i kočími či naopak.

Rozhodně majitel musel a musí rozumět svému podnikání, jako kočí musí rozumět své práci.

Záměrně je udáváno jméno "kočí" místo doposud zde hojně užívaného více spisovného

"vozka", protože se označení "kočí" více v historii užívalo a dodnes se tradičně užívá. Také

bylo chápáno jako jakási kasta lidí, i když samo jméno mělo různé nuance jazykově upravené.

Zároveň v této kapitole také promluví jezdci, ale to bude pouze na dokreslení tématu samého.

Též oni bývají často majiteli. Celá pátá kapitola bude uvedena v jednom celku jako "majitelé a kočí."

Úvodem do této kapitoly necháme promluvit odborníky - novináře, kteří zpracovali dané téma dokonale a přehledně. Zároveň z nemnoha článků v novinovém tisku to jsou ty nejužitečnější

informace a jakékoli parafráze by nevyslovily jejich uzavřený originální celek. V neposlední

řadě je i dokumentem doby, jak se na toto téma psalo. Články samy též vypovídají o denní praxi, která je jiná, než co se píše v úředních řádech a sazbách (viz předešlé kapitoly práce).

Tato praxe z denního života by měla být cílem bádání etnologa, folkloristy či historika spíše než strohá fakta dokumentů úředních záznamů a předpisů odtržených od běžného života té které zkoumané společnosti a toho kterého období.

Prvý článek je z časopisu Nová doba, říjen 1967. č. 20, autor A. Dušek

Fiakristé a drožkáři

Pražští fiakristé a drožkáři měli svá úředně určená stanoviště zejména v blízkosti nádraží a na velkých třídách. Říkalo se zde na "štaflu" a patřilo k pracovním zvyklostem, že fiakrista nebo drožkář sem přijížděl vždy přesně v určitý den a určitou hodinu. Na "štaflech" stávala řada kočárů nejrůznějšího druhu, jako např. Landauery, Featony, Batardy aj. . (Název "batard" se v probádané odborné literatuře pro označení určitého typu kočáru, korby či karosérie nikde neobjevuje. Proto nebyl definován v předešlém textu "Kočáry". Poznámka pisatelova.)

Fiakristé mívali obyčejně lepší koně než drožkáři, kteří kupovali koně vyřazené vojenským erárem. Obojí však byli zkušení a obratní kočí a ani sněhové kalamity jim nezabránili v jízdě.

Většina fiakristů měla vozy s úředními čísly, jen zámožnější z nich jezdily s nečíslovanými vozy, které byly určeny pro zvláštní účely.

Výdělek fiakristů značně závisel na výkonu spřežení, a proto věnovali koním mimořádnou péči. Fiakristé mívali také vyšší taxy než drožkáři: za svezení "ryta" bez ohledu na vzdálenost se platilo osmdesát krejcarů až jeden zlatý. Vedle této taxy dávali cestující fiakristům obyčejně i nějakou tu "diškreci", neboť majitelé fiakrů většinou sami nejezdili, ale najímali si kočího a ten jim odváděl tržbu.

Pracovní týden nekončil fiakristům a drožkářům ani v neděli, kdy vozili výletníky do pražského okolí.

Každodenním stykem se zákazníci z nejrůznějších vrstev se fiakristé a drožkáři vpravili do určitých společenských pravidel a měli často velkou zběhlou v jednání. O intimních záležitostech svých pasažérů správný fiakrista nebo drožkář v přítomnosti jiných zákazníků pomlčel, hovořil o nich pouze na "štaflu" v kruhu svých kolegů.

Největší výdělky mívali fiakristé a drožkáři o masopustu, o svátcích, pohřbech, výročních slavnostech a o plesové sezóně.

Svým oblečením se fiakristé mnoho nelišili od drožkářů, kteří jako nižší skupina ve společenském žebříčku nosili oděv ošumělejší, pokulhávající za poslední módu. Fiakristé se oblékali, jak uvádí Leoš Karel Žižka, podle módy. V zimních měsících nosili tvrdý klobouk, který při slavnostních příležitostech zaměňovali za "pánský" cylindr. Na rukou nechyběly nikdy rukavice. V létě chodili fiakristé oblečení do lehkého saka, světlých kalhot a blýskavých lakýrek. Na vestě jim visíval silný stříbrný řetěz zvaný klandr a v knoflíkové dírcce kabátu se jim často pohupoval květ.

Podle O. Filipa bývali drožkáři a fiakristé atletických postav. Svou povahou byli fiakristé veselí, drožkáři však vážnější a zamkřejší. Patrně pod vlivem tíživých existenčních podmínek. O fiakristech je známo, že se vzájemně neoslovovali svým jménem, ale nejrůznějšími přezdívkami. Tyto přezdívky zvané "špicnáme" byly často velmi trefné a připomínaly v mnohém argot pražského lumpenproletariátu, jako např. "'Ferda funus", "Franta kočičí hlava" apod. Ti z nich, kteří byli v námezdním poměru k majitelům fiakristické živnosti, dostávali přezdívku jako "Volské ucho", "Mrtvola", "Harfa", "Kozí duch", "Cumrlet" a jiné, šité jen na určitou osobu. Mezi Pražany byli populární "Emánek bandur", "Rozbitá krabice", "Starej vejpała Příbram", "Štikádo", "Hlavatej Žorž" a "Lojza viržinko".

Drožkáři a fiakristé byli pod přímým i nepřímým vlivem pražského podsvětí, s jehož příslušníky se mnozí z nich stýkali. Byli považováni za velké znalce noční Prahy a jejich lokálů, "putyk" a nevěstinců, kam často vozívali bohémy a pochybné existence.

Pracovní doba drožkářů se vyznačovala po léta neměnným rytmem. Ráno vyvedli své vychrtlé staré koně ze stáje v nějakém zastrčeném a špinavém pražském dvoře, připřáhli je k drožce a jeli na "štafl". Navečer, však častěji pozdě v noci, se vraceli domů s výdělkem, který sotva stačil na nejnnutnější rodinné výdaje.

Rozvoj pražské pouliční dopravy zasadil drožkářské živnosti velkou ránu a postupně ji vytlačil, takže v Praze zůstalo jen málo drožkářů se staromódními "pekáči". Mimo to je stále ohrožovala konkurence fiakristů, a tak nezřídka živořili. Zákazníci z vyšších a středních vrstev dávali přednost fiakrům, a tak drožkářům zůstali věni jen nemocní lidé, opilci navracející se z nočních podniků a milenecké dvojice. Když takovou dvojici vezl, naznačoval drožkář posuňky svému kolegovi, kterého právě míjel, že veze "křehké zboží".

Obě tyto profese přecházely z generace na generaci, z otce na syna, takže vznikaly fiakristické a drožkářské rodiny. Tak byla v Praze všeobecně známa rodina fiakristů Kocíků a bratří Vondráčků, kteří vlastnili mnoho koní a vozů. Kocíkům patřily velké konírny a kočárové kryty na Národní třídě naproti dnešnímu kinu Metro. Tito zámožní povozníci jezdili jen se stálými pasažéry z bohatých vrstev, k běžné dopravě si najímali vozky.

Rozmach automobilismu vytlačil fiakry i drožky z pražských ulic. Většina povozníků se s tím smířila, opatřila si auta a "přeškolila" se na taxikáře.

Drožky a fiakry se objevily po dlouhé době znovu na pražských ulicích a náměstích za okupace, kdy byl nedostatek pohonných látek. Pak opět zmizely a k částečné renesanci fiakristické profese došlo teprve až v posledních letech v souvislosti se zvýšeným turistickým ruchem v našem hlavním městě.

Tolik tedy A. Dušek (u tohoto autora nebylo nalezeno křestní jméno. Poznámka pisatelova.)

Text působí tak, jakoby autor vycházel z vlastních vzpomínek, či tradice této dopravy byla ještě v obecném povědomí, protože je tam citováno mnoho praktických faktů z běžného provozu sledované dopravy.

Dalším autorem, který zachytil *fiakristy a drožkáře* velmi výstižně, je Karel Ladislav Kukla ve svém humoristickém románu *Noční Praha*, který vyšel v roce 1927 v nakladatelství Granár. Kukla zde evidentně má výhodu, že vychází z osobních zážitků a vzpomínek při líčení doby okolo roku 1906. Bohémský a fanfaronský život tehdejších majitelů fiakrů, fiakristů a drožkářů, nám mistrně líčí především v kapitole "Pražští Ciceroni" na stranách 146 - 176. Zde píše o společnosti, která se scházela ve svém "nebičku U Primasů" neboli "ústředním lokálu a rezidenci všeho fiakristického národa", jak autor uvádí, na rohu Václavského náměstí se Štěpánskou ulicí. Podle majitele se tu také říkalo Kaisrova kavárna.

Jeden z protagonistů pochází z Vlašské ulice č. 7 na Malé Straně, jak již bylo zmíněno v kapitole "Diář jízd" majitele fiakrů Tomáše Šrajera.

Sem do této kapitoly patří další autor, výborný publicista, který též má co říci k danému tématu. Je jím Václav Cibula ve své knize Pražské figurky, který mimo jiné nám dochoval v jedné z kapitol *fiakristickou a drožkářskou hantýrku*.

Lidé z pražských ulic

Fiakristé a hlavně *drožkáři* měli své zákony, svou hantýrku:... "To byl holečku nelovec!Zaouřadoval jsem to do šachty, protože jsem čul, že je v teple, ale on byl pohořelej!Sám nebral tvrdou, jen měkkou, a mně nasypal ampažůru, šíf žádnej!Potom šel na obec bez almužny. Chtěl jsem mu napsat, ale zlomil jsem péro, on mi vzal švába, a já ještě ke všemu slízl celou šichtu. Až mi teď z toho stydnou nohy!Měl jsem rač ohřívát nárty anebo zalítnout ke štice na cajdrnaj!"

