

ZDENĚK LIŠKA

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD

OD KONĚSPŘEŽKY PO METRO



Historie MHD v Praze

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Zdeněk Liška

Historie MHD v Praze – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



HISTORIE MHD V PRAZE

Zdeněk Liška

HISTORIE MHD V PRAZE

© Zdeněk Liška, 2026
Illustrations © Ivo Mahel, 2026

ISBN v tištěné verzi 978-80-264-6083-1
ISBN e-knihy 978-80-264-6093-0 (1. zveřejnění, 2026) (epub)
ISBN e-knihy 978-80-264-6094-7 (1. zveřejnění, 2026) (mobi)
ISBN e-knihy 978-80-264-6092-3 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)



Obsah

Úvod	9
Vznik Prahy	11
Pražská veřejná doprava osob před koňskou dráhou	13
Tramvaje	15
Koněspřežná dráha (koňka)	15
První pražská elektrická dráha na Letné	22
Obecní lanová dráha na Letnou	25
Lanová dráha na Petřín	26
Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany	29
Elektrická dráha Smíchov – Košíře	31
Městská elektrická dráha Královských Vinohrad	32
Elektrické podniky královského hlavního města Prahy	34
Tramvajové vozovny	65
Autobusy	112
Pražské autobusy 1908–1909	112
Pražské autobusy 1925–dosud	117
Autobusové garáže a dílny	205
Trolejbusy	228
Pražské trolejbusy 1936–1972	228
Trolejbusové vozovny	232
Elektrobusy a parciální trolejbusy v Praze	235
Elektrobusy	235
Parciální trolejbusy	237
Podzemní dráha – Metro v Praze	244
Prameny a literatura	254



Úvod

Vážení čtenáři, dostává se Vám do rukou kniha zpracovaná ke 150. výročí zahájení pravidelné městské hromadné dopravy v Praze, které připadlo na září 2025. Tato publikace začala vznikat ve druhé polovině roku 2025. Jejím cílem je formou obrazového materiálu seznámit laickou i odbornou veřejnost s historií, provozem, vozovým parkem a dalšími zajímavostmi z provozu pouze městské hromadné dopravy a jen na území hlavního města Prahy.

dosud nezveřejněných fotografií. Jednotlivé kapitoly nejsou zpracovány chronologicky, ale jsou rozděleny dle trakce s tím, že lanové dráhy jsou zařazeny do kapitoly o tramvajové dopravě. Za každou kapitolou se pak nachází obrazová část. Snahou bylo použít co nejvíce snímků staršího data.

Za zahájení pravidelné městské hromadné dopravy v Praze se považuje datum 23. září 1875, kdy se v ulicích hlavního města rozjely vozy koňské dráhy.



Čtyřnápravový jednosměrný tramvajový vůz T1 ev. č. 5072 na lince č. 12 ve smyčce Vozovna Kobylisy 26. dubna 1973.

Foto: Tomáš Dvořák

Protože o pražské městské hromadné dopravě vyšla celá řada odborných publikací, tak tato práce obsahuje jen její základní data a informace. Velmi stručně a obecně zpracované texty a data byly čerpány a použity z literatury uvedené v tiráži. Část fotografií a obrazového materiálu sice již dříve byla publikována, ovšem tato kniha obsahuje také značné množství

Následně, v letech 1891–1907, existovalo v pražské aglomeraci několik soukromých elektrických drah, které postupně odkoupily Elektrické podniky. Sít tramvajové dopravy se dál postupně rozvíjela a upravovala.

Při zavedení pravostranného provozu v roce 1939 došlo k zásadním úpravám tramvajů a autobusů.



Autobus Karosa B 951.1713 ev. č. 4020 na lince č. 103 v Březiněvsi 3. února 2011. Foto: Zdeněk Liška



Trolejbus Škoda 8 Tr ev. č. 9472 na lince č. 51 na Jiráskově mostě okolo roku 1971. V pozadí je Resslova ulice s trolejbusem Škoda 8 Tr a s tramvajovou soupravou 2 x T3. Foto: Tomáš Dvořák



Souprava vozů metra M1 ve stanici Strážkov 8. května 2014. Foto: Tomáš Dvořák

Pravidelná městská autobusová doprava v Praze existovala už v letech 1908 až 1909, ale obsahovala jen jedinou linku. Pro její provoz byly zakoupeny čtyři autobusy různých továrních značek. Ke znovuzavedení pražské městské autobusové dopravy došlo v roce 1925 a od té doby je provozována dodnes. Za tu dobu prošla pestrým a rozmanitým vývojem, přičemž na provozu se nepodílel pouze pražský dopravní podnik, ale i další dopravci. V současnosti síť městské (či linkové) autobusové dopravy pokrývá nejen hlavní město Prahu, ale i značnou část středních Čech.

V letech 1936–1972 byla v Praze provozována trolejbusová doprava. Její největší rozvoj nastal v 50. letech, aby v 60. letech byla postupně redukována, až došlo k jejímu zrušení. Elektrobusesy a parciální trolejbusy jsou v hlavním městě provozovány od roku 2015, ale jejich provoz spadá do systému dopravy autobusové.

Dosud nejkapacitnějším dopravním prostředkem se stala podzemní dráha – metro. K zahájení pravidelného provozu na prvním úseku došlo od 9. května 1974 a od té doby síť metra byla (a je) dál rozšiřována. V roce 1985 byl zahájen provoz na třetí trati metra (B), díky čemuž mohou cestující v centru přestupovat mezi jednotlivými linkami.

Na tomto místě je třeba upozornit na skutečnost, že se v knize vyskytují názvy zastávek či míst, výrazy z dobových reklam nebo hesel z dané doby. Při sestavování této knihy se autor snažil o maximální nestrannost. Dále se v textech objevují i výrazy doslovně opisované z dobových materiálů a archivních dokumentů, které mohou být v rozporu se současnými pravidly českého pravopisu.

Ke vzniku této knihy významně přispěli pánové Tomáš Dvořák, Ing. Ivo Mahel a Ing. Tomáš Pfeifer, kteří ochotně poskytli své materiály a fotografie. Za spolupráci patří uvedeným pánům velké díky. Na tomto místě je třeba ještě uvést jména dopravních odborníků, a to pana Jana Arazima (* 29. 5. 1969 – † 18. 12. 2017) a Mgr. Pavla Fojtíka (* 18. 12. 1954 – † 26. 3. 2023), s nimiž autor mnoho let spolupracoval.

Závěrem je třeba poděkovat všem, jejichž jména jsou uvedena v závěru práce, za vstřícný přístup a ochotu poskytnout své materiály. Velké díky patří vydavatelství CPress.

Zdeněk Liška



Vznik Prahy

Skutečný vznik správní jednotky s názvem Praha se uskutečnil v roce 1874, kdy se spojila čtyři královská města – Staré Město, Nové Město, Malá Strana a Hradčany. Josefov byl v několika podobách samostatnou součástí města, ale ku Praze byl oficiálně připojen až v roce 1949. Další územní změny proběhly v roce 1850, kdy současně proběhlo sčítání lidu. Tehdy Praha měla rozlohu 8 km² se 168 000 obyvateli. Později byly ku Praze připojeny další lokality – Královský Vyšehrad (1883), Holešovice-Bubny (1884) a Libeň (1901). Časem došlo k drobným úpravám hranic města s tehdejšími sousedními obcemi a některé obce byly formálně povyšovány na města, případně městyse (1879 Královské Vinohrady, 1881 Žižkov, 1895 Košíře, 1898 Libeň a Nusle, 1902 Vršovice a Vysočany, 1903 Karlín, 1904 Bubeneč a Smíchov, 1907 Břevnov, 1913 Uhřetěves). Na počátku 20. století žilo v tehdejší Praze přes 200 000 obyvatel a až do roku 1918 byla podřízena přímo českému místodržitelství.

Okolo roku 1910 byly připraveny podklady k jednáním o vytvoření většího, správně jednotného celku. Složitá jednání přerušila první světová válka. Situace se zásadně změnila po vzniku samostatné Československé republiky v roce 1918, kdy se Praha stala jejím hlavním městem. Samotný vznik Velké Prahy byl zakotven v zákoně č. 114/1920 Sb. z a n. z 6. února 1920, jímž se ku Praze připojilo 37 obcí. Termín vzniku Velké Prahy tak byl stanoven na 1. ledna 1921, ale i ten byl posunut. Vydané nařízení vlády ČSR č. 457/1921 Sb. z a n. nabylo účinnosti od 1. ledna 1922, kdy začal nový správní celek prakticky fungovat. Hlavní město Praha tak dosáhlo rozlohy přibližně 172 km² a počet obyvatel se zvýšil z 242 tisíc na 657 tisíc.

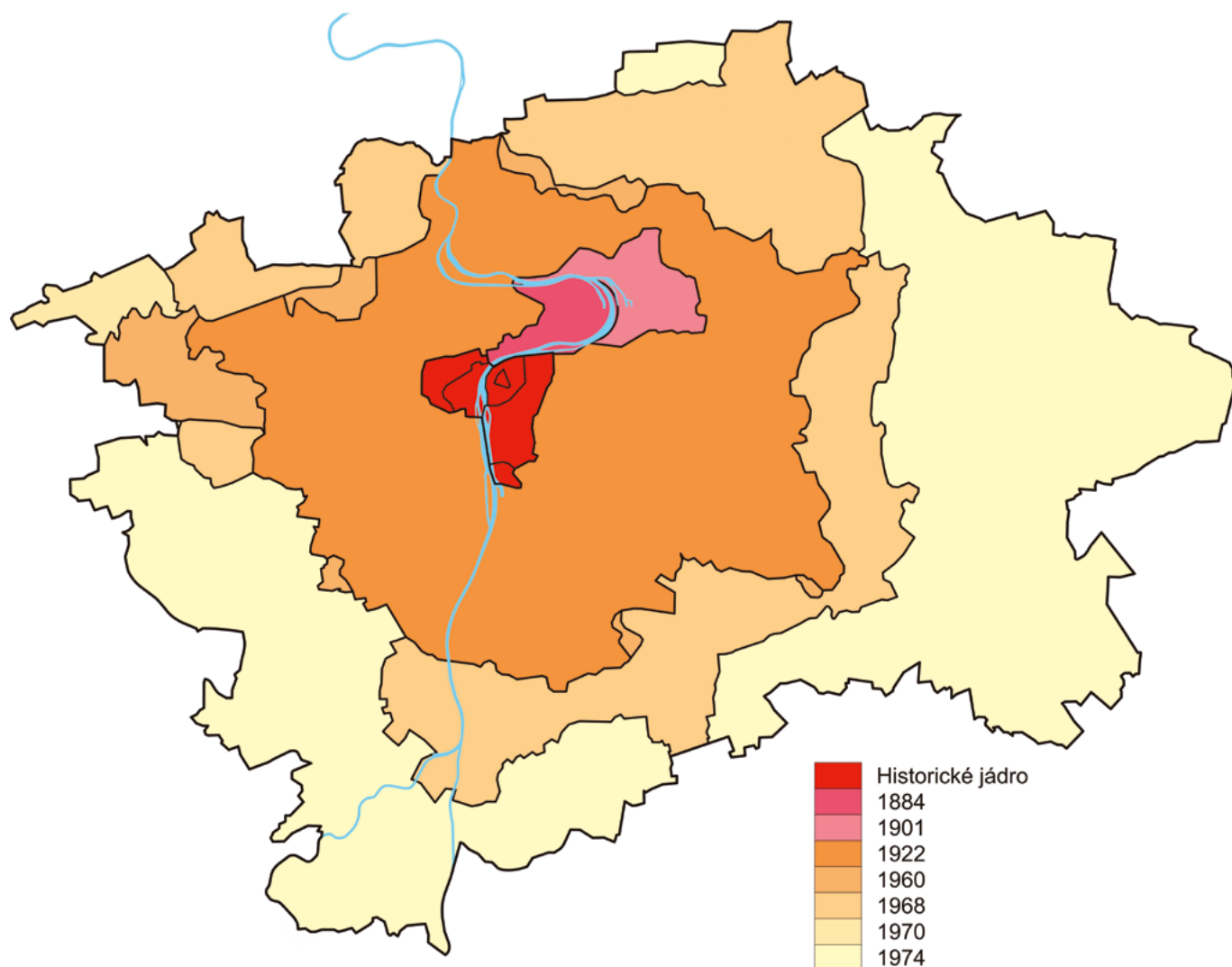
Ku Praze byly připojeny obce Bohnice, Braník, Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Hloubětín, Hlubočepy, Hodkovičky (s osadou Lhotka), Hostivař (bez osad Háje a Milíčov), Hrdlořezy, Jinonice, Karlín, Kobylisy, Košíře, Královské Vinohrady, Krč, Liboc, Malá Chuchle, Malešice, Michle, Motoly [Motol], Nusle, Podolí, Prosek, Radlice, Sedlec, Smíchov, Staré Strašnice, Střešovice, Střížkov, Troja, Veleslavín, Vokovice,

Vršovice, Vysočany, Záběhlce, Žižkov a z Modřan část Zátíší, připojená současně k Hodkovičkám. Bez dalších zásahů takto Praha setrvala do druhé poloviny 40. let.

