

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2010

Radek Vávra

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta
katedra pomocných věd historických a archivního studia

Bakalářská práce

Radek Vávra

Historie pražské městské hromadné dopravy a Elektrických
podniků od počátků do roku 1939

History of Prague public transport and the Electric Company
from the beginning to year 1939

Praha 2010

vedoucí práce: Mgr. Jan Dobeš

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. Janu Dobešovi za cenné rady, vstřícný přístup a velkou trpělivost při vedení mé práce. Mé díky patří také vedoucímu archivního oddělení Dopravního podniku hl. m. Prahy Mgr. Pavlu Fojtíkovi.

Čestné prohlášení

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

V Praze dne 29. července 2010

Anotace

Práce se zabývá historií pražské městské hromadné dopravy do roku 1939, s přihlédnutím k prvním formám hromadné dopravy a souvislostem jejího vzniku. Tyto jsou doplněny porovnáváním statistických hodnot a sledováním důležitých vnitroměstských tras a směrů.

První část popisuje nejstarší prostředky dopravy cestujících až po první skutečně hromadný dopravní prostředek, omnibus. Zároveň se zabývá souvisejícími technickými a společenskými změnami 19. století. Následuje část, týkající se koněspřežné dráhy, posledního prostředku veřejné dopravy s animálním pohonem. Třetí část se věnuje především prvním elektrickým drahám provozovaným soukromými podnikateli. Čtvrtá část se zabývá Elektrickými podniky od jejich prvopočátku přes dosažení monopolu až po rozpad Rakouska-Uherska. Předmětem poslední části je vývoj hromadné dopravy města Prahy za Československé republiky.

Klíčová slova

Praha, městská hromadná doprava, Elektrické podniky, dráha, tramvaj, koňka, rozvoj, trať, trasa, omnibus

Annotation

The subject of the thesis is the history of public transport in Prague until 1939; the conditions of its establishment and the oldest means of public transport are also discussed. These are accompanied by a comparison of statistical information and research on important traffic routes.

The first part deals with the period from the oldest means of transport until the arrival of the first genuine public means of transport, the omnibus. Related technical and sociological developments are also covered. A part concerning horse-tram, the last animal-powered vehicle, follows. The third part addresses the history of first electrical trams run by private entrepreneurs. The fourth part covers the history of Electrical Company from its founding to achieving to have a monopoly, ending with the dissolution of Austria-Hungary. The subject of the last part is the development of public transport in Prague in the Czechoslovak Republic.

Keywords

Prague, public transport, Electric Company, railway, tramway, horse-tram, development, line, traffic route, omnibus

Obsah

1	Úvod	7
2	Cíl práce	8
3	Rozbor literatury a pramenů	9
4	Počátky a souvislosti ve vzniku městské hromadné dopravy	12
4.1	Počátky dopravy ve středověku a raném novověku	12
4.1.1	Poštovní doprava.....	12
4.1.2	Formani	14
4.2	Nosítka, fiakry a drožky	15
4.3	Rozvoj Prahy	19
4.4	Samospráva	22
4.5	Průmyslová revoluce	23
4.6	Nová hospodářská politika	24
4.7	Železniční a vodní doprava	27
4.8	Omnibusy	30
5	Koňská dráha	35
5.1	Boření hradeb	35
5.2	Vznik Pražské tramwaye	36
5.3	Stavba a zahájení provozu na první lince koňky	39
5.4	Smíchovská část první tratě	41
5.5	Další rozvoj koňky	43
5.6	Provoz koňky a její stav v 90. letech.....	51
5.7	Prodej koňky pražské obci	54
5.8	Technické zázemí a prostředky Pražské tramwaye.....	58
6	Elektrická dráha	61
6.1	Fr. Křižík a první elektrická dráha v českých zemích (na Letné)	61
6.2	Zemská jubilejní výstava.....	64
6.3	Rozšíření elektrické dráhy na Letné a její postupný zánik	66
6.4	Lanové dráhy.....	68
6.4.1	Lanová dráha na Letnou.....	68

6.4.2	Lanová dráha na Petřín a projekt parní tramvaje do Liboce	72
6.5	Křížíkova elektrická dráha Praha–Libeň–Vysočany	75
6.6	Elektrická dráha do Košíř	78
6.7	Městská elektrická dráha Královských Vinohrad	83
7	Elektrické podniky	88
7.1	Komise pro elektrické dráhy	88
7.2	Elektrické podniky královského hlavního města Prahy	90
7.2.1	Elektrifikace koňky a ukončení jejího provozu	92
7.2.2	Další rozvoj až do dokončení monopolu Elektrických podniků	95
7.2.3	Rozvoj tramvajové sítě od roku 1907	97
7.2.4	Vozovny a vozy Elektrických podniků do začátku války	99
7.3	První návrhy pražského metra	101
7.4	První pražské autobusy	103
7.5	První světová válka v pražské dopravě	104
8	Vývoj za první republiky	106
8.1	Vznik Velké Prahy	106
8.2	Zlatá éra pražských tramvají	107
8.3	Autobusová doprava	109
8.4	První trolejbusová linka	111
8.5	Lanovky za první republiky	111
8.6	Vozovny, vozy, dílny a organizace Elektrických podniků	113
8.7	Přípravy výstavby podzemní dráhy	114
9	Závěr	117
10	Seznam použité literatury a pramenů	120
11	Seznam příloh	125
12	Přílohy	126

1 Úvod

V době, kdy se česká knížata usídlila na nově vzniklém hradě nad řekou Vltavou, začala se na jejím druhém břehu rozvíjet obchodní osada. K tomuto Starému městu přibylo roku 1257 Menší město pražské, později nazývané Malá Strana. Karel IV. pak roku 1348 založil Nové město pražské. Jeho vznikem byl na dlouhá století dotvořen územní rozsah pražských měst a za jeho rozkvětu pražská populace dosáhla dlouhodobého maxima. Od husitství, a zvláště pak od bitvy na Bílé hoře, rozvoj pražských měst stagnoval. To souviselo s přesunem hlavního centra do Vídně a s válkami, hlavně s válkou třicetiletou, která zanechala nejen na pražském obyvatelstvu těžké ztráty.

Za absolutismu byla Praha tichým, nebohatým provinciálním městem, které připomínalo venkov. Bylo to město s nepatrným hospodářským ruchem, žijící konzervativně ještě ve feudálním a cechovním zřízení. Jediné bohatství pocházelo od šlechty, která byla silně izolovanou vrstvou a dopravovala se vlastními kočáry. V danou dobu nepřiliš bohaté obyvatelstvo necítilo potřebu hromadné dopravy. Hlavním důvodem bylo, že se město příliš nerozšiřovalo, a tak bylo možné veškeré vzdálenosti víceméně bez problémů překonat pěšky. Vždyť tehdy obvyklou vzdálenost mezi Václavským náměstím a náměstím Staroměstským, popř. ke Karlovu mostu, lze i v dnešní době přejít velice snadno. Ani nejdelší potenciální úsek z jednoho kraje města na druhý, tedy z Pražského hradu k Vyšehradu, nebyl vzdáleností nepřekonatelnou. Proti tomu v dnešní metropoli jsou běžné vzdálenosti tak velké, že je pravidelně zdolávat pěšky nelze, a tak bychom se bez dopravních prostředků jednoduše neobešli.

Velký rozvoj Prahy přišel až za průmyslové revoluce. Tehdy zvláště průmyslová předměstí dosáhla velkého rozmachu. Objevily se také první hromadné dopravní prostředky v dnešním slova smyslu, omnibusy a později koňka. Jejich zcela pravidelný provoz začal v 60. letech 19. století. Od té doby pokračoval vývoj v rychlém tempu, a tak byla v Praze již po 50 letech kompletně vytvořena základní traťová síť elektrické tramvaje, dopravního prostředku, který se používá dodnes.

2 Cíl práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je zmapovat hlavní body vývoje pražské hromadné dopravy a poskytnout čtenáři základní orientaci v dané problematice. Zároveň se snaží postavit vývoj dopravy do širších souvislostí, především s demografickým a územním rozvojem města Prahy a částečně pak s celorepublikovým i nadnárodním vývojem hospodářským a politicko-ekonomickým.

Pro základní přehled o tématu jsem použil doporučenou literaturu, v určitých dílčích tématech jsem pak spoléhal spíše na literaturu další, popř. novinové články. Kromě tištěných pramenů jsem velkou část práce doplnil archivním výzkumem, zaměřeným především na éru soukromníků v pražské hromadné dopravě. Vzhledem k obsáhlosti tématu nebylo možné zabývat se každým aspektem do hloubky, proto jsem se v některých částech omezil spíše na rámcový přehled.

3 Rozbor literatury a pramenů

Co se týče literatury, používal jsem všechny základní práce, které o této tématice vycházely. Jelikož těchto základních děl mnoho není, musel jsem se zaměřit i na díla se starším datem vydání. Je nutno říci, že i přes svůj věk nabízí každá z nich v určitých směrech něco jiného. Nejstarší stať tohoto typu, vydaná roku 1947 ve specializovaných novinách *Elektrikář*, je takovým základním úvodem (je to ale úvod kvalitní). Jedná se o zvláštní číslo časopisu, věnované 50. výročí Elektrických podniků. Dnes nám již mnoho nového nenabídne, důvodem je ale i to, že další autoři tento „schovaný“ článek aktivně používali při svých pracích skoro až způsobem opisu.

Prvním rozsáhlejším dílem tohoto typu je klasická práce Františka Roubíka z roku 1954, která určitě nezůstává nepoužitou, neboť sice příliš nepřihlíží k novějším obdobím (od koňské dráhy dále), ale spíše se zaměřuje na všechno starší, co je jinde opomíjeno. Tím mám na mysli všechny počáteční typy dopravy, rozvoj poštovního spojení, souvislosti rozvoje pražské aglomerace a tak dále.

V této souvislosti by bylo dobré říci, že práce dr. Františka Roubíka je zajímavá ještě z jednoho hlediska. Z pražského městského archivu, který roku 1945 postihl požár, si Roubík pro svoji práci zpracovával materiály již delší dobu, tudíž stihl ještě zpracovat i některé archiválie, které pak byly požárem nenávratně zničeny. Je to jistě velká škoda, že jsme nyní ochuzeni o prameny, které by nám pomohly k ještě bližšímu poznání této zajímavé části relativně nedávné historie.

Následující v časovém pořadí je práce Pošustova kolektivu, vycházející v roce 1975, kde nutně vyvstává myšlenka, že publikace vznikla k oslavě úspěchů komunistického režimu, neboť rok předtím byla dána do provozu první část (pro pražskou dopravu klíčová) první linky metra a s ní související Nuselský most. Starší vývoj tato práce pouze shrnuje a zaměřuje se zejména na období poválečné, které už ovšem není obsahem našeho tématu. Snaží se o vědecký charakter, což se jí zčásti daří syntézou dat a zhodnocováním událostí. Mně se ale jeví jako příliš účelová, neboť se zaměřuje jen jedním směrem, a to na dělnictvo a vývoj po druhé světové válce. Musím

však upozornit, že nechci význam těchto let v rámci dopravy nějak zlehčovat, neboť je nutno si uvědomit, že tehdy došlo k velmi výraznému nárůstu aglomerace, který tehdejší Elektrické podniky zvládly vcelku úspěšně.

Poslední je rozsáhlá práce kolektivu Mgr. Fojtíka, která je nejnovější, nejobsáhlejší a nejvíce se opírá o prameny, avšak občas se zdá, že zachází až příliš do odborných detailů. Jako východisko k mnoha tématům je ovšem ideální.

Nejnovější práce se tedy, celkem pochopitelně, ukazuje jako nejspolehlivější. Stejně jako všechny ostatní bohužel postrádá poznámkový aparát.

Co se vlastního rozboru archivních pramenů týče, tak kromě hlavního východiska, kterým je Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, jsem se snažil i zjistit možnosti archivů jiných. Fondy Národního archivu obsahují archiválie institucí, se kterými musel provozovatel dopravy jednat: Ministerstva železnic, Českého místodržitelství a Generální inspekce rakouských drah. Ostatní fondy, kde by nešlo o jednotliviny, ale soubor tématu blízký, nejsou zatím zinventarizovány, a tudíž ani zpřístupněny. Jedná se jednak o fond Dopravní podnik hlavního města Prahy, nacházející se v Archivu hlavního města Prahy, který by ale stejně nevyhovoval našemu časovému záběru, a o další dílčí fondy, Projekt lanovky na Letnou a Charvát Karel (osobní pozůstalost k městské dopravě v Praze), které se nacházejí v Archivu Národního technického muzea a taktéž nejsou zinventarizovány.

Rozhodl jsem se obrátit pozornost pouze k Archivu DP, kde lze archivního materiálu k tématu nalézt velké množství, a bádání v archivu podložit daty ze statistických příruček. Po bližším prozkoumání Archivu DP a dané problematiky však dokonce shledávám toto téma příliš rozsáhlým, než aby se dalo v takovéto práci rozebrat do všech podrobností. Mnou zvoleného období se týká téměř celá polovina Archivu dopravního podniku. Navíc je inventarizace tohoto archivu provedena pouze částečně. Archiv v dřívější době poškodilo to, že za správních reforem minulého režimu došlo ke stěhování fondů, při nichž se část materiálů ztratila, jiné naopak přibyly a nekvalifikovaným zásahem se podařilo znehodnotit původní archivní pomůcky. Nyní je inventář ve formě kartotéčních lístků, zdaleka v něm ale není zaznamenán všechny materiál.

Zásluhou Mgr. Fojtíka a jeho spolupracovníků je archiv z většiny přístupný. Ačkoliv se ve své práci snažím nastínit počátky pražské dopravy a jejího rozvoje do 2. světové války ve všech souvislostech, v archivním výzkumu se zaměřuji spíše na některá dílčí témata, kde jsem fondy zkoumal více do hloubky. U některých jiných témat jsem pak prošel pouze kartony obsahující nejdůležitější materiál.

4 Počátky a souvislosti ve vzniku městské hromadné dopravy

4.1 Počátky dopravy ve středověku a raném novověku

Zcela zásadním prvkem v pražské dopravě byl od středověku Karlův most. Jeho základy byly položeny roku 1357 a dokončen byl okolo roku 1380. Nahradil předchozí most Juditin, který v roce 1342 strhla povodeň. Ten byl zbudován na sklonku vlády Vladislava II. (1140–1172) a pojmenován po jeho manželce Juditě.¹⁾

Již ve středověku lze nalézt v Praze hlavní dopravní trasy. První směřovala od mostu přes Staroměstské náměstí, dále Celetnou ulicí, přes Poříčí k německé osadě sv. Petra (okolí dnešního Petrského náměstí). Druhá hlavní trasa se táhla od židovské osady dnešní Jilskou ulicí k Perštýnu a pak Spálenou ulicí k Vyšehradu.²⁾

Do roku 1841 byl Karlův most jediným mostem, který spojoval obě části Prahy. Avšak tehdy, na rozdíl od nedávné doby, v Praze hojně fungovaly přívozy³⁾. Běžných míst, odkud se převáželo, bylo v Praze asi pět. Po dlouhou dobu býval most jedním z nejrušnějších pražských míst. Až po polovině 19. století, tedy ve hlavním sledovaném období, se začalo vžívat pojmenování Karlův most.⁴⁾

4.1.1 Poštovní doprava

Významnou složkou vývoje veřejné dopravy, která přinesla vznik pravidelné silniční dopravy osob, byla v úplných počátcích pošta. Roku 1527 vzniklo první pravidelné poštovní spojení v českých zemích mezi Prahou a Vídní, vedoucí přes Tábor. Pokud panovník přebýval v Augšpurku nebo Řezně, vedlo do Prahy přes Plzeň, Rokycany a Zdice. Toto spojení bylo ale určeno výhradně ke státním účelům. Předtím

¹⁾ SOUKUP, Jiří. *Pražské mosty: Studie se zřetelem na současné podniky. Díl I. Obrazy z pražských břehů a vod.* s. 8–11.

²⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze.* s. 10.

³⁾ Zajímavé je, že se v Praze v posledních letech opět začíná vracet na příhodných místech jejich používání. S tehdejšími přívozy se pochopitelně nedají kvalitativně vůbec srovnávat.

⁴⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze.* s. 9, 11.

bývala pošta doručována pouze pěšími nebo jízdními posly, kurýry, formany nebo různými pocestnými. Zeměpanské úřady si pak vydržovaly posly i po roce 1527.⁵⁾

Teprve později, za Maxmiliána II. (1562–1576), bylo spojení rozšířeno i k soukromým účelům a dopravě cestujících. Ve druhé polovině 17. století vznikla další pravidelná poštovní spojení, a to směrem do Saska, Slezska a říše. Od druhé poloviny 18. století začaly být používány modernější a rychlejší vozy. Podstata státního poštovního monopolu byla velmi důkladně hájena tak, že jakýkoliv soukromý převoz dopisů byl pečlivě hlídán a následně trestán (a to i v případech, kdy státní spojení v určitém úseku nebylo a toto byla tedy jediná možnost). Přetrvával zájem jen o opravdu perspektivní trasy, a tak další poštovní spoje vznikaly velmi pomalu. I to byl jeden z důvodů, proč první pravidelné poštovní spojení mezi Prahou a Brnem vzniklo až v roce 1732.⁶⁾

Nevýrazné využívání pošty způsobilo, že až do roku 1753 postačil k doručování veškeré pošty ve čtyřech pražských městech jediný listonoš se svou rodinou. Až rozvoj obchodu a průmyslu přinesl větší množství korespondence a dopravního ruchu. Pouze v Židovském Městě byla pošta využívána více. Místní pošta uvnitř pražských měst a nejbližšího okolí začala být doručována roku 1782, ale Pražané ani této možnosti příliš nevyužívali.⁷⁾

Velkou výhodou pro osoby cestující poštou byl kočí poštovního vozu, postillion. Ten měl na silnici přednost před ostatními vozy formanů. Větší rychlosti než u vozů formanů však dosáhla státní poštovní přeprava hlavně tím, že koně byli pravidelně vyměňováni na poštovních stanicích. Někdy ale podmínky nedovolovaly takové výsledky, např. když byli relativně často koně nebo vozy ve špatném stavu apod. Při delší cestě hrálo roli také to, že obvyklé dřevěné mosty bývaly často poničeny

⁵⁾ JANÁK, Jan; HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; DOBEŠ, Jan. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost*. s. 108; ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 41.

⁶⁾ JANÁK, Jan; HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; DOBEŠ, Jan. Tamtéž, s. 108; ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu*: Tamtéž, s. 41–50.

⁷⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 45–50.

povodněmi.⁸⁾ I Karlův most byl ve středověku několikrát takto poničen. V případě Karlova mostu trvaly opravy dlouhá desetiletí.⁹⁾

Doba, kdy byly poštovní stanice dědičným úřadem, příliš nevyhovovala poštovnímu rozvoji. Správními reformami v roce 1848 převzalo veškerou poštovní správu ministerstvo obchodu, průmyslu a veřejných staveb, a začala tak nová etapa ve vývoji poštovnictví.¹⁰⁾ Ta se již do tématu příliš nehodí, význam pošty pro toto téma autor vidí pouze v počátcích, kdy spoluvytvářela veřejnou dopravu. Pro dobu následující jsou pro téma důležité opravdové hromadné dopravní prostředky, kdežto vývoj poštovnictví je již odlišnou záležitostí.¹¹⁾

4.1.2 Formani

Ve středověké a raně novověké Praze neexistovala žádná veřejná doprava osob, alespoň ne v té podobě, jak je známa dnes. Nájemní dopravu zajišťovali formani, kočí, avšak obyvatelé si je najímali převážně k přepravě nákladu. Formanský vůz byl krytý plachtou a tažen jedním či dvěma páry koní. Právě díky své váze se nájemné vozy neosvědčily pro dopravu osob na menší vzdálenosti po městě. Formani se sdružovali ve zvláštním cechu, jenž od roku 1576 podléhal cechovnímu řádu, který upravoval konkrétní práva a povinnosti kočích. Jeho novela z roku 1598 se stala na dlouhou dobu základním řádem pražských formanů. Kočovský cech měl tehdy i vlastní erb a pečeť. Za najmutí povozu s jedním koněm se platilo nejvíce 20 grošů na jeden den. Na konci 16. století zajišťovalo přepravu v Praze 83 landkočích. Provozování kočovského řemesla neustále narušovaly konkurenční spory, pramenící z nedostatku nájemních jízd. Další komplikaci pak představovali jiní chovatelé koní, kteří si tímto způsobem přivydělávali. Řádní formani, vázání cechovními povinnostmi a obecními břemeny, navíc vozili bezplatně královský dvůr a další osoby pro vojenské účely.¹²⁾

⁸⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 53–54.

⁹⁾ SOUKUP, Jiří. *Pražské mosty: Studie se zřetelem na současné podniky. Díl I. Obrazy z pražských břehů a vod*. s. 10–12, 14.

¹⁰⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 54.

¹¹⁾ Tento názor může částečně potvrzovat i fakt, že hned po vzniku ČSR v roce 1918 se vydělilo z ministerstva dopravy ministerstvo pošt a telegrafů. I do té doby směřoval vývoj tímto směrem.

¹²⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 28–30.

Tento cechovní svazek se uvolnil až v 18. století. Na uvolnění navázalo v roce 1752 zřízení zvláštního úřadu pro nájemné vozy, podstatně omezující svobodu formanů. Každý kočí měl se svým vozem čekat před úřadem, až mu bude přidělen cestující. Za službu od 6 hodin ráno do 12 hodin v noci obdržel forman 6 sedmnáctníků s možností dalšího příjmu za zvláštní taxy. Výnosy z příjmů úřadu a poplatků z koní připadaly k dobru fondu pro udržování pražských ulic. Díky tomu, že na frekventovaných úsecích docházelo k nebezpečným úrazům, byl roku 1757 a znovu o dva roky později vydán první dopravní předpis o jízdě vpravo. Dodržování směru jízdy a místy i kontrolu rychlosti zajišťovali speciální dozorcí.¹³⁾

Zřízení úřadu se setkalo s neochotou ze strany formanů, kteří předpisy obcházeli a neustále úřadu odporovali. Takové počínání snižovalo jeho autoritu a klesal i rozsah veřejné dopravy v tehdejší Praze. V druhé polovině 18. století se formani dělili na ty, kteří se sdružovali v cechu a dopravovali náklad těžkými vozy z Prahy na venkov (zemští formani), a na nájemní formany pracující pouze uvnitř pražských měst a v malé vzdálenosti kolem. Obě skupiny se neustále setkávaly s konkurencí z řad neorganizovaných povozníků. Snahou o vyřešení konkurenčních sporů bylo prohlášení povoznické živnosti za svobodnou a po splnění podmínek a při placení poplatků přístupnou každému. Přesto počet zemských formanů v Praze v roce 1830 poklesl na pouhých 20. V osobní dopravě v té době převažovaly rychlejší fiakry, dostavníky a později i omnibusy. Těžké formanské vozy si už zachovaly význam jen pro dálkovou nákladní dopravu.¹⁴⁾

4.2 Nosítka, fiakry a drožky

Až do počátku 18. století chodilo pražské obyvatelstvo na kratší vzdálenosti po městě pěšky. Tehdy vznikl návrh měšťana Václava Josefa Knížka, který roku 1707 požádal o pronájem veškeré osobní i nákladní dopravy v pražských městech na 10 let. Přestože nabízel 3 000 zlatých (zl.) za rok, a navíc podle vídeňského vzoru hodlal zřídit

¹³⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 30.

¹⁴⁾ Tamtéž, s. 30–31.

dopravu veřejnými nosítky, místodržící Knížkův návrh zamítli. Zejména se obávali zdražení nákladní dopravy, které měl Knížek v plánu.¹⁵⁾

Tím, že nevyšel Knížkův záměr na zřízení instituce veřejných nosítek, se otevřel prostor pro soukromé podnikatele. Prvním, kdo o výhradní právo k provozu osobní dopravy veřejnými nosítky v Praze zažádal, byl Jan Ferdinand X. Fachner, který jej skutečně roku 1718 obdržel. Privilegium platilo 10 let, a poté bylo ještě třikrát prodlouženo vždy o stejnou dobu, tentokrát však už Fachnerovu bratrovi. Od roku 1758, kdy nosítkovou dopravu po Praze provozoval Josef Vignet, jí bylo užíváno už jen zřídka. Z původních 26 fungovalo 4 až 5 nosítek, všechny na Starém Městě. Nový provozovatel se pokusil o oživení této dopravy a provedl její reorganizaci (rozdělil jednotlivá pražská města na okrsky, v nichž se platil za dopravu jednotný poplatek 9 kr. (krejcarů) a dvojnásobek za cestu mezi okrsky). Vignet si získal přízeň místodržících zejména slibem odvádět roční příspěvek chudinskému a policejnímu fondu. Tento příspěvek však zůstával dlužen, podle jeho tvrzení kvůli malým příjmům z dopravy. Přesto se dvakrát dočkal prodloužení privilegia a provozoval tak nosítkovou dopravu v pražských městech téměř třicet let. Roku 1788 vyšel dopravní řád a nosítková živnost byla prohlášena za svobodnou. Za 6 zl. ročně ji mohl po ohlášení na policejním ředitelství provozovat každý. Rozdělení Prahy na okrsky z roku 1758 zůstalo v platnosti. V té době bylo v Praze celkem 12 nosítek a doprava jimi byla vcelku nepohodlná, pomalá a drahá.¹⁶⁾

Podle vzoru Vídně ještě koncem 18. století pronikl do Prahy a nosítkovou dopravu vystřídal dopravní prostředek, který byl rychlejší. Fiakr (Schnellwagen), dvouspřežný kočár, sloužil k přepravě nejvíce čtyř osob. Fr. X. Sbitník hájil názor, aby byl provoz fiakrů organizován státní správou. Přestože svůj plán rozpočetl do detailů, byl návrh nakonec zamítnut, a tak bylo první úřední povolení k provozu uděleno až Klementu Weithoferovi. První pražský fiakrista měl povoleno sám určovat dopravní taxy a stanoviště vozu. Weithofer zvolil pro první a posléze i pro druhý fiakr stanoviště na Staroměstském náměstí před radnicí. Toto místo se stalo nejoblíbenějším stanovištěm fiakrů v Praze, kterých na konci roku 1789 bylo již 34. Číslované vozy bylo

¹⁵⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 32.

¹⁶⁾ Tamtéž, s. 33–34.

nutné rozmístit na povinná stanoviště, aby nenarušovaly silniční provoz. Policejní ředitelství zvolilo např. Koňský a Dobyččí trh, Perštýn a jiné.¹⁷⁾

Počet fiakrů za dalších sedm let vzrostl na 70 a jejich provoz dlouho nepodléhal žádnému řádu. Ten vznikl až v roce 1825. Majitelé fiakrů neustále vedli konkurenční spory o stanoviště, nejen mezi sebou, ale i s policejním ředitelstvím. Počet fiakrů ve městě dále rostl i přes stanovisko úřadů, které jej považovaly za nepřiměřeně vysoký. Po otevření železničního spojení roku 1845 získaly fiakry další úkol – vozit cestující z nádraží k jejich domovům. Teprve nově vznikající dopravní prostředky (dostavníky, omnibusy) a vysoké finanční zatížení přineslo fiakristům úbytek jízd.¹⁸⁾ I přesto však bylo fiakristů velké množství. Je nutno také říci, že jejich počty rok od roku kolísaly, ačkoliv se držely v určité rovině hodnot. Většinou se neodchýlily od počtu 160–200 fiakrů na vnitřní Prahu. V roce 1848 tak bylo v Praze 183 fiakrů. V roce 1871 jich bylo 148, 185 v roce 1875, 164 roku 1877, 189 roku 1890, následujícího roku 214 a roku 1897 pak 184. Počet fiakrů pro celou Prahu včetně předměstí byl pro daný rok dokonce 267.¹⁹⁾

30. června 1884 se konala stoletá slavnost zavedení fiakrů v Praze.²⁰⁾ Vznik elektrické tramvaje a následně nájemných automobilů musel fiakrům nevyhnutelně zasadit trvalou ránu. Přesto se do války, z hlediska počtu živnostníků, nezdálo, že budou fiakry a drožky vytlačeny. V roce 1901 bylo fiakrů 178 a ještě v roce 1909 dokonce 199. Za první republiky už výsledky hovoří jasně: v roce 1919 bylo fiakrů 70, v roce 1924 jen 56 a v roce 1933 se jejich počet snížil na pouhých 7 vozů.²¹⁾

Když bylo ve 40. letech 19. století dokončováno železniční spojení Prahy s Vídní přes Olomouc, byl očekáván nárůst počtu cestujících se zavazadly z a na nádraží. Městské hejtmanství počítalo s přepravou až 45 000 osob na této trati za měsíc, což dosavadní počet fiakrů nemohl zajistit. Pro tento účel se v cizích velkých městech lépe než fiakry osvědčily drožky. Lehčí jednosměrné vozy se dvěma sedadly

¹⁷⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 34–35.

¹⁸⁾ Tamtéž, s. 35–37.

¹⁹⁾ *Statistisches Handbüchlein* 1871, s. 59; *Statistická příručka* 1875, s. 57; *Statistická příručka* 1877 s. 45; *Statistická příručka* 1890, s. 162; *Statistická příručka* 1891, s. 107; *Statistická příručka* 1897, s. 104.

²⁰⁾ *Národní listy*, 27. 6. 1884, s. 3.

²¹⁾ *Statistická příručka* 1901, s. 100; *Statistická zpráva* 1909, s. 253; *Statistická zpráva* 1923–1924, s. 234; *Statistická zpráva* 1930–1933, s. 317.

se v rušném provozu města pohybovaly obratněji. Jejich výhodou oproti fiakrům bylo i podstatně příznivější jízdné. Oproti běžnému postupu, kdy magistrát vždy nejprve poskytl výhradní právo k činnosti jednomu provozovateli a až po určité době živnost prohlásil za svobodnou, neudělil v případě drožek privilegium nikomu, namísto toho vydal roku 1845 regulativ pro veřejnou dopravu v Praze, který veškerou dopravu nájemnými povozy prohlašuje za svobodné zaměstnání. Přesto trvalo dalších deset let, než se drožky staly vedle fiakrů a omnibusů běžným dopravním prostředkem.²²⁾

I když ceny za jízdu drožkami byly mírnější, než tomu bylo v případě fiakrů, v porovnání s cenami pozdější koňky byly stále drahé. Jízda stála v rozmezí 15–40 kr., kdy se 40 kr. platilo za jízdu od nádraží až na Hradčany, Smíchov, Vyšehrad nebo do Karlína.²³⁾

Koncem roku 1871 bylo v Praze evidováno 187 drožek, roku 1875 pak 224. V roce 1877 jich bylo 231. Nejvýrazněji promlouvaly do pražské dopravy asi v roce 1890, kdy jich bylo v Praze 263 a s předměstími sečteno dokonce 325. Překvapivě v roce 1891, tedy v době konání Jubilejní výstavy, jejich počet v Praze poklesl na 221. V roce 1897 bylo pražských drožek 238 (s předměstími ale 363), v roce 1901 pak 227, v roce 1909 jen 204, a pak v letech 1919 a 1924 na území Velké Prahy pouze 86, resp. 108 vozů.²⁴⁾ U drožek je tedy do doby první republiky také patrný značný pokles, ale o něco menší než u fiakrů. Ukazuje se také větší stabilita jejich počtu v předchozím období prosperity, kdy jich většinou bylo 220–240.

Těmito úvodními kapitolami chtěl autor nastínit dějiny „hromadných“ dopravních prostředků preindustriálního období a spolu s následujícími kapitolami, které se týkají souvislostí rozvoje za průmyslové revoluce, zasadit vývoj klasických hromadných dopravních prostředků do bližšího kontextu.

²²⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 54–55.

²³⁾ Tamtéž, s. 56.

²⁴⁾ *Statistisches Handbüchlein* 1871, s. 59; *Statistická příručka* 1875, s. 57; *Statistická příručka* 1877 s. 45; *Statistická příručka* 1890, s. 162; *Statistická příručka* 1891, s. 107; *Statistická příručka* 1897, s. 104; *Statistická příručka* 1901, s. 100; *Statistická zpráva* 1909, s. 253; *Statistická zpráva* 1923–1924, s. 234.

4.3 Rozvoj Prahy

Od bitvy na Bílé hoře roku 1620 rozvoj Prahy stagnoval v důsledku válek a toho, že se Praha stala periferním městem. Docházelo dokonce k vymírání obyvatelstva. Za Karla IV. měla Praha asi 50 000 obyvatel, na počátku 17. století asi 70 000 a v roce 1831 byl počet obyvatel 102 416.²⁵⁾

Dne 2. února 1784 došlo k důležité správní změně sloučením čtyř pražských měst v Královské hlavní město Prahu. Tím byly zrušeny tradiční specializované úřady a byl vytvořen magistrát složený z purkmistra, dvou náměstků a 32 radů. Magistrát měl tři senáty: politický, civilní a trestní. Následujícího roku bylo v Praze zřízeno policejní ředitelství, které mělo celozemskou působnost a přednostně střežilo státní zájmy.²⁶⁾

Rozsáhlý růst obyvatelstva přišel až s průmyslovou revolucí a po ní, kdy pražská aglomerace rostla nejvýrazněji ze všech měst českých zemí. V roce 1857 měla Praha s hlavními předměstími (Karlínem, Smíchovem, Vinohrady a Žižkovem) 169 267 obyvatel, zato v roce 1890 již 301 625 obyvatel. Roku 1890 žilo v celém policejním pražském obvodu, který obsahoval i další předměstí, 368 837 osob. Obyvatelstvo na celém území dnešní Prahy mělo 360 000 obyvatel v roce 1880, zato v roce 1910 již přes 600 000 obyvatel.²⁷⁾

Vnitřní Praha touto dobou už příliš rychle nerostla. Nárůst v rámci vnitřního města byl ze 147 068 obyvatel v roce 1857 na 175 571 osob v roce 1890. Navíc je třeba vzít v úvahu, že tento relativně malý přírůstek tvořily pouze nové čtvrti. Šlo hlavně o Holešovice-Bubny, které se rozrostly z 1 795 obyvatel v roce 1857, přes 3 094 v roce 1869 a 10 852 v roce 1880, na konečných 15 352 v roce 1890. Nárůst Vyšehradu příliš do celkových čísel nezasáhl, ačkoliv z počtu 2 685 obyvatel v roce 1857 vzrostla populace na 4 546 obyvatel v roce 1890. Nové Město prošlo určitým zahuštěním, vcelku pochopitelně dříve než se začala rozrůstat předměstí, takže tento vzestup lze pozorovat mezi lety 1857 a 1869 z 64 310 na 73 277 obyvatel. Pak začalo stagnovat,

²⁵⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 7.

²⁶⁾ JANÁK, Jan; HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; DOBEŠ, Jan. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost*. s. 223–224.

²⁷⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 7, 9; URBAN, Otto. *České a slovenské dějiny do roku 1918*, s. 190, 223.

stejně jako se tak dělo u ostatních částí vnitřního města po celou dobu. Takto se změnil počet obyvatel mezi lety 1857 a 1890 ve Starém Městě ze 43 311 na 42 332, na Malé Straně z 21 054 na 20 447 a na Hradčanech z 5 504 na 5 805. Mírný nárůst lze pozorovat pouze u Josefova z 8 409 na 11 535 obyvatel.²⁸⁾

Praha se v tuto dobu rozšiřovala velmi pomalu i správně, po připojení Josefova v roce 1850 byly pak připojeny pouze Vyšehrad, Holešovice-Bubny a Libeň, zbylé obce v aglomeraci si musely počkat až na vznik Velké Prahy.

Poté, co připojení královského horního města Vyšehradu vešlo v platnost 28. října 1883,²⁹⁾ byly zemským zákonem koncem roku 1884 připojeny i Holešovice-Bubny. Zde bylo připojení předmětem vleklých sporů i mezi samotnými zastupiteli Holešovic-Buben. Stejně jako v případě dalších jednání o zamýšleném připojení jiných předměstí panovaly obavy o zvýšení daňového zatížení připojované obce. Připojení by se tak nemuselo vyplatit ani např. průmyslovému Smíchovu, ani dynamicky se rozvíjejícím Vinohradům. Proto k dalšímu rozšiřování Prahy nedošlo, ačkoliv jednání v případě Královských Vinohrad dospěla poměrně daleko.³⁰⁾

Na rozdíl od vnitřního města rostla předměstí velice rychle. Prvními z nich byly Karlín a Smíchov, klasické průmyslové čtvrti. Ty ležely na hlavní komunikační trase mezi západem a východem, kterou v té době ještě utvrdil vznik nádraží na obou okrajích vnitřní Prahy. Karlín se nejvíce rozvíjel už kolem poloviny století, ovšem ani pozdější rozvoj není zanedbatelný. Z počtu 12 048 obyvatel v roce 1857 se Karlín do roku 1890 rozrostl na počet 17 461 obyvatel. Smíchov se ve stejných letech rozrostl mnohem zásadněji, z 8 195 na 32 646 obyvatel, a to s charakteristikou plynulého vývoje.³¹⁾

Proti tomu růst Žižkova a Vinohrad nabral na obrátkách až v souvislosti s bořením hradeb okolo roku 1875. Stejného názoru jsou i autoři Pražského dopravního zeměpisu: Boření hradeb „... mělo zásadní vliv na rozvoj Královských Vinohrad, jejichž

²⁸⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 7.

²⁹⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 203.

³⁰⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy s Holešovic-Bubny a spojených s městsou statistickou komisí obcí za léta 1883 a 1884*, s. 298–304.

³¹⁾ Tamtéž.

zástavba začala fakticky splývat s novoměstskou.“³²⁾ Hlavního nárůstu tedy dosahovaly až v pozdějším období než v případě Karlína a Smíchova. U Žižkova se jednalo o změnu ze 4 336 obyvatel v roce 1869 na počet 21 212 obyvatel roku 1880 a později až na 41 236 obyvatel v roce 1890.³³⁾ U Královských Vinohrad došlo, s menším zpožděním, k největšímu dobovému nárůstu obyvatelstva v rámci celé budoucí Velké Prahy. O tom však více v kapitole 6.7 o městské elektrické dráze Královských Vinohrad.