Bez pokusu o překlad tento drožkářský výlev prostě pochopit nelze. Práví se v něm asi toto : "To byl holečku lakomec!Zajel jsem k vinárně, protože jsem myslel, že má peníze, ale on neměl nic. Sám nepil ani Plzeň, jen sklenici obyčejného, mně objednal kořalku, bez jídla. Potom se vrátil domů a nezaplatil. Chtěl jsem ho zmlátit, ale zlomil jsem bič, utekl mi a já ke všemu seděl čtyřicet hodin v direkci. Až jsem se z toho rozstonal!Měl jsem radši zůstat doma nebo jít do hospody a zatancovat si!"

Ještě několik perel z drožkářského slovníku : kůň - hajtr, zlý kůň - necuda, kabát - mázdra, koňský postroj - kšandy, prsten - platýrunk, řetízek u hodinek - klandr, oběd - žlab nebo šíf, kavalír - havíř, vinárna - šachta nebo mlejn, pít - nabrat, pěkný - zabr, má hodně peněz - je v teple, bohatá dáma - dogo, lakomec - mák nebo nelovec, výdělek - almužna, dva dny trestu - půl porce, čtyři dny trestu - celá porce.

Na ty bývalé doby vzpomíná článkem jiný novinář v časopise Nová doba, březen, 1966, č. 6, B. Pernica:

Hyje, minulosti...

K bálovému období staré Prahy patřivali pražští fiakristé čili lénkočové. Jejich sláva začala upadat, když pražské ulice zaplnily automobily. První pražské fiakry připomenul v letech dvacátých minulého století Krameriiův Čechoslav.

Posledním pražským lénkočem byl vršovický starousedlík Kocourek, který dlouho vyjížděl navzdory všemu za večerů do Prahy, spíše však jako atrakce pro zasněné milence.

Drožkovali na náměstích. Připomenul je před několika lety retrospektivní film Večery s Jindřichem Plachtou. Veliký český herec "vyhrál" svého lénkoče vysoko nad text scénáře a hluboce lidsky nám prokreslil tuto kdysi tak typickou staropražskou figurku.

... Pana Kocourka s jeho opršelým landauerem jsem viděl naposled, když před léty předsedové vítězných JZD jeli v jeho kočáře Prahou. Kdo by dnes hledal fiakr na Jungmannově náměstí před pověstnou Myší dírou, nyní značně rozšířenou. Anebo na staré Ferdinandce, dnes Národní třídě u uršulinek, kousek od Národního divadla. Staré fotografie jako kdyby nám lhaly. Nikdo na opuštěných "štaflech" nedostane z fiakrů již svého ryta čili pasažéra a nezavolá: "Koníčku, hyje! Dost možná, že mnohé z fiakrů zavezl již na poslední cestu a do poslední "štace" automobil. Hyje, minulosti, adios?"

I zde se nedochovalo křestní jméno autora článku. Ovšem je pozoruhodné, že pisatel do něho vložil nejen vzpomínku či sentiment, ale i výzvu, snad dokonce v závěru provokativní otázku. Článek jako by předeslal novou dobu ve vzpomínané dopravě, renesanci tohoto oboru, která se záhy zrodila. Jak bylo popsáno v předešlých kapitolách o historickém vývoji fiakrů a drožek, z něhož si také můžeme připomenout, že posledním pražským drožkářem v padesátých letech 20. století měl být podle povídky Jindřišky Smetanové v knize Ustláno na růžích František Mrázek z Kamy s drožkou s číslem 1.

Ale než budeme pokračovat dál v tématu připomeňme si kde byla ta *stanoviště* tedy "štafly" fiakrů a drožek v té staré "bývalé" Prahy.

Stanoviště

Staré Město : Staroměstské náměstí, Malé náměstí, Křížovnické náměstí, Uhelny trh a Perštýn.

Nové Město : Na příkopě, Václavské, Jungmanovo a Karlovo náměstí a i u Prašné brány.

Malá Strana : Malostranské náměstí, horní a dolní část, Maltézské a Hradčanské náměstí.

Nejoblíbenějším stanovištěm zůstávalo však Staroměstské náměstí, tak trochu považované za střed města. Ostatní stanoviště byla pokládána za méně výnosná. Ke stálým stanovištím - štaflům Prahy musíme všeobecně připočítat ta, která byla na všech vlakových nádražích té doby.

V dalším zamyšlení se vrátíme ještě do doby na konci 19. a přelomu 20. století do staré Prahy na Malou Stranu do rodiny živnostníka drožkáře Aloise Kratochvíla, kde si na jeho příběhu můžeme ukázat jeho domácnost, podnikání a majetkové poměry. Krátce by se tato část mohla jmenovat "Drožkářova domácnost". Zápisy jsou pořizeny z Archivu hlavního města Prahy na Chodovci ze složky: Ukazatel spisovny magistrátu královského hlavního města Prahy, za léta 1871-1890 a 1891-1900 (1902), pod písmenem K. Drožkář Kratochvíl je zde uváděn dvojnásobným zápisem křestního jména. Jednou jako - Alojs. Podruhé jako - Alois.

Chronologie příběhu drožkáře Aloise Kratochvíla

Drožkář Alois Kratochvíl nezaplátil, k čemu se zavázal při povolení koncese. Totiž roční příspěvek k fondu policejnímu 4 zlaté a roční poplatek z místa a příspěvek na čištění ulic, též 4 zlaté. Zkráceně řečeno jednalo se o dvojí platbu - policejní příspěvek a místné. Platilo se pokaždé půl léta napřed, čili pololetně, pražskému bernímu úřadu. Ale drožkář Kratochvíl nezaplátil za léta 1891 - 1901, tudíž mu byla nařízena policejní exekuce, poprvé roce 1897 a další každého roku až do 6. 11. 1902, kdy pro nedobytnost mu byla platba pohledávky odpuštěna.

V archivu jsou k tomuto mnohé dokumenty a formuláře předpisů platby a hlášení o neplacení. Jsou tu popisy bytu, jednoho a toho samého v průběhu let 1898 - 1902, při exekuci. Je tu i popis svršků - v etymologickém originále svrchků - z roku 1898. Ten ovšem pisatel práce nezachytil. Hlavně, jak již bylo řečeno, je to zároveň popis živnostenských poměrů nemajetného drožkáře.

Nyní bude postupně z dochovaných dokumentů vypsána chronologie příběhu drožkáře Aloise Kratochvíla. Tím bude i zachycen originální jazyk a stylizace dokumentů.

Žádost o koncesi

Slavný magistráte!

V úctě podepsaný Alojs Kratochvíl, kočí, ženatý, dle oddacího listu / a domovského listu 2/2 r. 1853 narozen, a do obce Horních Počernic v okresu Karlínském příslušen a dle vysvědčení 3/3, a zajisté i dle zprávy sl. c. k. policejního ředitelství mravně úplně bezúhonný, prosí za udělení povolení k provozování živnosti, drožkářské s 1 povozem, a za označení číslem běžným neb uprázdněným této drožky.

V Praze 10. května 1889.

Alojs Kratochvíl

Čp. 89. I

Koncese mu byla povolena 24. 5. 1889.

Dále pokračují výpisy jednotlivých exekucí v letech 1898 - 1902

Exekuce sepsána z rozkazu z 10. prosince 1897, č. j. 177677 proti Aloisi Kratochvílovi drožkáři č. p. 439/III. , dlužný příspěvek policejní a místné. Za druhé půlletí r. 1897, po 4 zl.

Soupis věcí v bytě :

Jedna postel s příslušenstvím

Jeden šatník

Jen stůl

Jedny nástěnné hodiny

Dvě židle

Několik bezcenných obrazů

Z druhé strany exekučního protokolu je uvedeno :

Svrchky tyto vylučují se na základě zákona ze dne 10. června 1887 č. 74 z ř. §. 2, poněvadž exekut s manželkou a s 1 dítětem nezbytně zapotřebí má. Více schvrků nalezeno nebylo.

V Praze 8. března 1898

Podpis úředního vykonavatele

Bošek

Další zápis :

6. dubna 1898, Alois Kratochvíl drožkář, č. p. 439/III. , policejní příspěvek a místné:

"Alois Kratochvíl jest ženat, bezdětný, úplně nemajetný oprávněný drožkář v čp. 439/III. , kde platí z bytu a konírny 100 zlatých nájemného, vydržuje jeden vůz a jednoho koně, jezdí tam a nemá zabavitelných svršků. "

V Praze 31. března 1898

Městskému bernímu úřadu č. I

/:Účtárnou městskou:/

"K bernímu úřadu udáváme, aby Aloisi Kratochvílovi majiteli drožky č. p. 439 - III, policejní příspěvek a místné zákonem stanovené za II. půlletí 1897 v obnosu 4 zl. = tj. čtyři zlatých (říšských) se pro nedobytnost odepsal. "

V Praze 29. dubna 1898

Dále se zde zmíníme jenom o změnách a zajímavostech líčících tehdejší život drožkářův na pozadí exekučního vedení s ním v dalších doložených osmi zápisech.

13. srpna 1898, opět Kratochvíl nezaplatil, a tak exekuce o něm vypovídá.

"Alois Kratochvíl, 45 roků stár, ženat, bezdětný, bytem, č. p. 439/3 jako domovník za 40 zlatých ročně, jest nemajetný. Živnost drožkářskou provozuje bez pomocné síly s 1 koněm a 1 povozem a vydělává týdně asi 5 zl. Zájemní popis jest správný".

V Praze dne 7. června 1898

V soupisu majetku v bytě přibyl jeden prádelník.

Opět se píše z druhé strany, že svršky se nezabavují, protože manželka a 1 dítě musí být nezbytně zaopatřeny. Výsledkem je, že "čtyři zlaté pro nedobytnost se doporučují odepsat."