V roce 1949 došlo k dělení Československa na kraje. Z oblasti okolo hlavního města Prahy později vznikl Středočeský kraj. Vznik tohoto území se datuje k 1. lednu 1949, tehdy ještě pod názvem „Pražský kraj“. Do 16. května 1954 byla jeho součástí i Praha, která se od následujícího dne stala samostatným územním celkem. V letech 1951 až 1958 došlo k dílčím úpravám hranic hlavního města. Při rozsáhlé reorganizaci území krajů, v roce 1960, vznikl Středočeský kraj a Praha byla rozšířena o další území. Tyto změny byly dány zákonem č. 36/1960 Sb., jenž vstoupil v platnost 1. července 1960. Právě k uvedenému datu bylo hlavní město rozšířeno o celou obec Ruzyně a části katastrálních území Čimice, Ďáblice, Dolní Chabry, Háje, Holyně, Kunratice, Lysolaje, Nebušice, Petrovice, Přední Kopanina a Řeporyje. Uvedenými úpravami se zvětšila plošná výměra města přibližně o 14 km² na 186 km² a počet obyvatel překročil milion. Podstatné rozšíření Prahy bylo provedeno zákonem č. 111/1967 Sb. ze dne 30. listopadu 1967, který vstoupil v platnost od 1. ledna 1968. Stěžejním důvodem tohoto rozšíření hlavního města se stalo získání nových území pro bytovou a průmyslovou výstavbu. Ku Praze tak byly připojeny obce (katastrální území) Čakovice (Čakovice, Miškovice, Třeboradice), Ďáblice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Háje, Horní Měcholupy, Chodov, Kbely, Kunratice, Kyje (Kyje, Hostavice), Lahovice (část obce), Letňany, Libuš, Lysolaje, Modřany (Modřany, Komořany), Nebušice, Petrovice, Řepy, Suchdol, Štěrboholy a Velká Chuchle. Dodatečně, s účinností od 1. října 1968, byla ku Praze připojena i zbývající část Lahovic. Celková rozloha města se tímto rozšířením zvětšila na 290 km² a počet obyvatel dosáhl zhruba 1 079 000. K dalšímu rozšíření hlavního města došlo od 1. října 1970, a to katastrálními územími Dobrovíz, Hostivice, Kněževsi, Kněživky a Přední Kopaniny

bez bydličního obyvatelstva. Důvodem tohoto rozšíření města se staly úpravy a rozšíření letiště Ruzyně. Rozloha se tak nově zvětšila na 297 km². S platností od 1. července 1974 bylo zákonem č. 31/1974 Sb. ku Praze připojeno dalších 30 obcí tvořených 37 katastrálními územími. Byly to obce (katastrální území) Benice, Běchovice, Březiněves, Dolní Počernice, Dubeč, (Hájek), (Holyně), Horní Počernice, Cholutice, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Královice, Křeslice, (Lipany), Lipence, Lochkov, Nedvězí, Písnice,

(Pitkovice), Přední Kopanina, Radotín, Řeporyje, Satalice, Slivenec, (Sobín), Stodůlky, Šeberov, (Točná), Třebonice, Uhřetěves, Újezd – dříve Újezd u Průhonic, Újezd nad Lesy, Vinoř, (Zadní Kopanina), Zbraslav a Zličín. Celková rozloha města se zvětšila z 297 na 496 km² a celkový počet obyvatel dosáhl zhruba 1 160 000. Kromě úprav a dělení vybraných městských částí se území Prahy dále nerozšiřovalo. Ke dni 1. ledna 2025 činila rozloha Prahy 496,21 km² a počet obyvatel dosáhl hodnoty 1 397 880.



Územní vývoj Prahy v letech 1850–1974. Schéma: Ivo Mahel



Pražská veřejná doprava osob před koňskou dráhou

Již od středověku se pro přepravu osob běžně používaly silniční vozy (povozy a později dostavníky) tažené koňmi. V pravidelné městské dopravě se poprvé takové vozy objevily již v roce 1662 v Paříži a v roce 1823 ji následovalo francouzské město Nantes. Po několika dalších pokusech se dopravní prostředek, pro který se vžil název „omnibus“ (z latinského výrazu „všem“ či „pro všechny“), uplatnil opět v Paříži (1823) nebo v Londýně (1829) a v Praze (1830).

V Praze byl prvním provozovatelem omnibusové dopravy povozník Jakub Chocenský. Zřejmě 19. dubna 1830 zahájil provoz na dvou linkách vedených od Staroměstské radnice k Zemskému domu a od Hlavní celnice k poštovnímu úřadu na Malé Straně. Jeho linky měly všechny znaky městské dopravy – stanovenou trasu, určené stanice (zastavovalo se ale i na požádání), jízdní řád a stanovenou výši jízdného. Pro nerentabilitu byl asi za rok provoz na obou linkách zrušen. Později Chocenský provozoval již jen nepravidelnou omnibusovou dopravu. V období let 1829 až 1904 existovalo v Praze až 27, a zřejmě jich bylo více, omnibusových linek přibližně 15 provozovatelů.

Patrně nejstarším provozovaným dopravním prostředkem se staly vodní doprava a přívozy. Existence prvního pražského přívozu se v literatuře uvádí již v roce 857. Spolehlivěji je doložen přívoz přes Berounku v Radotíně v roce 1159 (některé zdroje uvádí jeho existenci už v roce 993) a přes Vltavu v Podolí v roce 1222. V Praze mělo existovat až 47 vltavských přívozů, největší počet byl vykazován po roce 1900, i když některé vznikly později. Pravděpodobně posledním provozovaným přívozem přes Vltavu v Praze byl do roku 1991 sedlecký přívoz (Sedlec /sever/ – Zámky, Trávníčky). Přívozy zanikaly díky výstavbě mostů a lávek pro pěší nebo v důsledku zřizování linek městské dopravy a nárůstem individuální dopravy. Znovu na scéně, tentokrát už v systému Pražské integrované dopravy (PID), se přívozy objevují

od 1. července 2005, kdy byl zahájen provoz na sedleckém přívozu.

V rámci vodní dopravy nelze opomenout přepravu parníků, jejichž provoz na první lince (Praha – Zbraslav – Štěchovice) započal od 26. srpna 1865, a to slavnostní zahajovací plavbou. Později vzniklo několik obdobných linek. Díky postupnému zavádění železnice a městské dopravy bylo od pravidelné dopravy osob parníky či motorovými loděmi upuštěno a místo toho se (až dodnes) používají výhradně k rekreační dopravě. Zajímavostí se stalo výjimečné nasazení motorových lodí při výlukách tramvajových tratí.



Motorová osobní loď Visla na lince náhradní dopravy X 21 na Výtoni. Tehdy byl pro veškerou dopravu uzavřen Vyšehradský tunel a na náhradní lodní dopravu, která suplovala tramvajovou linku č. 21, byly nasazeny osobní lodě Visla a Odra. Záběr pochází z 18. listopadu 2008. Foto: Zdeněk Liška

Dalším dopravním prostředkem na území Prahy se stala železnice. V českých zemích byly nejprve postaveny dvě koněspřežné železnice – první z Budějovic do rakouského Lince (1830) a druhá z Brusky u Prahy do Lán (21. července 1831). Zatímco první sloužila i pravidelné osobní dopravě, druhá byla provozována výhradně pro dopravu dřeva, po zahájení těžby uhlí

na Kladensku i pro jeho dopravu do Prahy. Provozující společnost vlastnila v posledním období také několik osobních vozů, které ale provozovala výjimečně. Pravidelný provoz s osobními vozy započal po rekonstrukci tratě na normální rozchod kolejnic a až s parostrojním provozem v roce 1863.

Pravidelný provoz na první železniční trati z Olomouce do Prahy byl zahájen 1. září 1845. Na území hlavního města se nacházely koncová stanice Praha (později Praha státní nádraží) a stanice Běchovice, které byly ku Praze připojeny v roce 1874. Na pokračování této trati směrem na Podmokly, která byla o pět let později druhou pražskou tratí, vznikla stanice Bubeneč. V roce 1882 došlo k zahájení provozu na trati Nusle – Modřany, čímž byla dokončena výstavba tratí

pražského uzlu s osobní dopravou. Později v Praze vznikaly další železniční tratě (např. Česká západní dráha vedená od Plzně – provoz zahájen v roce 1862, Buštěhradská železnice z Hostivice – 1872, Pražsko-duchcovská dráha od Slaného – 1873 nebo spojovací dráha Hrabovka – Smíchov vedená po území hlavního města – 1888) a dále docházelo k nárůstu počtu spojů osobních vlaků, které byly masově využívány zejména k pravidelným denním cestám za prací. Na mnoho let byla pro řadu obcí železnice jediným veřejným dopravním prostředkem. Integrace osobní železniční dopravy do systému pražské městské hromadné dopravy započala v roce 1992, a to uznáváním předplatních kupónů na vybraných tratích. V současné době (2025) v Praze a okolí provozuje železniční dopravu několik dopravců.



Vlak v čele s osobním motorovým vozem M 262.1117 při zvláštní jízdě z Masarykova nádraží na Nákladové nádraží Žižkov. Koleje na Nákladovém nádraží Žižkov jsou dávnou minulostí, neboť v posledních letech v prostoru Nákladového nádraží Žižkov, odkud pochází snímek, vzniká obytná zástavba. Záběr byl pořízen 21. září 2010. Foto: Zdeněk Liška



Tramvaje

Koněspřežná dráha (koňka)

V době, kdy v Praze provozovaly dopravu omnibusové společnosti, začali se zabývat myšlenkou podnikání v městské dopravě také Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský. Omnibusovou dopravu považovali za nedokonalou a rozhodli se zavést v pražských ulicích modernější dopravní prostředek – koněspřežnou dráhu – tramvaj. Založili akciovou společnost s názvem „Anglicko-česká tramwayová společnost“. Dne 5. března 1873 obdrželi od rakouské vlády koncesi ke stavbě a provozování kolejové pouliční dráhy s koňským pohonem. Už 11. března 1873 podepsali s představiteli královského hlavního města Prahy smlouvu, kterou získali na 51 let právo použít

ke stavbě a provozu první pražské tramvajové tratě uliční pozemky od Poříčské brány přes Poříčí a Příkopy k Řetězovému mostu císaře Františka a od jeho druhého konce k Újezdské bráně. Na obou koncích navazovala projektovaná trať na další úseky vedené ulicemi tehdy samostatných obcí Karlína (od Poříčské brány na Invalidovnu) a Smíchova (od Újezdské brány k Západnímu nádraží). S jejich zástupci podnikatelé podepsali smlouvu až mnohem později.