O dalších budoucích čtvrtích Velké Prahy bude dále pojednáno až v kapitole 8.1 o vzniku Velké Prahy, ale v souvislosti s koncem 19. století ještě stojí za zvláštní zmínku poslední část Prahy, Libeň, která se s Prahou spojila ještě před první světovou válkou. Na základě jednání z 19. září 1898 přijala pražská městská rada podmínky navržené libeňskou obcí pro spojení s hlavním městem. Dne 13. února 1901 se tak stala osmou pražskou částí.³⁴⁾ Libeňská populace se mezi roky 1857 až 1890 rozšířila z počtu 3 804 na 12 536 obyvatel.³⁵⁾

Významnou roli ve vývoji Prahy a jejích předměstí měly také mosty. Druhý pražský most císaře Františka I. byl v letech 1839–1841 vybudován podle projektu Bedřicha Schnircha. Most byl řetězový a nacházel se na místě dnešního mostu Legií. Ve směru z Prahy tedy ústil k Újezdské bráně u hranice Malé Strany se Smíchovem. S pozdějším rozvojem Holešovic-Buben souvisela stavba dalšího řetězového mostu, mostu císaře Františka Josefa I. z let 1865–1868.³⁶⁾ Pro další rozvoj Prahy byl zásadní také most Palackého. Ten byl postaven v letech 1876–1878 a umožnil lepší spojení mezi Smíchovem a Prahou,³⁷⁾ čímž přispěl k rozvoji Smíchova. Na mostech se v danou dobu platilo mostné. Sloužilo k amortizaci nákladů spojených se stavbou a udržováním

³²⁾ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražský dopravní zeměpis: sv. 3. Obce připojené ku Praze v roce 1922.* s. 169.

³³⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890,* s. 7.

³⁴⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901,* s. 4.

³⁵⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890,* s. 9.

³⁶⁾ SOUKUP, Jiří. *Pražské mosty: Studie se zřetelem na současné podniky. Díl I. Obrazy z pražských břehů a vod.* s. 16–26

³⁷⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1878,* s. 53.

mostu. Na nejrušnějším, Karlově mostě se mostné již neplatilo.³⁸⁾ Pozdější rozvoj a růst Prahy (zvl. pak za ČSR) byl pak vždy doprovázen stavbou nezbytných mostů.

4.4 Samospráva

Svůj podíl na rozvoji hromadné dopravy v Praze a okolních obcích měla určitě i městská a obecní samospráva. „*Materiální výsledky činnosti okresních samospráv byly zcela konkrétní a dobře viditelné a většinou směřovaly k vybudování moderní dopravní infrastruktury, ...*“³⁹⁾

„*České obecní zákonodárství přenechávalo obcím široké pole samostatné působnosti...*“⁴⁰⁾ To mj. konkrétně zahrnovalo stavební dohled.⁴¹⁾ Tím, že města a obce dohlížely na stavební rozvoj, byly důležitým článkem v tvorbě Prahy a její dopravy. Samospráva se mj. podílela na proměně české společnosti v moderní občanský stát. Byla zdrojem liberálních, a později demokratických, občanských postojů. Výkon zemské samosprávy byl soustředěn především v pravomoci zemského výboru. Z významných osobností české samosprávy stojí za zmínku především kníže Jiří Kristián kníže Lobkowicz, který předsedal českému sněmu a hlavně zemskému výboru nepřetržitě od roku 1883 do roku 1907, tedy v důležitém období pro celou zemi, které je zároveň důležitým obdobím ve vývoji dopravy v pražské aglomeraci, ale i ve vývoji samotné Prahy a okolí.⁴²⁾

K velkému rozvoji infrastruktury ke konci 19. století lze připojit tuto citaci: „*Samosprávy se po první prohrané bitvě se státní správou soustředily od 70. let 19. století spíše na denní lokální politiku směřující ke konkrétním vylepšením místní infrastruktury. Období od poloviny 70. let do přelomu století můžeme nazvat skutečným zlatým věkem české samosprávy.*“⁴³⁾

³⁸⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*, s. 74. Na údajích ve *Statistických knížkách* je zřejmé, že tento most se postupně začal vykazovat větší frekvencí než ostatní mosty. Jen minimální vliv měla řetězová lávka z Klárova.

³⁹⁾ HLAVAČKA, Milan. *Zlatý věk české samosprávy: Samospráva a její vliv na hospodářský, sociální a intelektuální rozvoj Čech 1862–1913*. s. 59.

⁴⁰⁾ Tamtéž, s. 8.

⁴¹⁾ Tamtéž.

⁴²⁾ Tamtéž, s. 10, 18, 155.

⁴³⁾ Tamtéž, s. 22.

V těchto souvislostech je dobré objasnit, jaké byly hlavní orgány v Praze a v okolních obcích. O některých bude řeč později; jsou důležité v rozhodování o dopravě, tak je vhodné si je přiblížit, aby čtenář dosáhl lepší a bližší představy o dění v dané době.

Obecní výbor (nazýván i jako obecní zastupitelstvo) byl volen oprávněnými voliči na funkční období, které trvalo 3 roky. Počet členů výboru závisel na lidnatosti obce (v Čechách se pohyboval mezi 8 až 36 členy). Obecní výbor volil ze svého středu obecní představenstvo, které se skládalo z obecního starosty (příp. nazýván i jinak) a obecních radních. Počet členů obecního představenstva nemohl být větší než třetina členů obecního výboru, ale nesmělo jich být zas méně než dva. První z členů byl starostovým náměstkem – ve městech bylo náměstků několik.⁴⁴⁾

Praha byla statutárním městem a organizace každého takového města byla upravena samostatně, i když celkem podobně jako u ostatních obcí. Obecní orgány byly v zásadě stejné, pouze počet členů obecního výboru byl určen statutem. V Praze existovaly dva usnášející orgány: městská rada a sbor obecních starších. Oba se navzájem doplňovaly tak, že městská rada se usnášela ve všech záležitostech, pokud nebyly výslovně vyhrazeny sboru obecních starších. Sbor se skládal z 90 členů a městská rada měla 24 členů, kteří byli voleni ze sboru obecních starších. Výkonnou osobou v Praze byl purkmistr, později se dvěma náměstký.⁴⁵⁾

4.5 Průmyslová revoluce

Průmyslová revoluce přinesla radikální kvalitativní proměnu celé společnosti. Významnou roli nepochybně hrálo zavádění strojů do výroby, a zaměříme-li se na oblast pro nás zajímavou, tedy dopravu, pak především uplatnění páry, které „*zcela proměnilo podmínky ekonomické závislosti na surovinových zdrojích.*“⁴⁶⁾

Změny v dopravě byly s průmyslovou revolucí provázány úzce a vzájemným vztahem, neboť dopravní systém těžil z nových možností a obratem přispíval k rozvoji

⁴⁴⁾ JANÁK, Jan; HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; DOBEŠ, Jan. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost.* s. 301.

⁴⁵⁾ Tamtéž, s. 302–303.

⁴⁶⁾ HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce.* s. 16.

ostatních oblastí. „V českých zemích podnítila revoluce v dopravě, a to opět především výstavba a provoz parní železniční sítě, rozmach hutnictví železa, uhelného průmyslu, strojírenství, průmyslové výroby stavebních hmot a potravinářského průmyslu.“⁴⁷⁾ Železnice vytvářela poptávku a zároveň řešila letitý problém s dopravní dostupností uhelných ložisek. Ačkoliv bylo její budování mimořádně náročné,⁴⁸⁾ především finančně, technickými parametry i ekonomickými výhodami silniční i koněspřežnou dopravu záhy překonala.

Změny v dopravě se přirozeně projeví i ve městech, resp. v městské hromadné dopravě. Její páteří byly především fiakry a drožky, popř. místní koněspřežné dráhy, ale tramvaj měla vytyčit nový směr, jímž se bude městská doprava v dalších letech ubírat.⁴⁹⁾

4.6 Nová hospodářská politika

Mezi první signály nové hospodářské politiky Habsburské monarchie po roce 1848 patřilo to, že „přešla k systému mírného a vyváženého celního ochrannářství a prolomila tak bariéry určité uzavřenosti vůči cizině.“⁵⁰⁾ Dalším bylo zřízení Obchodních a živnostenských komor jakožto zájmových podnikatelských organizací s poměrně rozsáhlými možnostmi (zákonem ze dne 18. března 1850). Měly oprávnění vyjadřovat se ke komerčním i politickým aspektům navrhovaných zákonných opatření, k daňovým a finančním otázkám, dopravním otázkám (mezi které patřila i výstavba železnic), směly pořádat výstavy, propagovat technický pokrok a nové formy podnikání. Od 60. let získaly tyto komory samostatné zastoupení v zákonodárných sborech, což potvrzuje (a ještě umocňuje) jejich dobový význam a vliv. V českých zemích bylo zřízeno 8 komor, které sídlily ve větších městech, tedy i v Praze.⁵¹⁾

Nejvýznamnější opatření pro oblast hospodářské politiky 50. let 19. století byla systematická příprava návrhu nového živnostenského řádu, který měl odstranit

⁴⁷⁾ HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. s. 18

⁴⁸⁾ M. C. Efmertová dělí vývoj železnice v českých zemích na 3 období, průkopnické, charakterizované výstavbou základních tratí, období v letech 1850–1875, kdy se základní železniční síť rozvíjela a hlavními aktéry tohoto procesu byli podnikatelé, a období od roku 1875 do 1. světové války, kdy hlavní železniční síť rozšířily lokální a spojovací dráhy a aktivitu v oblasti železnice převzal do značné míry stát. Viz EFMERTOVÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*. s. 192, 193.

⁴⁹⁾ Tamtéž, s. 198.

⁵⁰⁾ URBAN, Otto. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. s. 187.

⁵¹⁾ EFMERTOVÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*. s. 163.

dosavadní roztržičnost a sjednotit právní normy. Zákon byl vyhlášen dne 20. prosince 1859 s působností od 1. května 1860. Rušil všechna dosavadní opatření a zaváděl „živnostenskou svobodu v duchu ekonomického liberalismu.“⁵²⁾ Po zaplacení předepsané daně měli teoreticky všichni přístup ke všem živnostem. Nebyl zapotřebí ani jakýkoliv průkaz způsobilosti či nucený vzdělávací a výchovný postup (učednictví, mistrovské zkoušky, vysvědčení apod.). „Zákon umožňoval naprostou volnost výroby a odbytu, což dovolovalo spojovat a kombinovat libovolný počet živností a samozřejmě také kapitálu.“⁵³⁾ Uvolnění podnikatelské činnosti bylo určitým způsobem vázáno jen u těch živností, kde to bylo podle dobových představ vyžadováno. Tak zůstaly některé, např. knihtiskařství, knihkupectví, podniky veřejné dopravy, plavecká živnost apod., nadále koncesní, ale podmínkou pro udělení koncese byla většinou jen občanská zachovalost a odborná způsobilost žadatele. „Otázky pracovních vztahů mezi zaměstnavateli a zaměstnanci ponechával živnostenský řád zcela na vůli smluvních stran.“⁵⁴⁾ Doplnkem živnostenského řádu byl obchodní zákoník ze 17. prosince 1862, kterým došlo k uplatnění obdobných zásad i v rámci obchodního podnikání.⁵⁵⁾

Do tohoto období spadají první projekty trvalejší městské hromadné dopravy. Uvolnění a proměna podnikatelských poměrů byla určitě velmi nápomocná rozvoji městské hromadné dopravy. S tím zároveň souvisel i technologický rozvoj, který rozvoj dopravy umožnil. V souvislosti s proměnou podnikatelských poměrů je například zajímavé, jak protržení celních bariér ovlivnilo hromadnou dopravu v Praze. Koňku, která byla od roku 1875 po 25 let hlavním pražským hromadným prostředkem, vlastnil belgický průmyslník Eduard Otlet. To by o pár desítek let dříve možné nebylo. I tady lze vidět proměnu Rakouska v moderní občanský stát. Dále zajímavá je u koňky v tomto kontextu skutečnost, že živnostenský řád, jak již bylo řečeno, nereguloval vztahy mezi zaměstnanci a zaměstnavateli, a tudíž lze s přihlédnutím k další literatuře usoudit, že podmínky zaměstnanců koňky byly opravdu nezáviděníhodné.⁵⁶⁾

⁵²⁾ URBAN, Otto. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. s. 229.

⁵³⁾ Tamtéž.

⁵⁴⁾ Tamtéž. Jedinou výjimkou bylo, když předepisoval určitou minimální péči o děti a mladistvé v podnicích s více než 20 zaměstnanci.

⁵⁵⁾ EFMERTOVÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*. s. 164.

⁵⁶⁾ Tamtéž, s. 163–164. POŠUSTA, Stanislav, et al. se ve své knize *Od koňky k metru* zabírají touto problematikou do podrobnosti.

„Zrcadlem hospodářských a sociálních poměrů nové společnosti byla velká obchodní a průmyslová krize v letech 1873–1879 a bezprostředně následující agrární krize. Naprosto volná konkurence v podmínkách boje všech proti všem měla určitou dobu velice příznivé výsledky, ale po překročení určité meze hospodářského růstu vedla k přesycení s katastrofálními důsledky.“⁵⁷⁾ Došlo k všeobecnému útlumu a v některých odvětvích dokonce k přímému hospodářskému poklesu. Při těchto událostech se dobře ukázalo, který kapitál je produktivní a který spekulativní. Mnoho podniků tak zkrachovalo.⁵⁸⁾

Při snaze zajistit společenskou stabilitu a předpoklady možného dalšího hospodářského růstu sice nedošlo k výrazným obecným změnám, přesto však postupně přicházela řada dílčích úprav, které znamenaly vědomou regulaci ekonomické činnosti.⁵⁹⁾ „V rakouských podmínkách se to projevilo především kartelizací některých odvětví průmyslové výroby. Již v roce 1878 vznikl první kolejnicový kartel rakouských válcoven, tj. úmluva o rozdělení odbytu a trhu tak, aby všichni účastníci měli alespoň jisté záruky do budoucnosti. Podobné kartely, uzavírané na kratší či delší lhůty, pak vznikaly také v jiných odvětvích. Kartely jako víceméně stabilní úmluvy podnikatelů se staly charakteristickým znakem rakouské ekonomiky a důležitým činitelem regulace tržních vztahů. Jako určitá forma sebeomezení nevyklučovaly hospodářský růst, vnášely však do ekonomické činnosti jisté prvky plánovitosti.“⁶⁰⁾ Stát ovšem neponechal řešení krize jen na soukromých ujednáních podnikatelů a zahájil řadu reforem. Tím tedy od přelomu 70. a 80. let začala éra státního intervencionismu do hospodářských a sociálních vztahů.⁶¹⁾

Důležitou v mnoha ohledech byla druhá novela živnostenského řádu z 8. března 1885. „Tato tzv. dělnická novela sama o sobě sice ještě řadu otázek neřešila, byla však významným obratem a počátkem postupného zlepšování pracovních podmínek dělníků.“⁶²⁾ Zákonem ze dne 28. prosince 1887 bylo zavedeno úrazové pojištění dělnictva, zákonem z 30. března 1888 pak nemocenské pojištění. Většiny aspektů nové

⁵⁷⁾ URBAN, Otto. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. s. 229.

⁵⁸⁾ TÝŽ. *Kapitalismus a česká společnost: k otázkám formování české společnosti v 19. století*. s. 81

⁵⁹⁾ TÝŽ. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. s. 229.

⁶⁰⁾ Tamtéž.

⁶¹⁾ TÝŽ. *Kapitalismus a česká společnost: k otázkám formování české společnosti v 19. století*. s. 84

⁶²⁾ TÝŽ. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. s. 229.

hospodářské politiky si lze názorně všimnout v následující historii dopravních společností.

4.7 Železniční a vodní doprava

Vynález parního stroje související s průmyslovou revolucí a volnost v rakouském podnikání daly prostor k vzniku nových forem dopravních prostředků.

Využití vltavské vodní cesty pro významnější dopravu osob je spojeno až s loděmi, které byly poháněny parním strojem. Prvním a po celou dobu nejvýznamnějším provozovatelem byla Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě, později nazývaná Pražská paroplavební společnost. Byla založena z podnětu pozdějšího pražského primátora Františka Dittricha a povolení ke zřízení této společnosti bylo uděleno 25. srpna 1865. První loď s názvem Praha, vyrobená ve strojárně Ruston a spol., jezdila na trati do Štěchovic. Druhá loď Vyšehrad, stejného typu jako první, začala plout v květnu 1866 a jezdila pouze mezi Prahou a Zbraslaví.⁶³⁾ Počty přepravovaných osob byly relativně vysoké, např. v roce 1885 přepravily 250 687 osob. V tomto roce už společnost vlastnila kromě hlavních dvou parníků ještě menší parníky: Rudolf, Štefanie a Libuše.⁶⁴⁾ Roku 1891 měla již 13 parníků, přesto ale tento rok vykázala ztrátu ve výši necelých 2 000 zl.⁶⁵⁾ Rok to byl ale velice specifický, takže by bylo ještě vhodné uvést jiný rok: v roce 1892 vykázala zisk 7 415 zl. a převezla 597 478 cestujících.⁶⁶⁾ Zbytek 90. let pak patřil k neúspěšnějším rokům společnosti. Potom začala být vytlačována rozšiřováním pozemní dopravy.⁶⁷⁾

V roce 1880 měla začít provozovat lodní dopravu také belgická firma Parrau a syn. K tomu byly určeny 4 malé parníky, které se chystaly dopravovat cestující převážně mezi částmi vnitřního města a přilehlými sady. Dne 30. dubna doprava začala. Podnik byl však odkázán na rekreační zájmy Pražanů: ti užívali parníky převážně k

⁶³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 10–12.

⁶⁴⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885*, s. 106–107.

⁶⁵⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 108.

⁶⁶⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1892*, s. 114.

⁶⁷⁾ *Statistické příručky pro toto období*.

návštěvě sadů, parků a plováren.⁶⁸⁾ V roce 1881 změnila předmět plavby za plavbu od Palackého mostu do Chuchle.⁶⁹⁾ Přesto se ale nedokázal podnik vymanit z velkých ztrát, a tak prodal parníky firmě podnikatele Maxe Goldmanna.⁷⁰⁾ Ta chytrou obchodní politikou na stejné lince dokázala konkurovat Pražské paroplavební společnosti. Nakonec ji ale zmíněná společnost v roce 1889 odkoupila.⁷¹⁾

Na území Prahy operovala i Rakouská společnost pro paroplavbu severozápadní. Ta sice vydělávala, ale zajímavý je objem jejích výdajů. Při zisku 97 540 zl. 27 kr. dosáhly výdaje za rok 1891 částky 2 594 863 zl.⁷²⁾ Následující rok to byl zisk 89 576 zl. při výdajích 2 314 332 zl. Souhrná hodnota dopravních prostředků byla 3 199 820 zl.⁷³⁾ Přístavy byly na obou koncích města, v Karlíně a v Podolí. Větší množství obchodu se soustředilo v přístavu v Karlíně. Provozní doba parníků byla většinou od března do začátku prosince.⁷⁴⁾ Ani v pozdější době však nehrály lodě pro pražskou městskou hromadnou dopravu významnější roli.

Koněspřežné železnice, které poskytovaly určitou výhodu oproti dopravě po cestách, vznikly na českém území pouze dvě. Druhá z nich, z lánských lesů do Brusky, ani nebyla určena k osobní přepravě. „*Skutečnou revoluci v pozemní dopravě znamenalo využití parního stroje k pohonu železničních vozidel.*“⁷⁵⁾ První tratí parostrojné železnice, zasahující na území Prahy, byla trať státní dráhy z Olomouce. Pro trať bylo postaveno i první, Pražské nádraží (dnešní Masarykovo). Provoz Olomouc–Praha byl za účasti císaře slavnostně zahájen 20. srpna 1845. „*Dne 20. Srpna byla*

⁶⁸⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*, s. 75.

⁶⁹⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Vyšehradu, Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1881*, s. 142.

⁷⁰⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 87.

⁷¹⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 66-67. Např. *Statistická knížka* z roku 1886, na s. 154 píše o tom, že sice toho roku Goldmann žádné zprávy nepodal, ale podle toho, že koupil nový velký parník Vltava a rozšířil jízdy do Davle a Štěchovic, se dá zjevně usuzovat, že jeho podnik prosperuje.

⁷²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 108. Pro porovnání, pražská koněspřežná dráha měla za stejného roku výdaje 425 544 zl.

⁷³⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1892*, s. 115.

⁷⁴⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1886*, s. 146 s přihlédnutím ke *Statistickým příručkám* dalším.

⁷⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 12.

*Holomoucko–Pražská železná c. kr. státní dráha slavně odevřena. ... Oučinek na nesčíselně shromážděné obyvatelstvo Pražské a z okolí byl newýslovný; nebude velikým omylem udání, že w Pražském okolí tom až ku hradbám k osmdesáti tisícům lidí wznešenému diwadlu tomu přítomno bylo.*⁷⁶⁾

Téhož roku začala navazující stavba Severní dráhy z Pražského nádraží do Drážďan, která byla dokončena roku 1851. Součástí Severní dráhy bylo mj. vybudování více než kilometrového Negrelliho viaduktu, který dnes představuje po Karlově mostě druhý nejstarší kamenný most v Praze. Stojí také za zmínku, že na rozdíl od zbytku tratě byl viadukt projektován již jako dvoukolejný.⁷⁷⁾ Roku 1855 stát obě tratě prodal nově založené Rakouské společnosti státní dráhy. Hlavní podíl v této soukromé společnosti byl ve vlastnictví francouzských investorů.⁷⁸⁾

Dalším cílem železniční dopravy bylo spojení Prahy s Plzní. Původně měla dráha vést až na Pražské nádraží prostřednictvím viaduktu na Malé straně. „*Návrhy na nové trasy přibývaly; svou troškou do mlýna přispěl i František Ladislav Rieger, který chtěl vést železnici dokonce skrz první patro Malostranských mosteckých věží.*“⁷⁹⁾ Jednokolejná trať České západní dráhy, otevřená roku 1862, nakonec končila před hradbami na Smíchově na Západním nádraží (nynější Smíchovské). Jednou ze zastávek dráhy v pražské aglomeraci byla například Chuchle. Původně soukromá dráha byla roku 1894 zestátněna.⁸⁰⁾

Ve stejné lokalitě končila i trať Buštěhradské železnice z Hostivic, tzv. „pražský Semmering“. Spojovací trať fungující od roku 1872 končila na vlastním nádraží vedle nádraží Západního. Druhá dráha Buštěhradské železnice vedla do Brusky – k Písecké bráně (dnešní nádraží Praha-Dejvice) – a od roku 1866 na nádraží v Bubnech, které Buštěhradskou dráhu spojovalo s dráhou Severní a tím i s Pražským nádražím. Zde je dobré připomenout, že dráha vznikla přeměnou původní koněspřežné železnice a měla za účel kromě přepravy cestujících vozit do Prahy i uhlí z Kladenska.⁸¹⁾

⁷⁶⁾ *Pražské nowiny*, 24. 8. 1845, s. 1, 3.

⁷⁷⁾ MUSIL, Stanislav. *Vůně pražských nádraží*. s. 25.

⁷⁸⁾ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky*. s. 36.

⁷⁹⁾ Tamtéž, s. 38.

⁸⁰⁾ Tamtéž, s. 39.

⁸¹⁾ Tamtéž, s. 42–43.

Roku 1871 vznikla trať z Budějovic, která už končila na novém nádraží Františka Josefa I. (nynější Hlavní nádraží), kam byla dovedena dlouhým tunelem z Vršovic.⁸²⁾ Přímé spojení do Vídně zajišťovalo také těšnovské (později Denisovo) nádraží Rakouské společnosti severozápadní dráhy, které bylo otevřeno roku 1873.⁸³⁾ V roce 1875 zasahovalo na pražské území již 7 drah: Státní dráha, Rakouská severozápadní dráha, Dráha císaře Františka Josefa, Česká západní dráha, Buštěhradská dráha, Pražsko-ducovská dráha a Dráha turnovsko-kralupsko-pražská.⁸⁴⁾ Jako velice perspektivní podnik z obou hlavních hledisek, tzn. přepravy osob i zboží, se jeví obzvláště Západoádráha a Dráha císaře Františka Josefa.⁸⁵⁾ Z dalších drah, z hlediska místního významu, stojí ještě za zmínku od roku 1882 Česká obchodní dráha Nusle (Vršovice) – Modřany, ze které se pozdějším zestátněním a prodloužením stal tzv. Posázavský pacifik.⁸⁶⁾ Zestátnění ostatně postupně postihlo všechny tyto dráhy.

Spojení drah na území Prahy bylo všeobecně důležitým faktorem pro pražskou železnici. V tomto ohledu byly důležité spojka a nádraží Hrabovka. Vznikly také v roce 1872 a spojily dnešní Hlavní a Masarykovo nádraží. Propojení nádraží Františka Josefa a Západního nádraží Pražskou spojovací dráhou přes Nusle a Vyšehrad⁸⁷⁾ bylo dokončeno roku 1888,⁸⁸⁾ a to bylo záležitostí klíčovou, neboť mnoho pasažérů mezi železničními drahami přestupovalo a toto spojení bylo do té doby objektem podnikání mnoha společností v jiných oblastech hromadné dopravy. Další vývoj železnice byl sice významný, ale pro pražskou hromadnou dopravu již takovou roli nehrál.

4.8 Omnibusy

Už v první polovině 19. století se v Čechách rozšířil omnibus, odpružený vůz hromadné dopravy pro 10–20 osob, tažený jedním nebo dvěma páry koní. První

⁸²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 12–14.

⁸³⁾ MUSIL, Stanislav. *Vůně pražských nádraží*. s. 25.

⁸⁴⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 59.

⁸⁵⁾ Např. tamtéž; *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 88, ale i v dalších.

⁸⁶⁾ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky*. s. 52–53.

⁸⁷⁾ Na Vyšehradě při této příležitosti vzniklo i nádraží.

⁸⁸⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 66-67; MUSIL, Stanislav. *Vůně pražských nádraží*. s. 16-18.

omnibusovou dopravu v Praze začal roku 1829 (podle některých pramenů však až roku 1830) provozovat povozník Jakub Chocenský. Zřídil nejprve trasu Staroměstská radnice – Zemský dům na Malé Straně. Později téhož roku zažádal o další trasu mezi celním úřadem na Poříčí a poštovním úřadem na Malé straně, u které však není jisté, jestli byla vůbec realizována. Pravidelné zastávky omnibusu se nacházely u významnějších budov, na požádání se ale zastavovalo i kdekoliv jinde. Čas provozu pokrýval – řečeno dnešní terminologií – dobu ranní a odpolední špičky a interval byl 15 nebo 30 minut. Čas ukončení provozu, 18.30, byl zvolen s ohledem na návštěvníky divadelních představení. Někdy omnibus zajížděl až k samotnému Stavovskému divadlu. Kvůli nerentabilitě provozu z důvodu nezájmu obyvatel bylo toto dopravní spojení již roku 1830 zrušeno.⁸⁹⁾

Do otevření Západní dráhy se objevilo několik dalších omnibusových projektů, které neměly dlouhého trvání. Roku 1860 získala koncesi karlínská společnost, která však následujícího roku zkrachovala. Po otevření Západního nádraží 15. července 1862 došlo k oživení omnibusové dopravy, zejména díky potřebě pravidelného spojení mezi východem a novým nádražím. Tuto poptávku uspokojovalo několik omnibusů pražských hostinců a především dvě společnosti veřejné omnibusové dopravy.⁹⁰⁾

Hostinské omnibusy a povozy většinou dopravovaly cestující z hostinců na nádraží a zajišťovaly také spojení mezi státním a západním nádražím. Roku 1871 hostince provozovaly 6 omnibusů a 5 hostinských kočárů.⁹¹⁾ O stavu v roce 1875 je psáno, že počet hostinských omnibusů se opět zmenšil na 9 vozů a počet hostinských kočárů se rozšířil na 6.⁹²⁾ Stejný počet vydržel⁹³⁾ až do roku 1878, kdy hostinských omnibusů bylo už 18 a kočárů 9.⁹⁴⁾ Ještě v roce 1880 se píše o 12 hostinských kočárech⁹⁵⁾ a v roce 1882 o 10 kočárech.⁹⁶⁾ O hostinských omnibusech však už zmínka

⁸⁹⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 38–39; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 9.

⁹⁰⁾ *Statistisches Handbüchlein der kgl. Hauptstadt Prag für das Jahr 1871 (1872)*. s. 59.

⁹¹⁾ Tamtéž.

⁹²⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 57. Z toho lze usuzovat, že v letech 1872–1874 (tedy před těsně před vznikem koněspřežné dráhy) dosáhly hostinské omnibusy velkého počtu.

⁹³⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1876*, s. 80; *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1877*, s. 45.

⁹⁴⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1878*, s. 53.

⁹⁵⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*, s. 74.

⁹⁶⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 85.

není. Hostinských kočárů pak bylo v roce 1890 ještě více: 18⁹⁷⁾ Objevují se pak ještě např. v roce 1901. Toho roku jich bylo 18.⁹⁸⁾

Na rozdíl od normálních omnibusů dokázaly hostinské omnibusy zjevně pružněji doplňovat poptávku v oblastech, kde koňka nebyla, nebo nedostačovala. Případně i pokud koňka trasu provozovala, tak si hostinské povozy specifickým charakterem (tím, že osoby vozily přímo z hostinců) dokázaly udržet určitou zajímavost a hlavně použitelnost. Např. z roku 1877 se dá nalézt zmínka⁹⁹⁾ o tom, že hostinské omnibusy, ale i záložní vozy omnibusových společností, vozí v určité dny cestující do Královské Obory, na různé hřbitovy apod. Je tedy vidět, že omnibusové společnosti se také snažily přizpůsobit a snažily se využít své záložní vozy. Přesto se autor domnívá, že hostinské omnibusy měly pro tyto provizoria lepší výchozí pozici. Přílišná výhoda to ale nebyla, neodvratný konec potkal brzo hostinské omnibusy, stejně jako omnibusové společnosti.

Z podnikání v omnibusové dopravě stojí za zmínku hlavně První pražská společnost pro omnibusy. Druhým významným podnikem byla společnost Karlínské podniknutí omnibusů v majetku firmy Donát, Rademacher a spol. Nejvýkonnějším a nejprospěšnějším pro obě společnosti byl rok 1873.¹⁰⁰⁾ U obou podniků jsou doloženy dvě linky: Karlín – Malá Strana a Karlín–Smíchov. Tyto podniky však později zlikvidovala konkurence koňské dráhy. Nezdá se to sice jako spolehlivý údaj pro celou dobu, ale v roce 1871 se píše o tom, že omnibusy byly provozovány denně od 7.30 do 20.30 (v létě až do 21.30) a jízdné na jakoukoliv vzdálenost bylo 10 kr.¹⁰¹⁾

První pražská společnost pro omnibusy si své nejlepší období prožila v letech před vznikem koňky, ale vydržela v provozu ještě delší dobu, až do realizace Smlouvy¹⁰²⁾ o koňskou dráhu pražskou v roce 1883. Avšak právě již v roce 1875 ji potkal 20,5% úbytek provozu oproti roku předcházejícímu, na 692 978 cestujících

⁹⁷⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1890*, s. 162.

⁹⁸⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1901*, s. 100.

⁹⁹⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1877*, s. 45.

¹⁰⁰⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 10.

¹⁰¹⁾ *Statistisches Handbüchlein der kgl. Hauptstadt Prag für das Jahr 1871 (1872)*. s. 59; *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 57.

¹⁰²⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

(průměr na jízdu 12 cestujících, což není příliš mnoho). Přitom koňka byla zatím v provozu pouhé tři měsíce. Společnost tedy musela zmenšit počet omnibusů a personálu – na 9 omnibusů v provozu (celkově 19), 40 koní a 25 zaměstnanců (15 kočích a 10 koduktérů). Docela zajímavou je zmínka o trati Karlín – Karlovo náměstí, od jejíhož provozování muselo být upuštěno už na podzim roku 1875, protože se prý nevyplácela. Vzhledem k začínající ztrátovosti, se již 30. dubna 1876 na schůzi valné hromady podniku ozývaly hlasy, aby se skoncovalo s provozem na trase Karlín – Malá Strana, nebo aby se společnost rovnou rozhodla pro likvidaci.¹⁰³⁾ To se přímo nestalo, ale trend omezování provozu pak s určitými chvilkovými rysy stability dále pokračoval až do zmíněného ukončení provozu v roce 1883. Roku 1876 bylo dopraveno 7 omnibusy (12 bylo záložních) 261 501 osob – příjmy a výdaje mluví samy za sebe: příjmy byly 23 239 zl. 15 kr. a výdaje 36 299 zl. 63 kr.¹⁰⁴⁾

Následujícího roku koupila První pražskou společnost pro omnibusy jiná společnost a ponechala si stejný název i sídlo v Karlíně. Avšak provozovala už jen trasu Karlín – Malá Strana se 4 vozy. Přitom měla ještě 12 vozů v záloze (to vystihuje nevyužitost prostředku). Přesto dokázala toho roku dopravit 321 892 osob.¹⁰⁵⁾ Poté, co roku 1879 Karlínské podniknutí omnibusův zastavilo provoz, dokázala toho První pražská společnost pro omnibusy částečně využít. Tak rozšířila počet provozovaných vozů ze 4 na 6.¹⁰⁶⁾ V tuto dobu se ještě počet cestujících na chvíli ustálil, např. roku 1880 společnost převezla 271 702 cestujících (denně 742).¹⁰⁷⁾ V roce 1882 pak předlažba na Karlově mostě a kladení kolejí koněspřežné dráhy na různých místech omnibusům velice zkomplikovaly situaci. Ty tak mohly zajíždět jen na Křižovnické náměstí (úsek Křiž. náměstí – Malá Strana byl jediný klíčový vnitropražský úsek, kde ještě koňka nebyla). Po ukončení prací a zahájení provozu koňky přes Karlův most byla jízda omnibusů 5. srpna 1883 zastavena natrvalo. Prostředky pak byly prodány a personál rozpuštěn. Za tento rok převezly omnibusy pouhých 126 354 osob.¹⁰⁸⁾

¹⁰³⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 56–57.

¹⁰⁴⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1876*, s. 80.

¹⁰⁵⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1877*, s. 45.

¹⁰⁶⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1878*, s. 52–53.

¹⁰⁷⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*, s. 74.

¹⁰⁸⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 85.

Karlínské podniknutí omnibusův vykazovalo po celou dobu o něco horší výsledky než První pražská společnost pro omnibusy.¹⁰⁹⁾ Nejspíš byly lepší pouze v roce 1877.¹¹⁰⁾ Tak došlo k tomu, že po omezování svého provozu (až na 2–4 omnibusy v posledních letech) 1. března 1879 společnost provoz zcela ukončila.¹¹¹⁾

¹⁰⁹⁾ *Statistické příručky pro zmíněné období.*

¹¹⁰⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1877, s. 45.*

¹¹¹⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1878, s. 52.*

5 Koňská dráha

5.1 Boření hradeb

Za symbolický první impuls městské kolejové dopravy v Praze lze s trochou nadsázky označit návštěvu císaře Františka Josefa I. v roce 1866. Při té císař rozhodl, že Praha přestane být vojenskou pevností, a tudíž mají být hradby zbořeny. To přinášelo další možnosti rozvoje, avšak nákladnost celé akce pro městské finance boření hradeb a bran odložila o několik let. S bořením a strháváním městských hradeb se začalo v červenci roku 1874 u Poříčské brány a hlavní část byla dokončena v květnu 1876 odstraněním Žitné brány.¹¹²⁾

Teprve po zmizení této překážky nastaly předpoklady pro vybudování výkonnější a promyšlenější dopravní sítě, a to nejen pro historické jádro Prahy, ale i pro sousední průmyslová předměstí, která se v tu dobu rychle rozrůstala. A proto také až tehdy vznikl v Praze nový prostředek městské hromadné dopravy, brzy velmi populární prostředek, koňská dráha.¹¹³⁾

Z hlediska pražské infrastruktury a urbanizace jsou hradby důležitým elementem, jehož důsledky jsou patrné dodnes. Tvořily nejen vojenskou překážku, ale i překážku městské výstavbě, a kromě toho, že utvořily hranice mezi Prahou a okolními obcemi, také způsobily, že ani po jejich zbourání čtvrti plně nesrostly. To se pak podařilo pouze v případě Smíchova a Malé Strany v místech Újezdské brány a na Vinohradech od Karlova po Národní muzeum. Autor se domnívá, že v místech, kde hradby nahradily velké stavby nebo komplexy, nádraží apod. (což se většinou stalo), došlo k větší nutnosti v používání městské hromadné dopravy. Svým způsobem to byl

¹¹²⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 72–73. Hradby od Slepé brány ke Karlovu byly nakonec zbořeny až roku 1895 a Slepá brána byla odstraněna až roku 1898. Zbylé hradby od Karlova po Vyšehrad (kromě výseku pro ulici Na Slupi, železniční trať a Vnislavovu a Neklanovu ulici) a na samotném Vyšehradě zůstaly dodnes. Tím je pro úplnost doplněn osud pražských hradeb na pravé straně Vltavy. Na levé straně, kromě zboření hradeb v nejdůležitějších místech, kde bránily v rozvoji infrastruktury, zůstala z opevnění větší část. Byla zachována např. i Písecká brána.

¹¹³⁾ Tamtéž, s. 73.

tedy i podpurný prvek v používání této dopravy. Centra okolních obcí se pak vytvářela dále od centra města místo toho, aby např. Žižkov více „přirostl“ k Novému městu. Tyto potenciální domy by v opačném případě byly k centru města blíže a jejich obyvatelé by měli lepší podmínky pro to, aby hromadnou dopravu nepoužívali. Do sledovaného období spadá i vznik mnoha továren a vlakových nádraží a tratí, které utvořily podobný urbanizační efekt. Omezují přístupové cesty do obcí za nimi, musejí být překonávány pravidelně a nenabízejí žádnou interakci. Takováto situace pak k použití dopravního prostředku přímo vybízí.

Co se týče těch míst, kde bývaly hrady na pravé straně řeky, tak kromě úseku Karlov–Muzeum, který později vyplnila vinohradská zástavba, následovaly ve směru na sever tyto větší nové stavby Národního muzea a Státní opery¹¹⁴⁾ (tehdejší Německé divadlo), postavené koncem 19. století. Tímto směrem pak pokračuje nádraží Františka Josefa I. (nynější Hlavní) vzniklé roku 1871, s kolejemi táhnoucími se dále k severu, kde se drážní pozemky skoro stýkají s jinými od Státního (dnešního Masarykova) nádraží. Nakonec linii bývalých pražských hradeb na pravé straně řeky uzavíralo Denisovo nádraží na Těšnově.¹¹⁵⁾

Na levé straně řeky v těch částech, kde byly hrady zbourány, je situace podobná. Prakticky nikde nedošlo k vyplnění městskou zástavbou, spíše tam nevzniklo buď nic, nebo jen účelové komplexy. Příkladem může být areál ministerstva obrany (za Hradčanskou směrem na Střešovice).