Úřední vykonavatel je opět - pan Bošek.

5. září 1899, Alois Kratochvíl stále neplatí.

Mimo přešlých neměnných faktů o úředním úkonu je několik upřesnění.

..."Živnost provozuje osobně a vydělává týdně 4-5 zl. Z konírny platí 60 zl. nájemného ročně.

V Praze 26. srpna 1899

V soupisu majetku v bytě chybí prádelník, přibylý v roce 1898.

Opět pro nedobytnost se drožkáři odepisují 4 zlaté.

18. listopad 1899, Kratochvíl dále neplatí.

V soupisu majetku přibyl "ztracený" prádelník.

Je tu upřesněno, že ono jedno dítě, které bydlí v bytě, je dívka.

Platba je odpuštěna pro nedobytnost.

V Praze 5. září 1899

20. dubna 1901, drožkář stále neplatí.

Formálně se změnil exekuční protokol, ale údaje jsou stále stejné.

Jedinou změnou je, že za nájem stáje platí ročně 80 korun. (Zde je zanesena změna měny ze zlatých na koruny.)

V Praze 14. dubna 1901

Následně 21. června 1901 Kratochvíl zaplatil policejní příspěvek a místné za prvé pololetí, tedy 4 zlaté. (Nemluví se tu o korunách.)

5. listopad 1901, drožkář opět nezaplatil.

V soupisu majetku se nic nemění. Pouze za konírnu se již platí 120 korun ročně. A mluví se zde o jedné dceři zde bydlící.

Opět bylo drožkáři odpuštěno a nezabaveno ničeho.

V Praze dne 28. 8. 1901

26. dubna a 19. července 1902, po dvakrát drožkář Alois Kratochvíl - neplatí. Ze soupisu majetku zmizela jedna židle a opět prádelník.

Závěrem je, že drožkáři pro nedobytnost je odpuštěna platba.

V Praze 6. 11. 1902

Tím končí chronologie jednoho neplatiče a zároveň i exekuční řízení. Další zápisy se nedochovaly. Velmi zajímavé je, že po celou tu dobu psal soupis majetku a navrhoval upuštění od zaplacení pro "nedobytnost" jediný úřední vykonavatel - Bošek?!

Potud tedy příběh drožkáře Aloise Kratochvíla z Malé Strany, který je originálním dokumentem doby a živnostenského podnikání v obraze úřední mašinérie.

Nyní se přesuneme do doby "*renesance fiakrů*" do druhé poloviny 60. let 20. století, kterou jako by předznamenal v této kapitole výše uvedené články od B. Pernici a A. Duška.

Pro úplnost je nutno doplnit, že *drožky* již svoji renesanci nezažily, zcela vymizely z Prahy. Ten čas nám přiblíží opět novinář/novinářka Zdena Šťastná svým článkem Víkend s koněm, uvedeném v časopise Reportér č. 17 z 25. 8 - 8. 9. 1967, na stranách 18 a 19. Ovšem novinový záznam doplní pisatel diplomové práce z osobních vzpomínek na svého otce, neboť je tu popisována jeho vlastní domácnost. (Jak již pisatel přiznal v kapitole o historii tohoto druhu dopravy.) Jinak by se tato část dala nazvat podobně jako u předchozího drožkáře Kratochvíla "Fiakristova domácnost".

Příběh fiakristy Josefa Břečky

Úvodem z článku Zdeny Šťastné, Víkend s koněm

... Je vlastně náhoda, že má stáj právě v Malešicích. Před časem, když začaly jezdit po Praze zase fiakry, vypravily se občas večer s kamarádkou na Staré Město, aby zaslechly z dálky romantický ozvuk kopyt a drnčení kol. Zdálo se jí, že je to tajemství, které přichází za tmy za žlutými lucernami a opět se rozplývá a vzdaluje. Nikdy se jim nepodařilo fiakr dostihnout, i když za ním pořádaly zběsilé honičky. Až se dozvěděly, že má stanoviště U lišky bystroušky. Zamířily tam a pokusily se o seznámení s fiakristou. Jenže on nejevil moc ochoty, a když mu naznačily, že by se chtěly podívat do stáje, zamumlal něco jako - v noci jezdím a ve dne spím a na vaše návštěvy, děvčátka, nemám čas. Nakonec si s tou kamarádkou řekly, že se zkrátka do Malešic vypraví, stáj najdou, a když už tam jednou budou, že je fiakrista nevyhodí. Přijal je docela přátelsky, ukázal jim koně a Jitka se nakonec zmínila, že bude taky jednoho kupovat, a tak prý - dejte si ho sem do stáje, jestli chcete....

Malešický dvůr je kus minulosti uprostřed současnosti. Poslední moderní panelák nového sídliště a najednou po pár krocích příkřečené a přízemní baráky starých Malešic, úzká ulička, psí bouda, stůl pod hruškou, popraskaný peň javoru, rezavá vrata a na nich vyškrábáno: POZOR, ZLÝ PES.

Dvůr je nepravidelný nevelký mnohoúhelník. Ohraničují ho zdi domu, které jsou v tuto stranu v přízemí téměř bez oken, malá divoká zahrada, nízký přístřešek, stáje. Stojí tu tři zašlé kočáry a povaluje se tu plno starých, nepotřebných věcí - vědra, sud, řetěz, prkna, věšák, postroje, plechák s proraženým dnem - které tu němě odpočívají a naplňují dvůr svou podivnou nostalgií.

Fiakrista Josef je - jak se říká - člověk boží. Nemá nic než dvě ruce k práci. Než lůžko, na kterém přespává. Než svou dobrotu a lásku ke koním. Celý jeho rod pochází z Malešic. I děd i otec vždy mívali koně. Hospodu, řeznictví a povoznictví. Možná, že i on tu teďka převezme pohostinství. Aspoň mu to národní výbor nabízí. Jenže jakpak by to bylo? Těm, kteří by neměli, by dozajista šenkoval zadarmo. On už je takové povahy - když má, tak dá.

... ještě dvě kobyly, které zapřahá fiakrista - Lenka a Zlatuna. Pak ve dvoře žijí dva vlčáci, César a Kazan, toulavý kocour, v ohradce sele Pepina a tři kachňata.

Fiakrista nedal jinak, otevřel láhev červeného a nakrájel chleba se salámem. Piknik se odbýval v kočáře.

Pisatel diplomové práce může uvést o svém otci a domově bližší informace kam tisk nemohl nebo nechtěl.

Pozdější fiakrista Josef Břečka byl v dnešním pojetí hrdý drobný podnikatel s rodinnou tradicí, kterou hájil. V druhé polovině padesátých let minulého století udeřila další vlna kolektivizace a znárodnování posledních i těch nejdrobnějších vlastníků, kteří stáli státu v cestě k vybudování socialismu. J.Břečka v tu dobu vlastnil stále tři páry koní a k nim vozy, s kterými jezdili tři kočí, které zaměstnával a dobře platil. Převáželi především stavební materiál.

Ale byl nařčen a udán, že neplatí řádně daně. Na následném soudě, s furiantstvím sobě vlastním, hřimal, že se podnikání ani koní nevzdá a že bude poslední pražský podnikatel - povozník. Byl odsouzen k třem letům nepodmíněně. A k odebrání majetku jako náhrady za údajné nepřiznané daně. Samozřejmě koně a vozy byly toho součástí. Nepodnikající a pracující jeho manželka na bývalém rodinném majetku - restauraci - dostala předepsaných existenčního minima 650 Kč s dvěma nezaopatřenými dětmi. Ty jí navíc měly být odebrány a skončit v dětském domově, jako děti nepřátel socialismu. Patří nehynoucí dík matce, která své děti nedala odejít do takových zařízení. Předtím byli rodiče ještě nelidsky mučeni s trvalými následky.

Po návratu otce z pankráckého vězení, o půl roku dříve pro slušné chování, opět začal jezdit s koňmi a vozy na stavbách, ale s těmi státními. Přesto měl pár koní v malešické stáji a snažil se přikoupit i další. Svého podnikání se nevzdal. A byl tak u obnovy - renesance fiakristického provozu v Praze. Tu dobu přibližuje časopis Reportér. Navíc měl dvůr obyvatele jako telata, králíky, slepice, husy, ale i huculského bílého koně do malé bryčky, kterého dostal pisatel práce darem od otce. Nicméně rodina se rozešla v roce 1965 a matka s dětmi se odstěhovala v roce 1967. Bylo to právě v době, kdy vyšel tento článek. Proto pisatel neví co bylo dál s fiakrovým povozem jeho otce. Pouze zprostředkovaně z dříve publikovaného svědectví rodinného přítele *Rudolfa Dvořáka*. Za sebe může dodat, že otec neměl "než to lůžko, na kterém přespával", jak píše Zdena Šťastná, ale v té době mohl plně užívat, tak jako předtím svůj byt nahoře nade dvorem 3+1 s příslušenstvím. Manželka s dětmi mu jej ponechali a odstěhovali se. Fiakrista Josef byl rozhodně přátelský k cizím lidem a dětem, ale na svoji rodinu velmi s péčí zapomínal. Bohužel, ať v důsledku tíživých podmínek či snad jinak, někdy zapomínal i na své koně. V době normalizace po roce 1970 již nemohl jezdit s fiakrem. Pouze u filmu, kde se poznal s tehdejšími umělci, herci a zpěváky např. s Valdemarem Matuškou. Proto potom pracoval po pohostinstvích a horských chalupách, většinou v kuchyních - vždyť profesí byl nejen hostinský a kočí, ale i výborný vyučený řezník. Zemřel na rakovinu žaludku na jaře 1985 ve věku 62 let.