V 70. letech 19. století ztroskotala řada podniků díky finanční krizi způsobené krachem na vídeňské burze v květnu 1873, což se negativně dotklo i „Anglicko-české tramwayové společnosti“. Proto nebylo možné začít se stavbou tratě. Na sklonku roku 1874



Pohled na Václavské náměstí se dvěma vozy koňky. Vlevo se nachází vůz v otevřeném provedení ev. č. 90, vpravo pak vůz v uzavřeném provedení nezjištěného ev. č. Záběr byl pořízen v roce 1897. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

o stavbu pražské koňky projevil zájem belgický podnikatel Eduard Otlet, který už měl zkušenost se stavbou a provozem podobné koněspřežné dráhy ve francouzském městě Marseille. Dne 30. ledna 1875 se uskutečnila tzv. politická pochůzka – v dnešní terminologii místní šetření. Komise přímo v terénu posoudila projektovou dokumentaci a se stavbou tratě vyslovila souhlas. Oficiální povolení ke stavbě vydalo c. k. místodržitelství pro Království české už 8. března 1875. Zároveň rozhodlo, že v Karlíně i na Smíchově bude dvoukolejná trať, na pražském území pak jednokolejná trať. V rámci příprav stavby se Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský dohodli s Eduardem Otletem, že mu přenechají koncesi, a zároveň začali jednat s příslušnými orgány. Ačkoliv souhlas s přenecháním koncese byl schválen 19. května 1875, celý převod byl dokončen až 17. července 1877. V obchodním rejstříku c. k. obchodního soudu zůstal podnik zapsán pod firmou „General-Direction der Prager Tramway“ („Generální ředitelství Pražské tramway“).



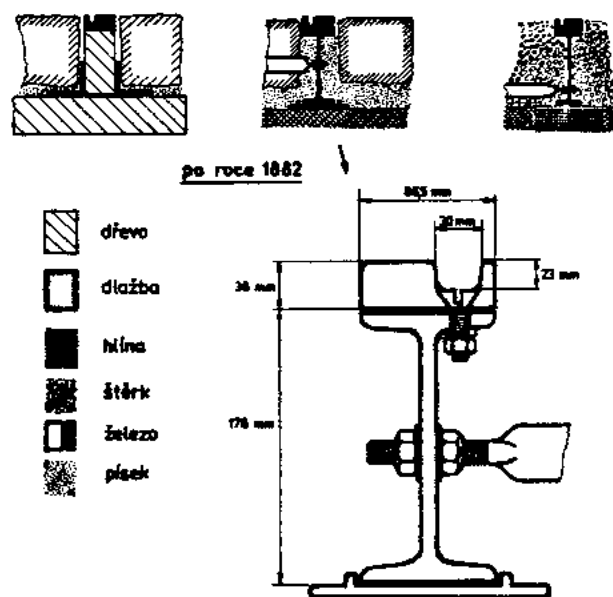
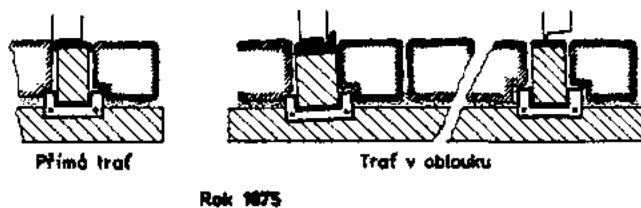
Vůz koňky v uzavřeném provedení ev. č. 45 na Tylově náměstí. Záběr mohl být pořízen nejdříve v roce 1883.

Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Dne 27. dubna 1875 bylo zahájeno tzv. trasírování trati. Spočívalo v zatloukání dřevěných kolíků do míst, kudy měla koňka vést. S kladením kolejí se začalo 3. května u bývalé Poříčské brány. Práce trvaly až do konce léta a 13. září 1875 mohl vyjet první vůz na zkušební jízdu. Ve dnech 14. a 15. září 1875 také probíhaly zkušební jízdy. Technicko-policejní zkouška (kolaudace) hotové stavby se měla uskutečnit 15. září 1875 (jiné zdroje uvádí termín 18. září 1875). Následně došlo k některým dílčím úpravám trati a k upřesnění dalších detailů vozby cestujících. Dodejme ještě, že kolejnice měly odlišný profil od těch, které známe dnes. Tvořily je dřevěné trámy, na které

byly shora přišroubovány nebo přibity profilované železné pásy. Tyto kolejnice byly upevněny na příčné dřevěné prážce. V obloucích byly na vnitřní straně koleje připevněny na trámech ploché žlábkové kolejnice na vnější straně jen ploché železné pásy. Toto uspořádání tratí mělo za následek jednak časté vykolejení vozů, ale bylo nebezpečné i pro ostatní dopravu a chodce, neboť dlažební kostky nebylo možné umístit až těsně ke kolejnicím.

VRCHNÍ STAVBA KOŇKY



Ilustrace uložení kolejnic na tratích koňky v roce 1875 a po roce 1882. Schéma: Ivo Mahel

Samotné zahájení provozu pražské koňské dráhy bylo několikrát odsunuto. Tehdejší noviny Pražský Denník ve čtvrtek 16. září 1875 informovaly o nastalých potížích: „Na koňské dráze bylo v úterý dopoledne ve zkušební jízdě pokračováno, a poněvadž vůz při tom třikrát s kolejí sjel, musí v těch místech koleje opraveny býti. Ve Ferdinandově třídě se nechtěl vozu jeden mlékař se svým vozejkem vyhnouti, tak že musel policejní strážník na něj přivolán býti.“ V úterý 21. září 1875 přinesl Pražský Denník následující informace: „Koňská dráha v Praze bude konečně po tak mnohých



Vůz koňky ev. č. 24 v Jindřišské ulici. Tento vůz otevřeného provedení, tzv. „arenu“, dodala Ringhofferova továrna v roce 1876. Avšak není jasné, zda vůz ev. č. 24 byl už v roce 1878 odprodán nebo zda setrval v provozu do roku 1905. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák



Zavřený vůz koňky ev. č. 51 v dnešní ulici Na Příkopě. Záběr mohl být pořízen nejdříve v roce 1883. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

obtížích a překážkách zejtra odpoledne ve 2 hod. veřejné dopravě odevzdána. Před tím o 11. hod. dopoledne bude se na ní první veřejná jízda na otevřenou odbývat. Jízdní lístek v den otevření stojí 20 kr., poněvadž výtěžek téhož dne bude věnován pro chudé v Karlíně a v Praze. Počínaje od čtvrtka platí se za jízdu od invalidovny na Poříčí 5 kr., z Poříčí ku Václavskému náměstí 5 kr., od Václavského náměstí až k řetězovému mostu 5 kr., pro celou trať 10 kr. Jezditi se bude prozatím od půl 7. hod. ráno až do 10. hod. večer. Hlavní předností této dráhy koňské jest, že se vůz nekolísá, tak že se v něm pohodlněji sedí než v omnibusech.“ Naproti tomu ve středu 22. září 1875 tentýž deník psal: „Na koňské dráze se nepočne dnes ještě jezdit, poněvadž k tomu ještě ouředního dovolení nedošlo.“

Ve čtvrtek 23. září 1875 ve čtvrt na čtyři odpoledne slavnostně od staveniště Národního divadla vyjelo do pražských ulic osm ozdobených vozů koněspřežné tramvaje se svými prvními cestujícími. Výtěžek z prvního dne pravidelného provozu byl určen chudým a byl rovnoměrně rozdělen mezi Prahu a Karlín. První dny provozu byly náročné. Dlažba podél kolejí byla na mnoha místech nebdale umístěna, a tak vozy často vykojely. Už při zahájení provozu jeden vůz vykolejil v Ovocné ulici. První úsek pražské koňky stavebně začínal v Karlíně poblíž Invalidovny, kde se také nacházela vozovna. Dvukolejná, 3,4 km dlouhá trať o běžném rozchodu 1 435 mm vedla tehdejší Královskou (nyní Sokolovskou) třídou až k Poříčskému sadu. Dál, na území Prahy byla jen jedna kolej. Pro křižování protijedoucích vozů byly zřízeny výhybny na Josefském náměstí (nyní náměstí Republiky), u Můstku, před Platejzem a v konečné stanici poblíž tehdy rozestavěného Národního divadla. Jízdné v úsecích Karlín – Poříčí, Poříčí – Václavské náměstí a Václavské náměstí – Národní divadlo činilo 5 krejcarů, jízdné za projetí celé trasy činilo 10 krejcarů.

V následujících letech postupně probíhaly rozvoj a výstavba tratí koňské dráhy. Už v roce 1876 byla do provozu uvedena trať od Řetězového mostu k Západnímu nádraží na Smíchově. Následně docházelo k úpravám výhyben. V roce 1883 byly vystavěny tratě: Jezdecká – Lazarská – Palackého

most – Plzeňská; Národní divadlo – Křižovnické náměstí – Malostranské náměstí; Křižovnické náměstí – Staroměstské náměstí – Prašná brána – Státní nádraží a Státní nádraží – Bulhar – Žižkov, za Bezovkou. V letech 1884 a 1885 byly vybudovány tratě v centru města a koňka také pronikla do Holešovic a Stromovky. V letech 1893 a 1895 došlo k úpravám tratí na Žižkově. Přehled výstavby tratí pražské koňky je uveden v tabulce.

Cestujícím sloužilo šest čekáren – na Václavském náměstí, u Poříčského sadu, na Josefském náměstí, na Smíchově proti Plzeňské třídě, před nádražím Západní dráhy a ve Stromovce.



Václavské náměstí se zavřeným vozem koňky ev. č. 85. Záběr pochází z roku 1886. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Přehled výstavby tratí pražské koňky.

Datum	Znak	Název trati
23. 09. 1875	K	Karlín, U Invalidovny – Prašná brána – Řetězový most
16. 05. 1876	K	Řetězový most (Malá Strana) – Západní nádraží
?? . ?? . 1877	K	výhybny u Jezdecké ul. a u Prašné brány
?? . ?? . 1878	K	výhybna ve Ferdinandově třídě
01. 09. 1880	X	výhybna u Národního divadla
01. 10. 1881	X	výhybna Prašná brána
15. 10. 1881	X	výhybna Můstek
23. 10. 1881	R	2. kolej Prašná brána – Můstek
?? . ?? . 1882	R	2. kolej Jungmannovo nám. – Národní divadlo
28. 06. 1883	K	Jezdecká – Jindřišská – Lazarská – Palackého most – Plzeňská
01. 08. 1883	K	Národní divadlo – Křižovnické nám. – Malostranské nám.
29. 08. 1883	R	2. kolej Prašná brána – Poříčí
29. 08. 1883	K	spojovací oblouk z Poříčí do Jezdecké ul.
24. 12. 1883	K	Křižovnické náměstí – Staroměstské náměstí – Prašná brána – Státní nádraží
31. 12. 1883	K	Státní nádraží – Bulhar – Žižkov, za Bezovkou
20. 05. 1884	K	Můstek – Museum – Demínka – Nuselské schody
25. 06. 1884	K	Josefské nám. – Holešovice, Martinkova továrna
21. 03. 1885	K	Martinkova továrna – Výstava
05. 04. 1885	K	Výstava – Stromovka
26. 04. 1893	K	smyčka Za Bezovkou – Olšany – Táboritská – Vratislavova
23. 05. 1893	R	zkrácení trati na Malostranském náměstí
21. 08. 1895	R	zjednotnění a výstavba výhybny v Lazarské
?? . ?? . 1895	R	přeložení kolejí na Václavském náměstí
?? . ?? . 1895	X	Táboritská – Vratislavova
?? . ?? . 1897	R	obnovena 2. kolej v Lazarské ul.

Datum	Znak	Název trati
11. 03. 1898		Provoz koňky převzalo král. hlav. město Praha
30. 06. 1898		Praha koupila koňku

Vysvětlivky:

K = zahájení provozu na trati koňky;

R = dokončení významnější rekonstrukce;

X = zrušení traťového úseku.

Jízdné na tratích koňky od počátku existovalo pásmové, od roku 1882 vzdálenostní a od roku 1895 stanicové. Jednotné jízdné bylo zavedeno v roce 1904. Základní jízdné se v letech 1875 až 1894 pohybovalo od 5 do 15 krejcarů, po roce 1894 se pohybovalo od 6 do 30 haléřů. U vybraných tarifů existovaly možnosti přestupního jízdného a poloviční dětské jízdné.