5.2 Vznik Pražské tramwaye

Za první průkopníky tramvajové dopravy jsou považováni Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský. Ti se začali zabývat možnostmi podnikání v městské dopravě v dobách, kdy byla v Praze doprava zajišťována omnibusy a jinými povozy, což pokládali za nedokonalé, a chtěli tudíž zavést v ulicích modernější dopravní prostředek – koněspřežnou dráhu neboli tramvaj. Při předpokladu chystaného boření hradeb pak založili nejspíš na začátku roku 1873 akciovou společnost, jejíž název byl Anglicko-

¹¹⁴⁾ EFMERTO VÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*, s. 330–331.

¹¹⁵⁾ V moderní době byla výstavbou Severojižní magistrály prakticky stejným územím, kudy vedly tehdejší hrady, trvalost této urbanizační hranice jen utvrzena.

česká tramwayová společnost. Plánem společnosti bylo vybudování koňské dráhy od Invalidovny v Karlíně ke Smíchovskému nádraží dvěma trasami. Jednání o koňce podnikatelé vedli již v roce 1872. Po složení kauce obdrželi 5. března 1873 od rakouské vlády koncesi ke stavbě a provozování kolejové pouliční dráhy s koňským pohonem. O pár dní později, 11. března, podepsali s představiteli královského hlavního města Prahy smlouvu, kterou získali na dobu 51 let právo použít ke stavbě a provozu první pražské tramvajové tratě tyto uliční pozemky: od Poříčské brány přes Poříčí a Příkopy k Řetězovému mostu císaře Františka a od jeho druhého konce k Újezdské bráně.¹¹⁶⁾

Na obou koncích měly na trať navázat úseky, které by vedly (tehdy) samostatnými obcemi Karlína (Poříčská brána – Invalidovna) a Smíchova (Újezdská brána – nádraží). S jejich zástupci podepsali podnikatelé smlouvu až mnohem později; s obcí karlínskou 31. srpna 1875 a obcí smíchovskou 6. dubna 1876.¹¹⁷⁾ V případě Karlína až po poměrně značných průtazích v jednání, jelikož místní obecní tajemník Karel Čížek byl velkým odpůrcem této stavby a dohody bylo dosaženo až po jeho odvolání, ke kterému došlo pod tlakem veřejného mínění.¹¹⁸⁾

Jako závažný problém se ale nakonec ukázal nedostatek kapitálu. Mnoho podniků na přesyceném trhu počátku 70. let 19. století ztroskotalo na tehdejší finanční krizi, kterou způsobil krach na vídeňské burze v květnu 1873. Podobný osud postihl i Anglicko-českou tramwayovou společnost. Stále se nemohlo začít se stavbou dráhy. Po určité době pražská městská rada prohlásila část kauce, kterou předtím společnost musela složit do městské pokladny, za neplatnou a velmi vážně uvažovala o výpovědi

¹¹⁶⁾ Archiv DP Praha, fond Koňská dráha (KD), inv. č. 2843, karton. č. 14, *Zpráva o zřízení, provozování a rozšíření koňské dráhy v Praze*, Praha 1881; Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. není, karton č. 14, *Výminky týkající se zřízení koňské dráhy v Praze, jak je navrhuje právní odbor*.

¹¹⁷⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 3. Jedná se o nedokončený nepublikovaný rukopis, asi z roku 1947, který se nachází v kartonu 50 let DP. Tento karton by se však měl správně jmenovat 50 let Elektrických podniků (EP), neboť se obsah vztahuje k 50letému výročí EP, které bylo v roce 1947. Podle použitého papíru a dobového jazyka, kterým autor píše, se ale nedá předpokládat, že by rukopis vznikl v tomto roce. Tento formát papíru se používal přibližně do roku 1932 a také podle obsahu lze předpokládanou dobu vzniku datovat do období první republiky.

¹¹⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 16.

smlouvy.¹¹⁹⁾ Jedním ze článků smlouvy totiž bylo, že společnost do 3 měsíců od obdržení koncese zahájí stavbu a v průběhu dalšího půlroku ji dokončí.¹²⁰⁾

Koňka však nebyla jen funkční, ale zároveň i prestižní záležitostí dané doby. Rada evropských metropolí už ji měla, takže všeobecný zájem na jejím uskutečnění byl velký. Když pak na konci roku 1874 projevil o stavbu pražské koňky vážný zájem belgický podnikatel Eduard Otlet, který měl zkušenost se stavbou a provozováním podobné koněspřežné dráhy, bylo to vnímáno všeobecně velmi pozitivně. Dne 30. ledna se tedy uskutečnila tzv. politická pochůzka (obchůzka), což lze dnešními slovy interpretovat jako místní šetření. Komise v terénu posoudila projektovou dokumentaci a odsouhlasila stavbu. Dne 8. května 1875 vydalo místodržitelství oficiální povolení ke stavbě a rozhodlo, že v obou pražských předměstích (Karlín a Smíchov) bude dvoukolejná trať, kdežto na pražském území jednokolejná. Zároveň s přípravou stavby se dosavadní podnikatelé dohodli s Otletem na přenechání koncese, což oznámili v druhé polovině dubna, a začali tedy jednat s příslušnými úřady.¹²¹⁾

Pražská městská rada pak 20. dubna na schůzi odvolala výpověď smlouvy a vyslovila souhlas s převedením koncese, což 19. května odsouhlasil i sbor obecních starších. Touto smlouvou na 51 let si Otlet najímal obecní pozemky potřebné ke stavbě dráhy a zavazoval se za každý metr kolejí platit roční nájem v prvních 10 letech 16 kr., v dalších letech pak 26,5 kr., a navíc po celou dobu odevzdávat do obecních důchodů 1 % hrubého příjmu dráhy.¹²²⁾

Samotný převod veškerých práv a povinností, které vyplývaly z původní smlouvy s pražskou obcí, se uskutečnil až 11. července 1877, tedy v době, kdy už byla koňka skoro 2 roky v provozu. Souhlas s převedením koncese musel však ještě předtím odsouhlasit sbor obecních starších, což se stalo 25. září 1876.¹²³⁾ Otlet však již 22. listopadu 1875 ustavil v Bruselu Akciovou společnost pražské tramwaye – Société

¹¹⁹⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 11.

¹²⁰⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. není, karton č. 14, *Výminky týkající se zřízení koňské dráhy v Praze, jak je navrhuje právní odbor*.

¹²¹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 16.

¹²²⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 2843, karton č. 14, *Zpráva o zřízení, provozování a rozšíření koňské dráhy v Praze*, Praha 1881.

¹²³⁾ Tamtéž; Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Notariatsact – příloha Smlouvy o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

anonyme de tramways de Prague –, na kterou převedl všechny svá práva. To se stalo později předmětem mnoha sporů. Převod práv uskutečnil ještě v době, kdy na sebe ani neměl převedena práva a povinnosti původních koncesionářů, což bylo v rozporu s rakouskými právními předpisy. Navíc zahraniční akciová společnost sice mohla na rakouském území obchodovat, ale jedině se souhlasem vlády, který Otletovi chyběl. V obchodním rejstříku obchodního soudu zůstal podnik zapsán jako majetek jednotlivce pod názvem Generální ředitelství pražské tramwaye. Část svých práv pak Otlet prodal nové akciové společnosti v 9 600 akciích po 250 francích (což bylo přibližně 960 000 zl.) a v 7 000 obligacích stejné hodnoty (1 660 000 zl.). Ty byly určeny na rozšíření koňky, které Otleta ve skutečnosti nestálo ani polovinu této částky. Zmíněné obligace si pak nechal proplatit a podnikal na burze.¹²⁴⁾

Při této nejasné situaci tehdy nebylo používáno jednoznačné pojmenování společnosti. Tak se lze různě dočíst o Pražské tramwayi, Otletově podniku, Generálním ředitelství nebo Společnosti dráhy koněspřežné, ale nejčastěji bývá nazývána nejednoznačně „Podnikatelství pražské tramwaye“ nebo „Podniknutí pražské tramwaye“.

5.3 Stavba a zahájení provozu na první lince koňky

27. dubna 1875 se začalo s tzv. trasírováním tratě, což znamená zatloukání dřevěných kolíků do míst, kudy měla koňka vést. Následně, 3. května, se začalo s pokládáním kolejí v místech nedávno zbořené Poříčské brány¹²⁵⁾ a postupně se pokračovalo až k řetězovému mostu. Práce na trati trvaly několik měsíců, a tak mohl první vůz na zkušební jízdu vyjet až 13. září. Dne 15. září se pak konala kolaudace hotové stavby (tzv. technicko-policejní zkouška). Při té komise prohlédla trať, vozovnu i vozy, určila místa zastávek a stanovila způsob jízdy. Také na pár místech nařídila vytrhat a opravit dlažbu a uložení kolejí, v zatáčkách a na určitých místech pak nařídila pomalou jízdu.¹²⁶⁾

¹²⁴⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 6, stížnost pražské městské rady ministerstvu železnic.

¹²⁵⁾ Poříčská brána byla odstraněna na konci předchozího roku, tj. roku 1874.

¹²⁶⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 10–11; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 16.

Poté, co probíhaly jen zkušební jízdy, z nichž poslední byla 16. září,¹²⁷⁾ se Praha konečně dočkala. Dne 23. září v 15.15 od staveniště Národního divadla slavnostně vyjelo do pražských ulic osm ozdobených vozů koněspřežné tramvaje s prvními cestujícími.¹²⁸⁾ Druhý směr původně projektované tratě přes horní část Nového města realizován nebyl, jedním z důvodů mohl být odklad stavby Palackého mostu.¹²⁹⁾

Protože použité koleje byly tehdy velmi primitivní¹³⁰⁾ a ani dlažba podél kolejí nebyla i po nařízených opravách kvalitně provedena, docházelo v prvních dnech k častému vykolejení vozů, což se stalo i při zahajovací jízdě. Vozy vykolejovaly i později, sice ne v tak velké míře, ale přesto, koleje totiž zůstaly stále stejně jednoduché. Vozům koňky byly navíc častou překážkou různé povozy a dostavníky, které jezdily úmyslně po kolejích, a tyto překážky tedy opožďovaly provoz. Dále běžně docházelo k tomu, že jízda přes celou trasu (tj. od Řetězového mostu do Karlína) trvala namísto plánovaných 25 minut dvojnásobnou dobu.¹³¹⁾ Koňka byla nepříjemným konkurentem jak omnibusům, tak fiakristům a drožkařům a vlastně i všem ostatním v tomto sektoru, neboť je všechny nepřímo likvidovala.¹³²⁾

Prvním generálním ředitelem společnosti se stal jeden z jejích původních koncesionářů, Bernard Kollmann. První úsek pražské koňky začínal v Karlíně nedaleko

¹²⁷⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 56.

¹²⁸⁾ *Pražský denník*, 24. 9. 1875, s. 2. „*Koňská dráha v Praze obdržela předvírem povolení, aby mohla jízdu počítí. Včera odpoledne ve 3. hod. počalo se následkem toho poprvé po ní veřejně jezdit. Odjezd se dal od českého národního divadla, z kteréhož místa se jízda zahájila. Osm prapory a zelením ozdobených vozů postavilo se u divadla za sebou do řady a vsedli do nich pozvaní hosté a sice zástupcové ouřadů, městské rady, obchodní komory a novinářstva. Po třetí hodině se dalo znamení k jízdě a jelo se až k invalidovně v době 25 minut. V ovocné ulici se vyšinul jeden vůz z kolejí, byl ale hned zase do nich uveden. U václavského náměstí se muselo chvíli čekat, anť právě dva pohřebné průvody přes koleje jely. O 4. hod. pak počala jízda pro obecnstvo, které vozy až do pozdního večera naplňovalo. Včera se platilo výminečně za jízdu 20kr., anť byl včerejší výtěžek chudým obětován. Společnost má za ředitele p. Kollmanna, za sekretáře p. Markbreitera a za inženýra p. Rosenthala; dále udržuje štolbu, náčelníka dopravy, dva revisory, výpravčího, 10 konduktérů, 9 vozků a 5 strážníků; vozů je 10 a koní uherského plemene 32, které mají stáj „u města Štrasburku“. Jezdit se bude od půl 7. hod. ráno do 10 hod. v noci.“ V *Národních listech* ze dne 24. září 1875, na straně 3, je také zmínka, avšak o dost kratší. Dlouhý zajímavý text k prvnímu dni provozu koňky je ještě v *Poslu z Prahy* z téhož dne, s. 3.*

¹²⁹⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 11.

¹³⁰⁾ Tvořily je podélné dřevěné trámy, na které byly ze shora přidělané ploché železné pásy. Tyto kolejnice byly položeny na příčných pražcích. Oblouky byly ještě nedokonalejší.

¹³¹⁾ O těchto skutečnostech a dalších detailech počátků městské hromadné dopravy v Praze se lze informovat z dobového denního tisku, který se jim dosti věnoval, např. v *Národních listech* ze dne 25. září 1875, s. 3.

¹³²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 17; POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 11–12.

Invalidovny. Tam se nacházela také vozovna. Odtud vedl dvoukolejný úsek o normálním rozchodu 1 435 mm. Vedl dnešní Sokolovskou ulicí (tehdejší Královskou třídou) až k Poříčskému sadu. Od tohoto místa, na území vlastní Prahy, byla trať už pouze jednokolejná. Zatím byl postaven pouze úsek k rozestavěnému Národnímu divadlu – tedy bez smíchovské části. Kvůli křížování protijedoucích vozů bylo tedy na trase zřízeno několik výhyben. Je celkem pochopitelné, že dlouhý jednokolejný úsek nebyl pro provoz příliš vyhovující.¹³³⁾ Dalo by se říci, že některými orgány nebyl význam koňky tehdy dostatečně doceňován, tudíž ke zdvojkolejnění dlouho nedošlo. A o preferenci městské hromadné dopravy samozřejmě nemůže být řeč, to je jev teprve novodobý.¹³⁴⁾

5.4 Smíchovská část první tratě

Po složitých jednáních (kdy kvůli fortifikačním pozemkům na Újezdě muselo být jednáno i s vojenským erárem), které skončily koncem března 1876, byla smlouva se Smíchovem na zbylé části původní tratě podepsána 6. dubna (jak již bylo zmíněno výše). Během dubna se začalo se stavbou a 16. května byla trať odevzdána veřejnosti. Jednalo se o původně koncesovanou trať – od řetězového mostu (malostranského konce – viz přílohu č. 2: Koňka u Řetězového mostu) k nádraží České západní dráhy na Smíchově. Železniční přijímací budova byla však severněji než dnes, totéž se týká i ukončení koňky. Tento úsek měřil 2,130 km a byl převážně dvojkolejný s výjimkou pražského území.¹³⁵⁾

Zpočátku byl na koňce provoz od 7.00 (resp. od 6.30) do 22.00 v sedmiminutových intervalech. Vzhledem k tomu, že řetězový most Františka Josefa měl malou nosnost, nebylo tehdy možné přes něj koňku vést a spojit obě tratě v jednu. Určité jednání sice v tomto směru se správní radou Akciové společnosti řetězového mostu probíhalo, ale dopadlo neúspěšně. Vedení přesto tyto dva stavebně nesouvisející úseky považovalo za jednu linku. K tomu byly určeny tzv. přisedací lístky.¹³⁶⁾ Na

¹³³⁾ *Posel z Prahy*, 24. 9. 1875, s. 3.

¹³⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 17.

¹³⁵⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 56.

¹³⁶⁾ Tamtéž.

podzim roku 1876 se vedení Pražské tramwaye pokusilo situaci zlepšit zavedením vlastních omnibusů jezdících přes most, ale to pochopitelně znamenalo, že se muselo dvakrát přesedat. Řešení to nebylo o moc lepší, takže hned na jaře dalšího roku byla jejich jízda zastavena.¹³⁷⁾

Reálně však zmíněné spojení poptávku dostatečně neuspokojovalo, neboť překonávat most Františka Josefa pěšky nebylo nijak komfortní záležitostí. V tomto ohledu je třeba si uvědomit, že velká část cestujících směřovala na Smíchovské nádraží, často s velkými zavazadly, takže tento nedostatek byl pro ně nedostatkem velkým. Vlaková doprava byla totiž tou dobou záležitostí relativně novou, prestižní, a pokud se člověk chtěl někam daleko rozumnou moderní formou dopravit, tak vlastně záležitostí jedinou možnou. S tím souvisel i rychlý růst počtu pasažérů. Navíc kromě nádraží na Smíchově bylo zpočátku jen jediné další, Státní nádraží (nynější Masarykovo), a ještě k tomu bylo Smíchovské nádraží spojením v klíčovém směru na Plzeň. Autor je toho názoru, že tato záležitost byla jedním z největších počátečních nedostatků koňky a snad jedinou věcí, která držela při životě omnibusové společnosti. Omnibusy měly menší váhu, a přes zmíněný most tedy jezdit mohly.

Po dostavění smíchovské části dosáhla koňka délky 5,631 km. Zastávek na trati bylo 15. Průměr počtu cestujících byl 150 dopravených osob denně jedním vozem, z nichž každý konal denně průměrně 12 jízd tam a zpět (vozů bylo 20). Při předpokladu, že nějaké vozy byly nejspíš v rezervě, vychází přibližné maximum na 2500 přepravených osob denně.¹³⁸⁾

V dalších letech byl provoz koňky udržován prakticky bez výrazných změn. Na konci roku 1878 byl však dokončen Palackého most, čímž došlo k výraznému zlepšení dopravních vztahů Smíchova a Prahy. To logicky žádalo reakci Pražské tramwaye. Její vedení vypracovalo v listopadu 1879 projekt nových tratí. Ty se ale uskutečnily a až později a v podobě poněkud jiné, i když styčné body původního plánu zůstaly nezměněny.¹³⁹⁾

¹³⁷⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1876*, s. 79–80.

¹³⁸⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 56.

¹³⁹⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 2843, karton. č. 14, *Zpráva o zřízení, provozování a rozšíření koňské dráhy v Praze*, Praha 1881.

Za správní rok 1877 (24. 9. 1876 – 23. 9. 1877) byla střední denní traťová frekvence již 4 300 osob, což znamená přibližně 1 569 000 pasažerů ročně. To, že v centru města jezdila koňka jen o jedné koleji s výhybnami, začalo způsobovat velké potíže a zdržení. Přesto, jak je vidět, se slibně rozvíjela.¹⁴⁰⁾ Denní průměr roku 1878 byl již 4 800 cestujících, tudíž nějakých 1 752 000 cestujících za tento rok.¹⁴¹⁾ Z dalších let jsou známy již přesné počty přepravených osob: v roce 1879 jich bylo 2 025 124, v roce 1880 bylo přepraveno 2 057 328 osob a v roce 1881 již 2 170 982. Kvůli spojení obou tratí přes řetězový most, což bylo dlouhodobým přáním obyvatel, bylo v této době dosaženo úmluvy mezi oběma ředitelstvími. Ta ale ani v létě roku 1881 nebyla ještě ze strany bruselské valné hromady ratifikována.¹⁴²⁾ Zjevně zde hrál roli Palackého most, který již fungoval, a tak se Generální ředitelství raději zaměřilo na projekty nových tratí, kde trať přes Nové město (která byla plánována již na počátku jako druhý směr) a Palackého most měla přední místo.

5.5 Další rozvoj koňky

Předpokladem pro další rozšíření sítě koňské dráhy bylo sjednat novou smlouvu s Prahou. Tzv. Smlouva¹⁴³⁾ o koňskou dráhu Pražskou (titulní list je uveden v příloze č. 3) byla podepsána 6. července 1882 a neuzavírala ji bruselská společnost, ale Otlet sám prostřednictvím zplnomocněného zástupce. Ve smlouvě byla stanovena výše pozemkové činže (tj. nájemného za užívání uličních pozemků) stejně, jako pro první úsek z roku 1875, tedy 26,5 kr. za jeden metr kolejí ročně. Do 10. března 1883 byla roční sazba za metr kolejí snížena na 10 kr., což zjevně mělo mít i motivační význam pro rychlé vybudování a zprovoznění úseků. Otletova společnost dále platila za užívané pozemky (čekárny, vozovny) a mýtné za jízdy přes mosty Palackého a císaře Františka Josefa.

¹⁴⁰⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1876*, s. 79–80.

¹⁴¹⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1878*, s. 52.

¹⁴²⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za léta 1879 a 1880*, s. 74; *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Vyšehradu, Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1881*, s. 140. O potížích s nosností v těchto souvislostech tam není řečeno nic.

¹⁴³⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

Navíc byly dohodnuty termíny zprovoznění tratí, přičemž za jejich nedodržení bylo za každý den stanoveno vysoké penále 50 zl., které se od 1. listopadu 1883 dokonce zdvojnásobilo. Případné odmítnutí pokuty bylo zajištěno strhnutím částek z předem složené kauce. Zároveň bylo smlouvou zajištěno (kromě dalších věcí, týkajících se stavby), aby stavební práce co nejméně narušovaly běžný pouliční provoz, např. nemožností uzavírky celých ulic, povinností po každém dni ukončit rozdělané práce, aby na ulicích nezůstal nepořádek, nebo poměrně vysokou částkou 50 zl. za každý den stavby na mostech. Další články určily způsoby schvalování vozů, užívání příprěží, tarif, rozsah provozu a interval. Podle této smlouvy musel Otlet navíc převzít a zaplatit vynaloženou částku na úsek v Myslíkově ulici, kde byly při předlažbě roku 1881 položeny koleje na náklad pražské obce. Tudy měla totiž vést nová trať koňky na Smíchov. Otlet pochopitelně uzavřel smlouvy i s dalšími obcemi, kterých se měla jeho dráha dotýkat. Zároveň ale musel uzavřít smlouvu i s místodržitelstvím jakožto zástupcem erárních silnic a zemským výborem, správcem bubenečského statku.

Mezi 18. a 25. zářím 1882 se uskutečnila politická pochůzka, při níž „pochozí komise“ projednala a schválila (s připomínkami) projekty všech nových tratí,¹⁴⁴⁾ jejichž stavba pak proběhla v letech 1883–1884. Skoro žádný smluvně stanovený termín uvedení do provozu však Otletův podnik nedodržel. Zpoždění byla většinou několikaměsíční¹⁴⁵⁾ a následné pokuty byly předmětem mnoha soudních sporů.¹⁴⁶⁾ Tímto víceméně začaly neshody mezi Otletem a pražskou obcí, které se později stupňovaly.

Nové úseky už byly většinou stavěny dvoukolejně, pouze v místech, kde byly stísněné podmínky, jednokolejně. Navíc došlo k rekonstrukci obou nejstarších tratí (určeno zmíněnou smlouvou) a pražská část první tratě byla postupně v letech 1881–

¹⁴⁴⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 5.

¹⁴⁵⁾ Termíny, do nichž mají být tratě v provozu, ve *Smlouvě o koňskou dráhu pražskou*. Jezdecká–Smíchov: termín 1. 9. 1882, zprovozněno 28. 6. 1883; Národní divadlo – Křižovnické náměstí: termín 1. 11. 1882, zprovozněno 1. 8. 1883; Křižovnické náměstí – Bezovka: termín 1. 6. 1883, zprovozněno 24. 12. 1883; Můstek – Nuselské schody: termín: 1. 9. 1883, zprovozněno 20. 5. 1884; Josefské náměstí – Výstaviště: termín: 1. 11. 1883, zprovozněno 25. 6. 1884.

¹⁴⁶⁾ Tak např. *Národní listy* ze dne 22. 3. 1885, s. 3, praví, že „podnikatelství“ je už unaveno četnými spory s pražskou obcí. Nabízí, že zaplatí předepsanou pokutu, která dosáhla již 21 000 zl., pokud Praha od dalších sporů ustoupí. Další problém byl ovšem kvůli odvádění 1 % z hrubého příjmu dráhy, které Otlet zdržoval a zatajoval i v této souvislosti příjmy dráhy. Již v tuto dobu byl do jednání ve věci pražské koňky zapojen Josef Milde, který byl městskou radou žádán, aby soukromou cestou dosáhl smíru.

1883 z většiny zdvojkolejněna (Poříčí–Můstek¹⁴⁷⁾ a Jungmannovo náměstí – Národní divadlo¹⁴⁸⁾). V těchto souvislostech byla důležitá změna kolejového svršku podle tzv. vídeňského způsobu.¹⁴⁹⁾

První z navržených tratí, která se dočkala své realizace, byla ta, která utvořila nové spojení se Smíchovem. Provoz na ní byl zahájen 28. června 1883¹⁵⁰⁾. Začínala v Jezdecké (nyní Havlíčkově) ulici u křižovatky s ulicí Na Poříčí, odkud pokračovala ulicemi: Dlážďenou, Jindřišskou, Vodičkovou, Lazarskou, Myslíkovou a Náplavní na nábřeží, dále přes Palackého most a pak k Andělu, kde se napojovala na původní trať.¹⁵¹⁾ Trasa čítala 8 stanic a cesta trvala 34 minut.¹⁵²⁾ Pro porovnání, dnešní tramvajová linka 14 překonává podobný úsek (Masarykovo – Smíchovské nádraží) přibližně za 20 minut.

Na této trati se poprvé objevily v určitých místech jednosměrné části. Vesměs to bývalo z důvodu úzkých a malých ulic (kterých tehdy bývalo více než nyní) a koňka pak jezdila v jednom směru jinou ulicí než v tom opačném, avšak tato místa nebývala jevem nikterak rozšířeným.¹⁵³⁾

1. srpna 1883¹⁵⁴⁾ bylo zprovozněno i prodloužení od Národního divadla na Malostranské náměstí, které vedlo po Františkově (dnešním Smetanově) nábřeží na Křižovnické náměstí a dále přes Karlův most a Mosteckou ulicí.¹⁵⁵⁾ Ještě téhož roku byla dokončena i téměř 3,5 km dlouhá trať z Žižkova na Křižovnické náměstí. Začínala

¹⁴⁷⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Vyšehradu, Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1881*, s. 140.

¹⁴⁸⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 84.

¹⁴⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 7–8. Původní dřevěné trávce nahradily železné traverzy s přišroubovanými plochými žlábkovými kolejnicemi. Příčné dřevěné pražce byly také nahrazeny – kovovými spojkami.

¹⁵⁰⁾ *Pražský denník*, 29. 6. 1883, s. 2. V této a ve všech dalších realizovaných tratích se data zprovoznění v novinách shodují s daty v *Poznámkách k vývoji...*, s. 9.

¹⁵¹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 5–6.

¹⁵²⁾ *Pražský denník*, 29. 6. 1883, s. 2.

¹⁵³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 19.

¹⁵⁴⁾ *Pražský denník*, 2. 8. 1883, s. 2.

¹⁵⁵⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 6.

v Chelčického ulici a vedla kolem usedlosti Bezovka¹⁵⁶⁾ Prokopovou a Husovou (dnešní Husitskou) ulicí k Bulharu, následně Hybernskou k Prašné bráně, odkud se, většinou jednokolejně, proplétala úzkými křivolakými uličkami Starého Města. Trať tedy pokračovala Celetnou ulicí na Staroměstské náměstí a po průjezdu několika dalšími náměstími se v Křižovnické ulici napojovala na trať předchozí.¹⁵⁷⁾ Na této žižkovské trase se mělo jezdit už od konce listopadu 1883¹⁵⁸⁾, ale protože na Žižkově vypukla epidemie černých neštovic, byla v důsledku karanténních opatření linka zprovozněna až 24. prosince¹⁵⁹⁾ na zkrácené vnitropražské trase ke Státnímu nádraží a až 31. prosince 1883 na trase celé.¹⁶⁰⁾

V roce 1884 byla koňka dovedena i na Královské Vinohrady, s pravidelnou jízdou se pak začalo 20. května.¹⁶¹⁾ Tento úsek začínal na Můstku, odbočkou z nejstarší (karlínské) tratě, pokračoval přes Václavské náměstí a Mezibranskou ulici, dále k Demínce přes Tylovo náměstí k hornímu konci Nuselských schodů (přibližně v místech dnešní Zvonařky, provizorní konečné tramvají).¹⁶²⁾ Význam této konečné se pak zvýšil, když byla 1. lednem 1888 uvedena do provozu železniční zastávka Královské Vinohrady u dolního konce Nuselských schodů.¹⁶³⁾

Poslední z tratí se smluvním termínem, pro kterou byla politická pochůzka konána zvlášť až 16. dubna 1883, byla pak v roce 1884 vybudována z Josefského náměstí přes tehdejší most císaře Františka Josefa po nábřeží pod Letnou a dále k bývalé holešovické Martinkově továrně. Ta se nacházela ještě více než 100 metrů před

¹⁵⁶⁾ Dnes už neexistuje, v roce 1937 byla zbořena.

¹⁵⁷⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 6.

¹⁵⁸⁾ *Posel z Prahy*, 27. 11. 1883, s. 3, tvrdí, že se předchozího dne konala technicko-policejní zkouška a následující den má být trať uvedena do provozu.

¹⁵⁹⁾ Datum zprovoznění souhlasí i s *Pražským denníkem* ze dne 27. 12. 1883, s. 2, ale není tam jakákoliv zmínka o tom, z jakého důvodu se jezdilo jen na tomto úseku.

¹⁶⁰⁾ *Pražský denník*, 30. 12. 1883, s. 2.

¹⁶¹⁾ *Národní listy*, 20. 5. 1884, s. 2.

¹⁶²⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 6.

¹⁶³⁾ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražský dopravní zeměpis: sv. 3. Obce připojené ku Praze v roce 1922*. s. 171.

branami Výstaviště.¹⁶⁴⁾ Cestující se provozu dočkali od 25. června a s touto tratí byla dokončena hlavní síť koněspřežné dráhy.¹⁶⁵⁾

Bez smluvního termínu již byla stavba holešovické větve až do Královské Obory, která měla především rekreační význam a větší část tohoto úseku byla v provozu vždy jen v létě. S tímto prodloužením však bylo několik potíží. Politická pochůzka o tomto 796 metrů dlouhém prodloužení se konala den po zprovoznění hlavní části holešovické tratě, tedy 26. června 1884. To již byl rozdmýchán spor mezi Generálním ředitelstvím buštěhradské dráhy a Otletovou společností, který později ještě eskaloval. Zemský výbor se stavěl na Otletovu stranu, neboť si v obecném zájmu velmi přál prodloužení tratě do Královské Obory (Stromovky) a tvrdil, že tato záležitost je pouze interní záležitostí Pražské tramwaye a výboru samotného. Aby se pak přiosťřený spor podařilo urovnat, muselo místodržitelství svolat další pochůzku na 22. září 1884. Při té generální sekretář buštěhradské dráhy výrazně ustoupil a nic již nebránilo stavbě.¹⁶⁶⁾

Poté, co byla trať 5. dubna 1885¹⁶⁷⁾ dána do běžného provozu, objevil se ještě jeden spor. Jelikož na této trase vytvořilo podnikatelství neobvyklé, dlouhé intervaly, žádali jej zástupci pražské obce a zemského výboru v zájmu obyvatel o jejich změnu. Odpověď byla silně v duchu ryzí podnikavosti až arogance (a přitom to byla odpověď orgánu, který v předchozím sporu stál na jeho straně). Doslovný překlad této odpovědi z němčiny praví, že podnik koňské dráhy není žádným „*pražskou obcí vydržovaným dobročinným ústavem, nýbrž podnikem velikým kapitálem založeným, který musí právem pomýšletí na sůročení svého kapitálu, ke kterémuž účelu byl také založen, a neobávajícím se žádných nákladů a obětí se snahou po dosažení tohoto účelu spojených.*“¹⁶⁸⁾

Není nezajímavé uvést, že tato trať pak jako jediná měla opravdu svůj zvláštní interval. V zimním období, tedy od 1. listopadu do 31. října, byl 15 minut, a to ještě

¹⁶⁴⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 8–9. Byla to trať vesměs dvoukolejná.

¹⁶⁵⁾ *Národní listy*, 20. 6. 1884, s. 3; Tamtéž, 24. 6. 1884, s. 2.

¹⁶⁶⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 9–10.

¹⁶⁷⁾ *Národní listy*, 7. 4. 1885, s. 2; *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885*, s. 101–102.

¹⁶⁸⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 11–12.

koňka nezajížděla až do Stromovky. Zajímavější však bylo to, jak jezdila v období letním: „V létě ... dopoledne každých 10 minut – při krásném počasí odpůldne ve čtvrtek – v sobotu – v neděli a ve svátek podle možnosti a potřeb až do 5 minut za vozem.“¹⁶⁹⁾ Takovýto termín je v dnešní době přesných a pravidelných intervalů zcela neznámým pojmem. Je celkem neuvěřitelné, že tato „nedoceněná“ trať se stala jednou z nejfrekventovanějších, s věčně přeplněnými vozy. Této situaci pak konečně uvěřilo i Generální ředitelství a intervaly pozitivně přizpůsobilo. Toto vše však platilo jenom v letním období. V zimním jezdila linka po zkrácené trati a přeprava byla opravdu malá. Naproti tomu v letních měsících následujících let, ani přes posílení dopravy, koňka nedostačovala náporu obyvatel směřujících do Holešovic a za návštěvou Stromovky.¹⁷⁰⁾

V březnu 1885 vyzvala vinohradská městská rada Pražskou tramway, aby při nejlepší možné příležitosti, která se v tu dobu právě naskytla (před dlážděním ulic), začala klást koleje na trati do Vršovic, poněvadž tuto trať při vyjednávání již před dvěma roky slíbila.¹⁷¹⁾ Provoz koňky byl někdy různými stavbami nebo předlažbami zcela přerušován. Kvůli předlažbám bylo např. roku 1885 na několik dní zastaveno několik různých tratí.¹⁷²⁾

„Na některých tratích musely být v úsecích s velkým stoupáním používány tzv. přípráže. Podle náročnosti úseku se k vozu připřáhli další koně.“¹⁷³⁾ Jednalo se o 4 taková místa, z nichž za zmínku stojí hlavně prudký úsek na Žižkově pod Bezovkou a úsek na Vinohrady od horní části Václavského náměstí. Podle potřeby se ale připřahovalo případně i na jiných místech.¹⁷⁴⁾

Prodloužením do Stromovky došlo fakticky k dokončení výstavby sítě koňské dráhy a provoz se tak na mnoho let stabilizoval. Síť koňky o 6 tratích byla provozována v délce 18,875 km. V letním období, kdy byla trať provozována až hluboko do

¹⁶⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 15. Souhlasí i článkem na s. 2 *Národních listů* z 2. dubna 1885.

¹⁷⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 16.

¹⁷¹⁾ *Národní listy*, 22. 3. 1885, s. 3.

¹⁷²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885*, s. 102.

¹⁷³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 20.

¹⁷⁴⁾ Tamtéž.

Stromovky, byla užívána délka sítě 19,5 km.¹⁷⁵⁾ Obliba koňky od počátků velmi rychle stoupala a zároveň s rozvojem města (resp. předměstí) stoupala i potřeba jejího užívání, takže v tuto dobu byla již podnikem značně výdělečným.

V roce 1882, tedy ještě před dokončením prvních tratí vyplývajících ze Smlouvy o koňskou dráhu pražskou, se ročně na koňce přepravilo 2 276 613 osob.¹⁷⁶⁾ V roce 1885, tedy po dokončení všech tratí se smluvním termínem, dosáhla roční přeprava již 7 198 283 osob.¹⁷⁷⁾ Následujícího roku toto číslo trochu pokleslo na 6 964 268 osob (denní průřez 190 080).¹⁷⁸⁾ Pak docházelo k mírnému poklesu, který se zastavil na 6 659 000 osobách z roku 1888 a pak až do roku 1891 se počet všech cestujících pohyboval v podobných hodnotách.¹⁷⁹⁾ V roce 1890 byly velké úbytky na trati Karlín – Malá Strana a na trati do Stromovky. Stalo se to důsledkem povodně ze 4. září 1890, která silně poškodila Karlův most, a spojení na Malou Stranu tak bylo trvale přerušeno. V případě druhé tratě šlo o to, že povodeň zaplavila a poškodila Stromovku, a tím byla snížena její návštěvnost.¹⁸⁰⁾

Standardně nejpoužívanější tratí byla 1. trať Karlín–Smíchov, od 12. března 1885¹⁸¹⁾ Karlín – Malá Strana (4 864 km). Roku 1885 přepravila 2 537 799 cestujících¹⁸²⁾, v roce 1886 pak 2 490 989. Denní průřez byl 6 284 cestujících, což proti 673 cestujícím na nejméně používané 2. trati Smíchov – Chotkova ulice je rozdíl velice markantní. K velkému úbytku došlo tohoto roku na 4. trati Žižkov – Křižovnické náměstí o 155 151¹⁸³⁾ na 856 282 pasažérů. Šestá trať Josefské náměstí – Královská

¹⁷⁵⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1886*, s. 153.

¹⁷⁶⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882*, s. 85.

¹⁷⁷⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885*, s. 103.

¹⁷⁸⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1886*, s. 138.

¹⁷⁹⁾ *Statistické příručky*, pro roky 1887–1890.

¹⁸⁰⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1890*, s. 160–161.

¹⁸¹⁾ *Národní listy*, 12. 3. 1885, s. 2. Tím byla i zkrácena trasa z Žižkova pouze na Křižovnické náměstí.

¹⁸²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885*, s. 103.

¹⁸³⁾ Co je ale známo, tak Žižkov se tou dobou spíše rychle rozšiřoval. Tak v roce 1889 dosáhla tato trať velkého meziročního přírůstku (proti předchozímu roku o 72 243 na 925 014 osob). Jestli tento úbytek může ještě souviset s epidemií černých neštovic v době zprovoznění tratí na přelomu let 1883–1884,

Obora se zatím používala relativně málo – jen 554 908 cestujících v tomto roce, a to ještě dosáhla meziročního přírůstku 25 748. Většinou druhá nejpoužívanější byla trať č. 3, Jezdecká–Smíchov, s 1 484 442 pasažéry v tomto roce a hned za ní bývala 5. trať Josefské náměstí – Královské Vinohrady pro stejný rok (1886) s 1 334 788 cestujícími.¹⁸⁴⁾

První trať byla po celou dobu provozu koňky hlavním spojem. Potřeba spoje z Karlína na druhou stranu řeky, na Smíchov nebo Malou Stranu, a opačně, byla pocíťována již v období omnibusů. Autor se také domnívá, že určitá nejednoznačnost tohoto směru byla určena i tím, jaké byly dopravní možnosti; dokud nebylo dostatečné množství mostů, musel se tomu směr i částečně přizpůsobovat. Důležité pro tuto dobu bylo hlavně spojení nádraží, centra a továren. Tento účel linka naplňovala bezvýhradně: obsluhovala všechny nádraží (Státní, Denisovo i Západní) a také průmyslový Karlín a Smíchov.¹⁸⁵⁾ Když se její směr později změnil na Malou stranu (svým způsobem se nezměnil, pouze prodloužil, neboť překonávání řetězového mostu bylo stejně v dnešním smyslu přestupem), obsloužila linka ještě starou zástavbu Malé Strany a Hradčan.