Tímto smutným, ale faktograficky přesným sdělením pisatel uzavírá kapitolu o "renesanci" fiakristického provozu v Praze v šedesátých letech minulého století a jejím protagonistovi fiakristovi Josefu Břečkovi, jeho malešickém dvoře a domácnosti. Uvedl ho jako jednu z ukázek života lidí této profese, která byla na čas vytlačena z Prahy, aby se tam po letech vrátila a tím převzala pomyslnou štafetu šedesátých let.

Ve svém líčení se podívejme k nové obrodě *fiakrů a fiakristů* do konce 80. let 20. století a době následující.

Už v předchozí kapitole o historii tohoto druhu dopravy jsme se zmínili o majiteli fiakrů a předsedovi *Cechu fiakristů Čech a Moravy Josefu Kočovském*. Právě jeho vyprávění bude tvořit další řádky této práce, je z knihy Jana Antonína Krytka *Příběhy psané životem*. Jedna z kapitol, zde uvedeného stejnojmenného názvu, je mu věnována.

Josef Kočovský - podnikatel

V roce 1989 jsem se s kamarádem (dnes společníkem) *Pavlem Kosařem* a se svým bratrem podílel na znovuoživení *fiakrového provozu v Praze*. Doma v Bělčicích, /malé město v jižních Čechách na Strakonicku. Poznámka pisatele./ jsme měli s otcem dvě kobyly, které měly často hříbata. Vzhledem k tomu, že úroveň fiakrové dopravy v Praze byla zpočátku velmi zoufalá, spojil jsem se s jedním z nejlepších československých vozatajských závodníků, *Jiřím Jemelkou* (později rovněž společníkem), který tuto profesi ovládl zcela profesionálně. Dá se říci, že má velký podíl na rychlém vzestupu fiakrového provozu nejenom v Praze, ale i v řadě dalších měst. Naše firma zaváděla i formanský provoz na Konopišti, kde jsem s dalším naším kolegou *Milanem Plecíým* žil měsíc v maringotce. Ráno v pět jsme vstávali, připravovali koně a večer mezi desátou a půlnocí uléhali. Bylo to tvrdé, ale v mnohém krásné. ...Fiakrový provoz jsme zaváděli i v Českém Krumlově. Rovněž to bylo spojeno s pobytem v maringotce, tenkrát s Jirkou Jemelkou. Zde byla největší oporou naší firmy *Alena Štrbková*, která se vyučila v Kladrubech ošetřovatelkou koní a navíc byla místní.

...V roce 1992 byl zaregistrován *Cech fiakristů a povozníků Čech a Moravy*. Od jeho založení stojím v jeho čele jako jeho předseda. V době, kdy jsem se během své práce u JLV, /tj. Jídelních vozů - poznámka pisatelova/ podíval do všech měst Evropy, využil jsem každé příležitosti k tomu, abych se seznámil s provozováním *fiakristické činnosti*. Získané poznatky jsem po založení naší firmy plně zúročil. Myslím, že to nebude nijak nadnesené, když dnes řeknu, že znám fiakrový provoz ve většině evropských států, ale i v USA.

Jsem rád, že pokud jde o úroveň poskytovaných služeb, patříme mezi nejlepší v Evropě a možná i na světě. Svědčí o tom mimo jiné i pozvání do Vídně od bývalého primátora tohoto města, pana *Zilka*. Zde jsme na oplátku předávali zkušenosti my. A to, že ve Vídni byl provoz fiakrů od 17. století nepřerušen, zatímco my jsme ho po 40 letech zcela obnovovali, jistě svědčí o mnohém. Dnes jsme v oficiálním spojení na úrovni profesních společenstev s fiakristy ze Švédska, Irska i Rakouska a o kvalitě naší práce svědčí hodnocení, které se nám dostává v řadě prestižních zahraničních kolegů. V roce 1995 jsme na příkaz magistrátu upravili na Staroměstském náměstí stání pro kočáry, samozřejmě na naše náklady.

Potud tedy úryvek ze jmenované knihy, kde Josef Kočovský líčí počátky nové doby pro fiakry. Větší podrobnosti o této době jsou popsány v počátku diplomové práce v druhé kapitole o historii fiakristického a drožkářského provozu v části zabývající se obdobím od roku 1990.

Ovšem v jednom s J. Kočovským nelze souhlasit ve světle našich předchozích řádek o "renesanci fiakrů" po polovině 60. let 20. století. Je ale pravdou, že tehdy nebyl založen žádný cech fiakristů. Lze se domnívat, že tehdy k tomu doba zrála. Ale známý příchod "spojeneckých" vojsk Varšavské smlouvy v srpnu 1968 tomuto vývoji zabránil.

V textu se též J. K. zmiňuje o svém kamarádovi a spoluzakladateli formanského provozu na Konopišti *Milanu Plecitém*. Ten později i se svými rodinnými příslušníky stál u obnovy fiakrů v době konce 80. let. Dodnes rodina vlastní a provozuje několik fiakrů na Staroměstském náměstí. Je smutnou skutečností, že Milan Plecítý v roce 2003 byl tak nešťastně kopnut do hlavy koněm při nakládání do vozu, že tomuto vážnému zranění brzy podlehl. Bohužel i to patří do života "koňáků" a fiakristů. Zvíře může být svéhlavé nebo záludné nebo se prostě leknout. Mnoho jezdců, kočích i majitelů bylo takto zraněno nebo přímo zaplatilo životem. Kůň je živý tvor a jako takový má své "mouchy". Proto člověk jej musí mít na zřeteli a někdy není ani opatrnost nic platná. Práce s koňmi je rizikové povolání, ale mnoho záleží na vzájemném respektu koně a člověka. O tom určitě mohou vyprávět mnozí zkušenosti.

O tom, jak je to v současném provozu fiakrů - jak co do provozu, tak do ustájení koní - se autor mohl přesvědčit nejen na Staroměstském náměstí v rozhovorech s mnohými fiakristy, majiteli i kočími, ale i návštěvou některých jejich stájí. Za všechny tu bude uveden rozhovor a návštěva u fiakristy Jiřího Brejchy v Praze- Suchdole na jeho dvoře a stáji.

Jiří Brejcha - majitel a kočí fiakrů

V létě 2005 měl na Suchdole ustájeno celkem osm koní českých teplokrevníků. Ryzáci, hnědáci, černí hnědáci. Valaši i kobyly. Vše starší 4 let. A k tomu poníky, kteří slouží majiteli pro oddechovou projížďku. Pan Jiří Brejcha již by mohl být na penzi, ale pracuje. I když vlastní ježdění přebírá jeho stejnojmenný syn. Otec Brejcha je právě v rekonvalescenci po prodělaném infarktu. Koně stojí ve stáních nauzděni u žlabu a žebřin se senem, po straně samočinné napáječky s vodou, jsou podestlaní hoblinami, čistě vypucovaní, vykrmení, vypadají spokojeně a klidně. Fiakrista Brejcha zaměstnává dva kočí a sám jezdí, i jeho syn. Za obytnou částí domu mají zaměstnaní kočí fiakristé vlastní nocležnu se sprchou, umyvadlem a elektrickým sporákem pro ohřev jídla. Brejchovi koně jsou dvakrát za den nakládáni do nákladního automobilu typu Avia, který je převáží do práce a z práce. Suchdol je daleko středu Prahy, a tak aby se koně zbytečně neunavili, jsou převáženi z Florence pod oblouky dálničního přejezdu, kde mají Brejchovi i jiní fiakristé uskladněny kočáry. Tam se koně zapřahají i odřahají. Do práce jsou převáženi s postroji, z práce bez nich. Pracují, jak bylo již mnohokrát řečeno, na dvě směny, od 10 do 16 hodin a od 16 do 22 hodin denně s každodenním střídáním jednoho koně v páru.

Pan Jiří Brejcha starší vypráví, jak kdysi mnoho let pracoval jako uhlíř a vozil koňmi z vlakového nádraží Roztoky u Prahy plné vozy uhlí po městě či nahoru na Suchdol. Jak uhlí sám musel nakládat putnami. Musel sám naložit i složit 100 metrických centů denně. Říká, že koně museli být tahaví a nesměli se bát. Potom říká, že na Staroměstském náměstí již pracuje s fiakry 9 let. Zmiňuje se o tom, že tehdy se tamních 70 metrů čtverečních na upravené stání pro fiakry platilo přibližně 570 tisíci korunami ročně. I další vyprávění se točí kolem peněz a koní.

Říká, že postroje v roce 1996 stály na jeho dvanáct koní 80 tisíc korun, ale ceny vzrostly. Tenkrát jezdily fiakry za 500 Kč na trase trvající 20 minut, ale nyní je to za stejnou dobu 800 Kč. Ale není se co divit, kovář například za okování jednoho koně chce 1000 Kč. Ceny za seno i píci se zvýšily. A fiakrista zkrmí ročně 30 metráků sena, k tomu aby koně uživil, má i vlastní pole, kde pěstuje vojtěšku na krmení, ale také oves na 1 ha. Krmí sice ještě melasou, ale její ceny rostou. Další peníze jdou na pravidelné dvouměsíční zdravotní prohlídky koní a též na pravidelné očkování. V neposlední řadě na pojištění vozů a především koní na škody, které by způsobili. S koňmi navzájem fiakristé mezi sebou obchodují a není se co divit při jejich vysokých pořizovacích nákladech z chovů. Jde také o to, že takoví koně jsou již zvyklí na tento provoz a jsou klidní.

To a mnohé další se od Brejchů můžete dozvědět. Je to obraz dnešního podnikání, který se ale mnoho nezměnil z tradičních dob. Koně mají stále ty samé potřeby, pouze hustota a složení silničního provozu se změnilo. Kočí jsou na tom stejně, pouze jejich provoz je nyní od počátku ledna do konce března přerušen a oni dost dobře nechápou proč. Zima je neodrazuje. Koně musí žít po celý rok, a tak si v době pauzy musí obojí různě přivydělat na "živobytí". Tak to dnes chodí.