(nyní Na Valentince). Největší vozovna koňky byla postavena také v roce 1883 a mohla pojmout 120 koní a asi 42 vozů. Nacházela se na Žižkově na pozemku mezi ulicemi Chelčického a Táboritskou. Také na Královských Vinohradech na Zvonaře byla v roce 1884 postavena vozovna. U všech vozoven byly vybudovány menší obytné budovy a prostorné stáje, případně další stavby. Pro uschování vozů obvykle sloužily dvě



Na snímku z roku 1900 je vidět míjení dvou vozů koňské dráhy v Prokopově ulici na Žižkově. Koleje tehdy vedly z Husovy (Husitské) do Prokopovy ulice za Bezovku. Zdroj: Pohlednice, sbírka Zdeněk Liška

V roce 1875 byla postavena první pražská tramvajová vozovna, která mohla pojmout 10 vozů a 32 koní. Kromě administrativní budovy se zde nacházely také dřevěná remíza s malou dílnou, konírna a kovárna. Později byly přistavovány další stáje. V roce 1893 byla původní vozovna zbourána a nově postavena. Vozovna se nacházela v Karlíně poblíž Invalidovny u dnešní křižovatky ulic Sokolovské a Šaldovy. Pro další trať byla v roce 1876 postavena vozovna na Smíchově vedle hostince U Jelena v prostoru železničního přecladiště spojovací dráhy. Tato vozovna zanikla v roce 1883, kdy ji nahradila větší situovaná v nedaleké Libušině ulici

koleje. Na konci trati ve Stromovce byla v roce 1885 postavena malá stáj pro 24 koní, která sloužila svému účelu pouze ve dne. Každá vozovna zpravidla obsluhovala celou jednu linku. Vozy na trať do Stromovky byly vypravovány z vozovny vinohradské. Linku od Řetězového mostu k Plzeňské třídě zřejmě obsluhovala vozovna smíchovská, protože na ní jezdily jen čtyři vozy.

Ke dni 11. března 1898 provoz koňky přebralo královské hlavní město Praha, které už 30. června 1898 koupilo celý provoz včetně vozoven. Právě k datu 30. června 1898 zanikl dopravní podnik Generální ředitelství Pražské tramwaye.

V tabulce uvádíme několik provozních informací ke konci z vybraných let.

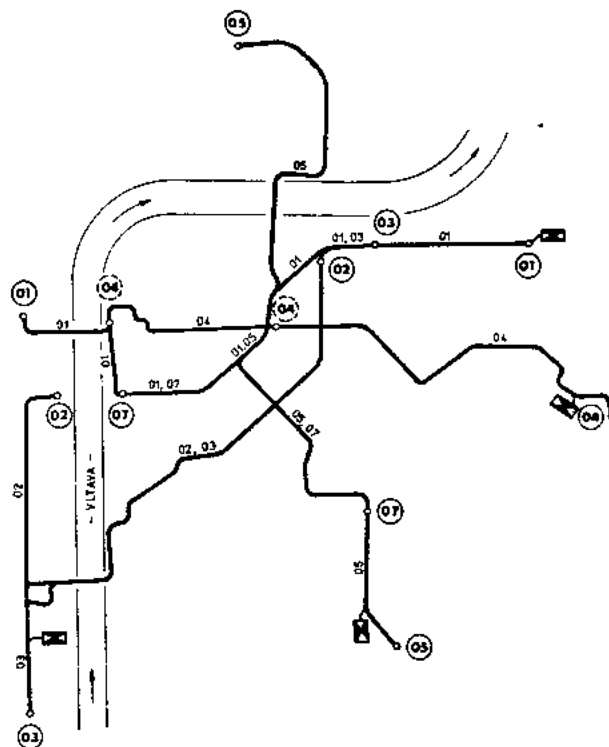
Rok	Délka kolejové sítě (km)	Počet linek	Počet ujetých vozokilometrů (tisíc)	Počet přepravených cestujících (tisíc)
1875 ¹⁾	3,5	1	8	149
1884	18,636	6	1 706	6 973
1891	19,508	2)	1 860	8 805
1898	2)	5	2 483	10 882
1901	0,838	1	564	1 788
1905 ³⁾	0,838	1	24	41

Vysvětlivky:

- 1) Údaje platné od 23. září do 31. prosince 1875.
- 2) Údaj není znám.
- 3) Údaje platné od 1. ledna do 12. května 1905.

Provoz koňky zajišťovaly dvounápravové vozy v několika provedeních. Vozy měly karoserie (skříně) buď otevřené, nebo zavřené. Příčně situované lavice cestujících měly zpravidla otevřené vozy, podélně situované lavice cestujících měly vozy se zavřenou karoserií, ovšem část vozů se zavřenou karoserií měla lavice cestujících kombinované (uspořádané příčně + podélně). Celková obsaditelnost vozů se pohybovala od 20 do 39 osob, některé vozy přestavěné na vlečné elektrických drah pak mohly pojmout až 49 cestujících.

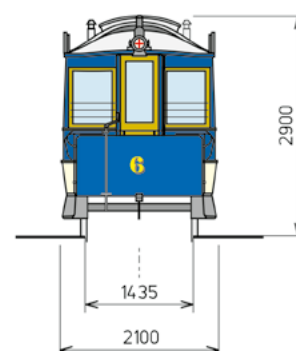
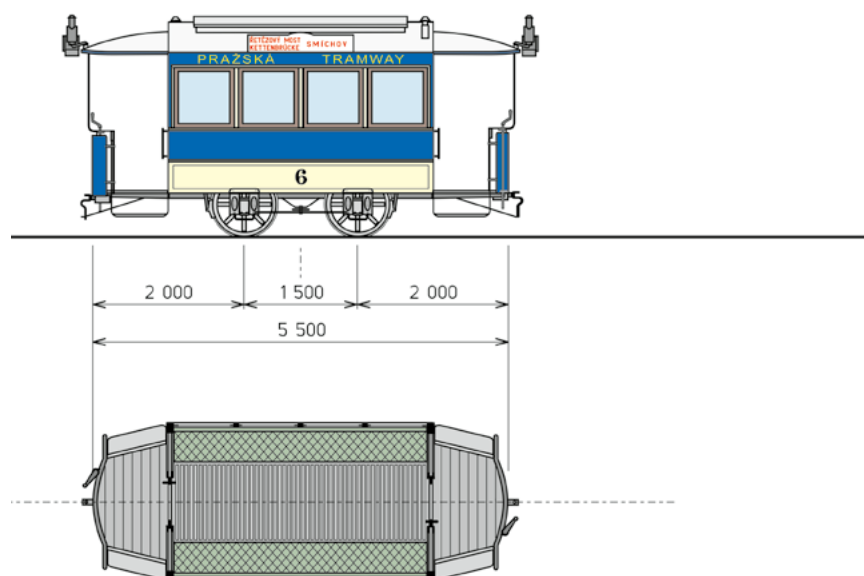
Ze způsobu provozu, kdy se na konečných stanicích (v některých případech i na trati) koně přepřahali k druhému čelu vozu, i z toho, že pro animální trakci musely být vozy co nejlehčí při co největší kapacitě a musely mít otevřené plošiny pro možnost snadného ovládní koní, vyplývaly základní společné rysy vozů nejen v Praze, ale i v mnoha dalších městech. Délka vozů se pohybovala od 5 000 mm do 7 000 mm (bez spřáhel či ojí), šířka od 2 000 mm do 2 250 mm,



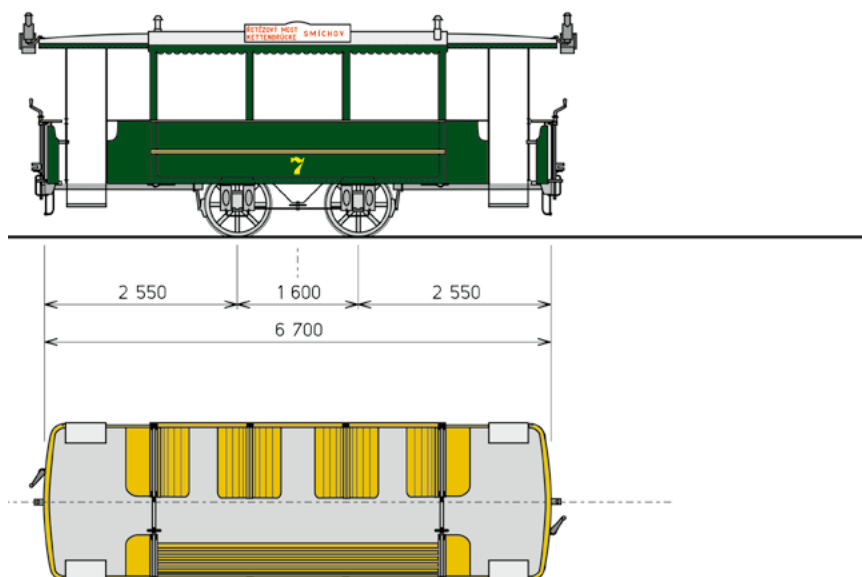
LINKY KOŇKY

Schéma sítě koňky ve stavu ke dni 1. prosince 1897.

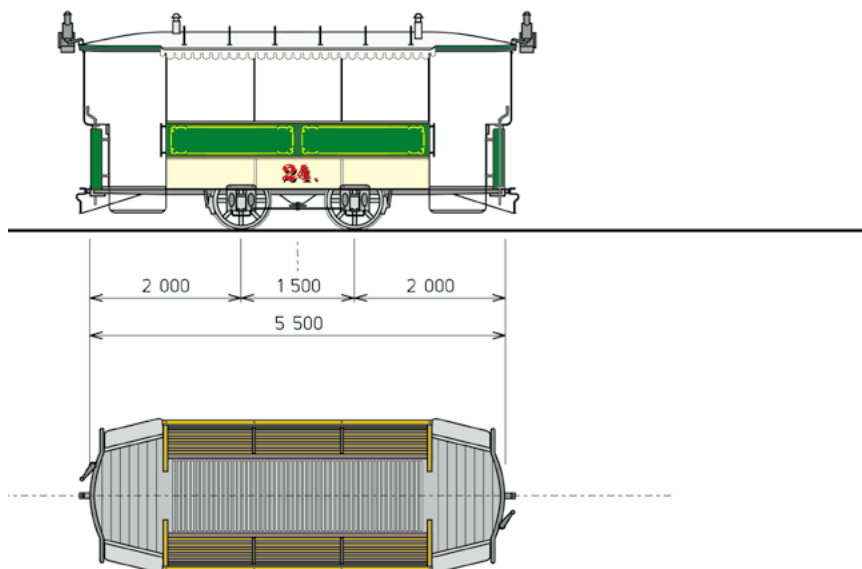
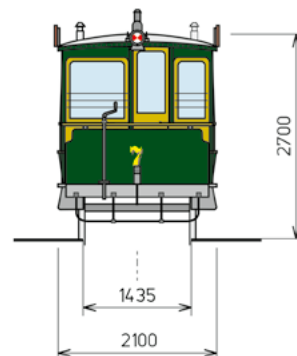
Schéma: Ivo Mahel



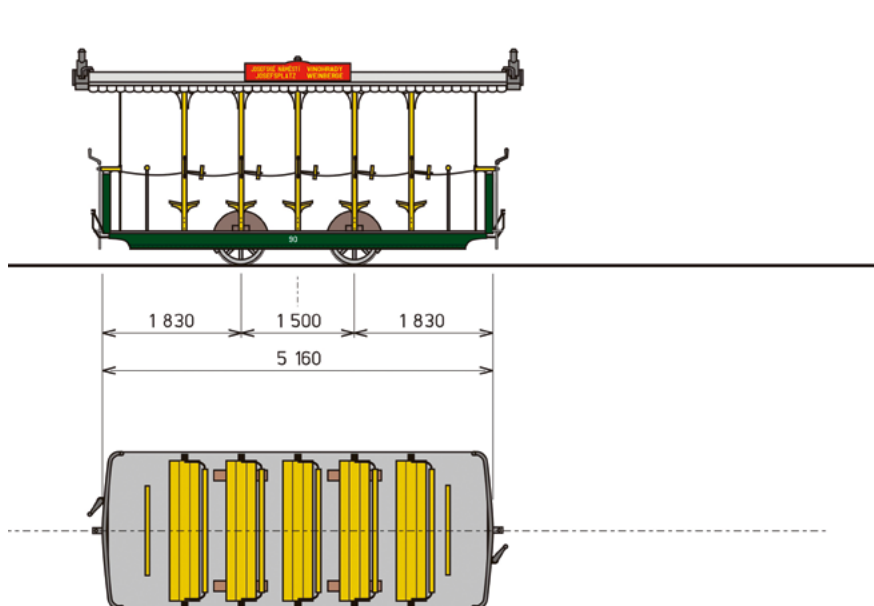
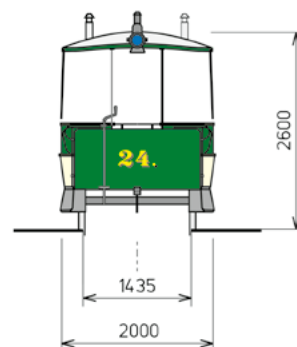
Vůz koňky ev. č. 6. Výkres: Ivo Mahel



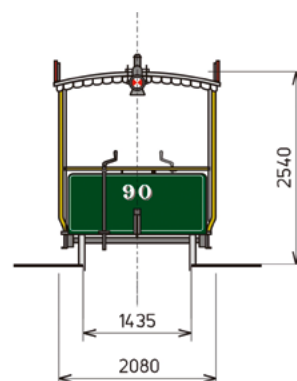
Vůz koňky ev. č. 7. Výkres: Ivo Mahel



Vůz koňky ev. č. 24. Výkres: Ivo Mahel



Vůz koňky ev. č. 90. Výkres: Ivo Mahel



maximální výška do 2 900 mm. Rozvor náprav činil 1 500 mm až 1 600 mm, aby se odpor při průjezdu oblouky výrazně nezvětšoval.