To už byla dávno v provozu kvalitní alternativa k Západnímu nádraží z Jezdecké ulice. Přestup na ni poblíž Státního i Denisova nádraží byl rozumnou alternativou a tato linka pak vlastně zajistila spojení všech 3 nádraží. Poté, co byly dohromady spojeny tratě z Josefského náměstí (dnešní nám. Republiky) do Stromovky a z téhož místa na Vinohrady, vytvořil se stabilně druhý nejpoužívanější a také velice důležitý směr Vinohrady–Stromovka (Holešovice). Ke klasické lince Karlín–Smíchov lze jen dodat, že tato trasa zůstala aktuální až do dnešní doby, po prakticky shodné trase jezdí linka metra B.

těžko říci, protože přesné sumy cestujících na jednotlivých tratích vykazovalo Generální ředitelství právě až od roku 1886.

¹⁸⁴⁾ *Statistická knížka král. hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1886*, s. 138–139.

¹⁸⁵⁾ Tuto linku si vlastně vznik nádraží a průmyslových předměstí uspišil a vynutil, stará Praha toto spojení vlastně v zásadě nepotřebovala. Autor vidí genezi spoje asi takto: z Malé Strany na východní konec Prahy byli lidé zvyklí chodit pěšky (stejně jako všude jinde). Poté, co tam roku 1845 vzniklo první pražské nádraží, se pro obyvatele z nejzápadnější části Prahy (Malé Strany a Hradčan) mohla objevit potřeba toho spoje, neboť s kufry mohla být cesta z jednoho kraje na druhý nepříjemnou. S rozšiřováním Karlína a Smíchova právě v těchto směrech se potřeba tohoto směru zcela utvrdila, neboť pro jejich obyvatele cesta až na druhý konec města pěšky už musela být zajisté nepříjemnou. Při rozmachu továren na předměstích se pak, pro potřebu každodenní cesty do práce a z práce, tento spoj začal stávat nutností.

5.6 Provoz koňky a její stav v 90. letech

V roce 1891 při konání Zemské jubilejní výstavy doprava pražskou koňkou nebývale vzrostla. Na všech tratích koňky byl toho roku zaznamenán přírůstek. Pochopitelně se to nejvíce dotklo 6. tratě do Královské Obory, kde bylo dosaženo neuvěřitelného čísla v roční přepravě, 1 961 654 osob, a přírůstek za tento rok byl ještě neuvěřitelnější: 1 457 837 osob. Bylo toho dosaženo i přesto, že této trati konkurovalo nové moderní spojení lanovou a elektrickou dráhou. Pravdou ale je, že to bylo spojení komplikované, spíš ve smyslu atrakce, takže klasické spojení koňkou bylo relativně jednodušší (často ale bývalo přeplněno) a rychlejší. Velké rozdíly mezi letními a zimními měsíci vykazovala tato trať běžně, ale v tomto roce to byly rozdíly výjimečné¹⁸⁶⁾: za duben 58 184, za květen 277 945, za srpen 329 413, za září 294 513 a za listopad 24 946 přepravených osob. Ještě markantněji to působí u příjmu z této tratě: za duben 4 505 zl. 35 kr., za květen 24 288 zl. 95 kr., za srpen 29 614 zl. 90 kr., za září 26 452 zl. 15 kr. a za listopad 2 415 zl. 80 kr. Největší skok v příjmu tratě, z dubna na květen, představoval přírůstek neskutečných cca 540 %. Srpen byl s ohledem na obě čísla nejproduktivnější. Celkově bylo tento rok dopraveno 8 803 784 osob (přírůstek 2 143 197 osob). Denním průřezem to bylo 24 119 cestujících. Celkový příjem byl 646 967 zl. 20 kr. V tuto dobu měla koňka již 58 stanic a 12 zastávek.¹⁸⁷⁾ Tento rok přinesl i zajímavou symboliku. Jubilejní výstava, která koňce přinesla prozatím neprospěšnější rok, zároveň i uspíšila její zánik.

Jako označení linek na koňce se ještě nepoužívala čísla, ale barevné čtvercové tabulky. Každá linka měla i své barvy jízdenek. Jelikož se používaly různé tarify, měl průvodčí při ruce až 10 různých jízdenek¹⁸⁸⁾, jejichž ceny se pohybovaly mezi 5 a 15 kr.. Je vidět, že Otlet byl opravdu obchodník, ve Smlouvě o koňskou dráhu pražskou měl totiž předepsanou maximální cenu jízdenky právě 5 kr. za nejlevnější tarif (jízda na

¹⁸⁶⁾ V rámci zjednodušení se autor zaměřuje pouze na nejvýznamnější rozdíly.

¹⁸⁷⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 103–105.

¹⁸⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 22.

méně než 5 stanic) a 15 kr. za jízdenku s nejdražším tarifem.¹⁸⁹⁾ Děti 10 let, které již tehdy musely být v doprovodu dospělých osob, měly sazbu zlevněnou. „*Dítka do 2 let, které na klíně chovány jsou, se neplatí.*“¹⁹⁰⁾ Intervaly linek byly 5 minut a od 20.00 se zvětšovaly. Zajímavý kontrast se současností lze vidět v ukončování provozu, v té době to bývala 22. hodina.¹⁹¹⁾ V dnešní době je to půlnoc a podle autorova názoru je zde dobře vidět, jak se společenský i pracovní život postupně posouvá směrem do nočních hodin.

Ve smlouvě z roku 1882¹⁹²⁾ bylo ještě domluveno dokončení dalších dvou úseků, avšak nebyl u nich stanoven termín. V dubnu 1893 bylo postaveno krátké, ale důležité dokončení žižkovské tratě k Olšanským hřbitovům.¹⁹³⁾ Autor práce se domnívá, že důležité bylo proto, že Olšanské hřbitovy musely být logicky častým místem návštěv Pražanů a poptávka po zajištění provozu přímo k hřbitovům byla jistě velká. Totéž tvrdí i autoři 3. svazku Pražského dopravního zeměpisu¹⁹⁴⁾: „*Mimořádný význam z celopražského hlediska mají Olšanské hřbitovy, jejichž tradice sahá až do roku 1680. Postupně byly rozšiřovány, a proto později kladly značné nároky i na městskou hromadnou dopravu.*“ V roce 1877 se také praví, že hostinské omnibusy společně se záložními omnibusy obou hlavních společností v určité dny v létě zajišťují mj. dopravu k Olšanským hřbitovům.¹⁹⁵⁾

Roku 1896 pak předložil Otletův podnik projekt druhé tratě, jejíž stavba vyplývala z mnohokrát zmíněné smlouvy¹⁹⁶⁾. Byl to úsek Újezd – Karmelitská ulice. Malostranského náměstí, kam měla trať směřovat, tehdy dosáhnout nešlo, protože

¹⁸⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 12; Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

¹⁹⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 12.

¹⁹¹⁾ Tamtéž, s. 14–15.

¹⁹²⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

¹⁹³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 23.

¹⁹⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražský dopravní zeměpis: sv. 3. Obce připojené ku Praze v roce 1922*. s. 195.

¹⁹⁵⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1877*, s. 45. Podobné zmínky se ve *Statistických knížkách* prakticky neuvádějí, takže to určitý význam mít musí.

¹⁹⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 23; Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

Karmelitská ulice byla příliš úzká. Totiž již v roce 1882, když komise procházela místa a plány nových tratí, bylo zjištěno, že šířka uličky, která v určitých místech dosahovala pouhých 3,72 metru, se nehodí ani ke stavbě jednokolejné tratě. Tak bylo tedy komisí určeno, že trať není možné reálně vystavět, a oznámeno, že o novou pochůzku má být zažádáno až tehdy, bude-li vyústění Karmelitské na Radecké (Malostranské) náměstí tak rozšířeno, aby vyhovovalo položení tramvajových kolejí.¹⁹⁷⁾

K tomu je pak dobré dodat, že celý problém s vyústěním ulice se vyřešil až roku 1911, když byla Karmelitská rozšířena na 18 metrů. Překvapivé je, že již tehdy jádro problému souviselo s památkovou péčí: „...rozluštění této, nepoměrně krátké komunikace, vyžadovalo téměř plných 30 roků, nežli po úporných bojích a nesčetných variantách schválen byl projekt, kterým nemá býti rušen starobylý a památný ráz Malostranského náměstí vyústěním komunikace z Karmelitské ulice. Jakou měrou dlouhá doba a konečné provedení tohoto požadavku vyhověly, ukáže budoucnost.“¹⁹⁸⁾

Autor sám si nikdy nevšiml, že by na tomto místě byl porušen památkový ráz. Naopak, místo působí jako dostatečně historicky zachovalé. Nebýt tedy této informace v pramenu, autor by o někdejší původní zástavbě ani nevěděl, což může být částečným důkazem úspěšnosti projektu. Nepochybně lze najít spoustu jiných případů, kdy byly zásahy v památkové oblasti mnohem drastičtější.

V roce 1895 vznikly ještě další projekty tratí koňky, které ale později nebyly realizovány. V letech 1897 a 1898 ředitelství používalo i modernější prvky v městské dopravě: různé posilující spoje, prodloužení a překrytí linek a dodatečnou linku, která křížovala po tratích běžných linek.¹⁹⁹⁾ Většinou měly za cíl zmírnit obrovský nápor cestujících z pražských předměstí. Tato opatření z velké části ztratila smysl poté, co začaly jezdit linky elektrické dráhy z Vinohrad a Žižkova.

¹⁹⁷⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 6–7.

¹⁹⁸⁾ Tamtéž, s. 7.

¹⁹⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 23.

5.7 Prodej koňky pražské obci

Od Jubilejní výstavy v roce 1891 měla koňka již určité rysy stagnace, přestože její výsledky vykazují, že cestující ještě mírně přibírala.²⁰⁰⁾ V roce 1892 byl pochopitelný úbytek počtu cestujících na 7 086 182.²⁰¹⁾ Naproti tomu za poslední celý rok ve vlastnictví Otleta, tedy za rok 1897, bylo přepraveno 10 921 612 osob (příjem byl 1 237 108 korun). Již delší dobu nerostla přeprava na první trati Karlín – Malá Strana, občas i klesala, a to skoro až k hranici 2 milionů přepravených ročně. Zato však trať Smíchov–Jezdecká (nyní již ulice Havlíčkova) stabilně rostla a v roce 1897 se svými 2 252 918 cestujícími nejpůvodnější trati již úspěšně konkurovala. Hnacím motorem hromadné dopravy této doby byla však již trať Vinohrady–Stromovka (od počátku 90. let sloučená z původních dvou tratí) s 3 694 295 pasažéry.²⁰²⁾ Důležitým faktorem kromě nebyvalého rozvoje Vinohrad a Holešovic bylo nepochybně také to, že se centrum ruchu přesouvalo na Václavské náměstí, které tato linka od shora až dolů přetínala.

V 90. letech byla pro další osud Otletovy koňky klíčovou záležitostí předpokládaná výstavba elektrických drah na pražských předměstích. Navíc spory Otleta s městem dosáhly celkem kritické úrovně. To ho kritizovalo za špatné podmínky, ale zároveň veškeré jeho inovační návrhy odmítalo (protože začalo mít s koňkou do budoucna jiné plány).²⁰³⁾ Tak se Otlet pokoušel koncem roku 1896 založit novou akciovou společnost, která by přeměnila koňskou dráhu na elektrickou a vedla by její provoz podle původní koncese až do roku 1924. To však ministerstvo železnic striktně odmítalo.²⁰⁴⁾

„Došlo k jisté paradoxní situaci, kdy na straně jedné byl Otlet nucen k modernizaci stávající koňky, na straně druhé byla většina jeho návrhů odmítána s tím,

²⁰⁰⁾ Viz níže.

²⁰¹⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1892*, s. 110.

²⁰²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1897*, s. 97–99.

²⁰³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 23.

²⁰⁴⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 6, stížnost pražské městské rady ministerstvu železnic.

že se všech svých práv zřekl (byť protiprávně) ve prospěch Akciové společnosti Pražské tramwaye.²⁰⁵⁾

Poté, co ministerstvo dokonce Otletovi hrozilo odejmutím koncese, se dostával do velice nepříjemné situace.²⁰⁶⁾ Kromě právních problémů v Praze, kde se mu městská rada snažila dát již několik výpovědí,²⁰⁷⁾ měla jeho bruselskou společnost fakticky pod kontrolou jiná společnost.²⁰⁸⁾ Začal tedy jednat s Úvěrovou bankou v Kolíně, která zastupovala konsorcium několika peněžních ústavů. Ta se pak pokusila vyjednávat s Prahou, ale Praha měla již ohledně koňky vlastní záměry a nabídky na elektrifikaci striktně odmítala.²⁰⁹⁾

Při mnohých sporech, které Otlet s Prahou vedl, se postupně jako jediné rozumné východisko jevilo se koňky vzdát. Město hledalo každou příležitost, jak společnost potrestat. Tak se např. stalo, že když došlo kvůli dlouhodobě špatným podmínkám zaměstnanců k jejich stávce mezi 23. a 28. květnem roku 1889, pražská obec situace ihned využila a snažila se dát další výpověď. Argumentem bylo, že Otlet nekoná svoji povinnost, kterou je provozování dráhy.²¹⁰⁾

Na obhajobu pražské obce lze říci, že Otlet byl obchodník v pravém slova smyslu. Z jeho jednání v průběhu let vyplývá, že mu v první řadě šlo o zisk, nikoliv o zájmy měšťanů nebo o funkčnost věcí. Otlet ještě k tomu vlastnil dráhy i v jiných městech, což muselo jeho pozornost ke stavu pražské koňky částečně snižovat. Navíc jeho podnikatelské metody byly v určitých směrech silně pochybné. Možná by šlo nalézt určitou analogii s metodami dnešních pochybných obchodníků, kteří přes různé skuliny obcházejí zákon, zakládají různé společnosti, pak mezi nimi převádějí majetek, různými machinacemi u nich vytvářejí zisk nebo ztráty apod. V této situaci se nelze

²⁰⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 23.

²⁰⁶⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 6, stížnost pražské městské rady ministerstvu železnic.

²⁰⁷⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 2351, karton č. 13, právní posudek k III. výpovědi Otletově společnosti.

²⁰⁸⁾ Otlet vlastnil pouhých 3115 akcií a jeho dva synové dohromady 2 000 akcií, kdežto společnost Union des Tramways 12 983 akcií z celkového počtu 25 306 akcií. Archiv DP Praha, fond KD, č. j. 461, karton č. 14, příloha č. 2 *Spisu notářského*.

²⁰⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Správní rada Elektrických podniků (SREP), karton č. 1, *Protokol o schůzi správní rady městských elektrických podniků odbývané dne 20. listopadu 1897*.

²¹⁰⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 2351, karton č. 13, právní posudek k III. výpovědi Otletově společnosti.

divit, že byla Praha proti Otletovi již silně zaměřená a snažila se vyhnout další spolupráci.

Po návrhu Úvěrové banky přišlo od Otleta ještě několik dalších návrhů, kdy se ale nereálně za účelem výdělků snažil z prodeje získat maximum. Takové návrhy se pochopitelně setkaly s neúspěchem. V této souvislosti jistě stojí za to podrobnosti jedné takové nabídky uvést:

Tato nabídka se k městské radě dostala zprostředkováním Josefa Mildeho. Pověřil jej Generální ředitel Pražské tramwaye Václav rytíř Bělský, který byl v Bruselu, kde se konala valná schůze akcionářů a majitelů koňky. Tam se Otlet vyjádřil, že je ochotný učinit další návrh na vyrovnání celé věci a přičinit se svým vlivem, aby byl návrh společností přijat. Návrh spočíval v tom, že by přenechal „*celou nynější koňskou dráhu se vším movitým i nemovitým příslušenstvím její obci Pražské za roční rentu, rovnající se čistému výnosu dráhy té v r. 1896 docílenému a za polovici čistého výtěžku, který by vynesly veškeré místní dráhy, jež by Praha v době trvání jeho smlouvy, tedy do 10. března 1924, zřídila a vedla ovšem v to počítaje též nynější tratě koňské dráhy, které by obec Pražská v elektrické přeměnití byla povinna. Tento čistý výtěžek by ale tvořil pouze zbytek skutečného čistého výnosu všech těchto drah, který by se objevil, když se z něho dříve – mimo všechny režijní výlohy – srazí ještě také následující položky:*“²¹¹⁾

Zprv měla být za každý rok bez ohledu na výdělek zaplacená částka rovnající se čistému výnosu koňské dráhy v roce 1896. Zadruhé měly být zaplacené také 4% úroky a ujednané amortizační kvóty těch půjček, které by „*si obec od zemské banky král. Českého ku zřízení a provozování drah těch a zejména ku přeměně, nynější koňské dráhy v dráhu elektrickou opatřila.*

Teprve zbytek čistého výnosu – ovšem ale z veškerých drah místních, které by obec Pražská do 10. března 1924 vystavěla a provozovala (a ne jenom z nynější koňské, pak na elektrickou přeměněné dráhy) docílený právě uvedeným způsobem vypočítaný a tedy po srážce obce právě uvedených položek vybývající by se až do dojití smlouvy z dne

²¹¹⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 2146, karton č. 12, *Výtah z dobrého zdání JUD^{ra} Jos. Milde-ho č.j. 142871 ai 1897.*

6. července 1882 mezi obcí Pražskou a panem Eduardem Otletem dělil stejným dílem tak, že by každá z obou stran z něj obdržela jednu polovici.²¹²⁾

Další vliv na správu drah už Otlet nežádal, pouze chtěl mít možnost se prostřednictvím svého delegáta o všem informovat a přesvědčit. Tento poněkud odvážný návrh Otlet „zakládá na právu přednosti mezi více spoluúčástečnímu článkem 40. nynější smlouvy propůjčeném.“²¹³⁾ Asi není třeba dodávat, že tento návrh pražská obec nepřijala.

V nekonečných jednáních o prodeji koňky konečně došlo k posunu 13. ledna 1898, kdy valná hromada Akciové společnosti pražské tramwaye rozhodla, že koňku Praze prodá, a prostřednictvím svého zmocněnce dojednala s Prahou podmínky. Tyto podmínky obnášely zaplatit za koňku 2 637 000 zl., vrátit kauce, převzít hypotéku 56 179 zl. váznoucí na pozemcích podniku a za kupní cenu 40 500 zl. odebrat 15 nových vozů mezitím objednaných. Tyto podmínky městská rada shledala akceptovatelnými 11. března 1898 a koupí koňky včetně následné elektrifikace ještě 27. června 1898 odsouhlasil sbor obecních starších.²¹⁴⁾

Dne 30. června pak došlo k podpisu smlouvy a tímto datem tedy končí koněspřežná dráha jako samostatný dopravní podnik. Smlouva byla podepsána na Staroměstské radnici před pražským notářem Valeriem Hübschmannem: prodávajícími – Constantem de Preterem, ředitelem společnosti Pražské tramwaye, Marché aus Herbesem, Otletovým plnomocníkem a Heřmanem Kretzmarem, plnomocníkem Akciové společnosti pražské tramwaye – na straně jedné a kupujícími – pražským starostou Janem Podlipným a městskými radními Josefem Mildem, pražským advokátem, a Karlem Tichým, císařským radou a továrníkem, – na straně druhé.²¹⁵⁾

²¹²⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 2146, karton č. 12, *Výtah z dobrého zdání JUD^{ra} Jos. Milde-ho č.j. 142871 ai 1897.*

²¹³⁾ Tamtéž.

²¹⁴⁾ Archiv DP Praha, fond KD, č. j. 461, karton č. 14, příloha č. 2 *Spisu notářského.*

²¹⁵⁾ Tamtéž.

5.8 Technické zázemí a prostředky Pražské tramvaje

Kancelář Generálního ředitelství pražské tramvaje sídlila v Paláci Lažanských (nachází se u Národního divadla).²¹⁶⁾ Zpočátku, od roku 1875 s prvními 32 zaměstnanci, obsluhovalo první trasu 10 vozů a 32 koní.²¹⁷⁾ Pro ně byla postavena první vozovna v Karlíně poblíž Invalidovny, jejíž areál se skládal z administrativní budovy, dřevěné remízy s malou dílnou, konírny a kovárny. Pro další koně pak byly přistavovány další stáje. Tato vozovna byla centrem provozu koňky, bývala také nazývána ústřední stanicí. V roce 1876 musela být postavena druhá vozovna koňky pro nově vzniklou smíchovskou trať, resp. pro nové vozy na tuto trať koupené. Nacházela se na Smíchově v prostoru železničního skladiště Spojovací dráhy.²¹⁸⁾ Je ale třeba dodat, že podle určitých svědectví bývaly vozy z karlínské vozovny přetahovány přes řetězový most na smíchovskou stranu řeky a opačně, i když zde nebyly koleje.²¹⁹⁾ Brzy po zahájení provozu na koňce, v roce 1876, personál tvořilo již 76 zaměstnanců. Počet vozů byl rozšířen na 20 a počet koní na 40.²²⁰⁾

Poté, co byl Otletovu podniku v roce 1882 dodán větší počet vozidel, stalo se toto technické zázemí rozlohou neúnosné, a tudíž musely být na konci většiny nových tratí postaveny další vozovny. Tak vznikla v roce 1883 nedaleko staré smíchovské vozovny, a jako náhrada za ni, nová zděná vozovna. K tomu byla postavena další, momentálně největší, na Žižkově za Bezovkou. Následujícího roku zřídilo ředitelství ještě jednu vozovnu na Zvonařce na Královských Vinohradech. Vozovny měly obvykle dvě koleje pro uschování vozů a byly u nich vybudovány menší obytné prostory a prostorné stáje, popřípadě i další drobné stavby. S prodloužením tratě do Stromovky

²¹⁶⁾ *Posel z Prahy*, 24. 9. 1875, s. 3. Toto potvrzuje i předtištěná hlavička *Instrukcí pro hlídače tratí dráhy*. Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1782, karton č. 14.

²¹⁷⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1875*, s. 56.

²¹⁸⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 13; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 25.

²¹⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 3–4. Autor stati sice tvrdí, že byly přetahovány pravidelně, ale vzhledem k tomu, že po celou dobu byla vozovna na smíchovské straně řeky, je tato pravidelnost velmi nepravděpodobná.

²²⁰⁾ *Statistická příruční knížka hlav. města Prahy za rok 1876*, s. 80.

roku 1885 vznikla pak na jejím konci i malá stáj, která ale fungovala pouze přes den. Až na drobné výjimky vlastně každá vozovna obsluhovala jednu linku.²²¹⁾

V roce 1893 již byla vozovna v Karlíně, nejstarší z vozoven koňky, ve špatném stavu, a tak musela být část objektů zbořena a na jejich místě vznikla pro vozy nová remíza, zděná a s ocelovými nosníky. Navíc byla postavena i nová kolářská a zámečnická dílna a skladiště. V objektu se nacházela i jednopatrová obytná budova, kde byla kancelář, malá výpravná a jídelna, dále lampárna, truhlářská a lakýrnická dílna apod. Po prodeji koňky Elektrickým podnikům v roce 1898 tento podnik pražské obce vozovny převzal, a dokud byla koňka v provozu (tedy než byla celá elektrifikována), sloužily dál svému účelu. Koňská dráha měla již i čekárny pro cestující: na Václavském a Josefském náměstí, u Poříčského sadu, ve Stromovce a na Smíchově proti Plzeňské a před nádražím.²²²⁾

Co se týče vozového parku, nechal Otlet v roce 1875 dopravit do Prahy pro první trasu koňky prvních deset tramvajových vozů, snad amerického původu. Byly to použité vozy z měst, kde již byla koňka provozována. Vozová skříň zavřeného typu měla lehkou, nevyztuženou, vně oplechovanou konstrukci s malými otevřenými plošinami. Spodek vozu byl složen z kovem vyztužených, dřevěných trámek. Následujícího roku Otlet nakoupil první vozy od smíchovské firmy Ringhoffer, vagónky, která se od té doby stala téměř výhradním dodavatelem pražských tramvají. Tyto zavřené vozy byly podobné konstrukce jako vozy předcházející, avšak vozy z dalších dodávek již měly důkladnější spodek a vyztuženou vozovou skříň. Jinak se jednotlivé série lišily jen v drobnostech. K velkým dodávkám těchto vozů došlo v letech 1882–1884.²²³⁾ V roce 1885 pak pracovalo u podniku již 286 lidí a k přepravě bylo připraveno 88 vozů a 407 koní.²²⁴⁾ Velký nárůst přišel pochopitelně v souvislosti s rozšířením koňky o nové tratě.

²²¹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 25.

²²²⁾ Tamtéž, s. 25–26; POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 13.

²²³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 26.

²²⁴⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1885*, s. 103.

Roku 1885 ředitelství dovezlo od firmy La Metallurgique Ateliere de Nivelles Belgiq e první tři otevřen , tzv. letn  vozy se sniženou podlahou a pěti p i n mi lavicemi. Protože si tyto vozy vydobily mezi cestujícími velkou popularitu, dodal v následujícím roce Ringhoffer dvanáct dalších, víceméně stejných vozů, a ještě v roce 1889 došlo k nákupu dalších dvanácti, u kterých ale není znám jejich původ. Navíc byly ještě později nakoupeny tři podobn  vozy, jen o něco větší. Také bylo dodáno několik starších vozů, které byly dovezeny z Brna náhradou za p ed asn  vyřazen  vozy z první dodávky.²²⁵⁾ Za velkého zájmu cestujících v souvislosti s Jubilejní výstavou v roce 1891 bylo k dispozici 116 vozů a 462 kon . Zaměstnanců bylo 312.²²⁶⁾ Nakonec, ještě krátce před prodejem koňky, bylo objednáno od Ringhofferova 15 větších a robustnějších zavřených vozů, ale ty byly dodány ař novému majiteli, prařsk  obci.²²⁷⁾

Kvůli úspoře hmotnosti a pro poměrně mal  poloměry oblouků na tratích, měly v sechny vozy kr tk  rozvor. Vřetenov  brzda s řetězem byla ovládána z obou plošin ze stanoviště ko iho a vozy byly osvětleny olejovými lampami. Ringhoffer dodával vozy v zelenob l  barevn  kombinaci, později  ervenob l . Později, po ukončení provozu na koňce byly vozy vesměs upraveny na vle n  vozy elektrických drah.²²⁸⁾

Po Bernardu Kollmannovi, kter  byl ve funkci do 20.  ervence 1878, byli dalšími generálními řediteli Prařsk  tramway Konstant de Preter do 18. 7. 1886, Isidor Storch do 24. 10. 1889, Viktor Haas do 16. 8. 1897 a nakonec Václav B lsk  do převzetí dráhy prařskou obcí.²²⁹⁾

²²⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie m stsk  hromadné dopravy v Praze*. s. 26.

²²⁶⁾ *Statistick  kn zka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žiřkova za rok 1891*, s. 103.

²²⁷⁾ Archiv DP Praha, fond KD, č. j. 461, karton č. 14, p iloha č. 2 *Spisu not rsk ho*.

²²⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie m stsk  hromadné dopravy v Praze*. s. 26, 64.

²²⁹⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 11.

6 Elektrická dráha

6.1 Fr. Křižík a první elektrická dráha v českých zemích (na Letné)

Projekt první elektrické dráhy na našem území byl dílem předního českého vynálezce a elektrotechnika inženýra Františka Křižíka (1847–1941). Rodák z Plánice u Klatov, který vystudoval České vysoké učení technické, dostal sice již několik ocenění, ale pořádnou zakázku se mu stále nepodařilo získat. K tomuto účelu založil v roce 1884 v Karlíně vlastní elektrotechnický závod. V roce 1879 se totiž inspiroval na průmyslové výstavě v Berlíně, kde bylo předvedeno první použití elektrického pohonu u pokusné dráhy, 300 m dlouhé, kterou sestrojili Siemens a Halske. Elektrický pohon byl v pozdějších letech dále zkoušen na pokusných pouličních drahách, a to v Berlíně o dva roky později a pak v roce 1883 v rámci elektrotechnické výstavy ve Vídni.²³⁰⁾

Křižík se tedy chystal k propagaci užití elektřiny v dopravě využít připravovanou Zemskou jubilejní výstavu. Byl to podnik poměrně riskantní, a pokud měl účel splnit a tedy obyvatelstvo a městské představitele přesvědčit, bylo zapotřebí alespoň částečně zajistit i konkrétní přepravní potřebu, nejlépe na samotné Výstaviště. Problémem však byla Otletova koňka, která vedla jedinou a nejkratší přímou komunikací do rekreačního areálu Stromovky. Po prvotním plánu vést trať k Výstavišti od tehdejšího vltavského přívozu kontaktoval Křižíka vlastník některých pozemků na Letné, městský radní Ferdinand Víšek, s návrhem trasy pro elektrickou dráhu, která měla vést od horní stanice nově projektované lanové dráhy. Kombinací nových dopravních prostředků mělo dojít k vzájemnému ztraktivnění obou projektů.²³¹⁾

Křižík pak již v březnu 1890, tedy v dostatečném předstihu, kontaktoval pražskou městskou radu. Dne 3. března tvrdil, že ještě není rozhodnut. Městská rada, které se myšlenka tohoto projektu velmi líbila, byla poněkud zaskočena možností, že by

²³⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 26; POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 16.

²³¹⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. s. 4.

Křižík projekt nerealizoval, neboť by tím obecní lanová dráha rozhodně nedosáhla takových výsledků jako v zamýšlené kombinaci. Po povolení od ministerstva obchodu ze dne 12. června, které dovolovalo na 6 měsíců tzv. předběžné technické práce, si nechal Křižík v tomtéž měsíci vypracovat projektové plány od Technické kanceláře Reiter a Štěpán. Elektrotechnickou část projektu zpracoval Křižík sám.²³²⁾

Na 5. listopadu pak byla svolána politická pochůzka. Za pražskou obec se jí mj. zúčastnili již výše zmínění: městský radní Josef Milde a člen sboru obecních starších Ferdinand Víšek. Část protokolárního vyjádření zástupce smíchovského okresního hejtmánství, svobodného pána z Villani, hovoří celkem výstižně o tom, jak se komise k projektu stavěla: „... *naopak zdůrazňují projekt tento, neboť bude jím zřízen nový dopravní prostředek, a potřebě obecnstva, pokud možno nejpriznivějším spojením se Stromovkou, bude ve zvýšené míře vyhověno.*

Budiž zvláště na to upozorněno, že dosavadní komunikační prostředky zvláště v nedělích a svátečních dnech letních měsíců naprosto nedostačují přesile obecnstva, a že tudíž zřízení nového dopravního prostředku lze jen s radostí uvítati...“²³³⁾ Při posuzování připomínek byly jediné zásadní námitky od právního zástupce Pražské tramwaye, který považoval tento návrh elektrické dráhy za nepřípustnou konkurenci, a tím za porušení smlouvy²³⁴⁾ z roku 1882. Při tom tvrdil, že podle článku 44 nehraje roli, jestli je pohon dráhy animální nebo mechanický (tedy i elektrický). Protože komise neznala zmíněnou smlouvu Pražské tramwaye s pražskou obcí, ani koncesní podmínky tohoto podniku, postoupila rozhodnutí ministerstvu obchodu. Přitom předběžně prohlásila, že se jí protest zdá neodůvodněným, protože se projektovaná dráha s tratěmi koňky vůbec nedostává do kontaktu nebo do souvislostí, a tak nemůže tvořit konkurenci trati z Josefského náměstí do Stromovky. Na závěr komise konstatovala, že pokud se ministerstvo k protestu nepřikloní, navrhuje jednohlasné schválení předloženého projektu a udělení koncese.²³⁵⁾

²³²⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 27.

²³³⁾ Tamtéž, s. 27–28.

²³⁴⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

²³⁵⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 28–29.

Po tomto víceméně kladném výsledku místního šetření začala být připravována smlouva mezi Františkem Křížíkem a královským hlavním městem Prahou, ve které byly pro stavbu a provoz této dráhy stanoveny konkrétní podmínky. Nájemné bylo 10 kr. za metr tratě s jednou kolejí a 20 kr. za metr dvojkolejně tratě. Platil tedy menší ceny než Otlet, což ale nejspíš souviselo s tím, že nešlo o hlavní městské komunikace. Smlouva obsahovala spoustu dalších ustanovení, které by se od takové smlouvy daly očekávat. Jedním z nich byla i povinnost zavést společné jízdenky s letenskou lanovou dráhou. Dne 11. května pak Křížík obdržel koncesi od rakouské vlády, kterou podepsal osobně i císař František Josef I., a následující den došlo k podpisu zmíněné smlouvy. Poté, co bylo 20. května vydáno místodržitelstvím stavební povolení, se práce rozběhly naplno. Protože koleje byly položeny velmi rychle, byla již o měsíc poté většina vlastní tratě hotova.²³⁶⁾

Trať vedla od horní stanice lanovky, u níž byla i letenská restaurace, k vratům do Královské obory. Byla jednokolejná a měřila 745 metrů. Použity byly vignolové kolejnice normálního rozchodu. Vrchní trolejové vedení bylo v pětimetrové výšce nad kolejemi na dřevěných stožárech. K výrobě elektrického proudu byla určena malá elektrická stanice v samostatné strojovně, která se nacházela vedle Letenské restaurace. Pomocí parního stroje byl poháněn dynamoelektrický stroj, který dodával do troleje napětí (které bylo v porovnání s napětím používaným pro tramvaje v dnešní době asi 4krát nižší).²³⁷⁾ Dráha měla jezdit rychlostí 10 km/h, a tím pádem vzdálenost překonat za 3 minuty.²³⁸⁾

Pro tuto dráhu koupil Křížík dvounápravový motorový vůz, který byl už v roce 1882 předveden na elektrotechnické výstavě v Mnichově, pocházející od norimberské firmy Schuckert. Navíc mu ještě v roce 1891 podle jeho vlastního návrhu vyrobila firma Ringhoffer podobný vůz, který Křížík sám vybavil elektrickým zařízením. Tyto vozy se

²³⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 28.

²³⁷⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 27–28.

²³⁸⁾ *Zlatá Praha*, 4. 7. 1891, s. 2.

kromě svého trakčního motoru s hnacím převodem nijak nelišily od vozů koňské dráhy.²³⁹⁾

K první zkušební jízdě na této trase došlo 6. července 1891. Dne 16. července se pak uskutečnila technicko-policejní zkouška, během které nebyly zjištěny žádné závady, a provoz na trati byl povolen zástupcem nejvyššího drážního orgánu (Generální inspekce rakouských drah). Pak mohlo konečně 18. července 1891 v 9.00 dojít, za přítomnosti význačných pražských činitelů, k historicky první jízdě elektrické tramvaje v českých zemích. O dosud neznámý prostředek se pak u veřejnosti objevil obrovský zájem. Dráha však byla v tomto roce v provozu jen víceméně po dobu výstavy, její provoz byl ukončen 2. listopadu. Za toto krátké časové období přepravila 163 661 osob.²⁴⁰⁾

6.2 Zemská jubilejní výstava

Všeobecná zemská jubilejní výstava byla konána při příležitosti stoletého výročí první průmyslové výstavy z roku 1791. Význam výstavy zdůrazňuje toto tvrzení: „*Zemská výstava přesáhla svůj čas, rok 1891, i prostor, pražské výstaviště, Čechy i monarchii.*“²⁴¹⁾ Byla přehlídkou rozvoje a vyspělosti českého národa v oblasti hospodářské i sociální.

Protože se němečtí členové obchodních a živnostenských komor výstavě bránili a zároveň měli v komorách většinu, nebyla výchozí pozice pro realizaci výstavy zrovna příhodnou. S tím se nehodlali smířit někteří čeští průmyslníci. K podpoře výstavy se vyjádřil obzvláště František Křížík, přičemž uspořádal sbírku. Jelikož reakce byla až překvapivě pozitivní, všechno se dalo do pohybu, podporu postupně připojili i vysocí představitelé a realizaci už nic nebránilo. Hlavním cílem výstavy bylo ukázat současný stav výroby v Čechách a přispět k jejímu odbytu. Sám Křížík se na výstavě výrazně podílel. Kromě jeho elektrické tramvaje, vedoucí ke Stromovce z Letné, vytvořil i osvětlení v celém areálu a světelnou fontánu. Hlavní atrakcí výstavy byla ale lanová

²³⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 28.

²⁴⁰⁾ Tamtéž, s. 29.

²⁴¹⁾ EFMERTOVIÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*, s. 384.

dráha na Petřín, která se stala nejdelší lanovou dráhou v Rakousko-Uhersku. Sloužila hlavně pro návštěvníky rozhledny, která byla rovněž novou atrakcí.²⁴²⁾

Výstava byla pořádána od 15. května do 18. října 1891. Za tu dobu jí navštívilo 2 432 356 osob, mezi kterými byl i císař František Josef I. Dobové noviny uvádějí, že „vskutku však neschází asi mnoho do úplné polovice třetího milionu, neboť v posledních dnech nebyla kontrola již tak spolehlivá, jelikož turnikety nestačily.“²⁴³⁾ Na výstavu byly vypravovány i zvláštní vlaky z různých měst českých zemí, ale také např. z Vídně. Mezi návštěvníky výstavy bylo i hodně cizinců.²⁴⁴⁾ Je nepochybné, že výstava přispěla k většímu dopravnímu ruchu. Po Jubilejní výstavě se konaly v dalších letech na Výstavišti i jiné výstavy, např. Národopisná výstava československá roku 1895, Výstava architektury a inženýrství v roce 1898 a další.²⁴⁵⁾ Výstavy dopravní ruch také nepochybně oživily, ale rozhodně se to nedá srovnat se situací z roku 1891.

Jubilejní výstava ukázala nové směry v mnoha oblastech včetně dopravy. Kromě nejperspektivnějšího prostředku, elektrické tramvaje, dokazovala i v jiných směrech, že animální pohon už přestává být aktuální. Návštěvníci výstavy měli možnost vyzkoušet lanové dráhy a i parní tramvaj proti kočce působila pokrokově.