Zpočátku této kapitoly Majitelé a kočí bylo přislíbeno, že promluví i jezdci. Jedním z nich byl další *Josef Břečka* s nezjištěnou příbuzností k jmenovanému již fiakristovi Josefu Břečkovi. Tento jezdec pocházel z Vysokého Mýta a jezdil military, tedy všeobecnou způsobilost jízdy koně a jezdce, která se skládá z parkurového skákání, drezury, jízdy v terénu s přírodními překážkami. Jednou vyhrál v této soutěži mistrovství republiky. Asi nejvíce na sebe upozornil ve Velké pardubické, když s klisnou, hnědkou Ódou, skončil na 4. místě. Ještě jednou s jiným koněm Pardubickou dokončil. Josef Břečka byl dlouhodobě zaměstnán jako jezdec a trenér v bývalé stáji Kinských, za jeho působení již státní a dnes soukromé, v Heřmanově Městci, kde jsou dnes ustájeni mnozí kladrubští bílí i černí koně. Zanechal tam na dobu svého působení zajímavý dokument ve vstupní hale sestávající z jeho ručně barevně malovaných obrázků na zdi s psanými komentáři o soužití koně a jezdce. Jak již bylo výše řečeno, toto soužití závisí na vzájemném respektu a úctě koně a člověka. Autor diplomové práce malby nafotil a opsal jednotlivé komentáře. Je to deset maleb a krátkých textů, které stojí za to ocitovat.

Josef Břečka - jezdec

1. Koňská prosba :

"Do kopce neštví mě.

Z kopce nehoň mě.

Na rovině mě prožeň.

Ve stáji na mě vzpomeň. "

2. "Čím kůň je nad chlapa hbitější,

silnější, rychlejší,

chlap na koně chytřejší

- cvičí se oba."

3. "Kůň bez cviku,
posel hloupý - střecha otrhaná.
Špatně chválí,
Jezdce, hospodáře napadá."

4. Cvičení ve skoku :
"Koně se přitom učí trup a krk natahovat,
zadní nohy jsou uváděny v činnost a posilovány.
Jezdec přitom poněkud uvolní hřbet koně."

5. "Koho netěší meč
blankytný
ni ušlechtilý oř
vznešený.
Kdo nenalézá potěšení
V hezké ženě.
Ten nemá srdce
Ve svém těle."

6. "Pomni člověče
ach to co víš a znáš,
co máš a můžeš
vzhlédnout si získal také
mou zásluhou
neboť po více jak 6 000 let
jsem roznášel kulturu
civilizační pokrok na
svém hřbetě.
Věnuj mi proto místo
Ve své paměti."

Přítel kůň.

7. Motto:
"Prokvetouli

tvoje skráně,
 zůstaň pevně v sedle,
 neboť tvých let smečka divá,
 před ničím se nezastaví,
 proto brachu vzpřím
 své tělo, přemož ďábla
 jezdi, jezdíce."

8. "Kdo neseděl na koni,
 nemiloval krásnou ženu,
 neokusil dobrého vína,
 ten nemůže říct,
 že žil."

9. Pouze text bez malby:

"Pádil s vlající hřívou
 po boku svých bojem
 vzrušených druhů
 a dunění jejich kopyt
 rozechvívalo srdce
 všech přihlížejících.
 Znělo jako vřava dávno
 zašlých bojů,
 jako vzpomínka na
 všechna neprožitá
 dobrodružství. "

10. Pouze text bez malby:

"Nechceme v koni spatřovat
 jen pustý nástroj,
 s nímž
 jiné spojení
 než mechanické,

nýbrž emoce,

v něm vidět

.....

jehož duševní sílu

musíme zkoumat

abychom se s ním

spojili

k dosažení nejvyššího

výkonu."

Tolik jezdec Josef Břečka, jehož řádky se zatím staly poselstvím, protože z jara roku 2005 byl ve své nové vlastní stáji, kdesi na rozhraní Moravy a Slovenska, přitlačen mladým hřebcem ke stěně tak, že mu prasklo několik žeber, která se mu zaryla do jater a způsobila vnitřní krvácení, kterému ještě ten den podlehl. Říká se, že přecenil své síly a zbytečně riskoval u mladého nebezpečného hřebce. Jako jeho jmenovec fiakrista nedožil se mnoho přes 60 let věku. Ani láska ke koním, jak je vidět, jezdcí nepomohla. Koně, jako lidé, dokáží být nevyzpytatelní.

Závěrem tato pátá kapitola nebude nijak hodnocena. Stane se tak až v celkovém shrnutí celé diplomové práce.

Na samý závěr nejen kapitoly o majitelích a kočích, ale i celé vlastní diplomové práce bude uveden příběh z knihy osobních memoárů Františka Klečka, Z třicetiletých vzpomínek pražského malostranského fiakristy, vydané nakladatelstvím Vlastimil v Praze v roce 1914.

Je to neobyčejně lidský příběh, který charakterizuje i tohoto majitele a kočího v jedné osobě - fiakristu.

Tento příspěvek je zamýšlen jako příloha diplomové práce a tudíž nebude jejím autorem komentován.

Umírá mi maminka.....

Bylo to před kterýmisi vánočními svátky. Bylo právě večer, "Štědrý den", když odjížděl jsem s prázdným vozem od smíchovského nádraží, kam právě dva pány k vlaku, do Berouna jedoucím, jsem byl odvezl. Na ulici bylo skoro liduprázdno. Jemný sníh ležel na zemi, kupky a závěje. Jel jsem zvolna a koníci moji občas zhluboka si zafrkali, neboť odlevovali svým plicím, následkem jízdy na nádraží rychle pracujícím. Dojel jsem až k smíchovskému pivovaru, když pojednou vidím vojáčka tryskem po chodníku běžícího a rovnou ke mně. A kdy že jede vlak do Berouna, nevím-li? A vojáček utíral si rukou zpocené čelo a tvář. Pravil jsem mu, že vlak již odjel. Po těchto mých slovech sklesly vojáčkovi ruce k tělu, zasténal a z očí vyhrkl mu proud slzí. "Ach, moje matičko, drahá matičko!" slyšel jsem jej hořekovati.

Copak se vám stalo, táži se jej s účastenstvím. "Ach pane, "praví mi uplakaný vojáček, "tuhle jsem dostal telegram. Mám ihned přijet domů, maminka mi umírá! Moje maminka jediná, kterou mám tak rád! A teď zmeškal jsem vlak! Přišlo to tak pozdě! Šel bych pěšky, ať je to tak daleko, ale já jí více živou nevidím!" A proud slzí polil opět jeho rozpálenou tvář.

"A kdepak je ta vaše maminka, " ptám se, a v hrdle mém to přeskakuje.

"Až v Berouně, "praví tiše vojáček.

A já, obraceje vůz, povídám : "Tak pojedeme do Berouna, sedněte si honem do vozu!"

"Ale tolik peněz nemám, "pravil na to vojáček.

"Nechci nic. "Na to rychle a hbitě seskočil jsem s vozu a vojáčka, poněvadž klusem běžel a byl zpocený, zabalil jsem jako děcko do přikrývky, rychle vyskočil jsem na vůz, práskl do koní a už jsme jeli.

Jistě hodný to syn, uvažoval jsem cestou u sebe. Má svou maminku rád, chce jít dalekou cestou pěšky, nedbá zimy, ani sněhu, ani větru, ani tmy! Hý, koníčky, běžte, ať přijedeme ještě včas!

A jeli jsme ostře a byla jedenáctá v noci, když jsme dojeli!

A vojáček vyskočil z vozu a děkoval a slíbil mi, že mi poví, zda maminku zastihl živou a při tom díval se na číslo mého vozu, že si je zapamatuje. A už uháněl pryč, jen sníh se za ním prášil.

A když jsem jej více neviděl, bylo mi u srdce tak volno. Snad si už, vojáčku, u své maminky, u maminky ještě živé! . . .

Jel jsem silnicí domů. Nade mnou měsíc a hvězdy v jiskrné záři, dole sníh chrupe koním pod opyty, mrazivý vítr duje mi v tvář.

A nebylo mi zima! Bylo mi teplo! Z dálky slyšel jsem zvonů hlas, dvanáctá noční, zvony hlaholem zvou na půlnoční.

A hlavou mou to kmitlo: Narodil se Ježíš, posel lásky, míru! Smekl jsem svůj klobouk a tak vroucně jsem si přál, aby ta cesta moje nebyla darmo, aby dobrý ten syn svou matku přece ještě uviděl... Tak krásný byl tehdy můj Štědrý večer! . . .

Asi za pět dní přišel ke mně vojáček, ten, co jsem jej do Berouna vezl. A opět děkoval a zas děkoval a děkoval i za maminku, kterou ještě živou zastihl. A vypravoval, že maminka nemohla se ho dočkat, tolik toužila jej vidět. A když jí vypravoval svoji nehodu, že zmeškal vlak, a zas své štěstí, že jsem jej fiakrem a zdarma dovezl, tu vzkázala mi svoje vroucí "Zaplať Bůh". A druhý den ráno v náručí svého syna klidně zemřela. . . .

F. ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

V diplomové práci bylo užito metody strukturální analýzy.

Nejprve byla shrnuta fakta z provedeného terénního průzkumu deduktivním postupem a na základě autorova vlastního empirického poznání. Následně ze získaných poznatků byl sestaven postup k další práci. Následovala komparace jednotlivých jevů. Na základě předchozí deskripce bylo přistoupeno k analýze ve smyslu porovnávání a vyhodnocování těchto jednotlivostí. Tímto kvalitativním postupem bylo dosaženo synchronního přístupu ke zvolenému tématu práce Fiakry a drožky Prahy jako fenoménu doby a kulturnímu jevu společnosti dané doby, v rozpětí od konce 18. století až po počátek 21. století. S hlavním zřetelem na 19. století s počátkem 20. věku, kdy tento fenomén byl na svém vrcholu. Mimo vlastní předmět výzkumu byla upřena pozornost na to, co vzniklo kolem jevu v našich hospodářských, sociálních a kulturních dějinách. Cílem bylo provést analýzu zvoleného tématu a dobrat se struktury úkazů v jejich jedinečnostech.