Vůz koňky s ev. č. 90 je možné spatřit v ulicích hlavního města velmi sporadicky, neboť se jedná o muzejní exponát. Záběr ze Štefánikova mostu pochází z 20. září 2015, kdy se konal průvod tramvají ke 140. výročí pražské MHD. Foto: Zdeněk Liška



Vlečný vůz ev. č. 526 vznikl v roce 1905 přestavbou z původního vozu koňky ev. č. 226 (vyrobený v roce 1899). Až v roce 2001 byl rekonstruován na muzejní exponát. Záběr ze Smetanova nábřeží pochází z 20. září 2015. Foto: Zdeněk Liška

Rám vozu tvořily snýtované ocelové podélníky a příčníky, vozová skříň byla celodřevěná, částečně vyztužená ocelovými pásy nebo úhelníky, u zavřeného provedení vně oplechovaná. První vozy dodané Otletem při zahájení provozu v roce 1875, pravděpodobně amerického původu (výrobce Brill), ale již postarší, měly spodek vozu z dřevěných trámů, s ocelovými výztuhami. Vypružení bylo válcovými tlačnými pružinami, ložiska kluzná, kola hvězdicová se šesti

paprsky. Osvětlení petrolejovými nebo olejovými lampami zavěšenými na čelech, vnější stranou barevně značící linku, druhou stranou plošinu a vstup do vozu. Ve voze bývala ještě nejméně jedna lampa osvětlující vnitřní prostor. Zavřené vozy měly vnitřní prostor od vstupních plošin oddělen příčnými stěnami s jednoduchými posuvnými dveřmi.

Vozy pražské koňky byly označeny ev. č. 1–117, ale některé byly po vyřazení či odprodeji nahrazeny jinými. Část vozů vznikla formou novostavby či přestavby původních vozů.

Po odkoupení koňky pražskou obcí bylo do roku 1905 z převzatých 117 vozů celkem 74 postupně upraveno na vlečné vozy elektrických drah, rámy dalších vozů byly použity pro stavbu několika nákladních vozů.

Poslední jízda pražské koňky proběhla 12. května 1905 za účasti vozů ev. č. 27, 28, 57, 58, 83 a 84 (viz str. 36).

V roce 1925, při oslavách 50. výročí koňky, byly dva ze zbývajících letních vlečných vozů částečně upraveny do podoby vozů koňky a pod ev. č. 1 a 2 použity ve slavnostním průvodu. Jeden z těchto vozů, původně ev. č. 90 (u elektrických drah ev. č. 586), dodnes zůstal zachován pro muzejní účely. Otevřený vůz ev. č. 526 (r. v. 1899) nejprve sloužil v provozu koňky. V roce 1905 byl rekonstruován na vlečný vůz elektrických drah a v roce 1928 upraven na pojízdnou prodejnu předplatních jízdenek. Následně byl využíván pro jiné účely. Po rekonstrukci do původní podoby se v roce 2001 stal muzejním exponátem.

První pražská elektrická dráha na Letné

„Slavná rado král. hlavního města Prahy! Odpovídaje ku ctěnému přípisu ze dne 6. března 1890, sděluji, že zamýšlím připojit elektrickou dráhu k projektované lanové dráze k hoření restauraci, zřídit tuto od hoření restaurace až ku vchodu do Stromovky. Projekt pracují páni inženýři Reiter a Štěpán, kteří též pro slavnou městskou radu projekt lanové dráhy vypracovali. Pakli slavná rada městská k projektu tomu své svolení by dala, zařídil bych tuto ještě během tohoto roku. S úctou dokonalou Fr. Křižík.“

Tento dopis, který zaslal slavný český průkopník elektrotechniky František Křižík (* 8. července 1847 – † 22. ledna 1941), tehdy třiačtyřicetiletý, pražské městské radě, je nejstarší zatím známou přímlouvou stopou po první české elektrické dráze. Informace o něco starší jsou jen zprostředkované. Po tomto sdělení František Křižík dalším dopisem z 20. března oficiálně městskou radu požádal o udělení zásadního souhlasu ke stavbě. Městská rada dala kladné vyjádření k projektu první elektrické dráhy 20. března

1890. Ale než se první vůz na Letné rozjel, uplynul ještě víc než rok.

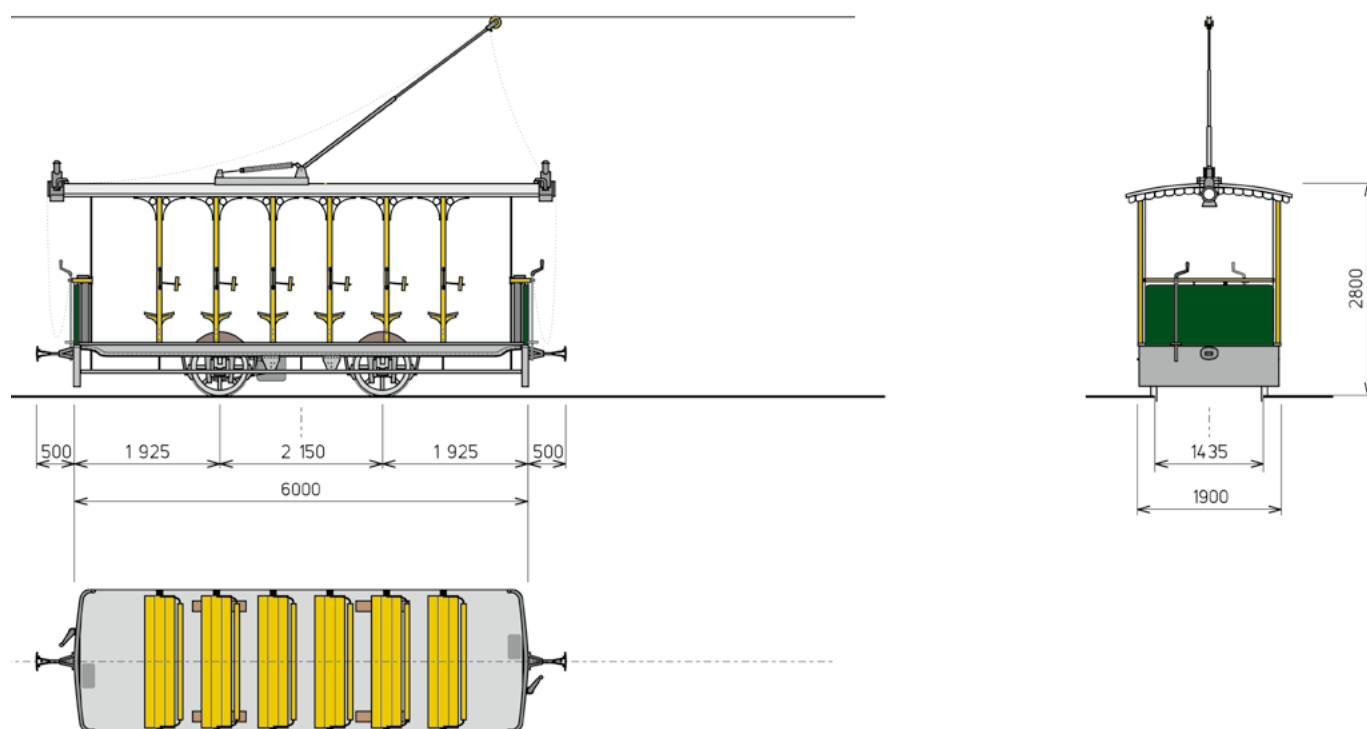
Celá stavba musela v duchu drážních zákonů projít veškerým potřebným úředním schvalovacím procesem. Jak tehdy bývalo nutností, nejdříve musel podnikatel požádat o povolení předběžných technických prací. Křížík ho získal 12. června 1890 na dobu šesti měsíců. Následně byla dokončena projektová dokumentace a probíhala další úřední jednání. Dne 11. května 1891 obdržel František Křížík koncesi ke stavbě a provozování dráhy a 20. května 1891 Křížíkovi udělilo c. k. místodržitelství definitivní stavební povolení. Hned po té započala stavba dráhy. Dne 6. července 1891 provedl František Křížík první zkušební jízdu. Technicko-policejní zkouška s kladným výsledkem se uskutečnila 16. července 1891.

První provozní úsek začínal v dřevěné staniční budově, situované asi 35 m západně od restaurace v Sadech korunního prince Rudolfa (Letenských sadech) a zhruba 20 m severně od horní stanice letenské lanové dráhy. Ve staniční budově byly vozy také deponovány. Dvoukolejný úsek měřil 72,1 m a trať dál vedla středem Oveňské ulice až ke královské oboře. Na konci byla v délce 51,4 m zřízena druhá kolej. Dodejme, že část Oveňské ulice zanikla v letech 1938–1941, a to v souvislosti s výstavbou budovy Národního technického muzea. Výkaz stavebního úřadu z 15. července 1892 uvádí celkovou délku tratě 756 m a 24 cm, z toho 123,49 m bylo dvoukolejných. Vrchní stavba byla provedena z Vignolových kolejnic a prostor mezi nimi byl zasypán štěrkem. Maximální sklon tratě činil 17,5 ‰. Nejvyšší

povolená rychlost vozů byla stanovena na 10 km/h. U konce letenské staniční dvoukolejky stála po pravé straně přízemní strojovna. Lokomobila měla výkon 16 k (10,568 kW) a poháněla „*primární dynamoelektrický stroj*“, vyrábějící proud o napětí 120–150 V. Trolejšové vedení bylo umístěno v pětimetrové výšce nad osou koleje a drát měl průměr 7 mm. Vedení bylo zavěšeno na příčných převěsech napnutých mezi dřevěnými sloupy, v části ulice také mezi domy.

V sobotu 18. července 1891 v 9.00 h ráno proběhlo slavnostní zahájení provozu první české elektrické dráhy. Podle výpravního listu se jízdy z Letné ke Střemovce, trvající 4,5 minuty, zúčastnilo 28 cestujících. Křížík udržoval dráhu v provozu po celou dobu Zemské jubilejní výstavy a není známý žádný zásadnější případ jeho narušení nebo významnějších poruch. Po skončení výstavy, kdy dráha splnila svůj propagační účel, byl 2. listopadu 1891 její provoz zastaven. Patrně za uvedenou dobu elektrická dráha přepravila nejvíce cestujících – 164 000. Následně došlo k rekonstrukci, úpravám původní tratě a k prodloužení na celkovou délku 1,4 km. K zahájení provozu došlo 1. září 1893. Přehled výstavby Elektrické dráhy na Letné v Praze je uveden v tabulce.