Zcela výstižnou a dodnes platnou zůstává věta Františka Roubíka: „Zemská jubilejní výstava, uspořádaná českým průmyslem ..., zahajuje u nás období tak zvané druhé průmyslové revoluce, charakterizované zužitkováním nových energetických vynálezů pro výrobní účely jakož i stále rostoucím vlivem bankovního kapitálu v procesu postupující industrialisace a koncentrace výroby.“²⁴⁶⁾ Dané tvrzení zcela vystihuje situaci v pražské dopravě. Během pár let začala elektrická dráha vytlačovat koňku a v následné době pak Elektrické podniky získaly monopol v pražské dopravě. Ambiciózně se chopily rozšiřování elektrické dráhy i podniku vůbec, k čemuž by

²⁴²⁾ EFMERTO VÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*, s. 384–385, 388, 391.

²⁴³⁾ *Čas*, 24. 10. 1891, s. 693.

²⁴⁴⁾ *Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za léta 1906, 1907 a 1908*, s. 430–431, udává, že návštěva cizinců v roce 1891 byla 130 833. Tato neobvyklá návštěvnost byla přirozeným nárůstem cestovního ruchu překonána až v roce 1907. Údaje z okolních let dokazují, že výstava měla na počet cizinců opravdu velký vliv. V roce 1890 (rok před výstavou) to bylo číslo 95 576 a v roce 1892 (rok po výstavě) jen 74 387. Posledním ukazatelem může být návštěva cizinců v měsících. V srpnu 1891 jich bylo v Praze 20 998 a v červenci 19 421. Tato čísla nebyla překonána v žádném měsíci po celé období 1885–1908.

²⁴⁵⁾ EFMERTO VÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*, s. 388, 393, 396;

²⁴⁶⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 79.

nedošlo nebýt kapitálu koncentrovaného v rukou vlastníka. Podnikaly i v oblasti výroby a prodeje elektřiny. K tomu došlo tak, že si podnik vystavěl elektrárny pro své dráhy, nemusel pro ně tedy elektřinu draze kupovat, a navíc jí mohl i prodávat. Taková koncentrace výroby zajistila vyrovnaný, prosperující a rozšiřující se podnik.

6.3 Rozšíření elektrické dráhy na Letné a její postupný zánik

Poněvadž za Jubilejní výstavy používalo elektrickou dráhu mnoho cestujících, rozhodl se Křížík vytvořit prodloužení až přímo do Královské Obory (Stromovky). Zároveň musel požádat ministerstvo železnic o další samostatné povolení pro dobu letní sezóny. Již v dubnu 1892 předložil projekt prodloužení k Šlechtově restauraci, nejvíce navštěvovanému místu ve Stromovce. Zemský výbor mu ale pokračování po silnici Stromovkou nepovolil, a tak byla zvolena varianta vedoucí po vlastním tělese podél ohradní zdi a končící poblíž Místodržitelského letohrádku. Koncesi pro stavbu získal 2. února 1893, a byla to již koncese trvalá na všechny následující letní sezóny. Dopravu mohl Křížík provozovat tedy pouze mezi 15. dubnem a 15. říjnem každého roku. Původní konečná na konci Ovinecké ulice u Stromovky byla pak při stavbě změněna ve výhybnu a celý úsek, i s novou částí, měřil 1,4 km.²⁴⁷⁾

Novým úsekem se začalo jezdit 1. září, ovšem počty přepravených osob po skončení výstavy byly už nevýrazné a ani otevřením nového úseku nedošlo ke zlepšení. Křížík pro prodloužení zakoupil u Ringhoffera dva zavřené motorové vozy, podobné jako na koňce. Jízdenky byly v různých verzích s cenou od 6 do 10 kr. a nabízela se i možnost kombinované jízdenky s lanovkou.²⁴⁸⁾

Při další neperspektivnosti tratě ji Křížík alespoň využil ke svým pokusům. Protože se v té době na mnoha místech Evropy vedly zapálené debaty o estetičnosti a bezpečnosti nadzemního přívodu proudu pomocí trolejového vedení, mnozí elektrotechničtí vynálezci se snažili najít způsob jiný. Křížíkovým vymyslel vlastní řešení, které zkoušel roku 1896. Vytvořil třetí kolejnici, která byla shora kromě malého

²⁴⁷⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 29–30.

²⁴⁸⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. s. 9–10.

potřebného prostoru zabetonována a ze které si vůz odebíral proud měděnými kartáčky umístěnými ve spodní části.²⁴⁹⁾

Z důvodu, že dráha již několik let vykazovala ztráty, se Křížík snažil vymyslet způsob, jak ji oživit. Spojení mezi Stromovkou a Letnou, krátkodobě zajímavé kvůli Jubilejní výstavě, přestali cestující po skončení výstavy výrazněji potřebovat. Křížík tedy v roce 1894 předložil první návrh na výstavbu dalšího úseku přes letenskou stráž ve směru na Klárov a Malou Stranu a na základě tohoto návrhu obdržel od ministerstva povolení pro předběžné technické práce. Tento projekt později propracoval na prodloužení přes Malou Stranu a Smíchov do Chuchle, s alternativou až na Zbraslav. Další variantami byla jednak trať Jelením příkopem k oboře Hvězda, ale také možnost přes Bubeneč do Roztok. Avšak i když ministerstvo železnic, tedy nejvyšší státní orgán v tomto směru, mu potíže nečinilo, činila mu je pražská obec, neboť se záměr střetával s jejími zájmy. I další Křížíkovy návrhy, pocházející z roku 1898, zůstaly nevyslyšeny, ať už se jednalo o nabídku spojení dráhy na Letné s budoucí sítí pražských elektrických drah nebo o nabídku jejího prodeje městu.²⁵⁰⁾

Průměrná rychlost dráhy byla ještě v roce 1897 5 km/h, později vzrostla na 12 km/h. Jak již bylo řečeno, o prosperitě dráhy po skončení výstavy nemůže být řeč. Počet cestujících na této trati neustále klesal: v roce 1896 jich bylo 48 719, v dalším roce 37 780 a roku 1899 již jen 8 294. Kromě prvního roku byla dráha trvale prodělečnou. Např. v roce 1897 činily příjmy z tratě 3 005 zl. 20 kr., zato výdaje 5 406 zl. Křížík dělal, co mohl, aby na nepříjemném vývoji něco změnil. Vyjma toho, že snažil vyjednat prodloužení tratě, které by ji zatraktivnilo, byl donucen snižovat stav svého personálu až na konečných 5 v roce 1900 (přičemž v roce 1896 bylo zaměstnanců 10) s tím, že úředník i revizor z dráhy Praha–Libeň–Vysočany vykonávali svoji činnost i pro dráhu letenskou. Později také zkracoval sezónu, a to na nejméně prodělečné měsíce. Nejspíš jenom díky tomu se mu podařilo dosáhnout toho, že v roce 1900 byly příjmy na den provozu stejné jako v roce předchozím. Bylo to necelých 8 zl. na den. Přesto Křížík asi doufal, že úsporami zastaví prodělečnost dráhy. Denní průměr 78 cestujících však toto splnit nemohl. Takto se dráha stala neudržitelnou a Křížík na ní ukončil provoz. O tom,

²⁴⁹⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. s. 9.

²⁵⁰⁾ Tamtéž, s. 10–11.

proč se s touto dráhou skončilo, vypovídá i počet cestujících za daný rok: 4 700. Na druhou stranu je vhodné ještě dodat, že sezóna v tomto roce trvala už jen od 17. června do 15. srpna, tedy 60 dní.²⁵¹⁾

Křižík jízdu zastavil prozatímně, s určitou nadějí na možné budoucí využití. Definitivní tečkou pro první elektrickou tramvaj byly Elektrické podniky. Elektrifikací tratě koňské dráhy do Stromovky učinily elektrickou tramvaj na Letné již naprosto neúčinnou. Toto potvrdily i plány podniku na výstavbu vlastní tratě přes Letnou do Bubeneč. Křižík se tomuto plánu snažil oponovat prodloužením dráhy k Bubenečskému nádraží, přičemž se odvolával na právo přednosti, garantované smlouvou z roku 1891, ale neúspěšně. Vyhodnotil tedy možnost dalšího provozování letenské dráhy jako nereálnou a v letech 1903–1904 nechal vytrhat koleje, demontovat další zařízení a vozy převézt na dráhu do Libně. V případě této dráhy nelze zcela hovořit o jejím krachu, neboť svůj účel propagace elektrické trakce v městské hromadné dopravě zcela splnila²⁵²⁾ a Křižík pak mohl na tomto základě postavit již dlouhodobě perspektivní trať elektrické dráhy z Prahy přes Libeň do Vysočan.

6.4 Lanové dráhy

Komplikované dopravní spojení v některých částech Prahy vedlo k úvahám o zavedení dopravy i do těchto míst. Jednalo se mezi jinými o Letnou a Petřín, kde se v příslušných terénních podmínkách jevila jako nejvhodnější lanová dráha.

6.4.1 Lanová dráha na Letnou

Původním záměrem jednoho pražského družstva bylo zřídit na Letnou dráhu s drátěným lanem, popřípadě železnici s parovozy. Tento plán získal povolení ke stavbě, ale nebyl díky tehdejší finanční krizi proveden. Asi o patnáct let později, v roce 1888, vznikl návrh na stavbu čtyř pozemních lanových drah spojujících hůře dostupné části Prahy v oblasti hradčansko-letenské. K jejich uskutečnění nakonec nedošlo,²⁵³⁾ avšak

²⁵¹⁾ *Statistická knížka* 1897, s. 100–101; *Statistická knížka* 1899, s. 137; *Statistická knížka* 1900, s. 139.

²⁵²⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 17.

²⁵³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 31.

plán zřídit lanovku od mostu císaře Františka Josefa nahoru na Letnou zůstal v povědomí a konečně začal být od počátku roku 1890 z podnětu připravované Jubilejní výstavy realizován.

Praha v této době již začala projevovat zájem o vystavění dráhové komunikace pro Pražany a v tomto duchu nařídila městská rada stavebnímu úřadu, aby vyhotovil vrstevnicový plán, podle detailního zjištění výškových poměrů v místech zamýšlené dráhy. Případná dráha musela překonat neobvykle prudký spád, kde převýšení od tehdejšího mostu Františka Josefa na letenskou planinu bylo 40 metrů. Na schůzi technické, finanční a mostecké komise byl po návrhu starosty Šolce dne 22. února 1890 zvolen pětičlenný komitét, který se měl zabývat stavbou lanové dráhy na Letnou, ale také i myšlenkou budoucích drah v Praze vůbec. Tento Výkonný komitét pro uspořádání jubilejní výstavy v Praze dovedl myšlenku k realizaci, když se do práce vrhl s velkou vytrvalostí a pilností: často konal schůze a místní komise. Tak byl již 4. března schválen městskou radou návrh, aby projekt byl za 450 zl. zadán Technické kanceláři Reiter a Štěpán.²⁵⁴⁾

Vzhledem k přetíženosti holešovické linky koňky slibovala lanovka lepší dopravní spojení na výstavu, neboť v horní stanici se měla napojit na zamýšlenou elektrickou dráhu inženýra Křížíka vedoucí do Stromovky. Celkově si situace, kdy popularita nejmladší pražské čtvrti, Holešovic-Buben, neobyčejně vzrůstala, žádala novou dopravní trasu. Zároveň vzrůstala stavební činnost i na Letné, kde rychle mizely pole a ovocnářské zahrady. Přímé spojení mezi mostem Františka Josefa s letenskými sady tedy mělo posloužit horní části Holešovic-Buben a Bubenči, jakož i společně s Křížíkovou dráhou zmíněnému spojení do Stromovky a na výstavu.²⁵⁵⁾

Výstavba lanové dráhy na Letnou měla probíhat zcela v režii královského hlavního města Prahy a Technická kancelář Reiter a Štěpán měla úplný projekt předložit do 24. března. Za každý den zpoždění bylo poměrně vysoké penále 30 zl. Jednoduchým výpočtem lze zjistit, že takto by projektanti při 15denním zpoždění dělali práci zadarmo. Poté, co byly v termínu dokončeny všechny přípravné práce, mohla se 23. května sejít

²⁵⁴⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 16–17.

²⁵⁵⁾ Tamtéž, s. 16; *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 106.

příslušná komise k obchůzce. Původní projekt počítal s jednokolejnou dráhou, avšak proti tomuto řešení se vyslovil zástupce Generální inspekce rakouských drah, který tvrdil, že dráha neposkytuje dost bezpečnostních záruk ve výhybkách, a tak komitét rozhodl o změně na dvojkolejné uspořádání tratě, což bylo schváleno 30. května městskou radou a 11. června sborem obecních starších.²⁵⁶⁾

Podle tohoto rozhodnutí pak Technická kancelář Reiter a Štěpán projekt přepracovala. Tím se změnil rozpočet na stavbu tratě z původních 39 382 zl. na 50 782 zl. Přitom byl, v zájmu lepší funkčnosti, změněn i sklon dráhy v horních 13 metrech: v tomto místě byl sklon 37 %, kdežto na zbytku tratě jen 33 %. Tím měla horní lanovka lépe nabírat rychlost při rozjezdu. Po přepracování projektu se komitét urychleně snažil o získání koncese, jakož i o vypsání řízení na stavbu dráhy.²⁵⁷⁾

Den poté, co Generální inspekce rakouských drah 14. července 1890 odsouhlasila projekt, obdržela pražská obec předběžnou koncesi pro stavbu. Vlastní koncese byla ale Praze udělena až výnosem ministerstva obchodu ze dne 8. srpna 1890, na dobu trvání 75 let. Pro značné zpoždění způsobené nucenou změnou projektu nedošlo k vypsání veřejného řízení a byly rovnou osloveny pouze konkrétní firmy. Z nich do předepsané lhůty podaly nabídku jen Českomoravská továrna a stavební inženýr a podnikatel z Vinohrad, Jan Kruliš. Na schůzi 28. června pak městská rada svěřila zakázku J. Krulišovi s tím, že stavební termín byl do stanoven na 30. listopadu téhož roku a dráha měla být odevzdána obci nejpozději 15. března 1891. Protože, i přes veškerou snahu, nebylo možné stavební lhůtu dodržet, městská rada ji později ještě prodloužila do 15. prosince.²⁵⁸⁾

V průběhu výstavby se vyskytl problém s dodávkou vody potřebnou k provozu lanovky. Vozy měly být totiž poháněny tzv. systémem vodní převahy (protiváhou vody), kdy je v horní stanici do nádrže vozu načerpána voda a ten svou vahou vytáhne druhý vůz nahoru. Ve spodní stanici je voda z vozu automaticky vypuštěna do kanalizace.²⁵⁹⁾ Otázka vody začala být s vodárenskou kanceláří řešena až velmi pozdě a

²⁵⁶⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 17–19.

²⁵⁷⁾ Tamtéž, s. 19, 21.

²⁵⁸⁾ Tamtéž, s. 21–23.

²⁵⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 32.

podle výpočtů se zjistilo, že velká spotřeba vody by způsobovala její nedostatek v okolních domech na Letné. Aby voda okolí nechyběla, bylo by jí při 5minutovém intervalu dráhy možno dodat pouhých 1,6 m³ místo potřebných 5 m³, což by zcela jistě ani v krajním případě (při plné obsazenosti lanovky dolní a neobsazenosti lanovky horní) k vyvinutí potřebné mechanické síly²⁶⁰⁾ nemohlo stačit. Z tohoto důvodu byl po návrhu vodárenské kanceláře v horní budově stanice vybudován malý vodojem o objemu 300 m³. Ten měl nedostatek vody doplňovat. Vodojem i další relativně drobné záležitosti stavbu ještě o něco prodražily. Na jaře 1891 byla lanová dráha dokončena a 14. května vyzkoušena technicko-policejní zkouškou.²⁶¹⁾ Po nařízených stavebních úpravách se konala nová zkouška 30. května 1891 a už téhož dne lanová dráha na Letnou zahájila svůj pravidelný provoz.²⁶²⁾

Trat' na Letnou byla dvojkolejná s tzv. Abtovou ozubnicí uprostřed, sloužící k regulaci rychlosti jízdy a jako nouzová brzda při přetržení lana. Kolejnice byly vignolové, přišroubované na příčných železných pražcích, které byly zapuštěny v betonu. Rozchod kolejí byl 1 metr, dráha tedy byla úzkokolejná. Měřila 108,97 m a mezi stanicemi lanovky byl výškový rozdíl 38,3 m. Dva vozy, každý se čtyřmi oddíly, celkem pro 24 sedících a 16 stojících osob, vyrobila firma Ringhoffer. Cesta trvala minutu a tři čtvrtě a maximální rychlost dráhy byla 5 km/h. V obou stanicích byly čekárny a kryté nástupní perony. Signály, kterými se dorozumívala mezi sebou horní a dolní stanice, byly nejdůležitější částí instrukcí pro zřízence. Tyto signály se vykonávaly zvonky, trubkami nebo telefonem. Vozy byly vázány jeden na druhého, bez souhlasu obou nemohly vyjet. Signály se týkaly obsazení, úplné připravenosti, začátku jízdy apod.²⁶³⁾

Provozní doba lanové dráhy byla od 6 do 21 hodin v letních měsících, od 7 do 20 v měsících zimních. Lanová dráha na Letnou byla tedy jediný projekt vystavěný

²⁶⁰⁾ Pro lepší představu o dráze a možné bližší výpočty lze uvést údaje o váze. Jeden vůz vážil 4800 kg, maximální obsazení cestujícími vychází přibližně na 3000 kg (40 x 75 kg) a plná vodní nádrž měla 5000 kg.

²⁶¹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 20–21, 23–24.

²⁶²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 106.

²⁶³⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 18–20, 22, 25.

v souvislosti s Jubilejní výstavou, který neměl sezónní účel. Při uvedení do provozu stála cesta nahoru nebo dolů 4 kr. a zpáteční 6 kr.²⁶⁴⁾ Od následujícího roku se platilo za jízdu nahoru 3 kr., dolů 2 kr. a zpáteční jízdenku bylo možno od roku 1895 zakoupit za 4 kr.²⁶⁵⁾

Vzhledem k zamýšlené elektrifikaci dráhy a také z organizačních důvodů byla lanovka od roku 1900 pod správou Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, které na ni v roce 1902 zavedly elektrický pohon. Doprava lanovou dráhou na Letnou skončila během první světové války.²⁶⁶⁾

Lanová dráha na Letnou si na rozdíl od sousední elektrické dráhy udržela zisk, a tím pádem také smysl, i po skončení Jubilejní výstavy v roce 1891. Během tohoto roku dopravila 229 837 osob, z čehož 178 724 bylo dopraveno nahoru.²⁶⁷⁾ To dokazuje výše řečenou potřebu výstavby vodojemu, neboť jednoduchým výpočtem vychází, že při průměrné jízdě byl spodní vůz třikrát obsazenější než ten horní.

Následující rok 1892 znamenal sice pokles v celkovém počtu přepravených osob o více než 70 000, ale znamenal i nadále prosperitu dobře se vyvíjející společnosti. Bilanci podniku lze dále posoudit dle výkazů o příjmu např. z roku 1897, kdy lanová dráha přepravila 131 684 osob, z roku 1899, kdy přepravila 180 037 osob, a z roku 1901, kdy se počet přepravených osob vyšplhal až na 302 921.²⁶⁸⁾ V roce 1910 pak dosáhla ještě většího počtu cestujících, a to 368 387 osob.²⁶⁹⁾

6.4.2 Lanová dráha na Petřín a projekt parní tramvaje do Liboče

Když se roku 1889 vrátila skupina členů Klubu českých turistů ze světové výstavy v Paříži,²⁷⁰⁾ zrodila se myšlenka postavit v Praze turistickou rozhlednu po vzoru

²⁶⁴⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 25.

²⁶⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 32.

²⁶⁶⁾ Tamtéž.

²⁶⁷⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 107.

²⁶⁸⁾ *Statistická knížka 1892*, s. 113.; *Statistická knížka 1897*, s. 103.; *Statistická knížka 1899*, s. 140.; *Statistická knížka 1901*, s. 96.

²⁶⁹⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1911*, s. 205.

²⁷⁰⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 76–77.

Eiffelovy věže. Po zvolení vrcholu Petřína jako nejvhodnějšího místa pro stavbu vyvstala otázka, jak s rozhlednou zabezpečit pohodlné dopravní spojení. Tak vznikla spolu s projektem Petřínské rozhledny myšlenka zbudovat lanovou dráhu. Uskutečnit obě stavby bylo úkolem Družstva rozhledny na Petříně, společnosti s ručením omezeným, v jehož čele stanul starosta Klubu českých turistů Vratislav Pasovský. Projekt byl zadán Technické kanceláři Reiter a Štěpán.²⁷¹⁾ Autoři myšlenky si byli určitě vědomi dobré příležitosti k uplatnění staveb, kterou měla poskytnout Jubilejní výstava.

Družstvo požádalo pražskou městskou radu o přímé spolufinancování. Praha tomuto požadavku vyhověla tak, že získanou koncesi (která byla na dobu 90 let) přenechala družstvu, výhodně propůjčila obecní pozemky a na stavbu poskytla půjčku 25 000 zl. Zahájení stavby připadlo na leden 1891 a již 25. července téhož roku lanová dráha vozila na Petřín cestující (viz přílohu č. 4: Lanová dráha na Petřín). Rozhledna byla pro veřejnost otevřena krátce poté.²⁷²⁾

Petřínská trať měřila 396,5 m a šlo v té době o nejdelší lanovou dráhu v Rakousko-Uhersku. Převýšení tratě bylo 102,2 m. Lanovka zdolala trať za 6 minut a cestujícího stála jízdenka 12 kr. za cestu nahoru a 6 kr. za jízdu dolů. Horní stanice byla poblíž Nebozízku a končila tedy hodně pod vrcholem Petřína. I dolní stanice byla na jiném místě než dnes, takže i k tramvaji bylo dále. To byly hlavní nevýhody této lanovky. Stejně jako letenská byla lanová dráha na Petřín poháněna systémem vodní převahy a měla rozchod kolejí 1 m. Trať však byla tříkolejnicová se společnou prostřední kolejí. Krátký dvojkolejný úsek uprostřed sloužil jako výhybna. Dvojitá Abtova ozubnice vedoucí středem koleje zvyšovala bezpečnost dopravy. Dodavatel vozů, firma Ringhoffer, použila pro oba vozy obdobnou konstrukci jako na Letné. Vozy s kapacitou 50 osob²⁷³⁾ obsahovaly vždy jednu vodní nádrž. S dodávkou vody bývaly

²⁷¹⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 106; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 32–33.

²⁷²⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1891*, s. 106.

²⁷³⁾ Tamtéž.

občas komplikace, což byl další nedostatek dráhy. Provoz lanové dráhy byl začátkem první světové války zastaven.²⁷⁴⁾

V roce 1891, kdy se konala Jubilejní výstava, lanovku použilo 141 755 cestujících a na rozhlednu vystoupilo 61 298 návštěvníků. V týdnu od 15. do 21. srpna dosáhly obě atrakce nejlepších výkonů, na lanové dráze byl denní průměr dokonce 2 490 osob. To činí asi desetinásobek pozdějšího průměrného stavu. Počet cestujících lanovky v dalších letech zpočátku klesal: roku 1892 jich bylo 130 366 a roku 1897 pak 80 184. Poté se ale zastavil na častých 75 až 80 tisících, i když např. v roce 1908 bylo cestujících dokonce 114 382. Počet návštěvníků rozhledny se ustálil v rozmezí 20 až 30 tisíc za rok.²⁷⁵⁾

V roce 1892 se objevil projekt parní tramvaje do Liboce. Zjevně vznikl s podobnou myšlenkou, jako v případě Letné. Spojení s petřínskou lanovkou a rozhlednou mělo vzájemně zvýšit atraktivitu oběma stranám. Vytvořila se Akciová společnost místních drah pro Prahu a okolí, která měla jako první věc v programu výstavbu tratě od Petřínské rozhledny zahradou Strahovského kláštera, zadní částí zahrad domů, které byly při erární silnici, přes samotu Vypich k oboře Hvězda. Trať měla spojit Prahu a Smíchov s obcemi nacházejícími se za Strahovskou bránou.²⁷⁶⁾

Měla za cíl dosáhnout větší návštěvy turistů a oživit stavební ruch v těchto oblastech. K tomu by pak dopomohly i levné pozemky ve zmíněných oblastech. Pravdou je, že tento směr mohl být atraktivní. Ani dnes takové spojení neexistuje. Trať měla stát asi 225 tisíc zl. a měla měřit okolo 5 km. Ministerstvo obchodu povolilo předběžné práce 27. ledna 1893.²⁷⁷⁾ Plány projektu vypracovala (stejně jako v případě lanovky) Technická kancelář Reiter a Štěpán. Společnost ale nezískala potřebný kapitál a ani městská rada ji nehodlala s financováním pomáhat.²⁷⁸⁾ Parní tramvaj by krásné pražské zahrady určitě poznamenala, nicméně by měla i jisté kouzlo.

²⁷⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 33; POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 17.

²⁷⁵⁾ *Statistické příručky* a od r. 1906 *Statistické zprávy* pro dané období, zvláště *Statistická příručka* 1891, s. 106; *Statistická příručka* 1892, s. 113; *Statistická příručka* 1897, s. 103; *Statistická zpráva* 1906–1908, s. 441; *Statistická zpráva* 1913, s. 392.

²⁷⁶⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1892*, s. 113.

²⁷⁷⁾ Tamtéž.

²⁷⁸⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 78;

6.5 Křižíkova elektrická dráha Praha–Libeň–Vysočany

Mnohé obce z okolí hlavního města usilovaly o dopravní spojení s Prahou. Některé měly zájem o modernizaci stávajícího dopravního prostředku – koňky, avšak v takových obcích, jako byla Libeň, by ocenily jakoukoliv dopravu.²⁷⁹⁾ V tomto pražském předměstí došlo díky nabídce velkých a cenově dostupných pozemků k obrovskému rozvoji průmyslu. Záhy zde vzniklo 40 továren, zmínit je třeba alespoň dvě největší, tedy Pražskou akciovou strojírnou s 1070 zaměstnanci a První českomoravskou strojírnou, která zaměstnávala 960 lidí.²⁸⁰⁾ Výrazně se tak zvýšila potřeba zajistit vhodné dopravní spojení s hlavním zemským městem. Snahou Libně i většiny ostatních obcí bylo vyhnout se financování dopravních podniků ze svého kapitálu a přenechat záležitost soukromým podnikatelům. Otletova společnost provozující koňskou dráhu neměla o prodloužení koňky od karlínské Invalidovny k Libni zájem a zanikl i nápad projektanta Nobacka na dráhu se spalovacím motorem. Libeňští se nakonec obrátili na Františka Křižíka, proslulého výstavbou letenské elektrické dráhy, s žádostí o stavbu elektrické tramvaje. Křižík uvažoval, že by „*elektrickou dráhu mohl předvést v ještě lepším světle, než jako pouhou výstavní propagační atrakci*“²⁸¹⁾, a návrh přijal.²⁸²⁾

Za nejvhodnější silniční spojení pro stavbu tramvajové tratě Křižík považoval tu nejkratší a nejfrekventovanější komunikaci z Prahy přes Karlín do Libně a dále do Vysočan, která se navíc vyznačovala příznivými terénními podmínkami. Návrh projektu trati v délce 4,058 km podal už v říjnu 1892 a v prosinci téhož roku jej rozšířil ještě o další projekt, odbočku plánované tratě Praha–Libeň vedoucí až do Vysočan, který počítal s využitím silnějších vozů (aby zvládaly převýšení mezi ulicí Na Švábkách, kde se měla u hostince U Strasburgu trať větvit, a Palmovkou) a také s rozšířením centrální stanice. Nad oběma projekty zasedla 1. března 1893 komise. Ta poukázala na

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

²⁷⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Tramvajové tratě – Spisová část (ED-S), inv. č. 11613, karton č. 1 (Trať: Praha–Libeň – Vysočany 1. část), žádost, adresovaná sboru obecních starších, o zavedení hromadného dopravního prostředku do Libně.

²⁸⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 31.

²⁸¹⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. s. 13.

²⁸²⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 17.

problematické místo tratě, konkrétně viadukt v ulici na Švábkách, který nebylo možné při jeho stávající výšce podjet. Snížení cesty, které by tento problém vyřešilo, bylo velice nákladné, takže Křížík přijal návrh komise, aby první trať dostavěl pouze k hostinci U Strasburgu a na ni pak navázal druhou projektovanou tratí vedoucí přes Palmovku. To se samozřejmě nelíbilo libeňským, kteří přiměli projektanta, aby do plánů zapracoval odbočnou trať vedenou Palackého třídou.²⁸³⁾

Konečné povolení ke stavbě a provozu elektrické dráhy obdržel František Křížík vyhláškou ministerstva obchodu v březnu roku 1895. Koncese se vztahovala na trať „*Praha–Vysočany, Palmovka–Libeň a Nová Balabenka – Českomoravská továrna na stroje*“.²⁸⁴⁾ a mezi jiným její podmínky stanovovaly staviteli povinnost stavbu dokončit během jednoho roku.²⁸⁵⁾ V tomto termínu se nicméně podařilo dokončit jen první tramvajový úsek dlouhý 2,2 km, vedoucí od konečné stanice koňky v Karlíně na Balabenu. Na základě úspěšných prověrek trati i vozu pak Křížík obdržel povolení k provozu zmíněné tratě.²⁸⁶⁾

Křížíkova elektrická dráha do Libně představovala významnou konkurenci pro Eduarda Otleta, zejména v místě, kde zasahovala na pražské území. Tramvaj s elektrickým pohonem lépe než koňka překonávala stoupání a vlečné vozy umožnily přepravovat více cestujících. Jakmile začaly vozy jezdit i ulicí Na Florenci, platilo se na této frekventované trati 5 kr. za jízdu v rozsahu šesti stanic a dvojnásobek za jízdu delší. Pro dělníky bylo v určitých hodinách stanoveno zlevněné jízdné. Spoje jezdily v intervalu 10 minut denně od 6 do 22 hodin. V průběhu téhož roku Křížík vystavěl další navazující úseky a o dva roky později jezdila elektrická dráha Praha–Libeň–Vysočany po celé své trase.²⁸⁷⁾

Jednokolejná kmenová trať Florenc–Vysočany měřila po dokončení téměř 6 km a byla vybavena 13 výhybnami. Z Palmovky na Libušák vedla jednokolejná odbočná trať o délce 1,2 km, která křižovala železniční kolej. Elektrický proud pro dráhu dodával

²⁸³⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 32–37.

²⁸⁴⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 17.

²⁸⁵⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 37.

²⁸⁶⁾ Tamtéž, s. 41.

²⁸⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 34–39.

Křižík z vlastní samostatné elektrárny, zcela nově postavené na pozemku vedle železniční tratě v Libni v ulici Na Švábkách, což mu usnadňovalo dodávky uhlí. Vedle budovy elektrárny se nacházela malá vozovna pro 24 tramvajových vozů. Dopravu na trati zprvu zajišťovalo 12 motorových a 5 vlečných vozů od firmy Ringhoffer. Vozový park se začal rozrůstat s koncem devadesátých let. Byl doplňován o motorové vozy z Letné, používané jako přívěsné, a několik vlečných vozů bylo pořízeno koupí od majitele koňky. Zároveň Křižík testoval využití akumulátorových motorových vozů umožňujících například provoz v nočních hodinách, kdy byla elektrárna neaktivní. Pro účely zkoušek nechal vystavět dvě nabíjecí stanice v Nuslích a na Zbraslavi, umožňujících za 30 minut dobítí akumulátoru.²⁸⁸⁾

Již několik let po uvedení do provozu představovala elektrická dráha do Libně a Vysočan úspěšný podnik. Bylo však nezbytné, aby jeho správa neležela na bedrech jediného člověka. Křižík z tohoto důvodu podnik přeměnil na akciovou společnost nazvanou „Elektrická drobná dráha Praha–Libeň–Vysočany“. S platností od 1. července 1900 patřila všechna práva nově založené společnosti, v jejímž čele stál sám Křižík jako předseda správní rady. Základní kapitál společnosti byl tvořen dvěma tisíci akcií v celkové hodnotě 800 000 korun. Prosperující podnik brzy provedl prodloužení tratě vybudováním odbočné tratě, která vedla z Balabenky ke dvěma místním továrnám, čímž výrazně zlepšil dopravu jejich zaměstnanců. Úsek Balabenka – Českomoravská továrna na stroje byl 730 m dlouhý, a protože byl v celé délce jednokolejný a bez výhyben, museli cestující přestupovat u Balabenky na kmenovou trať. I přes nedostatky jednokolejné tratě v neustále se zvyšujícím provozu byl vystavěn další jednokolejný úsek v Novém Karlíně. Společnost i nadále připravovala další projekty, které se však nedočkaly realizace. Křižík plánoval výstavbu dráhy na Harfě či zřízení meziměstské tramvajové dráhy z Vysočan směrem na Brandýs nad Labem a dále do Mladé Boleslavi. Připojením Libně k Praze roku 1901 vznikla potřeba včlenit Křižíkovu elektrickou dráhu v Libni a Vysočanech do městských tramvajových linek a cestujícím přepravu zjednodušit.²⁸⁹⁾ Elektrické podniky Křižíkovu dráhu odkoupily za 2 200 000 korun a ta

²⁸⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 36–37.

²⁸⁹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907*, s. 426.

roku 1907 definitivně přibyla do majetku obce.²⁹⁰⁾ Podle výkazu pro Elektrické podniky z 16. srpna 1899 měla Křižíkova dráha za první tři roky nejlepší provozní výsledky vždy v říjnu a nejhorší vždy v únoru.²⁹¹⁾ Dráha Praha–Libeň–Vysočany byla vlastně pokračováním důležité trasy Karlín–Smíchov, a vzhledem k tomu, že metro B bylo postaveno později po celé této trase, se toto tvrzení dokládá. Postupně dosahovala roční přepravy přesahující milion cestujících.²⁹²⁾

6.6 Elektrická dráha do Košíř

Spojení okolních obcí tramvajovou tratí s hlavním městem podporovalo stavební činnost a zvyšovalo hodnotu stavebních parcel. Zájem investorů a obyvatelstva o dané lokality byl pak větší. Tramvaj byla tedy určitým městotvorným prvkem, rozšiřovala město za své hranice. Zejména obce sousedící svou polohou s tehdejšími pražskými hranicemi měly vyšší šanci na zavedení hromadné dopravy.²⁹³⁾

Košíře procházely na konci 19. století velkým rozvojem. Bylo zde postaveno mnoho činžovních domů, ale také průmyslových podniků. Z 952 obyvatel z roku 1857 jich bylo v roce 1880 již 2 840 a roku 1890 dokonce 5 126.²⁹⁴⁾ V závěru 19. století se řadily mezi obce, které svou polohou a typem zástavby měly velkou naději na brzké zavedení hromadné dopravy a připojení k hlavnímu městu (povýšeny na město r. 1895). Obec se rozkládala podél Plzeňské silnice, hlavní výpadové komunikace, a s Prahou již téměř navazovala spojení na Smíchově, který byl tehdy významným předměstím (městem se stal v r. 1903).²⁹⁵⁾ Nejen samotné Košíře, ale i Motol a další obce dál na Plzeňské silnici si také žádaly vystavění košířské dráhy, a to kam až nejdále by to bylo možné. Navíc se v danou dobu Křižíkovou elektrickou dráhou na Letné víceméně prolomil právní názor o tom, že Pražská tramway je jediným možným provozovatelem

²⁹⁰⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 39.

²⁹¹⁾ Archiv DP Praha, fond ED–S, inv. č. není, karton č. 7, *Měsíční výkaz o vozbě a příjmech elektrické dráhy Praha–Libeň–Vysočany*.

²⁹²⁾ *Statistické příručky* pro dané období.

²⁹³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 39–40.

²⁹⁴⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 9.

²⁹⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 39–40.

veřejné dopravy v Praze a okolních obcích. Tudíž hlavně obce sousedící s Prahou zatoužily po rychlém a spolehlivém prostředku, kterým by se středu hlavního města co nejvíce přiblížily.²⁹⁶⁾

Vhodné příležitosti ke stavbě dopravního spojení se rozhodl využít majitel Klamovky, košířský starosta Matěj Hlaváček, a sám tím přispět k rozvoji obce. V této souvislosti se u městské rady dopisem²⁹⁷⁾ ze dne 27. ledna 1892 informoval, jestli je v Otletově smlouvě²⁹⁸⁾ nějaké ustanovení o stavbě koňky do Košíř. Jelikož součástí dohody nic takového nebylo, rozhodl se v realizaci této myšlenky pokračovat sám. Soukromá trať elektrické tramvaje měla vést od křižovatky U Anděla na Smíchově hlavní košířskou třídou přes Klamovku do Zámečnice. Hlaváček spolu s dalším místním podnikatelem, stavitelem Josefem Linhartem zažádali 30. prosince 1892 ministerstvo obchodu o povolení k předběžným technickým pracím. Výnosem ministerstva ze dne 23. března 1893 jim byly povoleny na 6 měsíců, s určitými výhradami pro budoucí koncesi.²⁹⁹⁾

Požádali o spolupráci Technickou kancelář Reiter a Štěpán a v červnu roku 1893 byla projektová dokumentace navržené tratě dokončena. Rozpočet na výstavbu se vším okolo – tedy vozovým parkem, centrální stanicí a remízami – měl být 145 000 zl. Pak získali projektanti 3. června 1894 od ministerstva obchodu stavební povolení. K započetí stavby však bylo ještě třeba získat koncesi, k jejímuž udělení bylo nutné stavbu finančně zajistit. Akciová společnost, kterou projektanti plánovali založit, měla sloužit právě k tomuto účelu. Získat kapitál tímto způsobem by však bylo poměrně zdlouhavé, proto se Matěj Hlaváček rozhodl celou stavbu, jejíž cena se již vyšplhala na 180 tisíc zl., financovat na vlastní náklady, pro zvelebení své obce.³⁰⁰⁾ Koncese ke

²⁹⁶⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 59–60.

²⁹⁷⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 4029, karton č. 19.

²⁹⁸⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, *Smlouva o koňskou dráhu Pražskou*, Praha 1884.

²⁹⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr.drah.hlav.města Prahy*, s. 60.