Zpočátku si badatel položil otázky. Kde se vzali fiakristé a drožkáři v Praze? Kde vznikla a na jakém základě tato profese? V jakém kontextu jsou s rozvojem dopravy Prahy? Do jaké společenské vrstvy tito podnikatelé náleží? Profitovali či neprofitovali ze své činnosti? Jak byli chápáni společností? Odkud se rekrutovala jejich klientela a z jaké potřeby? Z jakého prostředí vyšli tito protagonisté a způsob jejich života? To byly základní otázky badatelova zájmu a výzkumu, který vyšel z důkladného kulturně společenského studia doby a života, kterou tento fenomén zahrnuje. Zabýval se též klasifikací sociálních struktur popisované doby.

Na základě výše zmíněných metod, poznatků a otázek badatel a zároveň autor této práce dospěl k poznání mnoha jevů zkoumaného fenoménu.

Fiakristé a později se objevivší drožkáři jsou neodbytně od svého počátku spjati s rozvojem městské dopravy. Zároveň stojí u prvopočátku hromadné městské dopravy a přepravy osob. Obě analyzovaná společenství přepravní - fiakristé a drožkáři - mohli existovat jen na základě veřejné poptávky, vzniklé ve společenském vědomí žádajícím si je a částečně se jimi prezentujícím. Byl tu i všeobecný požadavek a trend doby po rychlejší spojení a pohybu po městě, spojený pohodlím. Objevil se i nový kulturní fenomén - volný čas a s ním i touha po společenském životě, kulturních prožitcích, poznání a cestování mimo obzor své domoviny a všedních dnů. Mnozí jedinci hledali rychlejší spojení na nádraží, úřady, nemocnice či za přáteli.

Významně k rozvoji našich protagonistů přispěla nově vzniklá železniční osobní doprava, která propojovala města s okolním světem i za hranice států. Nastal příliv obchodně cestujících, lidí za zaměstnáním a nově turistů.

Fiakristé a drožkáři se v tomto procesu také jako společenská vrstva lidí formulovali a cizelovali své chování. Na základě styku se zástupci snad všech dobových společenských vrstev přicházeli k poznání svého místa ve společnosti a utvářeli si své vlastní normy chování. Byli to pro své okolí "světáci". Snad proto, že své poznatky přenášeli mezi svoje spoluobčany a vrstevníky. Sami pocházeli z lidového prostředí, ke kterému se také většinou hlásili a vraceli se k němu. Sem přinášeli své poznatky ze světa mocných, bohatých, slavných a cizích návštěvníků s jejich projevy chování. Byli jakými prostředníky a přenašeči kulturních a společenských jevů a informací mezi sociálními vrstvami společnosti s vlastním autonomním vědomím a postavením, a tento fenomén si zachovali až dodnes. I v dnešním světě plném sdělovacích prostředků a informací.

Protagonisté naší práce provozovali své podnikání na základě koncesí udělených policejním ředitelstvím po konzultaci magistrátem hlavního města Prahy. Byli vedeni od druhé poloviny 19. století v živnostenském registru. Tím tedy státní úředníci a město regulovaly jejich činnost. Také prohršky proti zavedenému Řádu fiakristů a drožkářů řešila postihy policejní ředitelství a magistrátní úředníci. Mohly to být jak finanční kompenzace, tak odnětí svobody na několik dní či tresty nejvyšší - ztráty koncese či vozatajského oprávnění u nájemních kočí fiakristů.

V sociální struktuře v době nejvyššího rozvoje těchto profesí výše specifikované patřili mezi drobné až střední podnikatele, dnešní mluvou, jinak také malovýrobce. V bývalé klasifikaci třídní společnosti by se o nich hovořilo jako o drobné až střední buržoazii podnikající v obchodě a dopravě. V tomto kontextu by se dali klasifikovat i jako nižší až vyšší společenská vrstva. Strukturální rozdělení na nižší a vyšší tvoří v uvedených faktech to, že se tu jedná o dva vnitřně meziprofesionálně rozdílné jevy. Fiakrista a drožkáři podnikají svou profesí zaměřením velice podobnou, ale je tu jeden podstatný rozdíl. Zatímco fiakristé podnikají tak, že mají vůz pro 4 osoby a k němu pár koní (a třetího koně na střídání), k tomu všemu ještě většinou další vozy a koně - drožkář má jen jeden vůz pro 2 osoby a jednoho koně, kterého nestřídá s žádným dalším. Fiakristé jezdí, ale většinou si najímají vozky-kochi, aby za ně jezdili a platí je, kdežto drožkáři jezdí s povozem pouze sami, zřídka kdy si najímají pomocníka. Fiakristé jsou majiteli domů a nemovitostí, a když jezdí sami, tak jen s vybranou klientelou. Drožkáři často nemají vlastní domy ani stáje a žijí na hranici existenčního minima. Fiakristé mají dobré zdravé koně, vozy v dobrém stavu a jezdí ve dne do 22 hodin, v noci později jen na vybrané akce. Drožkáři mají nuzné koně, většinou vyrazené jako přestarlé z eráru a vozy v bídném stavu a jsou nuceni jezdit celý den, hlavně v noci od 22 hodin do 6 - 7 hodiny ráno. Fiakristé chodí oblečení podle poslední módy a na hlavě nosí cylindr, ale drožkáři v ošumělém šatstvu, na hlavě s buřinkou. Je tu uveden sice celý výčet rozdílů, ale hlavní strukturální rozdíl mezi nimi je ten, že fiakrista je počítán za podnikatele střední třídy s šancí na její vyšší stupeň, kdežto drožkář je považován za živnostníka, kterému hrozí při ztrátě profese stát se námezdním dělníkem, čili společenský propad. Pokud jde o zisk z podnikání, je nasnadě, že fiakristé lépe profitovali. Dokonce si mohli i vybrat klientelu. Také si oproti drožkářům účtovali až o víc jak polovinu vyšší ceny. Je to i logické - provozovali o jednoho koně více, měli vůz pro jednu tolik osob a platili vozku. Také měli lepší klientelu, bohatší, která si je i často žádala jako výraz své společenské vrstvy. Drožkáři byli odkázáni hlavně na cestující z nádraží nebo na ně a na náhodnou a chudší klientelu.

Společnost je chápala ve svém vědomí za obchodníky obeznámené se světem a jeho zvyky. Za "světáky" jak již bylo řečeno. Za samostatné podnikatele s bohatou zkušeností z osobního styku s mnoha prostředními a lidmi. Společnost jednotlivých dob u nich pozorovala charakteristickou formu chování, oblečení, zvyků, způsobů, vyjadřování, vlastního jazyka, krátce definováno - za osobitou vrstvu. Ostatně tak se zejména v nejméně sledované době projevovaly mnohé profese lidské činnosti, budující si vlastní jazyk, normy chování a hodnot a postavení. A tak se také tito lidé dívali na své okolí. Naši protagonisté měli prestiž. Někteří ovšem upadali na okraj společnosti. Ať tomu bylo zapříčiněno stykem s podsvětím nebo zlozvyky jako alkohol, karban, hazard či jiné. Jiní zlidověli buď dobrými službami, nebo právě pro ty zlozvyky. Je známo, že používali vlastní hantýrku a měli tzv. Pepíkovská jména. Někteří se stali známými pražskými postavami jiní "figurkami".

Klientela fiakristů a drožkářů pocházela, jak již bylo řečeno, ze široké škály společnosti. Ale byly i společenské vrstvy, které je přímo vyhledávaly jako výraz znaku své svébytnosti. Také bývalo zvykem na některé akce přijet fiakrem či drožkou, doslova "vzít si fiakra nebo drožku". Byla to tedy věc společenské prestiže a bontonu.

Jako znak své sociální vrstvy si zejména fiakry oblíbili v 19. století měšťané. Sice ještě zpočátku tohoto století považovali za svůj charakteristický znak chodit pěšky oproti vozící se v kočáru šlechtě či církevní hierarchii, ale se zrychleným rytmem života zejména po roce 1848 jim začal být fiakr nezbytný a nutný k výrazu jejich postavení. Druhým takovým příkladem vcelku zaručené klientely byli cestující, jak bylo již výše zmíněno, hlavně pro drožky z nádraží a zpět. Ale pro oba popisované fenomény dopravy byli tradičně dobří klienti o častých svátcích spojených se společenskými akcemi a zábavami. Hlavně s narůstajícím volným časem a movitostí zákazníků koncem 19. století a následujícími lety. Bylo zvykem pořádat výlety ve dvou, hlavně milenců, ven za město drožkou nebo rodinné výlety fiakrem do pražského okolí. Byly četné poutě, jarmarky, výroční trhy, bály pod širým nebem, sokolské akce, velké výstavy. Všude se chodilo do pražských parků, zahradních restaurací, okolních obcí ne jen pěšky, ale jezdilo se i fiakrem či drožkou. Pak tu byly obligatorní cesty při příležitostech, jako byly svatby, křtiny, biřmování, ale i pohřby. Pro fiakry byla šance hlavně u diváků divadel, návštěvníků plesů nebo si je pronajímala i četná šlechta žijící v Praze na jednotlivé cesty. Pro drožky zůstávali pozdní návštěvníci všelijakých merend a hostinců a chudší obyvatelstvo města.