V roce 1891 jednotné jízdné činilo 8 krejcarů, které na začátku sezóny 1892 bylo sníženo na 6 krejcarů. Právě od roku 1892 existovalo také tzv. kombinované jízdné, které platilo jednak na lanové dráze, ale i na elektrické tramvaji. V roce 1892 elektrická dráha přepravila 59 000 cestujících. Od 23. září 1893 byl zaveden nový typ jízdenek v hodnotě 10 krejcarů, které platily za projetí celé (už prodloužené) tratě.



Otevřený motorový vůz Elektrické dráhy na Letné. Výkres: Ivo Mahel

Přehled výstavby tratí Elektrické dráhy na Letné v Praze.

Datum	Znak	Název trati
18. 07. 1891	D	Letná – Královská Obora
01. 09. 1893	D	Královská Obora – Místodržitelský letohrádek
15. 08. 1900	X	Letná – Místodržitelský letohrádek
zřejmě 1902		zrušen dopravní podnik Elektrická dráha na Letné v Praze

Vysvětlivky:

D = zahájení provozu na trati elektrické dráhy;

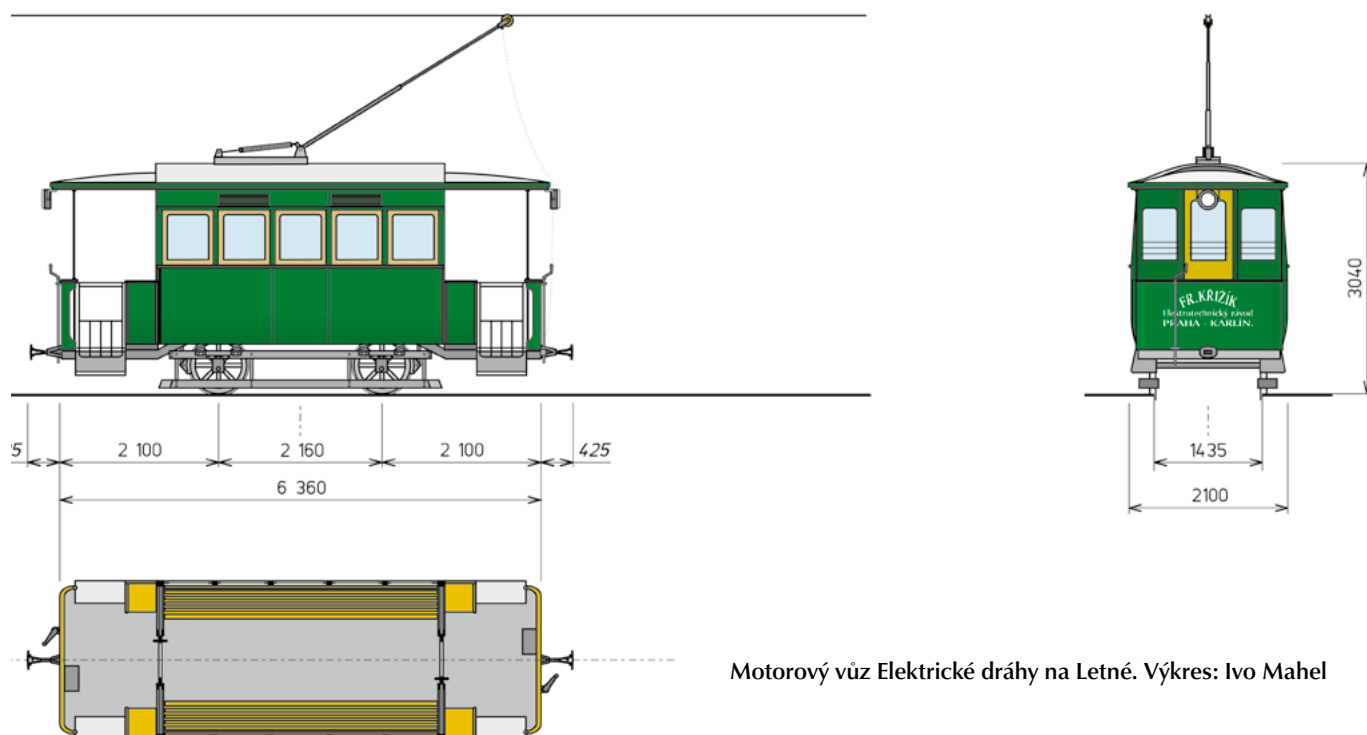
X = zrušení traťového úseku.

Kurzívou jsou uvedeny některé významné informace administrativního charakteru.

Po skončení Zemské jubilejní výstavy byl provoz letenské elektrické dráhy ztrátový, ačkoliv jezdila především v sezóně (od dubna do října). Když v roce 1901 Elektrické podniky připravovaly stavbu tramvajové tratě Veletřní ulicí na Letnou s větví do Bubenče, požadoval právní zástupce Františka Křižíka, aby větev do Bubenče byla vyjmuta z projektu připravované tratě, protože se jednalo o křižování navrhované dráhy s jeho tratí v Oveňecké ulici. Když ztroskotala možnost případného propojení letenské dráhy s kolejovou sítí pražských elektrických podniků, rozhodl se Křižík, že další udržování skomírajícího provozu je už neúnosné. Koleje pak zarostly trávou a řada součástek byla rozkradena. V září 1903 byly zrušeny koleje ve Stromovce a o rok později dal Křižík odstranit i zbývající úsek v Oveňecké ulici. Budova čekárny na Letné ještě nějakou dobu existovala, ale i ta byla nakonec stržena (patrně v roce 1904).

První dva dvounápravové vozy letenské elektrické dráhy měly velmi jednoduchou konstrukci, díky níž se podobaly otevřeným vozům pražské koňky. Jeden

vůz zakoupil Křižík od norimberské firmy Schuckert, která ho předváděla na elektrické výstavě v Mnichově už v roce 1882. Druhý vůz stejného typu vyrobila tuzemská firma Ringhoffer v roce 1891. Elektrickou výzbroj si do něj zhotovil Křižík. Vozy měly po jednom motoru o výkonu 8 ks (5,88 kW), napájeném stejnosměrným proudem o napětí 120–150 V. Převod hnací síly na nápravu byl proveden pomocí Gallova řetězu. Maximální rychlost dosahovala 10 km/h. Délka vozové skříně činila 6 000 mm (přes spřáhla pak 7 000 mm), šířka 1 900 mm a výška 2 800 mm. Vozy měly příčné lavice pro 24 sedících cestujících. V roce 1898 byly oba vozy převedeny na Křižíkovu elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany a v roce 1900 upraveny na vlečné vozy ev. č. 21 a 22. V roce 1908 pak byly zařazeny do vozového parku pražských elektrických podniků s ev. č. 616 a 617. V roce 1894 Křižík pro letenskou dráhu zakoupil od firmy Ringhoffer dva motorové zavřené vozy, jejichž konstrukce vycházela z vozů koňky. Po převedení na elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany obdržely ev. č. 31 a 32.



Motorový vůz Elektrické dráhy na Letné. Výkres: Ivo Mahel

Elektrická dráha na Letné v Praze byla jediným pražským tramvajovým dopravním podnikem, který nepřevzaly do svého majetku Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Přesto se později do jejich vlastnictví dostaly všechny čtyři letenské vozy.

Obecní lanová dráha na Letnou

V roce 1888 předložil pražské městské radě c. k. konzul v Ženevě Adolf rytíř ze Schaecků (zjevně pod vlivem svého švýcarského horského prostředí) návrh na stavbu čtyř pozemních lanových drah:

- a) podél Zámeckých schodů od Thunovské ulice na Hradčanské náměstí (170 m);
- b) úvozem od kasáren v Brusce k Chotkovým sadům (155 m);
- c) od Občanské plovárny na Letnou (73,5 m) a
- d) od mostu císaře Františka Josefa na Letnou (101 m).

Během jednání se zástupci města se objevila opět i myšlenka dráhy na Petřín, a dokonce z Malé Strany ke Strahovské bráně. Kvůli nedostatku kapitálu ze záměrů sešlo. Později vzniklo i několik dalších návrhů, ale z nich také sešlo.

V Praze tedy v závěru 19. století vznikly dvě pozemní lanové dráhy – na Letnou a na Petřín (přesněji k Nebozízkú). Obě byly postaveny při příležitosti konání Zemské jubilejní výstavy v roce 1891. Měly sice být atrakcí, ale zároveň měly zajišťovat i dopravní obsluhu v dané oblasti.

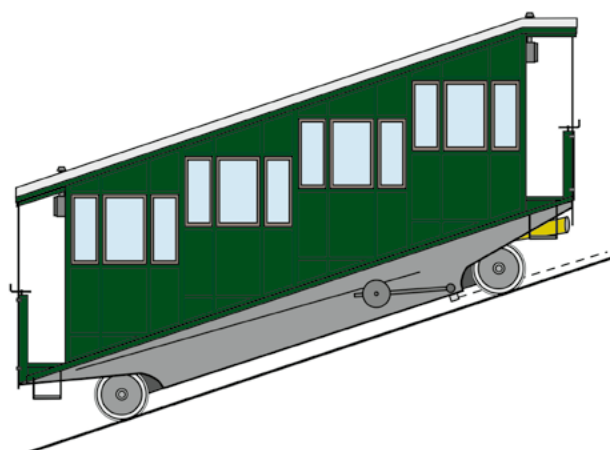
Projekt lanové dráhy na Letnou, jehož iniciátorem byl Výkonný komitét pro uspořádání jubilejní výstavy v Praze, evidentně navázal na starší Schaeckovy návrhy. Letenské sady (tehdy nesly název Sady korunního prince Rudolfa) byly vyhledávaným rekreačním místem se známou restaurací. Navíc, v kombinaci s tehdy projektovanou první českou elektrickou dráhou v Ověnecké ulici mohla lanovka zajistit alternativní spojení do Královské obory, která byla dalším významným rekreačním místem.

Koncesi pražská obec získala 8. srpna 1890. Výstavbu lanovky realizovala firma stavitele J. Kruliše podle projektové dokumentace Technické kanceláře Reiter a Štěpán. Na této první pražské lanové dráze byl zahájen provoz už 31. května 1891.

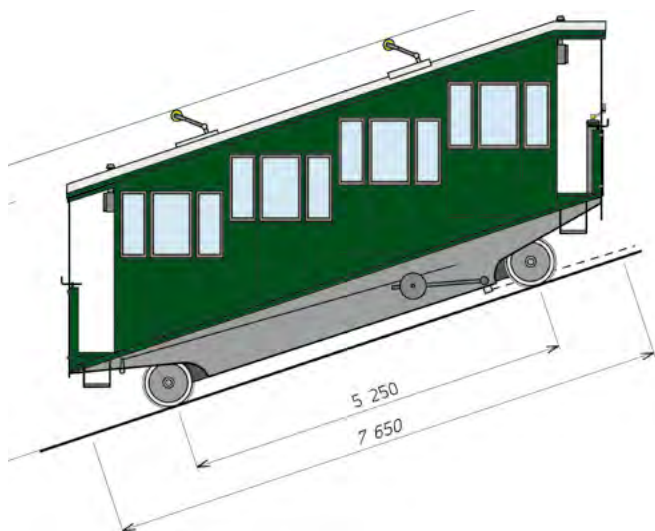
Tať lanovky byla dvoukolejná s abtovou ozubnicí, s osovou vzdáleností kolejí 2,6 m a rozchodem kolejnic 1 000 mm. Vodorovná délka tratě dosahovala 103,5 m, šikmá délka pak 109 m. Základní sklon tratě činil 330 ‰, maximální sklon tratě 370 ‰ (od roku 1894 činil 355,7 ‰). Jízda trvala 105 s. V roce 1891 bylo letenskou lanovkou přepraveno 229 837 cestujících. Jízdné na lanové dráze bylo v několika variantách a cenách (existovalo samostatné pro jízdu nahoru a pro jízdu dolů a také zvláštní zpáteční jízdné).

Provoz dráhy zpočátku řídila *Správní rada obecní lanové dráhy na Letnou*, takže šlo o samostatný dopravní podnik v majetku města. Od 1. ledna 1900 byla letenská lanovka začleněna do Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, protože se začalo uvažovat o její elektrifikaci.