³⁰⁰⁾ Tamtéž, s. 60–65.

stavbě a provozu mu byla udělena výnosem ministerstva železnic ze dne 14. září 1896 pod podmínkou, že dráha bude dokončena a uvedena do provozu do šesti měsíců.³⁰¹⁾

Trať stavěla firma Felix Singer z Berlína.³⁰²⁾ Začátek stavebních prací měl značné zpoždění, díky němuž se Hlaváček dostal do časové tísně a nemohl trať dokončit v celé trase. Rozhodl se proto pro provizorní řešení, vozovnu postavil na Klamovce a proud dodávala částečně rozšířená elektrická stanice v jeho cihelně nedaleko stanice. K tomuto zpoždění by bylo ještě dobré dodat, že právě při příležitosti výstavby Hlaváčkovy elektrické dráhy začaly jak Smíchov, tak i Košíře rozšiřovat Plzeňskou třídu, a to stavbu dráhy také značně zdrželo.³⁰³⁾ Jelikož muselo dojít k překřížení s vlečkou firmy Ringhoffer, bylo zapotřebí vytvořit plán této křižovatky (ta se nacházela kousek nad počáteční zastávkou, která byla na křižovatce U Anděla). Koncesionář Hlaváček pak s majitelem továrny podepsal smlouvu 15. dubna 1897. V této smlouvě, a to je víceméně charakteristické pro všechna Hlaváčkova ujednání, nečiní žádné potíže a v případných sporných věcech ustupuje.³⁰⁴⁾

Dne 22. května 1897 se pro tuto trať konala příslušná technicko-policejní zkouška, která odhalila řadu závažných závad bránících zahájení provozu. Hlaváček nedostatky odstranil, a když se komise přes další komplikace 12. června 1897 znovu sešla, mohl Hlaváčekův dopravní podnik Elektrická dráha Smíchov–Košíře od následujícího dne zahájit svůj pravidelný provoz.³⁰⁵⁾

Elektrická dráha ze Smíchova do Košíř byla normálního rozchodu, měla délku 1,8 km, přičemž však původní projektovaná trať až na Zámečnici měla měřit 2,72 km. Měla 6 stanic a byla jednokolejná se třemi výhybnami. Trasa to byla příznivá vzhledem k charakteru stoupání i výskytu zatáček. Proud, který dodávala prozatímní elektrická stanice, byl přiváděn tzv. postranním vedením podle soustavy Alfreda Dickinsona.³⁰⁶⁾

³⁰¹⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, smlouva o stavbě a provozování drobné elektrické dráhy Smíchov–Košíře.

³⁰²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 40.

³⁰³⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 66–67.

³⁰⁴⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, smlouva o křižovatce elektrické dráhy Smíchov–Košíře s vlečkou firmy Ringhoffer.

³⁰⁵⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 67–68, 71–72.

³⁰⁶⁾ Tamtéž, s. 60–61, 68–69.

„Trolejové vedení nebylo nataženo nad osou koleje, ale nad okrajem chodníku, takže tramvaje jezdily s do stran vychýleným tyčovým sběračem.“³⁰⁷⁾ Byl to u nás pro tramvajovou trať zcela jedinečný případ. Výhodou tohoto systému bylo menší množství drátů v ulicích.³⁰⁸⁾

Protože byla trať kratší než bylo plánováno a vedla tedy kratší úsek po erární silnici, byla předeepsaná záloha 2 000 zl. Hlaváčkovi snížena na 500 zl.³⁰⁹⁾ Dopravu cestujících zajišťovalo 5 motorových vozů o váze 4 tuny a kapacitě 37 cestujících, vybavených vždy pouze jedním motorem Walker. K nim bylo pořízeno ještě pět vlečných vozů, které byly až na absenci motoru úplně totožné, a tím pádem jen o 500 kg lehčí. K tomuto rozhodnutí Hlaváčka přiměla myšlenka, aby bylo možno v případě potřeby vozy snadno předělat na motorové. Všechny tyto vozy byly dodány od Ringhofferu. Avšak úřední zákaz z technicko-policejní zkoušky nedovolil vlečné vozy používat. Důvodem byla obava, že motorový vůz s jedním motorem není dostatečně silný, aby utáhl přívěsný vůz při větším obsazení. Komise konstatovala, že při větším stoupání motor sotva stačí k pohonu samotného plně obsazeného motorového vozu, tudíž nemůže táhnout ještě vlečný vůz, který byl navíc v případě této dráhy neobvykle těžký. Průměrná rychlost byla stanovena na 10 km/h., maximální na 12 km/h.³¹⁰⁾ Zákaz používat vlečné vozy zjevně představoval pro Hlaváčka velkou nepříjemnost, zvláště když se již při stavbě dráhy dostával do finančních potíží.

Dráha roku 1897³¹¹⁾, kdy jezdila pouze něco přes 6 měsíců, obsloužila 440 409 cestujících. V roce 1899³¹²⁾ to bylo 937 232 cestujících. Byla v provozu denně od 6 do 22 hodin. Interval mezi vozy byl 7 minut. Jízdné se pohybovalo do 5 kr. za jízdu a

³⁰⁷⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. s. 18.

³⁰⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 40.

³⁰⁹⁾ Odpověď okresního hejtmanství na Hlaváčkovy žádosti ze dne 10. 8. 1897. Archiv DP Praha, fond ED-S, karton č. 7. sine.

³¹⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 70–71.

³¹¹⁾ *Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1897*, s. 102.

³¹²⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, vyjádření Ferdinanda Tonera k nabídce městské rady včetně výkazu dopravních dat.

vycházelo z počtu projetych stanic. Obdobně jako Křížík na libeňské trati zavedl i Hlaváček zlevněné jízdné v ranních a večerních hodinách v pracovních dnech.³¹³⁾

Pro Matěje Hlaváčka byla výstavba dráhy finančně velmi náročná. Jako starosta Košíř se podílel i na dalších projektech a na dokončení tratě podle koncese už neměl prostředky. Dne 6. října 1897, tedy zanedlouho po zahájení provozu na tomto zkráceném úseku, spáchal sebevraždu. Jeho působení však zůstalo v paměti, jelikož ve funkci starosty Košíř projevil nezištnou snahu o zvelebení obce. Elektrická dráha z Anděla do Košíř, jakožto neobvyklý soukromý projekt v oblasti pražské tramvajové dopravy, patří také mezi historické dopravní kuriozity.³¹⁴⁾

Ministerstvo železnic se nechystalo spokojit s provizorním řešením tratě a apelovalo na to, aby byla dostavěna a aby byly postaveny i definitivní centrální stanice a remíza. Dědicové se příliš nestarali o prodloužení tratě, neboť probíhala jednání s Prahou o prodeji dráhy a hlavně jim finanční tíseň nedovolovala samotnou dráhu ani řádně udržovat.³¹⁵⁾

Hlaváčkovy dědice (manželku Barboru a nezletilé děti Františka, Miladu a Oldřicha) v jednáních zastupoval advokát Ferdinand Tonder. Košířskou dráhu nabídl ke koupi pražským Elektrickým podnikům. Převzetí předcházela dlouhá jednání, neboť pražská obec přednostně preferovala odkoupení a elektrifikaci koňky. Tonderova první nabídka byla z 10. ledna 1898 a požadoval v ní sumu 225 000 zl.³¹⁶⁾ Ani další nabídka, na 200 000 zl., se neujala.³¹⁷⁾ Hlaváčkoví dědicové ještě ustoupili na 162 500 zl., ale odhad Elektrických podniků zněl na pouhých 125 000 zl. Je třeba také vzít v potaz, že Elektrické podniky počítaly i s nutnými rekonstrukcemi tratě, což pro ně obnášelo dalších přibližně 27 tisíc zl. Tato nabídka pochopitelně rodině nevyhovovala.³¹⁸⁾ Už při zběžném průzkumu této záležitosti, počátečních nákladů na výstavbu tratě apod. je jasné, že takto by Hlaváčkova rodina z celého podniku vyšla s výraznou újmou. Tím

³¹³⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 71–72.

³¹⁴⁾ Tamtéž, s. 72–73; POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 18.

³¹⁵⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 72–73.

³¹⁶⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, nabídka odprodeje Hlaváčkovy pozůstalosti.

³¹⁷⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, pozměněná nabídka z 5. 7. 1898.

³¹⁸⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, *Přehled dosavadního jednání o koupi dráhy košířské*.

pádem Ferdinand Tonder odpověděl 11. ledna 1900 negativně, přičemž zdůraznil, že odhad ceny dráhy musí být vyšší, a vyjádřil pozměněnou nabídku 156 250 zl.³¹⁹⁾

Protože Hlaváčkoví dědicové na provoz dráhy už nestačili, chystali se vypsát veřejný konkurz. Město však nemělo zájem přenechat dráhu cizímu provozovateli, kdyby ji ve veřejném konkurzu koupila firma Felix Singer & Co.,³²⁰⁾ a proto se Elektrické dráhy dohodly s vlastníky na kompromisní částce 150 000 zl. (za trať, vozy, provizorní vozovnu a pozemek na vozovnu novou). 21. července 1900 pak podepsaly smlouvu o jejím převzetí.³²¹⁾ Předtím dne 9. dubna, kromě mnohé další agendy, schválil smlouvu i sbor obecních starších.³²²⁾ Následně musela Rada hlavního města Prahy ještě požádat o souhlas s koupí pozůstalosti a změnou koncesních podmínek ministerstvo železnic.³²³⁾ Dále bylo dohodnuto, že dokud nebude možné zásobovat trať elektřinou z ústřední elektrárny, bude ji město vykupovat od Hlaváčkových za přesně dané ceny.³²⁴⁾

Ministerstvo železnic 2. listopadu téhož roku převedení koncese schválilo. Zároveň ji prodloužilo na 90 let a nového vlastníka zprostilo povinnosti dokončit trať až na Zámečnici.³²⁵⁾ Ten trať, po úplné rekonstrukci, zejména vrchního vedení (které musel změnit z Dickinsonova systému na normální), připojil k síti pražských elektrických drah a sloučil v linku Bolzanova – Národní divadlo – Anděl – Košíře.³²⁶⁾

6.7 Městská elektrická dráha Královských Vinohrad

Královské Vinohrady se stejně jako většina jiných předměstí ve druhé polovině 19. století rychle rozrůstaly. Jejich rozvoj byl poněkud opožděnější než v jiných obcích

³¹⁹⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, vyjádření Ferdinanda Tonera k nabídce městské rady včetně výkazu dopravních dat.

³²⁰⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 42–43.

³²¹⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, *Protokol k převedení drobné elektrické dráhy Smíchov–Košíře*.

³²²⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7.

³²³⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, žádost pražské městské rady k ministerstvu železnic.

³²⁴⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, zpráva kanceláře Elektrických podniků pro správní radu.

³²⁵⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, rozhodnutí ministerstva železnic.

³²⁶⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, karton č. 7, žádost kanceláře EP správní radě z 15. 7. 1901 kvůli nutným změnám.

(spíš se jednalo o poslední čtvrtinu 19. století), zato pak dosahoval největšího nárůstu v rámci celé aglomerace. Předtím ale Vinohrady bývaly pouze rekreační obcí plnou zeleně, jen s několika usedlostmi. Takto lze snadno pochopit, proč až do 16. června 1875 tvořily společně se Žižkovem jednu politickou obec. Pak byly rozděleny na dvě samostatné obce, přičemž „část západní podržela dřívější jméno: Král. Vinohrady, kdežto východní část později pojmenována Žižkovem“.³²⁷⁾ Samostatné Vinohrady pak byly obcí pouhé 4 roky, jelikož byly 26. září 1879 povýšeny na město.³²⁸⁾

Ještě v rámci společné obce dosáhly roku 1857 populace 1 956 obyvatel. V roce 1869 pak měly samotné Vinohrady 1 274 obyvatel. Další hodnoty jsou takřka nevídané: v průběhu desetiletí se Vinohrady vždy rozrostly o 150–1000 %. Tak měly roku 1880 již 14 831 obyvatel, v roce 1890 dokonce 34 531 obyvatel³²⁹⁾ a v roce 1900 celých 52 501 obyvatel. Do roku 1910 se rozrostly ještě na 77 073 osob.³³⁰⁾ Jako zajímavý kontrast působí také počet domů na Vinohradech. V roce 1869 jich bylo pouhých 77, kdežto v roce 1890 už 716.³³¹⁾ Za 20 let se tedy počet domů skoro zdesetinásobil. Dopravu zde od roku 1884 obstarávala koňka, avšak prakticky už od počátků tak rychlému rozvoji nemohla stačit.

Jeden z prvních návrhů vlastní vinohradské tramvaje se objevil v roce 1886. Jednalo se o myšlenku zavedení parní tramvaje. Jejimi tvůrci byli nuselský majitel realit Alois Procházka ml. a pražský inženýr František Zelenka. Tramvaj měla pocházet ze švýcarské továrny ve Winterthuru, do vozů se mělo vejít 100 osob a rozchod kolejí měl být 1,5 metru. Psalo se, že tramvaj má dosahovat stejné rychlosti do kopce jako po rovině. Plánovány byla dva směry: z Příkopů Václavským náměstím, kolem Muzea na Vinohrady a pak dále do Vršovic. Druhý vycházel ze stejného místa Panskou ulicí, pak

³²⁷⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 4.

³²⁸⁾ *Zákoník zemský království Českého*, 1879, s. 73, č. 43.

³²⁹⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 7.

³³⁰⁾ *Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1913 s částečným zřetelem k ostatním obcím příští Velké Prahy*, s. 64.

³³¹⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 4.

kolem Německého divadla k Muzeu a dále dlouhým úsekem Černokosteleckou ulicí až za Olšanské hřbitovy.³³²⁾

Realizace tohoto podniku zjevně dále příliš nepokročila, a tak se v roce 1890 objevil návrh vinohradského starosty Jana Friedländera, opět na zavedení parní tramvaje. Tehdy již v mnoha jiných městech³³³⁾ parní tramvaj jezdila. Plán se opět vykazoval podobnými směry jako v předchozím případě a zásadní pro něj bylo schválení důležitých částí na pražském území, zvláště po Václavském náměstí.³³⁴⁾

Pražští radní zpočátku s návrhem souhlasili, neboť sami uznávali potřebu tohoto spojení. Nechali Friedländera vypracovat projekt a k dalšímu projednávání ustavili komisi, do jejíž kompetence měly spadat i projekty lanových drah. První schůze komise proběhla 13. prosince 1890. Tehdy byla označována jako tzv. „Smíšená komise za účelem porady o zřízení parní tramway a o připuštění lanové dráhy na Nebozízek“. Po počátečních kladných reakcích zaujala komise k tomuto projektu neústupně zamítavé stanovisko. K tomu přispěly argumenty o tom, že by se Praha raději měla sama podílet na stavbě dalších drah, nejlépe s propracovanou koncepcí. Pro zamítnutí mluvil i fakt, že parní dráhy byly již překonány elektrickými.³³⁵⁾

U dalších Friedländerových návrhů komise souhlasila jen s tratí od Palackého mostu, k důležité části druhé trati po Václavském náměstí souhlas dát nechtěla. Jedním z uvedených argumentů bylo, že dvojí koleje (byla zde dvoukolejná trať koňky) by už pro provoz náměstí byly velkou přítěží, přesto se vzhledem k výše řečenému dá předpokládat, že hlavní důvody zamítnutí byly jinde. Friedländer oponoval tím, že bez trati přes Václavské náměstí by podnik neměl smysl.³³⁶⁾ Ještě se pak pokoušel dalšími návrhy³³⁷⁾, mezi nimiž byla i možnost elektrické tramvaje³³⁸⁾, podnik oživit, ale stanovisko komise už bylo neměnné a opět nabízela pouze jiné směry.

³³²⁾ *Zlatá Praha*, 23. 7. 1886, s. 510–511.

³³³⁾ EFMERTOVIÁ, Marcela C. *České země v letech 1848–1918*, s. 323. Např. v Brně se uplatnila již od roku 1882.

³³⁴⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný v schůzi komise za účelem jednání v příčině zřízení parní tramway konané dne 20. prosince 1890*.

³³⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK, František. *Sto let ve službách města*. s. 19; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 47.

³³⁶⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný v schůzi komise za účelem jednání v příčině zřízení parní tramway konané dne 20. prosince 1890*.

³³⁷⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol jednání s p. Fiedländerem a spol. o stavbě parní tramway*.

Pražští zastupitelé promýšleli složitější koncepci drah, ve které sice měly Královské Vinohrady velkou roli, ale jednání nadále ke konkrétním stavbám nesměřovalo. Pro Vinohrady byla tato skutečnost zásadní. Zároveň Praha ale nechtěla na pražském území povolit další soukromníky. Tato liknavost dohnala vinohradské představitele k ráznějším krokům.

Protože si byli vědomi významu spojení v rámci celé aglomerace, obrátili se společně se zástupci Žižkova na Františka Křižíka, aby vytvořil projekt okružní pouliční dráhy spojující okraj Prahy, Žižkov a Vinohrady. V polovině roku 1895 byla projektová dokumentace hotova a v listopadu se uskutečnila politická pochůzka.³³⁹⁾ Tentokrát však neprotestoval jen zástupce koňky, ale i zástupce města, protože situace se postupně měnila, a jestliže dřívější soukromé projekty byly městem podporovány, nyní již tomu tak nebylo. Křižík se nesnažil situaci nijak komplikovat, a tak bezplatně přenechal svůj projekt a svoji soukromou koncesi Královským Vinohradům, čímž odstranil námitky ohledně soukromého vlastnictví dráhy.³⁴⁰⁾

Přesto Praha stále odporovala³⁴¹⁾ a situaci vyřešilo až rozhodnutí ministerstva železnic z 9. května 1896. Praha se pak přestala tomuto projektu bránit a navázala jednání s Křižíkem i Vinohrady.³⁴²⁾ Při těchto jednáních komise zjišťovala, za jakých podmínek by přenechaly Vinohrady Praze koncesi a za jakých podmínek by přenechal Křižík Praze svůj žižkovský projekt.³⁴³⁾ Vinohrady už ale chtěly trať dostavět vlastním nákladem, hlavně aby nedošlo k průtahům ve vybudování potřebného spojení. Následnému prodeji pražské obci se ovšem nebránili. Dne 25. července 1897 byl pak zahájen pravidelný provoz na přibližně polovině z plánovaného úseku (viz přílohu č. 5: Městská elektrická dráha Královských Vinohrad). Celá trať už v tomto případě byla

³³⁸⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný v schůzi komise, jež konala se dne 29. ledna 1891 za příčinou porady o žádosti pana Fiedländera z Vinohrad na zřízení elektrické dráhy z Můstku po Václavském náměstí do Vinohrad.*

³³⁹⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 18.

³⁴⁰⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o schůzi komitétu komise pro elektrické dráhy konané dne 14. ledna 1895; Protokol o schůzi subkomitétu pro elektrické dráhy dne 11. ledna 1896.*

³⁴¹⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi Komise pro elektrické dráhy ze dne 18. dubna 1896.*

³⁴²⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy ze dne 3. července 1896.*

³⁴³⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy obývané dne 22. července 1896.*

dvoukolejná. Proud dodávala vlastní vinohradská elektrárna, která byla postavena v roce 1896 v objektu vinohradské vodárny. Pro Městskou elektrickou dráhu Královských Vinohrad dodala Ringhofferova vagónka 5 čtyřnápravových motorových vozů a 2 vlečné vozy v úplně stejném provedení. Provozní doba této dráhy již připomínala moderní hromadnou dopravu, první spoj vyjížděl v 5.44 a provoz končil ve 23.00. Na trati bylo 8 stanic a platilo se 5 nebo 10 haléřů.³⁴⁴⁾

S neuvěřitelnou rychlostí došlo i k dokončení žižkovské poloviny trati, a tak se již 18. září jezdilo po trase celé, která byla okružní a měla délku 5,846 km. Podle předchozích ujednání trať pak připadla 15. prosince Praze, resp. jejím Elektrickým podnikům.³⁴⁵⁾ Tento okruh se pak stal základem nové sítě systematické dopravy, kterou začaly budovat Elektrické podniky.

³⁴⁴⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 18.

³⁴⁵⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy ze dne 3. července 1896*.

7 Elektrické podniky

7.1 Komise pro elektrické dráhy

Vinohradský starosta J. Friedländer se v roce 1890³⁴⁶⁾ stal podněcovatelem zřízení komise, která zkoumala možnosti pražské obecní tramvaje a později se stala zcela zásadní institucí v pražské hromadné dopravě.

Komise odmítla³⁴⁷⁾ Friedländerovy návrhy a sama se začala zabývat záležitostmi souvisejícími se zřízením drah. Protokoly hovoří o tom, že na začátku roku 1891 Technická kancelář Reiter a Štěpán nabízela komisi vypracování generálních projektů pro 3 tratě elektrické dráhy, každou za 480 zl. Navrhla, kde by mělo být spodní a kde vrchní vedení, přičemž konstatovala, že vrchní vedení je u tratí levnější řešení než vedení spodní. Akumulátorové vozy nedoporučila pro velkou ztrátovost.³⁴⁸⁾ O pár dní později se komise usnesla, že nabídka Technické kanceláře má být schválena a ta má být požádána o 4 konkrétní projekty tratí. Městská rada měla předložit tento plán sboru obecních starších k rozhodnutí a Reiter a Štěpán se měli dohodnout s Křížíkem, jestli by se k přívodu proudu nemohlo použít plánované nové ústřední elektrické stanice.³⁴⁹⁾ Poté, co sbor obecních starších odsouhlasil, že má být získána koncese, začala komise projednávat další kroky.³⁵⁰⁾

³⁴⁶⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný v schůzi komise za účelem jednání v příčině zřízení parní tramvaje konané dne 20. prosince 1890.*

³⁴⁷⁾ Tamtéž; *Protokol jednání s p. Fiedländerem a spol. o stavbě parní tramvay; Protokol sepsaný v schůzi komise, jež konala se dne 29. ledna 1891 za příčinou porady o žádosti pana Fiedländera z Vinohrad na zřízení elektrické dráhy z Můstku po Václavském náměstí do Vinohrad.*

³⁴⁸⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný dne 10. února 1891 v záležitosti opatření koncesse pro elektrické tramvay v Praze.*

³⁴⁹⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o schůzi komise pro parní a elektrickou tramvay ze dne 14. února 1891.*

³⁵⁰⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný s komisí pro elektrickou tramvay, jež konala se dne 1. dubna 1891.*

Technická komise pak navrhovala několik tratí s tím, že o spolupráci má být požádána firma Siemens a Halske.³⁵¹⁾ Předtím ale ještě požádali Františka Křížíka o dobrozdání.³⁵²⁾ Při dalším jednání bylo např. krátkodobě upuštěno od trati přes Štěpánskou ulici kvůli velkému stoupání. Dráhy byly plánovány většinou dvoukolejně a měly být určeny výhradně k dopravě osob.³⁵³⁾ Později se Ferdinand Víšek a starosta Čeněk Gregor vydali na studijní cestu³⁵⁴⁾, ze které Víšek podal obšírnou zprávu o tom, jak funguje spodní vedení dráhy v Budapešti a vrchní v Brémách.³⁵⁵⁾ Polemika o traťovém přívodu proudu a dalších plánech tratí pak probíhala v komisi ještě nějakou dobu.³⁵⁶⁾ Starosta Gregor se pak 1. srpna 1894 přimlouval za urychlené vystavění tratí.³⁵⁷⁾ V brzké době se vyjádřil i Josef Milde, že celou záležitost výstavby pražských tratí by bylo nejlepší řešit v celkových souvislostech s Otletovou koňkou.³⁵⁸⁾ Právě kvůli koňce a Otletovým snahám o její elektrifikaci³⁵⁹⁾ se jednání dále pozdržela a Gregorovo přání tedy nebylo naplněno.

V roce 1895 to sice vypadalo, že získané povolení předběžných prací bude využito, ale nestalo se tak.³⁶⁰⁾ Obrat tak nastal až roku 1896, kdy městská rada začala prosazovat, „aby obec Pražská sama podnik elektrických drah vzala do rukou...“³⁶¹⁾ Důvodů bylo mnoho, ale jeden z hlavních byl ten, aby byla vybudována koncepční síť, což Otlet, doplněný dalšími soukromými projekty, nesplňoval, neboť jeho zájmy byly

³⁵¹⁾ Zajímavé je, že spolupráce s firmou Siemens tehdy nevyšla, ale nakonec zmíněná firma do pražské dopravy stejně pronikla. Po dalších 100 letech, tedy okolo začátku nového tisíciletí, začala souprava metra Siemens M1 vozit cestující.

³⁵²⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o schůzi komise technické s komisí pro elektrickou tramway ze 21. dubna 1891.*

³⁵³⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o komisi technické dne 26. března 1892 stran projektu elektrické dráhy na Novém městě v Praze.*

³⁵⁴⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o komisi ve příčině elektrických drah dne 4. ledna 1893; Protokol sepsaný dne 12. dubna 1893 o komisi ve příčině elektrických drah.*

³⁵⁵⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný dne 12. dubna 1893 o komisi ve příčině elektrických drah.*

³⁵⁶⁾ Např. Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o pochozí komisi informační odbývané dne 21. června 1893 ve příčině elektrické dráhy v Praze.*

³⁵⁷⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o komisi elektrické dráhy společně s výborem právníkům dne 1. srpna 1894.*

³⁵⁸⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o schůzi odboru právníckého společně s komisí pro elektrické dráhy, konané dne 6. srpna 1894.*

³⁵⁹⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o komisi pro elektrické dráhy s odborem právníkům dne 12. prosince 1894.*

³⁶⁰⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol sepsaný o schůzi komitétu komise pro elektrické dráhy konané dne 14. ledna 1895.*

³⁶¹⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *K otázce stavby elektrických drah v Praze.*

někde úplně jinde než na zajištění co nejmodernější a potřebám Pražanů vyhovující sítě. Právě v tomto smyslu žádné kroky nenasvědčovaly tomu, že by se Otlet nějak snažil vyrovnávat vzniklé potřeby předměstí, a to bylo pro rozvoj města problematické. Dalším, novým důvodem byl zákon o drahách nižšího řádu, který nabízel koncesionářům řadu výhod.³⁶²⁾

Ještě dříve, než došlo k tomuto rozhodnutí, si komise nechala vypracovat některé projekty a hlavní vliv v této věci postupně začal získávat František Křížík. V srpnu 1896 se objevila myšlenka zřídit samostatnou městskou kancelář.³⁶³⁾ Postupně se začala komise označovat jako „*správní rada elektrických drah*“.³⁶⁴⁾ Nakonec došlo 2. srpna 1897 k důležitým změnám v organizaci řízení budoucího dopravního systému – *správní rada elektrických drah* byla přeměněna ve *správní radu* instituce nové – *Elektrických podniků královského hlavního města Prahy*.³⁶⁵⁾

7.2 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy

Funkce *správní rady Elektrických podniků*, jakožto jejich hlavního orgánu, nejlépe vystihují její instrukce:³⁶⁶⁾

„§ 1. Na základě usnesení obecních starších král. hlav. města Prahy ze dne 2. srpna 1897 a vedle § 33. jednacího řádu rady městské a sboru obecních starších zřízena jest správní rada městských elektrických podniků v Praze, která ve všech věcech, týkajících se těchto Elektrických podniků, k nimž i provozování a správu pražské koňské dráhy počítati sluší, výroby a využití elektrického proudu, jak pro pohon drah, tak i k osvětlování a jiným účelům potřebného, buď jménem zastupitelstva obecního samostatně působí a rozhoduje v mezích této instrukce, aneb jako orgán poradní radě městské zprávy a návrhy podává.

³⁶²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s.

³⁶³⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi užší Komise pro elektrické dráhy ze dne 29. srpna 1896*.

³⁶⁴⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Protokol o schůzi správní rady pro elektrické dráhy společně se správní radou obecních plynáren odbývané dne 8. března 1897*.

³⁶⁵⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Instrukce pro správní radu Elektrických podniků hlavního města Prahy, Protokol o schůzi správní rady městských elektrických podniků odbývané dne 20. listopadu 1897*.

³⁶⁶⁾ Archiv DP Praha, fond SREP, karton č. 1, *Instrukce pro správní radu Elektrických podniků hlavního města Prahy*.

§ 2. Správní rada městských elektrických podniků skládá se ze 20 členů, jež volí ústřední zastupitelstvo hlavního města Prahy na dobu svého funkčního období. Voleni mohou být členové ústředního zastupitelstva a členové místních výborů...

§ 3. Správní radě náleží v mezích usnesení sboru obecních starších zřizování a správa Pražských elektráren a Pražských elektrických drah v Praze a obcích okolních se všemi k tomu patřícími závody a budovami a obchodní vedení celého podniku elektráren a městských elektrických drah.

Do samostatné působnosti správní rady náleží zejména:

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

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

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

Následující paragrafy určovaly ještě řadu dalších kompetencí, např. mnohé pravomoci týkající se zaměstnanecké agendy, jízdních řádů, cen jízdného, anebo povinnost zaznamenávat do protokolu všechno, co se na schůzích správní rady projednává.

Po převzetí první trati (vinohradsko-žičkovské) začaly Elektrické podniky budovat síť elektrických drah. Pak ještě chvíli trvalo, než se název Elektrické podniky královského hlavního města Prahy ustálil. Složitou dopravní situaci v hlavním městě v době vzniku Elektrických podniků nejlépe vystihuje Pavel Fojtík ve své knize: „Na podzim roku 1897 na území pražské aglomerace existovalo šest samostatných dopravních podniků, které provozovaly tramvajovou dopravu. Byly to:

1) Generální ředitelství Pražské tramwaye, které provozovalo od 23. září 1875 síť koněspřežné dráhy;

2) *Elektrická dráha na Letné v Praze, která byla soukromým majetkem Františka Křižíka, který na ní zahájil provoz 18. července 1981 a provozoval ji jen v letní sezóně;*

3) *Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany, která byla rovněž soukromým podnikem Františka Křižíka a první celoročně pravidelně provozovanou pouliční dráhou (v provozu od 19. března 1896).*

4) *Elektrická dráha Smíchov – Košíře, soukromý dopravní podnik košířského starosty Matěje Hlaváčka (v provozu od 13. června 1897);*

5) *Městská elektrická dráha Královských Vinohrad, dopravní podnik vinohradské obce, který zahájil provoz 25. června 1897 a*

6) *Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, které zahájily provoz na své první trati 18. září 1897.*³⁶⁷⁾

V roce 1898 vystavěly Elektrické podniky další trať³⁶⁸⁾ Ječnou ulicí přes Karlovo náměstí do Spálené. Práce prováděla Křižíkova firma, a to velmi rychlým tempem, takže již 4. února 1898 začal pravidelný provoz. Ještě ve stejném roce byla pak vybudována odbočka z Karlova náměstí k vyšehradské radnici. Při těchto plánech Elektrické podniky akceptovaly Pražskou tramway a v centrálních místech vyhrazených tomuto podniku nestavěly.³⁶⁹⁾

7.2.1 Elektrifikace koňky a ukončení jejího provozu

Zásadní záležitostí v koncepcích Elektrických podniků bylo převzetí koňky k 1. červenci 1898.³⁷⁰⁾ Tím se změnil plán výstavby, některé projekty byly zrušeny či přizpůsobeny novým poměrům. Hlavním cílem se stala elektrifikace pražské koňky. Ještě ve druhé polovině roku 1898 se diskutovalo, jaké bude zvoleno vedení. Počátkem roku 1899 sbor obecních starších nakonec rozhodl o zvolení vrchního přívodu. Plán elektrifikace byl pak předložen na jaře. První byla v předstihu elektrifikována trať z Josefského náměstí ke Královské Oboře. Zdvojkolejnit a elektrifikovat trať nebylo za plného provozu snadnou záležitostí, přesto byl však úsek 28. září 1898 zprovozněn (viz

³⁶⁷⁾ FOJTÍK, Pavel. *Pražské elektrické dráhy*. s. 17–18.

³⁶⁸⁾ Toto spojení je i dnes, snad ještě více než na přelomu 19. a 20. století, zcela zásadním bodem pražské tramvajové dopravy.

³⁶⁹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1898*, s. 213–214.

³⁷⁰⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 14, *Spis notářský*.

přílohu č. 6: Koňská a elektrická dráha na Josefském náměstí) a na konci roku 1898 už měla celá síť elektrických drah délku 12,855 km.³⁷¹⁾

Dne 28. září 1899 pak bylo možno jezdit i v úseku Josefské náměstí – Národní divadlo. Ostatní tratě měly být předělány téhož roku, ale vzhledem k náročnosti celé akce byl tento záměr, s výjimkou Karlova mostu, dokončen až v roce 1901³⁷²⁾. Tratě byly vždy dány do provozu, až když tvořily nějaký souvislejší provozuschopný úsek. Kromě nezbytných spojek, výhybek a drobných tratí byla v roce 1899 vystavěna také delší trať z Purkyňova náměstí (dnešní náměstí I. P. Pavlova) do stanice Na Kovárně ve Vršovicích.³⁷³⁾

Složitější byla situace na Karlově mostě. Městské úřady zde nedovolily postavit stožáry s trolejovým vedením. Věc nebyla dlouho vyřešena, a tak zde zůstal mezi lety 1901 a 1905 v provozu poslední úsek pražské koňské dráhy. Provoz i prostředky koňky byly pak částečně omezovány, až nakonec 12. května 1905 v 18.00 nastal slavnostní okamžik, kdy pražská koňka vyjela naposledy.³⁷⁴⁾

Jak již bylo zmíněno, obvyklé vrchní vedení nebylo v souvislosti s památkovou péčí na Karlově mostě dovoleno, a tudíž muselo být využito jiného řešení. To byla správná chvíle pro Františka Křižíka, který byl častým účastníkem projektů pražských elektrických drah. Zde využil své pokusy z letenské dráhy a nainstaloval na 600 metrů dlouhém úseku již zdokonalený spodní přívod proudu. Po letních pracích byla od 28. září 1905 trať dána do běžného provozu.³⁷⁵⁾ Časem se ale zařízení začalo jevit jako značně poruchové, a tak musely Elektrické podniky dokonce omezit provoz tím způsobem, že od 21. února 1907 jezdila jen zvláštní krátká linka, aby se nepravidelnosti způsobené poruchami na tomto úseku nepřenášely na úseky ostatní. Navíc se touto situací velice zvyšovaly režijní náklady na provoz na této trati, a když ještě Generální

³⁷¹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1898*, s. 214, 217; *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899*, s. 187.

³⁷²⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901*, s. 392.

³⁷³⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899*, s. 187-188.

³⁷⁴⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1905, 1906, 1907*, s. 382.

³⁷⁵⁾ Tamtéž, s. 381-383.

inspekce rakouských drah začala mít vážné výhrady, skončil provoz tramvaje na Karlově mostě 30. dubna 1908 nadobro. Opuštěné koleje³⁷⁶⁾ zde pak ležely až do června 1914, než došlo k jejich vytrhání.³⁷⁷⁾

Je celkem škoda, že městští představitelé neměli tehdy větší památkové cítění a provoz městské dopravy po Karlově mostě nezrušili již dříve. Na druhou stranu, o moc dříve to ani možné nebylo, neboť právě až v té době přibyl v Praze dostatek mostů, aby si mohlo město dovolit přestat Karlův most k hromadné dopravě používat. Za doby počátků koňky, kdy jediný další most směrem na jih od Karlova mostu byl most řetězový, přes který kvůli technickým parametrům koňka ani jezdit nemohla, by to rozhodně nešlo.

Kromě vinohradské elektrárny musela být vzhledem k rychlé elektrifikaci koňky postavena i elektrárna další, aby bylo možno napájet první tratě elektrických drah. Tak byla postavena prozatímní elektrická stanice na Karlově s dvěma parními stroji. Po zahájení provozu na elektrifikované trati do Královské Obory musela být rozšířena o další parní stroj a dynamo.³⁷⁸⁾ Pro další rozvoj sítě elektrických drah to však nemohlo stačit, a proto byla po dlouhých přípravách postavena nová ústřední městská elektrárna v Holešovicích. Ta pak vyráběla pro veřejnou i soukromou spotřebu třífázový proud o napětí 3 000 V. Jím napájela také dvě tzv. podružné elektrické stanice, což byly vlastně měnírny, kde se proud transformoval na stejnosměrný o napětí 600 V. Jedna měnírna vznikla přeměnou původní elektrárny na Karlově a druhá byla postavena na Malé Straně. Pomocí dálkových vedení byl pak proud rozveden do malých transformačních stanic ve městě. Toto dálkové vedení bylo dáno pod napětí 20. prosince 1899.³⁷⁹⁾ Kvůli

³⁷⁶⁾ To není ani v dnešní době jev nikterak nezvyklý, např. po trati vystavěné v roce 1912, která vedla na Karlov k České dětské nemocnici a byla zrušena před více než 50 lety, zůstávají stále u bývalé konečné zastávky zbytky kolejí. Takových příkladů by bylo možno uvést i více.

³⁷⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 57-59.

³⁷⁸⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1898*, s. 207-208, 212-213.

³⁷⁹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1899*, s. 177-180, 183-184. O vývoji projektu ústřední elektrárny také v *Administrativních zprávách* z předchozích let.

určité komplikacím byla činnost ústřední elektrické stanice v Holešovicích oficiálně zahájena až 7. dubna 1900.³⁸⁰⁾

Během prvních let, kdy Elektrické podniky začaly pomalu ovládat veřejnou dopravu v Praze a okolních obcích, převzaly také soukromý dopravní podnik – Elektrickou dráhu Smíchov–Košíře –, k čemuž došlo 21. července 1900. Převzaly jej od dědiců košířského starosty Matěje Hlaváčka.³⁸¹⁾ I tato koupě byla jedním z hlavních kroků k monopolizaci pražské hromadné dopravy.

7.2.2 Další rozvoj až do dokončení monopolu Elektrických podniků

Výňatkem z dopravního řádu Elektrických podniků bylo Ustanovení pro cestující,³⁸²⁾ které vytvořila Rada královského hlavního města Prahy 21. prosince 1901. Vzhledem k tomu, že mnoho cestujících vystupovalo a nastupovalo za jízdy, což je známo ze vzpomínek pamětníků, se mívá účinkem § 1: *„Vstup a sestup mezi jízdou jest přísně zakázán a není dovoleno ani tenkrát vstupovati nebo sestupovati, když vůz buď vyjíždí ze stanice, nebo dojíždí do stanice. ... Setkají-li se při vchodu do vozů dva cestující a to jeden vstupující a druhý sestupující, jest vstupující povinnen sestupujícímu udělati místo. ...“* Zjevně tedy nebylo úplnou samozřejmostí, že se nejdříve vystupuje a pak až nastupuje.