Odkud se rekrutovali vozkové neboli kočí a majitelé fiakrů a drožek? O tom jsou dokumenty v archivech drožkářských či fiakristických společenství při žádostech o koncese. Většinou to byli lidé ze živnostenských vrstev a drobných měšťanů společnosti. Různí řemeslníci jako bývalí pekaři, řezníci nebo lidé z venkova ze selských rodin, kteří nedělili majetek nebo jen drobně, protože ten připadal starším v rodině. To samé se dá říci o živnostenských rodinách a relativně svobodných povoláních jako hostinský, kovář, kde dotyční byli druhorození a z majetku jim zbyl pouze podíl, který byl použit k tomu, aby takový jedinec mohl jinde vybudovat nějaké hospodářské zázemí. Pochopitelně byla tu ještě další skupina lidí, kteří se pravidelně těmto povoláním věnovali - byli to dědicové profese, kde povolání přecházelo z otce na syna či dceru po generaci (dcera se vdala a za ni jezdil manžel).

Fiakristy, ale již ne drožkáře, potkáte dodnes v Praze. Je jiná doba než v době rozkvětu jejich povolání. Ale určitou "světáckost" v nich vycítíte i dnes. Spolu se svými stálými soupeřícími svými profesemi - koni - vám navodí nostalgii staré Prahy. I když jsou dnes víceméně pouze turistickou atrakcí. Svoji autonomii profese hájí i dnes. Plní ze svých kozlíků i jakousi funkci zprostředkování informací zejména turistům. A nám běžným obyvatelům Prahy a blízkého okolí připomínají spojení nového a starého světa našeho hlavního města. Tak, jak se říká mezi "koňáky": "Ať Vám ty koně jdou!"

Tímto pozdravem badatel končí své shrnutí výzkumu tohoto fenoménu společnosti. Bylo mu ku pomoci, že mohl vycházet z osobní zkušenosti z dětství. Ze své empirie může jen poznamenat, že u fiakristů se mnoho času nezměnilo a že stále vycházejí ze symbiózy člověka a zástupce živočišné říše - koně. Je to často náročné a tvrdé poznání než sentiment a sváteční selanka. Ale stojí za to, aby se uchovalo a předalo dále.

ZÁVĚREM SHRNUJÍ - autor - badatel chce sdělit jen poznání o stavu archivních fondů a dokumentů, které prozkoumal či se o ně zajímal.

První, co před lety zjistil, když se pustil do zvoleného tématu, bylo oznámení Národního archivu v Praze, že k jeho badatelskému záměru mohou poskytnout jen dvě slabé publikace zatímco k takovým taxikům doslova řečeno 1 m materiálů.

Skutečně takto to vypadá v našich archivních fondech, knihovnách a badatelnách.

Badatel nabyl dojmu, že se tímto společenským jevem nikdo systematicky nezabýval. Že téma je zkoumáno jen okrajově, nebo jen jednotlivá fakta z něj, a nikdo se nepokusil poznatky spojit v celek. Po usilovném pátrání a šťastným řízením osudu našel i memoárovou literaturu tohoto fenoménu. I když ta se vyskytuje ve velmi starých vydáních. Nová literatura není.

Poznal také při komparaci periodik šedesátých, osmdesátých i devadesátých let dvacátého století, že mnohé informace jsou jen pasivně přijímány a přepisovány mezi těmito léty. Snad jen u Městského muzea Praha poznal hlubší zájem o tuto tematiku.

Cíleně o fiakry a drožky a jejich historii se nikdo nezajímá. Největší český časopis - měsíčník na téma koně Jezdeckví se o tomto fenoménu vůbec nezmiňuje. (Pisatel porovnal ročníky 1999 - 2005 u 28 vydání a nikde toto téma nenašel mimo jediné fotografie vozky s vozem a koni.)

Žádné periodikum v Čechách není zaměřeno na tento druh dopravy.

Ještě že jsou u nás takové instituce, firmy a jedinci jako je muzeum kočárů ve Ctěnicích s patronací Pražské informační služby či Hippologické muzeum ve Slatiňanech, Muzeum Fojtství v Kopřivnici s expozicí na zdejší památnou Schustallovu výrobu kočárů. Nebo současný výrobce kočárů a jejich oprav a údržby pan Ivo Exnar v Havlíčkově Brodě či nadšení sběratelé jako Josef Smolík v Besednici se sbírkou koňských, většinou formanských postrojů a zejména provozovatelé této dávné profese, jakým je Josef Kočovský se svými společníky s firmou Pony v Praze a mnozí další, jak vozkové fiakrové dopravy, chovatelé vybraných plemen koní, tak i sběratelští nadšenci a fandové koní.

Bez nich jim tento cenný fenomén již dávno nežil. Jim všem patří velký dík za jejich snažení.

Pisatel diplomové práce by rád na závěr poděkoval jmenovitě všem těm, kteří mu byli nápomocni, ale bylo jich opravdu mnoho a on má obavu, aby někoho neopomenul.

VŠEM TĚM PATŘÍ JEHO PODĚKOVÁNÍ, DĚKUJI VÁM !

Autor diplomovou práci věnuje svým rodičům - Josefu a Jaroslavě Břečkovým - kteří se jí již nedožili.

Résumé - diplomové práce Fiakry a drožky Prahy

Diplomová práce se snaží o co nejkompexnější výpověď o vývoji fiakrové a drožkářské dopravy v hlavním městě Praze.

Její pohled se zaměřuje na dvě hlavní témata. Na rozvoj této dopravy v historicko-kulturně industriálním vývoji města a na odborný výklad dopravy daného oboru práce a jeho institucí. Snaží se také přiblížit kouzlo staré Prahy s tímto fenoménem "hromadné" dopravy ve městě prakticky po celém 19. století převládajícím. K čemu neodlučně patří i koně představující jedinou pohonnou sílu ve městě samém té doby. A Praha je absorbovala a žila ve svém kulturním vývoji s nimi. Mnohé památky i řemesla dodnes představují živou připomínku svébytné "koňské" kultury ve městě. Jsou to nejen různé postroje, bývalé stáje a jízdní, ale i dopravní prostředky jako jsou tažné vozy a hlavně kočáry dnešních fiakrové turistické promenádní dopravy. Do tohoto kouzla patřili i rázovité postavy světáckých fiakristů a drožkářů, kteří neodlučně patřili ke koloritu města a můžeme se zde s nimi setkat dodnes. V diplomové práci se snaží pisatel přiblížit jejich život a obyčejný pracovní den.

Práce ukazuje celkový vývoj v tzv. hromadné městské dopravě. Od prvních pramic a prámů převážejících přes Vltavu a nosítek přenášejících své zákazníky po staré Praze, přes první koňské omnibusy, předchůdce autobusů, příjezd prvních párou poháněných vlaků na nová městská nádraží a pouliční koňskou dráhu, populární koňku, předchůdkyni elektrické tramvaje ve městě. Až k nám již dnes známým prvním jízdním kolům, motocyklům, autům, elektrickým tramvajím, autobusům, trolejbusům a metru.

Fiakry již od konce 18. století v Praze - r. 1789 a drožky od poloviny 19. století - r. 1854 představovaly vlastní osobitou kulturu - fenomén v dopravě. Provázel všechny ostatní způsoby přepravy ve městě a rovnocenně je doplňoval až do porušení této rovnováhy.

Z počátku 19. století lidé po městě chodili pěšky. Zvláště rozvíjející se měšťanská třída byla na tento způsob cestování hrdá a považovala jej za svůj společenský znak, oproti šlechtě a církevním hodnostářům, přepravujících se kočáry a nosítky. Ovšem postupně služeb našich protagonistů začalo užívat více a více zájemců - pasażerů. Pohyb a rychlost se staly doménou a heslem doby, nastupující po roce 1848.

Již po zrušení nevolnictví r. 1781 se lidé z venkova začali přesídlovat za prací do Prahy. Po zrušení poddanství a roboty po tzv. jaru národů r. 1848 nastal rozvoj městské buržoazie i drobných řemesel ve městě. V té době zde i počal nově kulturně - společenský život. Vytvářely se různé spolky, sdružení a časem došlo nově i na zakládání politických stran. Vznikla tělovýchovná jednota Sokol a s ním i různé bály, plesy, které vytvořily plesové sezony. Zakládaly a otevíraly se nové školy a divadla. Konaly se výstavy, jarmarky, slavily se hromadné svátky. Stavěla se nová vlaková nádraží. A s tím vším se rozvíjely příležitosti k cestování po městě i mimo ně. Nastal cestovní ruch. Do Prahy přicházelo a přijíždělo stále více a více přespolních a cizinců. Město se začalo rozrůstat hojnou výstavbou a za prací sem docházeli i dojížděli dělníci. Ale i učni, tovaryši, studenti do nových škol, umělci. Rostl počet obyvatel. Praha se stala velkoměstem. S novými úřady, správními centry, nemocnicemi, pečovatelskými centry, hotely a restauracemi. To všechno nutilo zajistit dopravu po městě. Bylo upřednostňováno rychlé spojení a větší kapacita dopravních prostředků pro přepravu cestujících.

Na to již dvousedadlové drožky a čtyřsedadlové fiakry nemohly stačit. Byly vytlačovány z trhu městské dopravy, která se začala měnit v hromadnou. Konkurovaly jim kapacitou větší časem i rychlejší elektrické tramvaje, později i autobusy a další dopravní prostředky. Proto se časem zaměřily na přepravu turistů po městě od vlakových nádraží do center či zpět.

Na plesovou sezónu, návštěvníky divadel, noční dopravu (zejména drožky). Na slavnostní příležitosti, výstavy, trhy, masopustní veselí, svátky, křtiny, biřmování, svatby, pohřby.

Po roce 1948 již nebyly ani turistickou atrakcí, ale zmizely z Prahy vůbec. Drožky již definitivně. Jejich úlohu převzala specializovaná autodoprava - zestátněná taxislužba.