Systém vodní převahy, který byl na lanové dráze použit, nedovoloval, aby byl provoz udržován v období tuhých mrazů. Kromě toho se ukázalo, že spotřeba vody je příliš velká a její dodávky komplikují zásobování letenských domů. Proto bylo rozhodnuto o elektrifikaci dráhy. Výběrové řízení vyhrál karlínský elektrotechnický závod Františka Křižíka. Provoz na vodní převahu skončil 23. listopadu 1902 a během zimy provedla Křižíkova firma rekonstrukční práce. Pravidelný provoz, už s elektrickým pohonem, započal od 18. dubna 1903. V horní stanici lanovky byl umístěn transformátor, který dodával střídavý proud 3 × 120 V. Trakční motory byly umístěny přímo do vozidel. Mezi kolejemi byly postaveny sloupy s výložníky, na nichž bylo zavěšeno trolejové vedení shodné s tramvajemi. Pro každý směr byly instalovány dva vodiče. Poháněn byl vždy vůz jedoucí nahoru, zatímco druhý při cestě dolů tvořil protiváhu.



Původní vůz lanové dráhy na Letnou z roku 1891. Výkres: Ivo Mahel



Vůz lanové dráhy na Letnou s elektrickým pohonem.

Výkres: Ivo Mahel

Lanovka s elektrickým pohonem spolehlivě sloužila až do vypuknutí první světové války. K dlouhodobému přerušení provozu došlo od 28. července 1914 do 9. května 1915, a to v důsledku mobilizace. Naposledy vezla lanovka cestující 10. listopadu 1916 a po zbytek válečného období nebyla obnovena. Na žádost Elektrických podniků a Ústřední správní komise hlavního města Prahy byla 30. května 1922 zrušena koncese, což znamenalo definitivní konec letenské lanové dráhy.

V roce 1924 si těleso lanovky a stanice pronajalo Sdružení internovaných a vězňů, které tu vybudovalo v roce 1925 velký eskalátor, běžně nazývaný „*pohyblivým chodníkem*“. Do provozu byl uveden zřejmě v roce 1926. Provoz v rámci zmíněného sdružení zajišťovala *Správa pohyblivého chodníku na Letnou*. Schoďště bylo v provozu do roku 1935, o dva roky později bylo rozebráno i s budovami bývalých stanic. Těleso bývalé letenské lanovky bylo definitivně zlikvidováno a částečně zasypáno po roce 1947 v rámci velkých úprav letenské stráně.

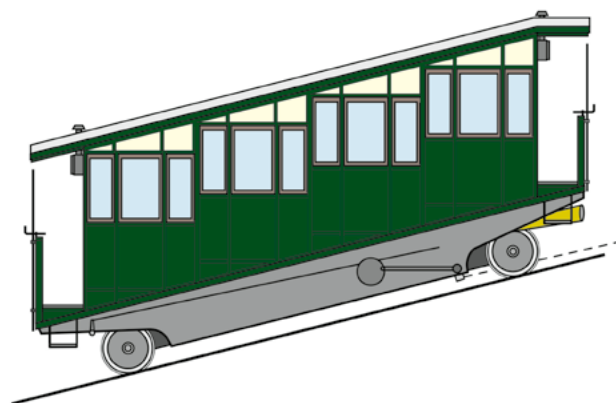
První vozy letenské lanovky z roku 1891 byly dvounápravové se sklonem skříně přibližně 33 %, v nichž se nacházely čtyři stupňovitě oddělené oddíly pro cestující. Na obou čelech se nacházely plošiny pro obsluhující personál. Každý vůz jezdil po své koleji, a proto měl dveře na jedné straně. Délka skříně činila 7 650 mm, šířka 1 800 mm, výška 3 350 mm, celková obsaditelnost 40 osob a vodní nádrž měla obsah 6,5 m³. Na přelomu let 1902 a 1903 byly oba vozy rekonstruovány na elektrický pohon. Každý vůz měl nově dva trakční motory o výkonu 19 kW, automatickou brzdu, elektrické osvětlení nebo sedmistupňový kontrolér umístěný jen na horní plošině. Asi v roce 1914 na obou vozech proběhly dílčí úpravy a nainstalovány reflektory k osvětlení tratě. V roce 1916 byly oba vozy vyřazeny z provozu.

Lanová dráha na Petřín

Lanová dráha na Petřín vznikala společně se stavbou rozhledny. Družstvo rozhledny na Petříně, které rozhlednu stavělo, se rozhodlo postavit pozemní lanovku z Újezdu k Nebozízku. Ačkoliv dráhu potřebovalo Družstvo rozhledny na Petříně, požádalo o koncesi samo královské hlavní město Praha. Ministerstvo obchodu ve Vídni ji udělilo 24. prosince 1890, a tak se Družstvo rozhledny na Petříně stalo pouze provozovatelem, nikoliv vlastníkem lanovky.

Petřínská lanovka byla uvedena do provozu od 25. července 1891. Na rozdíl od letenské lanovky byla tato tříkolejnicová, přičemž střední kolejnici používaly oba vozy. Pouze ve střední části byla trať dvoukolejnicová, aby se vozy mohly vzájemně vyhnout.

Rozchod kolejnic činil 1 000 mm. Vodorovná délka tratě dosahovala 383 m, šikmá délka pak 396,47 m. Maximální sklon tratě činil 295 ‰, minimální sklon tratě 235 ‰. Jízda trvala 6 minut a 30 s. Postupem času se měnily druhy a výše jízdného, které mnoho let existovalo samostatně od ostatních pražských elektrických drah. V letech 1937 až 1949 na petřínské lanovce platily i jednodenní síťové jízdenky.



Původní vůz lanové dráhy na Petřín z roku 1891.

Výkres: Ivo Mahel

Lanová dráha jezdila v prvních letech celoročně. Od 1. ledna do 1. března 1894 a od 1. listopadu 1894 do 1. března 1895 byla v provozu jen o nedělích a svátcích. Od listopadu 1895 se v zimním období nejezdilo vůbec. Lanovka byla v provozu do roku 1914, kdy z důvodu vypuknutí první světové války byl její provoz zastaven. K pokusu o obnovení provozu došlo od 30. března do 28. září 1919 a pak znovu od 21. března 1920. V roce 1921 vypověděla vodárna dodávky vody, což znamenalo trvalé zastavení provozu lanovky. Celá trať, obě stanice i vozy zůstaly zachovány ještě mnoho let.

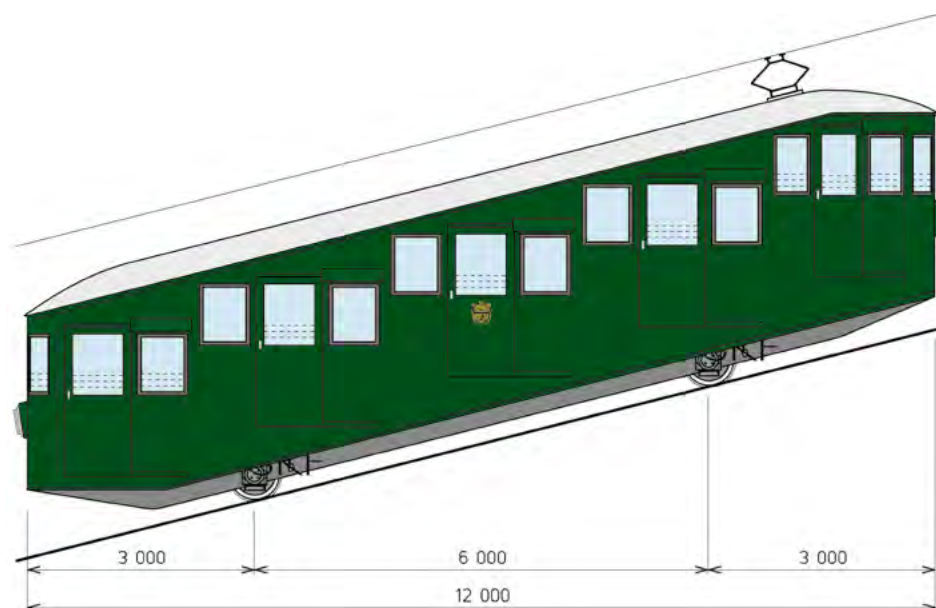
Vozy měly systém vodní převahy, který zajišťoval pohon našich prvních lanových drah. Spočíval v jednoduchém principu, kdy se v horní stanici do nádrže vozu napustila voda, jejíž váha při jízdě dolů vytáhla druhý vůz nahoru. Množství vody se vypočítávalo dle obsazenosti vozu cestujícími. Napouštění vody zajišťoval strojník. Vypouštění vody ve spodní stanici se provádělo samočinně, přičemž voda pak vytekla do kanalizace. Jízdu řídil konduktér vozu jedoucího dolů, a to ruční brzdou, brzda vozu jedoucího nahoru byla uvolněna.

Oba vozy z roku 1891 byly dvounápravové, se sklonem skříně přibližně 25 %, v nichž se nacházely čtyři stupňovitě oddělené oddíly pro cestující. V každém oddílu se nacházelo osm sedadel. Na obou čelech se nacházely plošiny pro obsluhující personál. Každý vůz měl dveře jen na jedné straně. Délka skříně činila 7 358 mm, šířka 2 000 mm, výška 3 240 mm,

celková obsaditelnost 50 osob. Pod vozem se nacházela vodní nádrž o obsahu cca 6 m³. Oba vozy byly vyřazeny z provozu v roce 1921.

V horní části byl uskutečněn průlom středověkou Hladovou zdí. Od 9. července 1932 byla do provozu uvedena stanice na Nebozízku.

Pravidelný provoz byl zahájen 5. června 1932. Trať byla jednokolejná s výhybnou uprostřed s Abtovými výhybkami. Vodorovná délka tratě dosahovala 493 m, šikmá délka pak 510,28 m. Maximální sklon tratě činil 298 ‰ (po roce 1985 pak 295,7 ‰), minimální sklon tratě 217,7 ‰. Jízda trvala 6 minut a 30 s (po roce 1985 pak 6 minut). Provoz petřínské lanovky byl stabilní a spolehlivý, pouze v letech 1945 a 1946 byl z úsporných důvodů na několik měsíců dočasně pozastaven. V roce 1948 díky XI. sokolskému sletu petřínská lanovka poprvé pře-



Vůz lanové dráhy na Petřín z roku 1932. Výkres: Ivo Mahel

Když se na sklonku 20. let začal připravovat IX. sokolský slet, bylo rozhodnuto o obnově a rekonstrukci petřínské lanovky, která se od roku 1931 stala majetkem Elektrických podniků. Přestavba lanovky probíhala od listopadu 1931 do května 1932. Fakticky se ale jednalo o zcela novou lanovou dráhu s elektrickým pohonem. Dráha byla prodloužena na obou koncích, byla změněna poloha obou stanic a také došlo k osazení kolejnic s normálním rozchodem (1 435 mm).



Dobová momentka asi z roku 1950, na které je zachycen vůz petřínské lanovky ev. č. 2. Zdroj: sbírka Zdeněk Liška

pravila přes jeden milion cestujících (v současnosti jde o běžnou záležitost, ale v roce 1948 šlo o mimořádný výkon).

Pohon zajišťovala strojovna v horní stanici vybavená Ward-Leonardovým soustrojím. Na napětí 3 000 V byl zapojen třífázový motor pohánějící dynamo k pohonu motoru lanovky o napětí 500 V a výkonu 150 kW při 750 otáčkách za minutu. Hnací motor poháněl přes ozubené převody a pružnou spojku dvoudrážkový kotouč z ocelolitiny o průměru 3,04 m, kolem něhož bylo s využitím dalšího, šikmo uloženého protikotouče dvakrát ovinuto tažné lano. Samostatný odchýlný kotouč odkloňoval lano na druhou stranu dráhy. Tažné lano mělo průměr 35 mm a bylo složeno ze sedmi pramenů (s tzv. Abtovým vinutím) po 133 drátech na konopné duši. Poprvé na světě byl použit zcela nový systém brzdných lan, který umožňoval v případě potřeby vůz zachytit a zastavit kdekoliv na trati. Brzdná lana byla dvě, každé pro jeden vůz, a nacházela se mezi kolejnicemi. Hřídel protikotouče poháněla vřetenový kopírovací stroj pro automatické řízení jízdy, ukazatel polohy vozů na trati za jízdy a tachograf sloužící ke kontrole rychlosti jízdy. Drážky hnacího kotouče dostaly gumové obložení, aby se snížilo opotřebení lana. Další kotouče měly kožené vyložení.