Zajímavý je, a v dnešní době se s tím již v pražské městské hromadné dopravě setkat nelze, také obsah § 2: *„Jest zakázáno vstupovati do vozu, který jest opatřen nahoře po levé straně nápisem ‚Obsazeno‘. Osoby, které na vyzvání průvodčího nebo řidičovo přeplněný vůz neopustí, podléhají trestu a mohou přispěním policejní stráže z vozu býti odstraněny.“* Paragraf 6 zase upravuje záležitosti související s platbou průvodčímu: *„Poplatek za jízdu třeba ihned zaplatiti po vstoupení do vozu, i jest povinností každého cestujícího o lístek se hlásiti. Lístky buďtež po celou dobu jízdy uschovány a na požádání revisorům ukázány. Kdo lístek ztratí, musí zaplatiti znova. Zároveň jest nutno, aby poplatek za jízdu měl každý v drobných připravený a průvodčí*

³⁸⁰⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 54.

³⁸¹⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, *Protokol k převedení drobné elektrické dráhy Smíchov – Košíře*.

³⁸²⁾ Archiv DP Praha, bez signatury, dosud nezařazeno, *Ustanovení pro cestující*.

jest povinnen jen obnosy až do 1 koruny měniti. Jest zakázáno, mezi jízdou s řidičem vozu mluvíti.“ Poslední dvě věty byly jako jediné v řádu psány tučně, a lze tak vidět jistou nadčasovost: v dnešní době bývají tyto povinnosti také zdůrazňovány.

Ani tehdy nebylo možné ve vozech kouřit, tropit hluk ani neslušnosti či mít zapáchající nebo příliš velká zavazadla. V případě opilosti nebo jiných vážných prohřešků mohl být pasažér z přepravy vyloučen, a to bez nároku na vrácení jízdného. Pokud neuposlechl, byl donucen, např. „*za přispění c. k. stráže bezpečnosti*“³⁸³⁾. Zároveň byly přesně vyčísleny případné peněžní náhrady za rozbití konkrétních oken ve voze. Tyto částky se pohybovaly okolo několika korun.

Podle vyhlášky³⁸⁴⁾ z 5. srpna 1903 měli být úředníci a podúředníci elektrických drah vybaveni po dobu služebního výkonu ke své legitimaci odznakem. „*Aby zamezeno bylo zneužití tohoto služebního odznaku, opatřen jest každý odznak číslem, jež spolu se jménem toho, jenž oprávněn jest odznak ten nositi, oznámeno bylo c. k. policejnímu ředitelství v Praze.*“³⁸⁵⁾

Elektrifikace koňky částečně zmírnila další rozvoj tratí. Do konce roku 1901 byly z důležitých tratí postaveny jen trať Smíchov–Jatky–Centrála, trať přes nový most u Národního divadla (dnešní most Legií) a dále byla prodloužena odbočka k Severozápadnímu nádraží přes mostní provizorium do Holešovic. V roce 1904 pak byla ještě prodloužena bývalá vinohradská trať koňky, z horního konce k dolnímu konci Nuselských schodů (tzn. přímo k vlakové zastávce Královské Vinohrady). Nakonec byla roku 1907 postavena důležitá trať na Letnou Belcrediho ulicí. Celé toto období bylo charakteristické různými rekonstrukcemi ulic, které mnohdy ani nesouvisely se samotnými tramvajovými tratěmi. Ty nepříjemně ovlivňovaly provoz. Co se týče rozvoje další aglomerace, zásadní stavbou pro rozvoj Podolí bylo proražení vyšehradského tunelu v roce 1904. Do té doby se muselo do Podolí z Prahy oklikou přes Vyšehrad nebo přívozem.³⁸⁶⁾ Asanace³⁸⁷⁾ Josefova sehrála v pražské dopravě také

³⁸³⁾ Archiv DP Praha, bez signatury, dosud nezařazeno, *Ustanovení pro cestující*.

³⁸⁴⁾ Archiv DP Praha, bez signatury, dosud nezařazeno, *Vyhláška Elektrických podniků král. hlavního města Prahy*.

³⁸⁵⁾ Tamtéž.

³⁸⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 61.

určitou roli. Počet obyvatel této čtvrti (dříve s nejvyšší hustotou obyvatelstva) pak poklesl z 11 535³⁸⁸⁾ v roce 1890 na 3 376³⁸⁹⁾ v roce 1910.

Monopol Elektrických podniků byl dokončen koupí Křižíkovy dráhy Praha–Libeň–Vysočany. Křižík smlouvou prodal trať, vozidla, vozovnu a elektrárnu, to vše za 2 200 000 korun.³⁹⁰⁾ Tím 5. srpna 1907 celková délka tratí Elektrických podniků přesáhla 50 km, konkrétně měla 51,844 km.³⁹¹⁾

Po elektrifikaci koňky a spojení její sítě s tratěmi elektrických drah došlo k tomu, že se jednoduché trasy linek začaly měnit. Tím se začala tvořit i složitější, propracovanější linková síť. V těchto dobách se vyprofilovala jako nejpoužívanější linka č. 5, provozovaná v úseku Vysočany – most Svatopluka Čecha. Ročně přepravila okolo 7 milionů cestujících.³⁹²⁾

7.2.3 Rozvoj tramvajové sítě od roku 1907

Od roku 1907 procházela tramvajová síť dalším rozšiřováním a modernizací a Elektrické podniky pronikaly i do dalších částí města, kde buď úspěšně, nebo neúspěšně stavěly nové tratě a stanice. Mezi neúspěšné varianty patřila trať Nerudovou ulicí, propojení Staroměstského a Václavského náměstí a také trať Vojtěšskou a Petruskou čtvrtí na pravém břehu Vltavy. Důvodem těchto neúspěchů byl buď odpor ze strany obyvatelstva z navržených demolic v centru města, anebo pouhý geografický profil, kdy se inženýrům Elektrických podniků pro velmi nepříznivé sklonové podmínky nepodařilo trať realizovat.³⁹³⁾

³⁸⁷⁾ Např. *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1905, 1906, 1907*, s. 426.

³⁸⁸⁾ *Královské hlavní město Praha a předměstí jeho Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890*, s. 7.

³⁸⁹⁾ *Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1913 s částečným zřetelem k ostatním obcím příští Velké Prahy*, s. 64.

³⁹⁰⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. 8971, karton č. 7, koncept smlouvy o prodeji Akciové společnosti drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany.

³⁹¹⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1905, 1906, 1907*, s. 426.

³⁹²⁾ *Administrativní zprávy pro období 1900–1912*. Nebyla však výrazně dominantní linkou; našly by se odhadem 4 linky, které dosahovaly alespoň 5 milionů přepravených cestujících ročně.

³⁹³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*, s. 68.

Mnohem více ale bylo těch realizovaných, budovaných většinou jednokolejně s výhybnami. Nejvýznamnější byla především trať vedoucí Vinohradskou třídou od Muzea přes Floru až na strašnickou křižovatku Vinice, dokončená koncem roku 1908, a trať od letenské vodárny do dnešní vozovny Střešovice. Rostoucí aglomerace žádala rychlou reakci, a tak v roce 1910 vznikala dlouho požadovaná trať z Klárova okolo Hradu na Pohořelec, trať z Libušáku k Vychovatelně, trať z Vyšehradu do Nuselského údolí a na Žižkově trať od Prokopovy ulice na Ohradu a k Schillerově továrně, kde byla později otevřena nová tramvajová vozovna.³⁹⁴⁾

V centrální části města byla propojena Staroměstská a Čechův most, tato trasa však díky nedokončeným projektům, jako například letenskému průkopu, nenabyla předpokládaného významu ani využití.³⁹⁵⁾ Rozvoj dvojkolejných tratí doprovázel v roce 1912 Vsesokolský slet, a tak začaly fungovat tratě v Badeniho ulici mezi Chotkovými sady a Špejcharem na Letné, ale také na Novém Městě trať k České dětské nemocnici a na Smíchově trať od Plzeňské třídy do Křížové ulice, ke Koulce a na Santošku. Výstavba Bubenského nábřeží v roce 1910 a Hlávkova mostu roku 1912 znamenala zprovoznění komunikačně důležité tratě z Klárova kolem Holešovic k Výstavišti.³⁹⁶⁾ Dvojkolejná trať postupně nahradila jednokolejnou – nejdříve na původně soukromých tratích, jako např. na trati Smíchov–Košíře nebo v úseku Praha–Libeň–Vysočany s odbočkou k Libušáku, a později i na tratích pražské obce.³⁹⁷⁾ Plynulost provozu nebyla narušována díky technickému provedení rekonstrukcí, kdy dopravu umožňovaly tzv. povrchové koleje, které byly poprvé úspěšně použity roku 1914.³⁹⁸⁾

I přes kritické hospodářské tendence na přelomu let 1912–1913 předložily Elektrické podniky městským orgánům nový investiční program, obsahující celkem 9 nových tratí o celkové délce 11,3 km, které byly ke konci roku 1913 velmi rychle úředně schváleny. Avšak náklady na stavbu ve výši 40 milionů korun, anebo spíše váhání vídeňského ministerstva železnic, odsunuly tyto projekty až do 20. let. Výjimku

³⁹⁴⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907.* s. 402, 421–422, 423.

³⁹⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze.* s. 68.

³⁹⁶⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za rok 1911,* s. 200.

³⁹⁷⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907.* s. 427.

³⁹⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze.* s. 69.

tvořily tratě z Klárova k Rudolfinu přes nový most a prodloužení od Vinohradského nádraží do Nuslí. Realizaci dalších projektů pak zabránila první světová válka.³⁹⁹⁾

7.2.4 Vozovny a vozy Elektrických podniků do začátku války

Pro první vozy Elektrických podniků byla určena vinohradská vozovna u Orionky. Ta byla pak rozšířena o další dvě lodě, a dosáhla tak kapacity 70 vozů. V areálu vozovny se nacházela také první dílna elektrických drah. V roce 1898 Elektrické podniky koňky získaly také její vozovny a stáje. Z těchto vozoven se žižkovská a vinohradská (na Zvonařce) k provozu elektrických drah nehodily vůbec. Obě vozovny byly nějaký čas po elektrifikaci koňky zrušeny. Na místě vozovny koňky v Královské Oboře byla postavena nová pro 12 vozů. Dokončena byla 31. května 1899. Přesto však bylo často nutné odstavovat mnoho vozů na venkovním kolejišti. V roce 1900 byla zbořena karlínská vozovna koňky a na jejím místě byla vystavěna zděná vozovna o 5 kolejích pro 29 vozů. Pro nedostatek místa byly raději některé staré vozy koňky na konci roků 1900 a 1901 na zimu uskladněny v jednom z pavilonů na pražském Výstavišti.⁴⁰⁰⁾

V roce 1900 převzaly Elektrické podniky malou vozovnu elektrické dráhy na Klamovce, která byla postavena jako provizorium, a tudíž nevyhovovala ani nadřízeným orgánům, ani novému majiteli.⁴⁰¹⁾ V následujícím roce byla proto zrušena. Ve stejném roce byla elektrifikována smíchovská vozovna koňky, přesto byla používána koňkou až do úplného ukončení provozu v roce 1905.⁴⁰²⁾

Dne 2. července 1900 byla dána do provozu vozovna pro 70 vozů v rámci areálu Ústřední elektrické stanice v Holešovicích. Byla nazývána Centrálou. Její součástí byly také nové ústřední dílny. Dne 1. října 1902 byla zprovozněna ještě nová vozovna v Košířích s kapacitou 45 vozů. Při dokončení monopolu v pražské veřejné dopravě, ke

³⁹⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 70.

⁴⁰⁰⁾ Tamtéž, s. 61.

⁴⁰¹⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah hl. města Prahy*, s. 67, 72–73.

⁴⁰²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 61.

kterému došlo v srpnu 1907 převzetím Křižíkovy elektrické dráhy, byla převzata i libeňská vozovna této dráhy, která byla určena pro 24 vagonů.⁴⁰³⁾

Elektrické podniky již od svého založení počítaly s převzetím vinohradské elektrické dráhy včetně jejích vozů. Převzatých vozů bylo 7 a ještě bylo dodáno dalších 8. Později následovaly velké dodávky čtyřnápravových vozů. Bylo jich okolo 40 kusů. Ve stejném období bylo dodáno i 90 motorových dvounápravových vozů. Vlastní vozy vyráběly vždy Ringhofferovy závody, v otázce elektrotechnického provedení pak Elektrické podniky zkoušely mnoho motorů. Často to byl typ Křižík anebo Walker.⁴⁰⁴⁾

Roku 1900 při převzetí Hlaváčkovy košířské dráhy bylo převzato i jeho 5 motorových a 5 vlečných vozů.⁴⁰⁵⁾ Vlečné vozy byly pak u výrobce Ringhoffera v letech 1903–1904 rekonstruovány na motorové vozy.⁴⁰⁶⁾ Hlaváček vlečné vozy s tímto původně kupoval: že jsou skoro identické, a jsou tedy dimenzovány na snadnou přestavbu na vozy motorové.⁴⁰⁷⁾ V letech 1905–1910 pak dodal Ringhoffer téměř 40 dvounápravových vozů nového tvaru, jejichž estetický tvar navrhl přední český architekt Jan Kotěra.⁴⁰⁸⁾

V letech 1897–1898 vyrobily Ringhofferovy závody 6 otevřených vlečných vozů, které byly svou koncepcí velmi podobné vozům koňky.⁴⁰⁹⁾ V roce 1898 Elektrické podniky v rámci ujednání (ve smlouvě o prodeji koňky) převzaly od Ringhoffera nové uzavřené vozy, které byly původně objednány Generálním ředitelstvím pro koňku.⁴¹⁰⁾ Po menších úpravách byly zařazeny do provozu. Zakoupením pražské koňky byly převzaty i všechny její vozy. Ty žádaly určité dílčí

⁴⁰³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 61.

⁴⁰⁴⁾ Tamtéž, s. 62–63.

⁴⁰⁵⁾ Archiv DP Praha, fond ED-S, inv. č. není, karton č. 7, *Protokol k převedení drobné elektrické dráhy Smíchov–Košíře*.

⁴⁰⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 63.

⁴⁰⁷⁾ Archiv DP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 70–71.

⁴⁰⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 63.

⁴⁰⁹⁾ Tamtéž, s. 64.

⁴¹⁰⁾ Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 533, karton č. 14, *Spis notářský*.

úpravy. Většina z nich pak byla předělána na vlečné vozy (v letech 1899–1907 bylo takto upraveno 74 vozů).⁴¹¹⁾

Mezi lety 1899–1910 postupně dodával František Ringhoffer 8 motorových pluhů. Pro nákladní účely dodal ještě 5 vlečných nákladních plošinových vozů. V roce 1902 nechaly Elektrické podniky předělat 20 bývalých vozů koňky na nákladní vozy pro odvoz sněhu. Elektrické podniky měly navíc povinnost starat se o stav komunikací do vzdálenosti půl metru od kolejí a musely zajistit, aby bylo zamezeno víření prachu projíždějícími tramvajemi. Proto si samy ve svých dílnách zhotovily kropicí vlečný vůz, který měl vodojem o objemu 9 m³.⁴¹²⁾

Dne 14. září 1911 správní rada Elektrických podniků jednohlasně odsouhlasila návrh na odkoupení areálu pro rozšíření dílen v hodnotě 1 580 000 K od pražské akciové strojírně – byla jí Rustonova továrna v Karlíně. Stavební práce na budoucím areálu ústředních dílen tak mohly ihned začít.⁴¹³⁾

Netrvalo dlouho a 18. dubna 1914 vydal zástupce Generální inspekce rakouských drah pro objekty rekonstruované Rustonky uživateli povolení. Společně s garážemi vrchního vedení a dalšími adaptovanými budovami spustily nové ústřední dílny elektrických podniků svůj provoz. Do začátku války se používalo ještě mnoho vozů podobných konstrukcí jako dříve.⁴¹⁴⁾

7.3 První návrhy pražského metra

I přes vcelku úspěšný rozvoj podzemních drah v evropských městech, jako například v Londýně (od roku 1863) či v případě kratší, 573 m dlouhé tratě v Istanbulu (od roku 1874), se první podnět v Praze objevil až 2. června 1898. Autorem byl Ladislav Rott, syn zakladatele známého pražského železářství U Rotta. Jeho návrh uvádí trasu Karlín – Severozápadní nádraží – Petrská čtvrť – František – Most císaře Františka Josefa – Rudolfinum – Křižovnický pivovar, kde se měla spojit s tratí Malá

⁴¹¹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 64.

⁴¹²⁾ Tamtéž, s. 64–65.

⁴¹³⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy v roce 1910*, s. 200.

⁴¹⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 84.

Strana – Vinohrady. Zamýšlel i propojení Staroměstského náměstí z Křižovnické ulice Týnskou ulicí na Josefské náměstí, kde by také byla centrální přestupní stanice. Avšak ani argumenty funkčních tras podzemní dráhy v jiných evropských zemích, výhodnosti při spojení asanace města a stavby dráhy či nezadržitelně rostoucí potřeby efektivnější dopravy nepřesvědčily kancelář Elektrických podniků o relevantnosti projektu a kancelář velmi strohou odpovědí návrh zamítla.⁴¹⁵⁾

Další projekt podobného rázu kancelář Elektrických podniků již do začátku první světové války neobdržela, a posledním pokusem o zlepšení cestovních poměrů v Praze se tak stal projekt inženýra Bohuslava Vondráčka, nakonec pouze publikovaný v září roku 1912 v technickém přehledu samosprávném, nesoucí název O podzemní dráze v Praze spojující Staré Město s Novým. Návrh řešil tehdejší potřebné spojení ve dvou alternativách, respektive ve třech, kdy třetí představovala kombinaci předešlých dvou.⁴¹⁶⁾

V první variantě by tramvaje vjížděly pod zem rampou na Václavském náměstí v místech mezi Vodičkovou a Štěpánskou ulicí a trasa dráhy by následovala do ulice Na Můstku, Melantrichovou, Michalskou a přes Malé náměstí do ulice Kaprovy. Na povrch by trať ústila rampou uprostřed náměstí před Rudolfinem v ose projektovaného mostu, na kterém se počítalo s provozem elektrické dráhy. Trať měla dosahovat i s rampami délky 1 300 metrů a měly na ní být čtyři stanice s bočními nástupišti: Můstek, Melantrichova, Malé náměstí a Kaprova.⁴¹⁷⁾

Druhá alternativa počítala s tím, že trať bude pod Václavským náměstím ukončena bez napojení na ostatní tramvajovou síť slepým tunelem nebo podzemní smyčkou. Na povrch měla vyjíždět už v Kaprově ulici před křižovatkou s Žateckou ulicí, a měla tedy o jednu podpovrchovou stanici méně. Náklady na hloubení tunelů v hloubce 4,6 m neměly podle Vondráčka vystoupat na více než 1 400 K za běžný metr a samotná realizace dráhy pak na 1 000 000 K.⁴¹⁸⁾

⁴¹⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 70.

⁴¹⁶⁾ FOJTÍK, Pavel. *30 let pražského metra*. s. 6.

⁴¹⁷⁾ Tamtéž, s. 7.

⁴¹⁸⁾ Tamtéž, s. 8.

7.4 První pražské autobusy

Nepříznivé terénní podmínky bránily Elektrickým podnikům vystavět tramvajovou trať v místech s výrazným stoupáním. Hradčany postrádaly spojení s centrem města kvůli vysokému výškovému rozdílu v Nerudově ulici (sklon až 12,2 %), kde koně i povozy dříve mívaly značné potíže, zvláště v zimě.⁴¹⁹⁾ Plán z roku 1898 zavést na tomto úseku ozubnicovou dráhu by měl nevratný dopad na historicky půvabnou Nerudovu ulici, ale nakonec realizován nebyl. Ani další projekty drah v těchto místech nebyly uskutečněny.⁴²⁰⁾

Později, roku 1903, přišel podnikatel Vilém Dewetter s plánem na dopravu automobily, k realizaci však také nedošlo. Po mnohaleté snaze o nalezení nejvhodnějšího spojení Hradčan s centrem se Elektrické podniky pokusily situaci vyřešit zavedením tzv. automobilových omnibusů – autobusů. Šlo o nový, u nás do té doby nevídaný dopravní prostředek, ale i přes značnou pozornost a úsilí, které Elektrické podniky věnovaly jeho zavádění, se provoz prakticky od začátku potýkal s různými obtížemi. Ačkoliv první zkušební jízda proběhla už v lednu 1907, ani jedna ze čtyř firem vybraných správní radou nedokázala svůj vůz dodat v termínu, tzn. na Štědrý den roku 1907. K zahájení provozu tak došlo až 7. března 1908, navíc v omezené míře – Elektrické podniky měly zatím k dispozici jen dva autobusy. Po dodání třetího autobusu a po zastavení tramvajového provozu na Karlově mostě dosáhla 1. května své definitivní délky, 2,268 km. Její trasa vedla z Křižovnického náměstí přes Karlův most a Hradčany až na Pohořelec, šlo celkem o 14 stanic a zastávek.⁴²¹⁾

Co se zmíněných obtíží týče, autobusy neustále trpěly nejrůznějšími technickými závadami, které často souvisely s hnacími řetězy. Tento nedostatek se prvním pokusům o zavedení autobusové dopravy nakonec stal osudným, neboť prasklý hnací řetěz způsobil závažnou nehodu jednoho z autobusů (něm. značky Gaggenau). Při ní se naštěstí nikomu nic nestalo, přiměla však správní radu neprodleně autobusovou dopravu zastavit. První krátká kapitola autobusové dopravy tak končí 11. 9. 1909.

⁴¹⁹⁾ ROUBÍK, František. *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. s. 77.

⁴²⁰⁾ *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za rok 1898*. s. 214; *Administrativní zpráva královského hlavního města Prahy za léta 1905, 1906, 1907*. s. 426.

⁴²¹⁾ *Statistická zpráva královského hlavního města Prahy a spojených obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů, Vršovic a Žižkova za rok 1909*. s. 247, 249.

K tomu Stanislav Linert dodává: „Trvalo skoro celých 16 let, než se autobusy do pražských ulic vrátily. Tato dlouhá odmlka byla vyvolána nedůvěrou k tomuto dopravnímu prostředku, který se ve své době neosvědčil.“⁴²²⁾

7.5 První světová válka v pražské dopravě

První světová válka přinesla pro Elektrické podniky razantní změny. Již 15. července 1914 se uskutečnila první komplexní proměna sítě linek, při níž zůstaly z původních 14 beze změny pouze 3 linky. Jedna byla zrušena, 4 zřízeny a u sedmi byla provedena změna trasy. Hned poté však sled válečných událostí přinesl Elektrickým podnikům naprosto jinou situaci, než na které byly zvyklé. První vlak s raněnými přijel do Prahy 2. září 1914 a do konce války jich sanitní vozy elektrických podniků stihly přepravit neuvěřitelných 700 000.⁴²³⁾

Elektrické podniky musely okamžitě reagovat na začátek války přestavbou 18 vozů na vozy sanitní, kdy byla okna jednoduše nahrazena stahovacími plachtami. V letech 1914 a 1915 byly za účelem přepravy raněných postaveny kolejové odbočky do nádraží Františka Josefa, do nemocnice u Karlova, do nemocnice v kasárnách a do domků pro rekonvalescenty na Letné. Dále byly postaveny vozy pro dozor, vozy občerstvovací služby raněných a v neposlední řadě i vůz pohřební. Skříň motorového vozu č. 152 byla upravena v dílnách elektrických podniků v Rustonce tak, že se do každého ze dvou oddělení vešly 2 až 4 rakve. Tento vůz za války přepravil celkem 987 mrtvých.⁴²⁴⁾

Dalším výrazným počinem Elektrických podniků byl rozvoz mouky, otrub, brambor a další zeleniny na některé z 21 míst pro přímý prodej. Pro tento účel se rada Elektrických podniků rozhodla vyčlenit 16 nejstarších motorových vozů, které byly jednoduše upraveny pro prodej z tramvaje. Např. jen od března do července roku 1915 rozvezly po Praze 22 tisíc pytlů mouky. Potřeby válečného stavu zasáhly Elektrické podniky plnou silou, a tak byly nuceny poskytnout slevy na jízdě pro veškerý

⁴²²⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*. s. 9.

⁴²³⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 23; FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 73, 78.

⁴²⁴⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 24.

vojenský personál a zajišťovat nejen vlastní dopravu, ale i dopravu pro vojenské účely, od roku 1917 pak i transporty uhlí pro městskou plynárnu a aprovizační zboží, popel a smetí pro pražskou obec.⁴²⁵⁾

Pro přepravu smetí a popela byly upraveny bývalé vlečné vozy na sních, jejichž úložný prostor byl zakryt poklopem. Koordinaci odvozu měl na starost odbor čištění města a od 31. ledna 1916 se odpad vyvážel na obecní skládku u Rokytky ve Vysočanech. Válka měla za následek i dočasné ukončení provozu elektrárny, když během 5 dnů odešlo na frontu 86 ze 174 zaměstnanců. Počátkem roku 1917 byly spotřebovány veškeré zásoby uhlí, takže byl 8. února ukončen provoz elektrárny a tudíž i tramvajové dopravy, a to až do 15. února. Odvod zaměstnanců na frontu byl důvodem začlenění žen do sboru průvodčích. Sloužily nejprve od roku 1915 na vozech vlečných a později pak i na vozech motorových. Celkem sloužilo za války ve sboru průvodčích na pražských elektrických drahách 375 žen.⁴²⁶⁾

⁴²⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 74.

⁴²⁶⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 24.

8 Vývoj za první republiky

8.1 Vznik Velké Prahy

Vytvoření Velké Prahy bylo dlouho očekávanou záležitostí. O pražské hromadné dopravě lze však říct, že integrace již probíhala bez ohledu na správní hranice. Tramvaj obsluhovala víc než desítku okolních obcí a dalších několika se dotýkala, přičemž některé ani s Prahou přímo nesousedily. Přesto reálný neintegrováný stav v určitých ohledech nevyhovoval. Bylo k tomu více důvodů. Vídeňská vláda příliš tomuto spojení nepřála, ale ani samotným okolními obcím se tolik nechtělo; čekalo je omezení pravomocí a ekonomické důvody, z nichž stojí za zmínku hlavně činžovní daň.⁴²⁷⁾

Po vzniku Československé republiky se situace změnila. Praha se stala hlavním městem nového státu a mysl většiny se obracela k nezbytnosti vytvoření Velké Prahy. Překvapivě převzaly iniciativu předměstí. Velká Praha vznikla nakonec zákonem z 6. února 1920, kterým k ní bylo připojeno 37 obcí. Zákon platil od 1. ledna 1922 a Prahu rozšířil na rozlohu 172 km². Počet obyvatel dosáhl 657 000.⁴²⁸⁾ Z významnějších městských částí se hodí zmínit Braník, Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Hloubětín, Hlubočepy, Hostivař, Hrdlořezy, Karlín, Kobylisy, Košíře, Královské Vinohrady, Krč, Chuchle, Michle, Motol, Nusle, Podolí, Smíchov, Staré Strašnice, Střešovice, Vršovice, Vysočany, Záběhlice a Žižkov.

Rozsah území byl zcela dostatečný pro celé meziválečné období, během kterého se Praha rozšířila o polovinu až na 960 tisíc obyvatel před druhou světovou válkou. Postupně se průmysl začal přesouvat víc na okraj Prahy. Výhodné podmínky k vytvoření velké průmyslové oblasti poskytovala Hostivař.⁴²⁹⁾ Za první republiky došlo k velkému rozvoji Dejvic, a ty tak už v roce 1930 dosáhly 24 180 obyvatel. Ani většina

⁴²⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 86.

⁴²⁸⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 26–27.

⁴²⁹⁾ Tamtéž.

ostatních městských čtvrtí nestagnovala. Rostly obce připojené k Praze ještě za Rakouska-Uherska. Holešovice tak dosáhly 59 150 a Libeň 40 755 obyvatel. Právě na příkladu roku 1930 lze vidět význam tří dřívějších hlavních předměstí: Smíchova s 60 195 obyvateli, Žižkova s 91 819 a Vinohrad s 95 497 obyvateli. Čtvrtý Karlín touto dobou již stagnoval okolo 25 tisíc. Původní čtveřice tak tvořila přibližně třetinu obyvatel Velké Prahy. O tom, že hlavní rozvoj Karlína přišel dříve než u ostatních čtvrtí, byla již řeč výše. Z dalších čtvrtí stojí v roce 1930 za zmínku Vršovice, které měly 39 875 obyvatel, a Nusle s 41 076 obyvateli. Vnitřní město se pomalu vylidňovalo. Staré Město tak mělo už jen 30 481 obyvatel a počet obyvatel Nového Města poklesl na 78 121 obyvatel.⁴³⁰⁾

8.2 Zlatá éra pražských tramvají

První světová válka znamenala pro Elektrické podniky drastické ztráty, ale po získání monopolu v předválečných letech bylo jen otázkou času, kdy se společně s jejich znovuoživením doprava v Praze plně zotaví. V roce 1920 lze hovořit o téměř 100 km položených kolejí. Toto číslo však obsahuje i 5,5 km kolejí remisních a 2,5 km výhybkových. Pokládání kolejí znamenalo pro Elektrické podniky obrovské náklady, které se během let 1920 až 1921 vyšplhaly na více než 50 000 000 Kč.⁴³¹⁾

S rostoucí aglomerací rostla i poptávka po tratích spojujících vzdálenější čtvrtě, jako například důležité průmyslové zóny v Hostivaři a Vysočanech, dále pak Jinonice, Nusle nebo Pankrác. Již od 1. 11. 1923 bylo v provozu 18 linek a celková délka tratě dosahovala 81,8 km. Oproti roku 1914 tedy přibýly 4 nové linky s nejdelší, 11,476 km dlouhou trasou linky číslo 1.⁴³²⁾ Tato linka provozovaná na trase Čechovo náměstí – Pohořelec se zároveň stala jednou z nejpoužívanějších.⁴³³⁾

Následovaly nové tratě do Michle a Břevnova v roce 1923 (viz přílohu č. 7: Plán tratí a jízdní řád elektrických drah), v roce 1924 pak tratě k branickým lomům, na Zámečnici v Košířích, z Vychovatelny do Kobylis a významná spojovací trať v Resselově ulici.

⁴³⁰⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930–1933*, s. 329.

⁴³¹⁾ *XXIII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1920*, s. 15.

⁴³²⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 28.

⁴³³⁾ *XXIV. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1921*, s. 27. Kromě úseku vedeného centrem se v zásadě shoduje s dnešní tzv. páteční linkou č. 22.

V následujícím roce 1925 pak pronikaly Elektrické podniky i do okrajových částí města, a to na Harfu, Zlíchov nebo dále Pankrác. Došlo také k propojení nuselských tratí a ke krátkému prodloužení ve Strašnicích.⁴³⁴⁾

Tratě se stavěly do všech směrů a jednokolejné úseky byly postupně nahrazovány dvojkolejnými a technicky zdokonalovány. Vozový park Elektrických podniků v roce 1927 sestával již z 558 motorových a 572 vlečných vozů. Velkou událostí bylo pak dosažení 100. kilometru stavebních tratí. V tomto roce Elektrické podniky přepravily více než 200 000 000 osob.⁴³⁵⁾

Díky zvětšujícímu se počtu tratí pochopitelně nutně rostl i počet pracovníků. Elektrické podniky proto rozšířily technickou základnu na nejrůznější místa v Praze a konečně se dočkaly i ústřední budovy. V dalších letech sice už nebyl růst tratí tak markantní, ale i tak stojí v roce 1931 za zmínku otevření tratě do Hloubětína a Hrdlořez a přeložení tratě z Vyšehradské do ulice Na Slupi. Dokončeno bylo i propojení Libeňského mostu na starou Libeňskou trať, čímž skončil pravidelný provoz na úseku přes železniční přejezd na Palmovce.⁴³⁶⁾

V roce 1934 Elektrické podniky nerozšířily síť tratí o žádné nové kolejové zařízení a uskutečněny byly pouze některé rekonstrukce. Avšak ihned počátkem následujícího roku byla otevřena trať Vršovice – Strašnice, která tak vytvořila velmi důležitou jižní dopravní tepnu. O rok později byla tato trať prodloužena až na Zahradní Město. V dalších letech pak docházelo k postupnému rozšiřování tratí, a to roku 1936 z Olšanského náměstí k Nákladovému nádraží Žižkov, v roce 1937 od Krematoria na Ohradu, na Bílou Horu, k vozovně Motol, do Nových Strašnic a do Kobylis k nové vozovně. V roce 1938 ještě vznikla trať ke střešovické vojenské nemocnici a na Ryšánku. S nástupem války zlatá éra pražských tramvají skončila.⁴³⁷⁾ Ke konci roku 1937 dosáhla tramvajová síť délky 255,875 km a provozovala 22 linek. Hlavní linky postupně dosáhly příjmů až 15 000 000 Kč ročně.⁴³⁸⁾

⁴³⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 88.

⁴³⁵⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1926–1929*, s. 329.

⁴³⁶⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 31.

⁴³⁷⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 92–93.

⁴³⁸⁾ *XXIV. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1921*, s. 27.

8.3 Autobusová doprava

Po neúspěšných pokusech o zavedení autobusové dopravy se pro ni Elektrické podniky ve 20. letech rozhodly znovu. Pokrok způsobený 1. světovou válkou vyloučil většinu rizik, a tak Elektrické podniky, obávající se konkurence, přišly s koncepcí, podle které měly být autobusy zaváděny nejprve v místech, kde by se nevyplatila tramvaj.⁴³⁹⁾

Takovou pražskou čtvrtí byly Záběhlíce. Ty se obrátily na Elektrické podniky, které jim možnost autobusové dopravy přislíbily. Linka měla začít být provozována od 1. listopadu 1924, ale když se zjistilo, že nakonec pro finanční potíže nebude uskutečněna, přišli ihned záběhličtí občané s rezolucí (z 29. září), ve které si spoj vymáhali a argumentovali nutnými potřebami. Svůj požadavek podkládali tím, že po připojení k Praze žádají místní spojení. Tvrdili, že 70% obyvatel obce, co jezdí do Prahy, denně musí chodit až k tramvaji na Čechovo náměstí, pokaždé tři čtvrtě hodiny, tam i zpátky. Prý kvůli tomu i klesá místní populace, neboť se mnoho obyvatel vzhledem špatnému spojení ze Záběhlic odstěhovalo. V zimě, zejména při deštích, je cesta prý velice nepříjemným zážitkem, během kterého je potřeba přejít 3 km silnice bez jakéhokoliv osvětlení.⁴⁴⁰⁾

Nakonec se potíže se zavedením autobusu podařilo překonat, a tak začala od 21. června 1925 jezdit linka A v trase Čechovo náměstí – Záběhlíce.⁴⁴¹⁾ Hned den po zahájení provozu, 22. června, psala Hájkova továrna chemicko–pyrotechnická Dopravní kanceláři Elektrických podniků se žádostí o zřízení zastávky u Nového hřbitova ve Vršovicích, aby majitelé i personál továrny mohli tohoto autobusu používat. Přitom žádali, aby měli cenu korunu místo standardních dvou, neboť je to jen čtvrtina cesty do Záběhlic. Pásmovou sazbou bylo požadavku vyhověno. Počáteční interval na autobusové trati býval 30 minut a z tramvaje se přestupovalo na Čechově náměstí.⁴⁴²⁾ Od počátku byly autobusové sazby specifické, odlišné od tramvajů. Provoz autobusu

⁴³⁹⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*. s. 16.

⁴⁴⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Autobusy, č. j. 004846/1924, karton č. 3 (linka A).

⁴⁴¹⁾ Archiv DP Praha, fond Autobusy, č. j. 36355/1925, karton č. 3, dopis stavebnímu úřadu.

⁴⁴²⁾ Archiv DP Praha, fond Autobusy, č. j. 36953/1925, karton č. 3.

zjevně Záběhlicím prospěl. V roce 1930 již měly 9 494 obyvatel (v roce 1921 to bylo pouhých 2 736).⁴⁴³⁾

Postupně byly zaváděny další linky. 4. října 1925 vznikla linka B na trase Pankrác–Krč–Kunratice, v dalším roce pak přibýly linky C, D, E do Bohnic, Malešic a Jinonic (viz přílohu č. 9: Autobus linky D a přílohu č. 10: Graf příjmů a výdajů autobusové dopravy v r. 1926). V dalším roce se autobusy rozšířily ještě o linku F, která byla provozována na úseku Vysočany–Kbely. Hlavními problémy autobusů byly vysoké náklady a nevelké využití. To Elektrické podniky vyrovnávaly ziskovou tramvajovou dopravou a hlavně prodejem elektrické energie. Pokusily se ještě vytvořit tzv. překryvné linky, které zajížděly až do centra. První takovou linkou byla linka H od roku 1929.⁴⁴⁴⁾

Za hospodářské krize byla zavedena 30% daň z jízdného za hranice obcí, která způsobila zrušení většiny z těch linek, které jezdily až za hranice Velké Prahy. V roce 1935 se vývoj otočil: nový zákon autobusy zvýhodňoval, což mělo za následek obnovení mnoha linek a zavedení linky Z na Zbraslav. Časový interval byl podobný jako u tramvají. Na konci sledovaného období v roce 1938 měly velký vliv na omezení provozu autobusů květnová částečná a záříjová všeobecná mobilizace.⁴⁴⁵⁾

V tehdejších hranicích města byly největším provozovatelem autobusové dopravy Elektrické podniky. V roce 1920 dopravu uvnitř města krátkodobě posílila Československá obchodní společnost americká, která na základě smlouvy s pražskou obcí provozovala dvě linky, Zlíchov – Kolbenova továrna a Břevnov – Vyšehradský viadukt, jako doplněk sítě elektrických drah. Naprosté většině obcí na okraji pražské aglomerace zajišťovala přímé spojení s městem hustá síť soukromých i státních příměstských linek. Dopravci se v rámci konkurenčního boje snažili vést své linky až do centra města, kde způsobovaly časté dopravní obtíže.⁴⁴⁶⁾

⁴⁴³⁾ *Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930–1933*, s. 329.

⁴⁴⁴⁾ *XXVIII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1925*, s. 14–15; *XXXII. Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1929*, s. 17.

⁴⁴⁵⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*. s. 17.

⁴⁴⁶⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 106–108.

8.4 První trolejbusová linka

Problematika trolejbusů v Praze spadá z větší části mimo stanovený časový záběr této práce. Následující text se tedy věnuje pouze počátkům rozvoje tohoto dopravního prostředku v Praze, tedy první trolejbusové lince, která na území hlavního města vznikla v roce 1936. Druhá vznikla až v roce 1939 a jejich další rozvoj pokračoval i za války.