Rozvoj fiakrů a později i drožek, jejich nejvyšší kulminaci a nastupující úpadek - odpovídá období let 1781, kdy je v Praze podána první žádost o povolení provozování fiakrů, až po počátek roku 1920. Ta léta činné doby našich protagonistů jakoby znázorňovala národní obrození. Je to doba od zrušení nevolnictví v Čechách, 1.11.1781, po dobu přijetí první Československé ústavy, 29.2.1920. Doba rozvoje fiakrů a drožek je tím pevně spjata s obrodou českého jazyka a kultury v Praze a Čechách po dobách německé nadvlády a jazykového temna. S dobou po první československé ústavě začíná v Čechách i v Praze politický život a politická historie nově ustanoveného státu v bývalých královstvích Koruny české a uherské.

Dnes tato doprava představuje jen turistickou atrakci staré Prahy - odehrávající se především v Starém Městě na svém tradičním dnes však jediném nástupním i výstupním stanovišti Staroměstském náměstí. S provozní dobou v roce od 1. dubna do 31. prosince, vždy denně i o svátcích od 10 - 22 hodin ve dvousměnném provozu - 10 - 16 a 16 - 22 hodin.

//Fiacres and Cab Carriages in Prague//

Summary

This final thesis makes an attempt to give account of the development of fiacre and cab carriage transport in Prague.

It concentrates on two main themes. Firstly, it deals with the development of this type of transport in the historical, cultural and industrial growth of the city, technical aspects and institutions. Secondly, the thesis attempts to capture the charm of old Prague dominated by this phenomenon of horse drawn *public transport* throughout the whole of the 19 century.

Since horses were the main driving power in the city at that time, Prague absorbed them and made them part of its culture. Many sights and crafts remind of the specific *horse* culture in the city. There are not only various pieces of horse tack, former stables and riding halls, but also means of transport, such as horse-drawn wagons and cabs of today's tourist promenade transport. Part of the charm of the city was also linked with the typical men-about-town coachers or cabmen who have been part of the atmosphere of the city until today, and the author also tries to show their everyday life.

The thesis describes the overall development of the public transport in Prague from the first punts and rafts, ferrying passengers across the Vltava River, and sedan chairs, carrying their customers along the streets of old Prague, via the first horse-drawn omnibuses - forerunners of buses - the arrival of the first steam trains at new municipal railway stations, and horse-drawn trams (street cars) - forerunners of eclectic trams - to the first bicycles, motor cycles, cars, electric trams, buses, trolleybuses and the underground.

Fiacres since the end of the 18 century (1789) and cab carriages since the mid-19 century (1854) were a distinctive phenomenon of Prague transport. It existed alongside with other modes of transport and had been their equal counterpart until the equilibrium was lost.

At the beginning of the 19 century people used to walk around the town and especially the burghers were very proud of that mode of transport and considered it their attribute as

against the nobility and Church dignitaries travelling in coaches and sedan chairs. Gradually, however, more and more customers-passengers started using the cab carriages. Movement and speed became the motto of the times following 1848.

After the abolition of serfdom in 1781 already people started to leave the country for Prague. After the peasant emancipation and the abolition of *corvée*, after what was termed the springtime of nations in 1848, urban bourgeoisie and small crafts began to grow. At that time also new cultural and social life got under way. New associations and societies were set up and as time progressed even political parties were established. The Sokol movement sports club was founded and various dance evenings and balls were connected with its activities during the ball season. New schools and theatres were open, exhibitions and fairs were held, people celebrated various feasts together. Moreover, new railway stations were built and helped to create opportunities to travel round the town and outside its limits. More and more people, both from other parts of the country and from abroad, kept coming to Prague; the city started to grow, town development increased, and workers, apprentices, journeymen, students and artists commuted to Prague as well. As a consequence, the number of inhabitants rose and Prague became a modern city with new offices, administrative centres, hospitals, care centres, hotels and restaurants. All these aspects required transport within the city, and fast connection and greater capacity of the means of passenger transport were called for.

Two-seat cabs and four-seat fiacres could not suffice. They were forced out of the urban transport market and had to make way to means of mass transport with greater capacity, and also faster, such as electric trams, buses and others. That is why the horse drawn carriages concentrated on taking tourists from railway stations to the city centres and back, at night to balls and theatres (especially cabs), to social gatherings, such as exhibitions, fairs, carnivals, and family occasions, such as baptism, confirmation, wedding, funeral.

After 1948 they even ceased to be a tourist attraction and disappeared from Prague altogether. Their role was taken over by a special car transport – the nationalized taxi service.

The times of fiacres and later on of cabs fall between 1781, when the first application for a licence to operate a fiacre service was submitted, and the beginning of the year 1920, and seem to reflect our national revival, from the abolition of serfdom on 1 November 1781 to the adoption of the Czechoslovak constitution on 29 February 1920. The period of fiacres and

cab carriages is thus closely linked with the revival of the Czech language and Czech culture in Prague and Czech lands.

Today this type of transport is only a tourist attraction of old Prague located in the Old Town, in its traditional stand, though now the only one, in the Old Town Square. It operates from 1 April to 31 December, daily from 10am to 10 pm, in two shifts (10pm – 4pm and 4pm-10pm).

SEZNAM LITERATURY A PRAMENY I.

MONOGRAFIE

- Balajka Bohuslav : Přehledné dějiny české literatury I., Státní pedagogické nakladatelství, Praha 1970
- Cibula Václav : Pražské figurky, Panorama, Praha 1984
- Černý František : Měnivá tvář divadla aneb Dvě století s pražskými herci, Mladá fronta, Praha 1978
- Dršková Kateřina : Maturita z dějepisu, Nakladatelství Aleš Skřivan ml., Praha 1996
- Hermesen Jossé : Encyklopedie koní, Rebo productions, Čestlice 1999
- Hlavačka Milan : Cestování v éře dostavníků, Argo, Praha 1996
- Hons Josef : Šťastnou cestou, Orbis, Praha 1961
- Hroch Miroslav : Historické události - Evropa, část Dějiny novověku, Mladá fronta, Praha 1980
- Kleček František : Z třicetiletých vzpomínek malostranského fiakristy, Nakladatelství Vlastimil, Praha 1914
- Kolektiv autorů : Československé dějiny v datech, Svoboda, Praha 1986
- Kolektiv autorů : Dějiny Prahy II., Paseka, Praha - Litomyšl 1998
- Krystek Jan Antonín : Příběhy psané životem, Jak, Brno 2002
- Losos Ludvík : Dějiny městské dopravy, Albatros, Praha 1983
- Míka Zdeněk a kolektiv : Dějiny Prahy v datech, Mladá fronta, Praha 1999
- Pošusta Stanislav : Od koňka k metru, Nadas, Praha 1975
- Roubík František : Od nosítek k trolejbusu, Orbis, Praha 1956
- Ticháček Jiří : Kočáry Schustala - Kopřivnice, kniha vydaná ke 150.letům Tatro Kopřivnice, Butterfly, Ostrava 2001
- Zap K.L. : Průvodce - Popsání královského hlavního města Prahy, Praha 1835

PERIODIKA

- Bártová Milena : Fiakr vás neuživí. (Bližší informace o deníku a roku vydání - nezjištěny. Zřejmě 80. léta 20. století)
- Čvančara M. : Žižkovské fiakry a drožky, in Hlas Trojky, Měsíčník pro Prahu 3, 9.9.2004
- Dvořáková Martina. Hoppner Ondřej : Koňským krokem, in Večerník Praha, 26.7.1996
- Dušek A. : Fiakristé a drožkáři, Nová doba. říjen 1967, č.20
- Havranová Renata : Račte, prosím, nasedat, in deník Práce, 15.7.1988
- Jungmann Jan : Z dějin pražské taxislužby a jejich předchůdců, in Res Musei pragensia, Měsíčník Musea hlavního města Prahy, Ročník IV., č.10 - 11/1994
- MJK (zkratka) : "Omnibusy". (Bližší informace o deníku a roku vydání - nezjištěny. Zřejmě 80. léta 20. století).
- Pernica B. : Hyje, minulosti, in Nova Praha, ročník 1966. (Informace o dni vydání nezjištěny)
- Pokorný Dušan : Město a taxi... aneb vrahem je zahradník, Praha 77, č.9
- Remešová Michaela : Koně radním nevoní, in Blesk, 3.3.1994
- Stoklasa Vítězslav : Landauer, Atelier Stoklasa, Praha - Ďáblice 2005
- Šťastná Zdena : Víkend s koňem, in Reportér č.17, 25.8 - 8.9.1967
- Tomsová Kamila : Fiakry jsou lákadlem pro turisty. (Deník nezjištěn. Zřejmě 80. léta 20. stol.).

SEZNAM LITERATURY A PRAMENY II.

ARCHIVNÍ DOKUMENTY

Diář jízd vozků - fiakrů Tomáše Šrajera, Malá Strana 1918 - 1920
Řád fiakristický a drožkářský z 23.července 1863 se sazebníkem
Řád fiakristický a drožkářský pro Prahu a okolí z dubna 1881 se sazebníkem
Řád fiakristický a drožkářský pro Prahu a okolí z roku 1908
Statistická knížka královského hlavního města Prahy, v letech 1882 - 1909. V ročnících 1919 - 1933 vedena jako Statistická zpráva hlavního města Prahy
Ukazatel spisovny magistrátu hlavního města Prahy, v letech 1871 - 1890, 1891 - 1900 (1902)
Vyhláška c.k.místodržitelství pro království České, živnostenská doprava osob z 5.března 1917 s jízdním sazebníkem pro fiakry a drožky.

ARCHIVNÍ PRAMENY

Archiv hlavního města Prahy na Chodovci
Hippologické muzeum Slatiňany
Muzeum hlavního města Prahy
Národní muzeum - Praha
Poštovní muzeum Vyšší Brod
Muzeum Fojtství Kopřivnice
Zámek Ctěnice - Pražská informační služba.