Nabídky na zbudování trolejbusové trati se objevily již dříve, první dokonce v roce 1901, ale návrh na trolejbusovou trasu z Hanspaulky na Ořechovku, která „splňovala všechny požadavky terenní, směrové i přepravní“⁴⁴⁷⁾, byl podán až v roce 1934. Podmínky si vyžádaly ještě úpravu trasy, která nakonec začínala u kostela sv. Matěje a přes ulice Šárecká, Na pískách, Bořislavka, Starodejvická a Na Ořechovce vedla až do ulice Pevnostní (v celkové délce 3,268 km).⁴⁴⁸⁾ Linka měla posloužit k otestování toho, nakolik lze trolejbusy v Praze uplatnit, k čemuž ji předurčovaly i parametry trati.⁴⁴⁹⁾ K zahájení provozu došlo 28. srpna 1936. Za zmínku stojí, že novinka mezi dopravními prostředky lákala cestující natolik, že se přišli svézt „pouze ze zvědavosti“.⁴⁵⁰⁾

Převahu zpočátku zajišťovaly tři prototypy od výrobců Škoda, Tatra a ČKD. Záhy se ovšem projevilo, že trať je cestujícími využívána nerovnoměrně, a nedostačující kapacitu trolejbusů tak v kritickém úseku mezi Bořislavkou a sv. Matějem zprvu doplňovaly autobusy (až do dodání dalších trolejbusů).⁴⁵¹⁾

8.5 Lanovky za první republiky

První světová válka přerušila provoz obou lanovek, jak té petřínské, tak té vedoucí na Letnou. Co se týče lanovky na Petříně, město se ji po válce pokoušelo obnovit, zprvu však tato snaha nebyla úspěšná. Provozovatel této lanové dráhy, Družstvo rozhledny na Petříně, rekonstrukci nebyl schopen zajistit, a Elektrické

⁴⁴⁷⁾ LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské a hromadné dopravy*. s. 9.

⁴⁴⁸⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 32.

⁴⁴⁹⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 110.

⁴⁵⁰⁾ Tamtéž.

⁴⁵¹⁾ Tamtéž, s. 115.

podniky nejprve nechtěly lanovku převzít. Došlo k tomu teprve před IX. všesokolským sletem, kdy město jako vlastník koncese převedlo 2. března 1931 lanovku do jejich majetku. Nároky na přepravu spojené se všesokolským sletem si žádaly úpravu tratě. Projekty k tomuto účelu předložily dvě konkurenční firmy, Škodovy závody v Plzni a Českomoravská-Kolben-Daněk. Nakonec zvítězil projekt druhé ze jmenovaných firem, ČKD, a 30. října 1931 byl schválen. Práce postupovaly poměrně rychle a již 3. května 1932 se trať dočkala prvního vozu (značky Ringhoffer), 5. června téhož roku pak byl zahájen provoz.⁴⁵²⁾

Oproti původnímu řešení nevyužívala lanovka vodního protizávaží, vozy byly poháněny elektřinou. Trať byla v rámci úprav prodloužena na 511 metrů a nacházela se na ní jedna zastávka, Nebozítek (stavělo se v ní pouze cestou nahoru). Jízda lanovky se spouštěla i zastavovala pouhým stiskem tlačítka, v případě potřeby bylo možné lanovku řídit také ze strojovny.⁴⁵³⁾

Letenská lanová dráha se v původní podobě rekonstrukce nedočkala. Elektrické podniky pro ni nenašly žádného nájemce a nakonec se ji roku 1921 rozhodly zrušit. Roku 1924 uzavřely na popud města smlouvu na pronájem tratě se Sdružením internovaných a vězněných v Praze, které zde chtělo postavit pohyblivý chodník. Projekt na tento dopravní prostředek předložila 22. 1926 firma Stroje zvedací a průmyslová zařízení – ing. Jan Pryl a ještě téhož roku byl pohyblivý chodník uveden do provozu. Bylo by dobré poznamenat, že se vlastně nejednalo o pohyblivý chodník, ale o eskalátor tvořený dvěma protiběžnými pásy pro jízdu nahoru a dolů osazenými dřevěnými schůdky.⁴⁵⁴⁾

V podmínkách smlouvy stálo, že Sdružení bude chodník provozovat zcela na vlastní náklady. Jak se ale ukázalo, bylo to v podstatě nad jeho síly, a stále tak docházelo k potížím ohledně placení nájmu. Sdružení navíc zanedbávalo údržbu zařízení, což vedlo k soustavnému zhoršování jeho stavu. Posléze byl z provozu vyřazen celý pás pro jízdu směrem dolů, a když měly Elektrické podniky chodník v souladu se

⁴⁵²⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 115.

⁴⁵³⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 32.

⁴⁵⁴⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 114.

smlouvou převzít zpět do správy, byl shledán nezpůsobilým k další přepravě osob. Předpokládané náklady na údržbu, cca 1,5 milionu korun, pak znamenaly definitivní konec tohoto neobvyklého dopravního prostředku.⁴⁵⁵⁾

8.6 Vozovny, vozy, dílny a organizace Elektrických podniků

Rychle se rozvíjející doprava vyžadovala stále větší a větší prostory nejenom pro garáže, ale i dílny a samozřejmě také administrační budovy. Nejprve byl problém řešen postupným obsazováním do té doby nevyužitých prostor v areálech stávajících vozoven ve Střešovicích (v roce 1923), na Žižkově (v roce 1925) a konečně i ve Strašnicích (v letech 1929–1932). Postupem času však musely být postaveny nové vozovny, například vozovna Pankrác s kapacitou 270 vozů, první část vozovny v Motole nebo vozovna ve Vokovicích. Vinohradská vozovna byla v roce 1932 přeměněna na garáže a dílny vozů vrchního vedení. Další vozovna v Kobylisích byla uvedena do provozu těsně před válkou, kdy byla zároveň zrušena vozovna Centrála v holešovické elektrárně.⁴⁵⁶⁾

V letech 1920–1933 pořídily Elektrické podniky 457 nových vozů. Většina vozů byla vyrobena u Ringhofferů. Výjimku tvořily určité vozy, které byly vyrobeny v továrně na vozy Kolín. Motory do těchto vozů dodávaly podniky ČKD a Škoda. V roce 1924 dodaly Ringhofferovy závody elektrickým podnikům 50 prvních dvounápravových vlečných vozů s celokovovou skříní, které si získaly lidový název „plecháč“. Do roku 1931 jich Elektrické podniky zakoupily celkem 415 kusů. Roku 1931 byly do provozu uvedeny tzv. „dvojčité“ motorové vozy, známé pod jménem „ponorka“. Byly to první motorové vozy s celokovovou konstrukcí vozové skříně, které jezdily výhradně ve dvojicích zadními stranami k sobě. Elektrická zařízení o výkonu 40 kW (55 k) do těchto vozů dodaly ČKD a Škoda. Tyto vozy sebou přinesly důležité provozní novinky jako pevné stanoviště průvodčího a především byl poprvé uplatněn organizovaný pohyb cestujících vozem. Posledním typem pražských vlečných vozů, které Elektrické podniky zakoupily, byly dvounápravové vozy se dvěma oddíly a středním

⁴⁵⁵⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 114.

⁴⁵⁶⁾ Tamtéž, s. 118-119.

vstupem. Během let 1936–1946 jich bylo dodáno celkem 280 kusů. V letech 1936–1942 zakoupily Elektrické podniky 64 těchto vozů s motory od ČKD a Škody o výkonu 55 kW (75 k). Celá síť pražské dopravy samozřejmě potřebovala kvalitní servis, a tak bylo během let 1921–1936 uvedeno do provozu hned několik typů speciálních vozů, například kropící vozy, vozy pro čištění kolejových žlábků či strojní broušení kolejnic, vozy pro úklid sněhu nebo vozy, které sloužily jako pojízdné měnicí stanice elektrického proudu. Několik vozů dokonce sloužilo k reklamním účelům. V neposlední řadě pak mohli cestující využít služeb pojízdných prodejen, které byly pravidelně umístěovány na určených místech a zajišťovaly předprodej jízdenek.⁴⁵⁷⁾

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy se přejmenovaly na Elektrické podniky hlavního města Prahy, což bylo úředně registrováno 17. prosince 1918. V roce 1920 se provozováním hromadné dopravy zabývalo oddělení elektrických drah v čele s ředitelem. Od roku 1924 se v praxi používalo členění na tři ředitelství – elektráren, elektronických drah a účtáren. Každé ředitelství bylo členěno na oddělení a ta pak na kanceláře či další složky. Roku 1938 městská rada schválila reorganizaci podniku. Elektrárenská, drážní i účtárenská část byly označeny jako odbory. Jednotlivé úseky odborů se pak označovaly písmeny E, D a U, kdy písmeno E náleželo elektrárnám, písmeno D elektrickým drahám a písmeno U účtárnám.⁴⁵⁸⁾

8.7 Přípravy výstavby podzemní dráhy

Kvůli výrazné intenzitě provozu se začala v polovině dvacátých let zhoršovat dopravní situace v nejhlavnějším centru města. Provoz se stupňoval všude, ale hlavní potíží byla s centrem, zvláště v úseku Národní divadlo – Prašná brána, kde tramvaje dosahovaly rychlosti okolo 5 km/h.⁴⁵⁹⁾

Návrhem s dlouhodobou perspektivou byla studie „Podzemní rychlá dráha pro Prahu“, která byla vypracována stavebními inženýry Bohumilem Beladou a Vladimírem

⁴⁵⁷⁾ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. s. 30.

⁴⁵⁸⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 121-123.

⁴⁵⁹⁾ Archiv DP Praha, fond Metro historie, karton č. 1 (Studie rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze), *Posudek projektu prof.ing.Lista a ing.Belady nazřízení podzemních drah v Praze se stanoviska elektr.drah*, s. 3.

Listem. Plán předpokládal stavbu 4 tras (viz přílohu č. 8: Situační plán podzemní dráhy v Praze), z čehož dvě byly hlavní a dvě doplňující. Trasa A měla vést z Anděla na Palmovku, trasa B z Vítězného náměstí (Dejvické) na Olšanské hřbitovy. Doplňující trasy C Těšnov–Karlovy a D Výstaviště–Žižkov neměly dosáhnout přílišného významu, avšak pro celkovou koncepci byly důležité. V případě, že by je bylo třeba prodloužit, na ně měly navazovat rychlodrážní úseky, které měly vést ulicemi na samostatných tělesech. Elektrické podniky však návrh odmítly. Jejich posudek obsahuje velké množství nesouhlasných tezí.⁴⁶⁰⁾

Např. nutnost podzemní dráhy vyvracují plánem přemostění údolí nuselského, mostem Holešovice–Libeň, podjezdem pod holešovickým nádražím, zřízením obvodové komunikace mezi Vršovnicemi a Libní přes Vinohrady a Žižkov a dalšími skutečnostmi. To, jak byly tyto názory Elektrických podniků s ohledem na budoucnost zpátečnické, dokazuje dnešní doba. Elektrické podniky také argumentovaly plánem příměstské dráhy Řevnice – Smíchov – Wilsonovo nádraží (Hlavní) – Vysočany – Měšice. Tato dráha měla naplnit požadavky dopravy na hlavní trase, takže vést metro stejnou trasou se zdálo jako zbytečnost. Další argumenty proti metru byly také ty, že dopravou necestovalo dostatečné množství lidí, a tak by k plnému naplnění vozů stačil pětiminutový interval. To by však nevyhovovalo cestujícím a zvětšil by se i počet přestupů. Za pravdu projektantům naopak Elektrické podniky daly v předpokladu rychlého osídlení oblasti hradčanské a oblasti pankrácké.⁴⁶¹⁾

Měla-li se navíc zrychlit doprava na delší vzdálenosti, bylo zapotřebí menšího počtu stanic, než projektanti navrhovali. Rozpor byl však zároveň v tom, že pokud by stanice metra byly dál od sebe (což bylo nutné kvůli dálkové dopravě) a byla omezena tramvajová doprava, zhoršilo by to většinou cestujících přímou dopravní obslužnost. V dnešní době nelze moc pochopit, jak se tehdy Elektrické podniky stavěly k dnes nejpoužívanější trase, kterou obsluhuje linka C metra. „*Tuto pankráckou větev pojali pp. projektanti do trati C, jejíž část mezi Denisovým nádražím a Museem nemá vzhledem k budoucímu podružnému významu nádraží Denisova a Masarykova, žádného*

⁴⁶⁰⁾ Archiv DP Praha, fond Metro historie, karton č. 1 (Studie rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze), *Posudek projektu prof.ing.Lista a ing.Belady nazřízení podzemních drah v Praze se stanoviska elektr.drah*, s. 1–6.

⁴⁶¹⁾ Tamtéž, s. 3–9.

*zvláštního dopravního oprávnění.*⁴⁶²⁾ Autor se podivuje nad tímto jednoznačným stanoviskem, neboť se daná trasa stala velice perspektivní už před přelomem století.

Elektrické podniky si přece jen něco z předchozího návrhu odnesly: Začaly se již konečně reálně zaobírat myšlenkou pražské podzemní dráhy. Snažily se zjistit skutečné potřeby města s ohledem na další předpokládaný rozvoj. V roce 1938 předložilo studijní oddělení Elektrických podniků studii „Dopravní projekt Velké Prahy“. Z tohoto podnětu byl zadán generální projekt konsorciu stavebních a strojírenských firem. Následujícího roku se mělo začít se zkoumáním terénu a následně se stavbou. Se zkoumáním se sice začalo, avšak další vývoj událostí byl poněkud jiný.⁴⁶³⁾

Rok 1939 měl díky připravované výstavbě podzemní dráhy přinést pražské hromadné dopravě novou etapu. Místo toho však přinesl etapu zcela jinou, válečnou. Výsledek příprav, stejně jako výsledek celého projektu metra, se tedy stává záležitostí tématu, které do této práce chronologicky nezapadá.

⁴⁶²⁾ Archiv DP Praha, fond Metro historie, karton č. 1 (Studie rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze), *Posudek projektu prof.ing.Lista a ing.Belady nazřízení podzemních drah v Praze se stanoviska elektr.drah*, s. 9.

⁴⁶³⁾ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. s. 112–113.

9 Závěr

Práce je zaměřena na historii pražské městské hromadné dopravy v souvislostech od jejích počátků po druhou světovou válku. Cílem bylo vysledovat na základě rozboru statistických trendů a specifických dobových okolností vztah mezi rostoucími požadavky na dopravní obslužnost a rozvojem hlavních i vedlejších tras hromadné dopravy v Praze a v jejích rychle rostoucích předměstích. Právě v nich došlo k mimořádnému rozvoji v demografické i průmyslové oblasti, na nějž práce upozorňuje.

Velká část textu je věnována podnikání v oblasti veřejné dopravy, které ji v jejích počátcích do značné míry formovalo, a nezanedbatelnému vlivu, který na zmíněný vývoj měly Elektrické podniky a městské orgány. Dění v oblasti městské hromadné dopravy a samotného rozvoje města v poslední čtvrtině 19. století mělo naprosto zásadní vliv na celý budoucí vývoj hlavního města.

Hlavní informační zdroje práce tvoří především archivní materiály a odborná literatura. Text dále čerpá ze statistických příruček, administračních zpráv a výročních účtů, doplněných o informace z dobového tisku. Klíčovou metodikou pak byla kombinace a srovnávání výše uvedených materiálů, které ukázaly, že se v daném období trvale zformovaly hlavní směry hromadné dopravy, jež později výrazně ovlivnily další rozvoj periferie hlavního města. Význam těchto tras se následně potvrdil i v koncepci pražského metra.

Nejvýznamnější rozvoj zaznamenala ve sledovaném období nejprve koňská a pak elektrická dráha. Koňka utvořila jádro pražské hromadné dopravy, které elektrické dráhy na sklonku 19. století převzaly, propojily a doplnily. Zdaleka nejvýznamnější osobností v rámci vývoje technologie elektrických drah a zároveň velice úspěšným podnikatelem v tomto oboru byl František Křižík.

Koňská dráha byla prvním opravdu hromadným dopravním prostředkem pro širokou vrstvu obyvatel včetně dělnictva, zvláště ve srovnání s omnibusy, které lze v daném období považovat za záležitost do jisté míry nadstandardní. Tomu odpovídají i ceny jízdného. Zde se omnibusy (a ještě více fiakry a drožky, které jim předcházely)

jeví v porovnání s koňskou dráhou podobně, jako taxislužba v porovnání s dnešní hromadnou dopravou. U elektrické dráhy je rozdíl ještě markantnější.

Mimo těchto základních zjištění práce přináší ještě celou řadu drobnějších poznatků. Například Královské Vinohrady zažily okolo přelomu století neuvěřitelný růst: během 40 let (1870–1910) se rozrostly 55 krát, z přibližných 1 400 obyvatel na 77 tisíc. To bylo doplněno rychlým vybudováním moderní infrastruktury, kterou si takovýto výrazný růst přímo vynucoval. V práci je vždy rozvoj jednotlivých obcí v rámci pražské aglomerace spojován s rozvojem místní dopravy, což je dle mého mínění velice důležité.

Pozornost je věnována také metru. Za Československé republiky se postupně, hlavně kvůli přílišnému provozu v centru, nabízela myšlenka podzemní dráhy, která by se stala hlavním pilířem pražské hromadné dopravy a odlehčila by přetížené tramvajové dopravě. V důsledku 2. světové války se pak výstavba podzemní dráhy opozdila o 30 let. Přitom první myšlenka přicházela již z přelomu 19. a 20. století, kdy bylo možné při podstatně menším provozu a ruchu postavit mnohem levnější a méně pracovně náročnou stavbu. Zůstává však otázkou, jestli by toto řešení bylo nutně ve všech směrech lepší, neboť při dnešním provozu, o kterém mohli naši předci mít jen malé tušení, by každá zastaralá koncepce byla vážnou překážkou v pražské městské hromadné dopravě, ve které je dnes metro základním pilířem. Tyto starší plány často počítaly s příliš velkými zatáčkami (jako u tramvaje), povrchovými úseky nebo případnými jednokolejnými úseky v určitých místech s nejstarší zástavbou, což by bylo pro dnešní dobu jen málo přijatelné.

V souvislosti se znárodněním hlavních odvětví průmyslu, včetně energetiky, byla roku 1946 znárodněna také elektrárenská část Elektrických podniků. Prosperující podnik tak přišel o značnou část svých zisků, a navíc si od té doby musel začít elektřinu na provoz kupovat za tržní ceny. Myslím si, že právě zde můžeme hledat některé z příčin dnešní prodělečnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy. Přitom od dob koňky přes období první republiky až do 2. světové války si na sebe podniky městské hromadné dopravy byly schopny nejen vydělávat, ale také neustále rozšiřovat své sítě, zázemí a technické prostředky.

Přesto nejsou do budoucna vyhlídky tramvajové dopravy nijak špatné. Hlavní tahy metra jsou z velké části hotovy, a tak se preference rozvoje tramvají pomalu stává znovu aktuální. Na příkladu několik let staré tramvajové tratě na Barrandov můžeme také vidět, že její zastávky tvoří urbanizační prvek, jako tomu bylo v případě metra.

Právě zmíněné dílčí poznatky, zasazené do kontextu větších a lépe zmapovaných událostí, tvoří spolu s podrobným přehledem vývoje dopravy v pražské aglomeraci zaměřeným na období Rakouska-Uherska zásadní těžiště práce, která díky tomu poskytuje ucelený obraz dané problematiky a výchozí bod pro další zkoumání dílčích skutečností. Kromě toho se nejspíše jedná o jedinou syntetickou práci na toto téma a v tomto rozsahu, které je vybavena poznámkovým aparátem.

10 Seznam použité literatury a pramenů

Monografie:

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

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

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

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

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

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

HLAVAČKA, Milan. *Zlatý věk české samosprávy: Samospráva a její vliv na hospodářský, sociální a intelektuální rozvoj Čech 1862–1913*. Praha: Libri, 2006. 207 s. ISBN 80-7277-297-X.

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

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

MUSIL, Stanislav. *Vůně pražských nádraží*. Praha: Plot, 2005. 142 s. ISBN 80-86523-49-7.

POLÁK, Milan. *Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky*. Praha: MILPO, 2005. 231 s. ISBN 80-903481-3-0.

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

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

SOUKUP, Jiří. *Pražské mosty: Studie se zřetelem na současné podniky. Díl I. Obrazy z pražských břehů a vod*. Praha: Weinfurter, 1904. 83 s.

URBAN, Otto. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. Praha: Nakladatelství Svoboda, 1991. 267 s. ISBN 80-205-0193-2.

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

Seriálové publikace:

Čas. 24. 10. 1891, roč. 5, č. 43. ISSN 1213-6115.

Národní listy. 20. 5. 1884, roč. 24, č. 140. ISSN 1214-1240.

Národní listy. 20. 6. 1884, roč. 24, č. 170. ISSN 1214-1240.

Národní listy. 27. 6. 1884, roč. 24, č. 177. ISSN 1214-1240.

Národní listy. 12. 3. 1885, roč. 25, č. 70. ISSN 1214-1240.

Národní listy. 22. 3. 1885, roč. 25, č. 80. ISSN 1214-1240.

Národní listy. 2. 4. 1885, roč. 25, č. 91. ISSN 1214-1240.

Národní listy. 7. 4. 1885, roč. 25, č. 95. ISSN 1214-1240.

Posel z Prahy. 24. 9. 1875, č. 227. ISSN n20103.

Posel z Prahy. 27. 11. 1883, č. 282. ISSN n20103.

Pražské nowiny. 24. 8. 1845, č. 65. ISSN n1906.

Pražský denník. 24.9.1875, roč. 10, č. 219. ISSN n21079.

Pražský denník. 29. 6. 1883, roč. 18, č. 147. ISSN n21079.

Pražský denník. 2. 8. 1883, roč. 18, č. 175. ISSN n21079.

Pražský denník. 27. 12. 1883, roč. 18, č. 296. ISSN n21079.

Pražský denník. 30. 12. 1883, roč. 18, č. 299. ISSN n21079.

Zlatá Praha. 23. 7. 1886, roč. 3, č. 32. ISSN 1801-2493.

Zlatá Praha. 4. 7. 1891, roč. 8, č. 20. ISSN 1801-2493.

Prameny publikované:

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

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

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901. Praha: statistická kommisie král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1904. 790 s.

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1905, 1906, 1907. Praha: statistická kommisie král. hlav. města Prahy a spojených obcí, 1911. 682 s.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Výroční účty Elektrických podniků hlavního města Prahy 1920–1939. Praha: Elektrické podniky hlavního města Prahy, 1921–1940. 1343 s.

Prameny nepublikované – Archiv DP Praha:

Fond Autobusy, karton č. 3.

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

Fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP.

Fond Správní rada Elektrických podniků, karton č. 1.

Fond Studie rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze, karton č. 1.

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

Nezařazené: *Ustanovení pro cestující, Vyhláška Elektrických podniků král. hlav. města Prahy.*

11 Seznam příloh

Příloha č. 1: Přehled nejdůležitějších tramvajových tratí

Příloha č. 2: Koňka u Řetězového mostu

Příloha č. 3: Titulní list Smlouvy o koňskou dráhu Pražskou

Příloha č. 4: Lanová dráha na Petřín

Příloha č. 5: Městská elektrická dráha Královských Vinohrad

Příloha č. 6: Koňská a elektrická dráha na Josefském náměstí

Příloha č. 7: Plán tratí a jízdní řád elektrických drah

Příloha č. 8: Situační plán podzemní dráhy v Praze

Příloha č. 9: Autobus linky D

Příloha č. 10: Graf příjmů a výdajů autobusové dopravy v r. 1926

12 Přílohy

Datum zahájení provozu	Úsek	Provozovatel
23. 9. 1875	Invalidovna – Řetězový most	Eduard Otlet
16. 5. 1876	západní konec Řetězového mostu – Západní nádraží	Eduard Otlet
28. 6. 1883	Jezdecká ulice – Anděl	Eduard Otlet
1. 8. 1883	Národní divadlo – Malostranské náměstí	Eduard Otlet
24. 12. 1883	Křižovnické náměstí – Pražské (Státní) nádraží	Eduard Otlet
31. 12. 1883	Pražské nádraží – Žižkov	Eduard Otlet
20. 5. 1884	Nuselské schody – Můstek	Eduard Otlet
25. 6. 1884	Josefské náměstí – Martinkova továrna	Eduard Otlet
5. 4. 1885	Martinkova továrna – Královská Obora	Eduard Otlet
26. 4. 1893	Žižkov – Olšanské hřbitovy	Eduard Otlet
18. 7. 1891	Letná – vchod do Královské Obory	František Křižík
1. 9. 1893	vchod do Královské Obory – Místodřitelský letohrádek	František Křižík
19. 3. 1896	Karlín – Nová Balabenka	František Křižík
4. 10. 1896	Palmovka – Libušák	František Křižík
22. 12. 1896	Karlín – Na Florenci	František Křižík
30. 3. 1901	Nová Balabenka – Českomoravská	František Křižík
13. 6. 1897	Anděl–Klamovka	Matěj Hlaváček
25. 6. 1897	Německé divadlo – Purkyňovo náměstí – Flora	Městská elektrická dráha Král. Vinohrad
18. 9. 1897	Německé divadlo – Bulhar – Flora	Elektrické podniky
4. 2. 1898	Purkyňovo náměstí – Spálená ulice	Elektrické podniky
8. 9. 1898	Karlovo náměstí – Vyšehrad	Elektrické podniky
1. 7. 1899	Purkyňovo náměstí – Vršovice	Elektrické podniky
2. 7. 1900	Pod Bruskou – Centrála	Elektrické podniky
17. 6. 1901	Národní divadlo – Újezd	Elektrické podniky

10. 10. 1901	Těšnov–Holešovice	Elektrické podniky
9. 6. 1907	Strossmayerovo náměstí – Letná	Elektrické podniky
17. 10. 1907	Muzeum – Vinohradské hřbitovy	Elektrické podniky
1. 8. 1908	Vinohradské hřbitovy – Vozovna Strašnice	Elektrické podniky
21. 11. 1908	Letná – Nádraží Bruska	Elektrické podniky
25. 5. 1910	Libušák–Vychovatelna	Elektrické podniky
31. 7. 1910	Palackého most – Podolí	Elektrické podniky
4. 12. 1910	Žižkov – Ohrada – Schillerova továrna	Elektrické podniky
24. 11. 1912	Žitná ulice – Česká dětská nemocnice	Elektrické podniky
4. 10. 1914	Vinohradské nádraží – Nuselský pivovar	Elektrické podniky
17. 6. 1923	Nusle–Michle	Elektrické podniky
16. 8. 1923	Pohořelec–Břevnov	Elektrické podniky
1. 9. 1924	Vozovna Košíře – Zámečnice	Elektrické podniky
14. 9. 1924	Vychovatelna–Kobylisy	Elektrické podniky
20. 7. 1925	Nusle–Pankrác	Elektrické podniky
20. 7. 1927	Zlíchov – Hlubočepy (dosažení 100. traťového kilometru)	Elektrické podniky
29. 5. 1930	Pankrác–Kačerov	Elektrické podniky
23. 5. 1931	Harfa–Hloubětín	Elektrické podniky
6. 1. 1935	Vršovice–Strašnice	Elektrické podniky

Příloha č. 1: Přehled nejdůležitějších tramvajových tratí

Změny místních názvů:

Česká dětská nemocnice >> Karlov

Jezdecká ulice >> Havlíčkova ulice

Josefské náměstí >> náměstí Republiky

Libušák >> zastávka U Kříže

Nádraží Bruska >> nádraží Praha-Dejvice

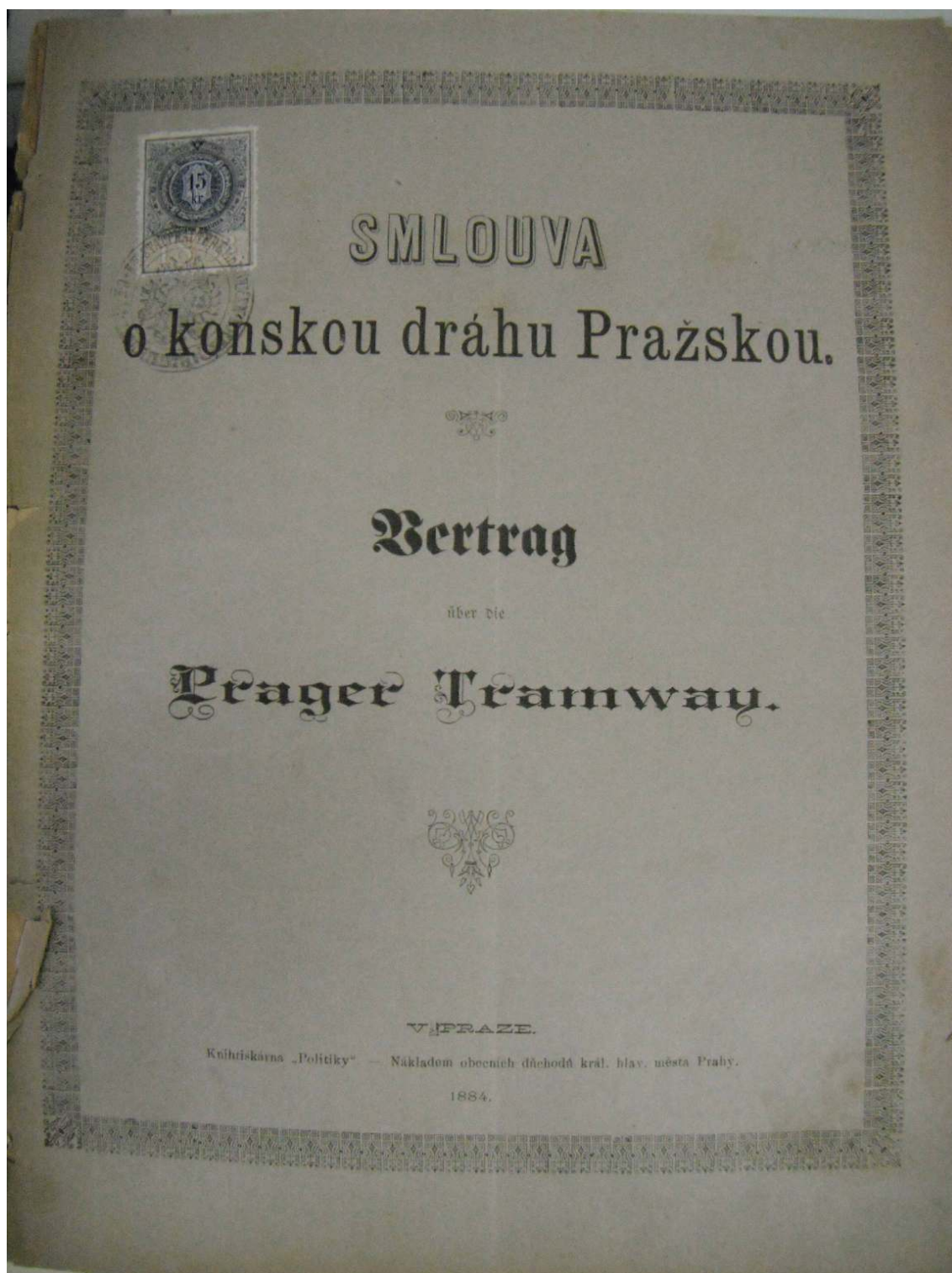
Německé divadlo >> Státní opera

Purkyňovo náměstí >> náměstí I. P. Pavlova

Schillerova továrna >> Vápenka



Příloha č. 2: Koňka u Řetězového mostu
Archiv DP Praha, Sbirka fotografií, inv. č. není.



Příloha č. 3: Titulní list Smlouvy o koňskou dráhu Pražskou
Archiv DP Praha, fond KD, inv. č. 1829, karton č. 12, Smlouva o koňskou dráhu Pražskou, Praha 1884.



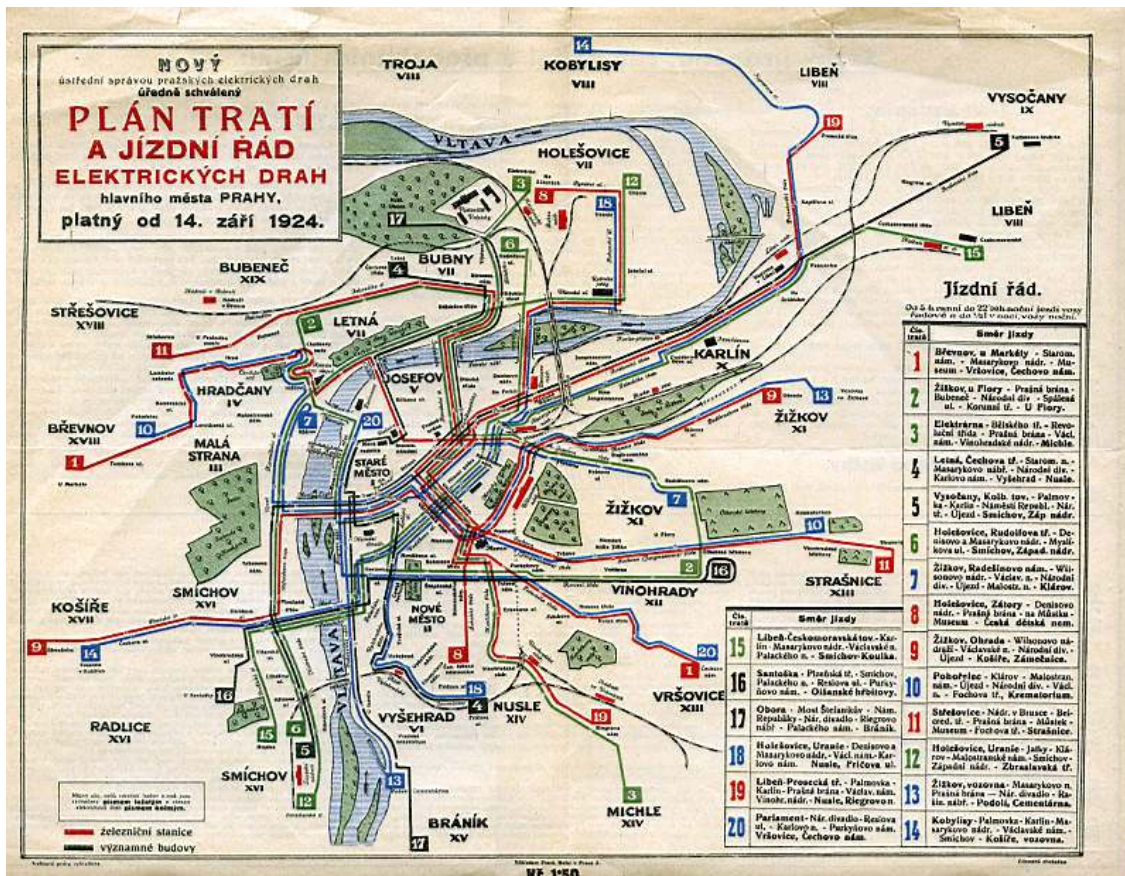
Příloha č. 4: Lanovka na Petřín
Archiv DP Praha, Sběrka fotografií, inv. č. není.



Příloha č. 5: Městská elektrická dráha Královských Vinohrad
Archiv DP Praha, Sbirka fotografií, inv. č. není.



Příloha č. 6: Koňská a elektrická dráha na Josefském náměstí
Archiv DP Praha, Sbirka fotografií, inv. č. není.



Příloha č. 7: Plán tratí a jízdní řád elektrických drah
Archiv DP Praha, Sbírka map a plánů, inv. č. není.

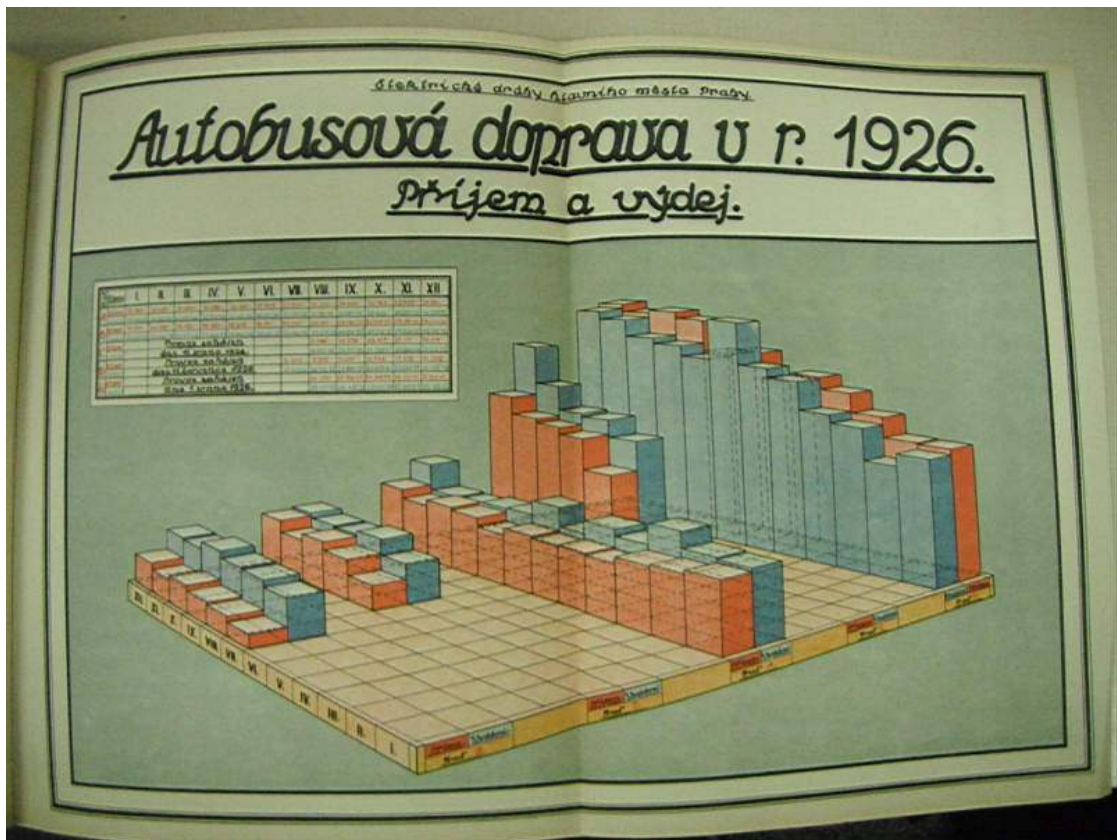


Příloha č. 8: Situační plán podzemní dráhy v Praze

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



Příloha č. 9: Autobus linky D
Archiv DP Praha, Sbirka fotografií, inv. č. není.



Příloha č. 10: Graf příjmů a výdajů autobusové dopravy v r. 1926
 Nečíslovaná příloha XXIX. Výročních účtů Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1926.