Pohon lanovky byl plně automatický, úkolem obsluh vozů pouze bylo stisknout současně spouštěcí tlačítko. V případě nebezpečí stiskl tlačítko pro nouzové zastavení vozů. Lanovku bylo možné v případě potřeby ovládat také ručně z velínu strojovny.



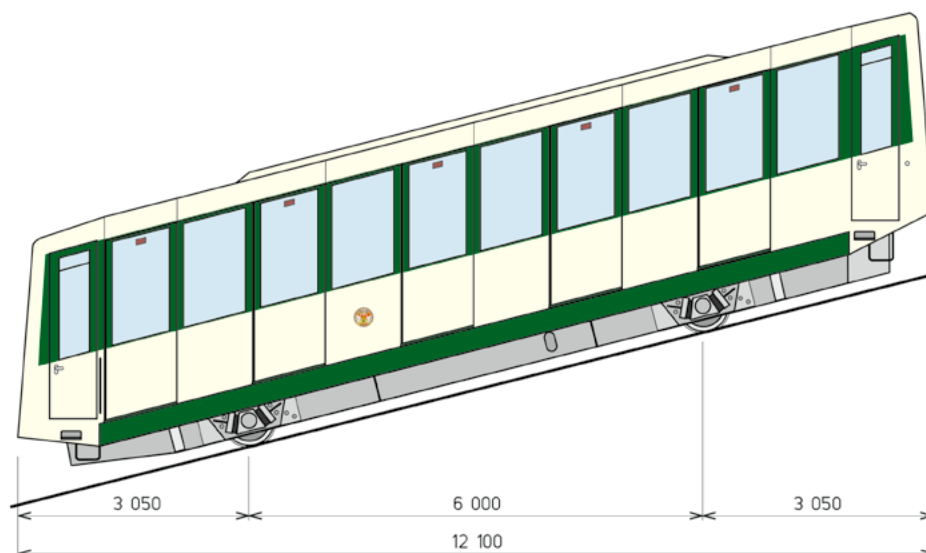
Likvidace zbytků vozů z roku 1932 v dolní stanici petřínské lanovky. Záběr pochází z 20. července 1983. Foto: Ivo Mahel

Oba vozy z roku 1932 byly dvounápravové se sklonem skříňe přibližně 25 %, v níž se nacházelo pět stupňovitě oddělených oddílů – tři vnitřní oddělení pro cestující a dvě plošiny pro obsluhující personál. Skříň byla zcela uzavřená. Každý vůz měl dveře na obou stranách. Ovládaly se tlakovým vzdušným zařízením. Délka skříňe činila 12 000 mm, šířka 2 468 mm, výška 3 400 mm, celková obsaditelnost udávaná výrobcem byla 105 osob. Na střeše vozu se nacházely tři dvojité sběrače pro odběr elektrického proudu k osvětlení, topení, pohonu kompresoru a pro automatické řízení. K zastavení sloužily tři brzdy (elektrická, ruční a samostatná na pohonný kotouč). Oba vozy byly vyřazeny z provozu v roce 1965, kdy byly zároveň rozebrány. V dolní stanici pak zůstaly podvozky zachovány pro další využití. K likvidaci zbytku vozů došlo v létě 1983.

Černým dnem petřínské lanovky se stalo pondělí 7. června 1965, kdy následkem dlouhotrvajících dešťů došlo k náhlému porušení základu drážního

tělesa, opěrných zdí a v Abtově výhybce se kolej posunula až o 20 cm, což mělo za následek nebezpečné rozkývání vozu ev. č. 2. Z bezpečnostních důvodů byl okamžitě zastaven provoz. Předpokládalo se, že v brzké době bude celá dráha rekonstruována a vybavena novými vozy. V květnu a červnu 1967 na Petříně došlo k dalším sesuvům půdy, které zničily střední část tratě. Následně byla odpojována všechna lana a část trati byla zasypána. Až v 70. letech se začalo jednat o obnovu petřínské lanovky a teprve koncem roku 1982 bylo rozhodnuto o její rozsáhlé rekonstrukci. V lednu 1983 započaly první stavební práce. Střední část tratě byla nově překlenuta

železobetonovou monolitickou mostní konstrukcí uloženou na podpěrách založených na mikropilotách, dosahujících až na úroveň nezvětralé horniny petřínského svahu. Částečně byla rekonstruována horní stanice. Původní zařízení strojovny zůstalo zachováno. Hnací motor lanovky byl nově napájen transformátorem s polovodičovým měničem a řízení provozu zajišťoval počítač s řídicím automatem. Původní systém Ward-Leonard zůstal zachován. Provoz této petřínské lanové dráhy byl slavnostně zahájen 15. června 1985, kdy byla zároveň začleněna do systému pražské MHD. V roce 1996, během čtyřměsíční výluky, proběhla rekonstrukce mostní konstrukce. Díky extrémním srážkám, které poškodily petřínský svah a dráhu, došlo v září 2024 k dalšímu zastavení provozu. V tomto případě ale už byla naplánována celková rekonstrukce, která započala na jaře 2025. Opětovné zahájení provozu se plánuje během roku 2026. Současně dojde k obměně obou vozů.



Vůz lanové dráhy na Petřín z roku 1985. Výkres: Ivo Mahel



Dne 15. června 1985 byl obnoven provoz lanové dráhy na Petřín. Na snímku z toho dne je vidět vyzdobený vůz jedoucí nahoru na Petřín. Foto: Ivo Mahel

Dva dvounápravové vozy z roku 1985 vyrobily Vagónka Studénka (skříň) a Vagónka Česká Lípa (podvozková část). Sklon skříňe činil 25 %. V ní se nacházelo sedm stupňovitě oddělených oddílů – pět pro cestující a dvě plošiny pro obsluhující personál. Skříň byla zcela uzavřená. Podvozky vycházely z původních podvozků z roku 1932. Každý vůz měl dveře na obou stranách – dveře cestujících se ovládaly elektropneumaticky, dveře na stanoviště obsluhy se ovládaly manuálně. Délka skříňe činila 12 100 mm, šířka 2 400 mm, výška 3 280 mm, celková obsaditelnost 100 osob. Elektrická zařízení vozu (elektromotor kompresoru, vytápěcích agregátů a dobíjení akumulátorové baterie) byla napájena ze soustavy o napětí $3 \times 380/220$ V prostřednictvím ližiny umístěné na střeše vozu. K zastavení sloužily bezpečnostní a ruční brzda, jinak brzdící proces probíhal ve strojovně lanovky. Oba vozy byly odstaveny z provozu v září 2024.

V době příprav této publikace (podzim 2025) se nové vozy už vyráběly ve Švýcarsku.

Pro úplnost dodejme, že na území Prahy ještě existují visutá lanovka v ZOO a lanová dráha k hotelu Mövenpick.

Přehled výstavby tratí Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany

Datum	Znak	Název trati
19. 03. 1896	D	Karlín, Královská třída – Palmovka – Nová Balabenka
04. 10. 1896	D	Varietě – Karlín, Královská třída
04. 10. 1896	D	Palmovka – Libušák
22. 12. 1896	D	Florenc – Varietě
12. 06. 1898	D	Nová Balabenka – Vysočany, Lékárna
01. 07. 1900		<i>zřízena akciová společnost Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany</i>
30. 03. 1901	D	Nová Balabenka – Českomoravská
07. 08. 1903	D	provizorní trať přes Invalidovnu

Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany

V roce 1892 se pod vlivem propagace elektrické trakce na Zemské jubilejní výstavě na Františka Křižíka obrátili zástupci Libně, aby zajistil tramvajové spojení jejich obce s Prahou, protože Generální ředitelství Pražské tramwaye do tohoto přepravního směru odmítlo investovat. Jelikož se v tomto případě už nemělo jednat o sezónní výstavní propagační atrakci či pokusnou dráhu, ale o seriózní pouliční elektrickou dráhu s celoročním provozem, věnoval Křižík přípravě projektu několik let. Teprve 19. března 1896 zahájil provoz na prvním provozním úseku od karlínské konečné koňky na Balabenku a během roku po etapách dokončil úsek mezi Karlínem (dnešní Šaldovou a Křižíkovou ulicí) až na Florenc k nádraží Státní dráhy a odbočku z Palmovky na Libušák (dnešní zastávka U Kříže). Vozovnu, u které byla současně elektrárna se dvěma parními stroji a čtyřmi dynamoelektrickými stroji vyrábějícími stejnosměrný trakční proud o napětí 500 V, vybudoval na Švábkách. V elektrárně byla i akumulátorová baterie o kapacitě 315 Ah, která v případě nouze dokázala tramvajím zajistit proud po dobu devíti hodin. Obě tratě byly jednokolejné s výhybnami.

V roce 1898 Křižík postavil prodloužení z Balabenky do Vysočan a v roce 1901 krátkou odbočku z Balabenky k Českomoravské strojárně. Tím byla síť tohoto dopravního podniku dokončena. Přehled výstavby elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany je uveden v tabulce. Křižík sice ještě uvažoval o výstavbě propojení obou vysočanských větví, dokonce navrhoval i výstavbu tratě do Brandýsa nad Labem, ale nakonec byla síť v roce 1905 doplněna krátkým traťovým úsekem v Novém Karlíně (dnešními ulicemi Urxovou a Křižíkovou), používaným pouze k jízdám do Prahy. Tím celá zdejší síť elektrických drah dosáhla celkové stavební délky 7,759 km.

Datum	Znak	Název trati
21. 11. 1903	X	provizorní trať přes Invalidovnu
19. 11. 1905	D	jednosměrná trať v Riegově (nyní Urxově) ul.
05. 08. 1907		<i>dráhu zakoupily Elektrické podniky, konec existence samostatného dopravního podniku Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany</i>

Vysvětlivky:

D = zahájení provozu na trati elektrické dráhy;

X = zrušení traťového úseku.

Kurzívou jsou uvedeny některé významné informace administrativního charakteru.

Provoz na linkách Křižíkovy dráhy byl udržován celotýdenně od cca 6 h do cca 22 h v intervalu 10 minut. V roce 1896 činilo jízdné do vzdálenosti šesti stanic 5 krejcarů, nad šest stanic 10 krejcarů. V označených vozech platilo v určité hodiny (6.00–7.00, 12.00–13.00 a 18.00–19.00) zlevněné dělnické jízdné 3, resp. 6 krejcarů. Mezi lety 1905 až 1907 jsou doloženy předplatní jízdenky pololetní za 60 K a roční za 120 K. V roce 1896 přepravila tato elektrická dráha 825 000 cestujících.

Původně byl tento dopravní podnik soukromým majetkem Františka Křižíka, ale od 1. července 1900 se stal akciovou společností pod názvem Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany. Když se o rok později stala Libeň součástí Prahy, stalo se žádoucím, aby zde dopravu zajišťoval stejný dopravní podnik, který už provozoval tramvaje v hlavním městě. Po jednáních zakoupila dne 5. srpna 1907 majetek akciové společnosti Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany pražská obec pro své Elektrické podniky.



Tři motorové vozy Křižíkovy Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. V popředí jsou vidět vozy ev. č. 2 a 5. Záběr byl pořízen při zahájení provozu této dráhy dne 19. března 1896. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Vozovna, která byla jednolodní s kapacitou 24 vozů, měla pět kolejí obsluhovaných původně posuvnou. Elektrické podniky vozovnu převzaly 5. srpna 1907. V roce 1910 prošla vozovna rekonstrukcí, kdy

byla stávající loď prodloužena a další loď přistavěna, takže kapacita vzrostla na 62 vozů. Vozovna byla zrušena k 11. březnu 1951 po zprovoznění vozovny Hloubětín. Objekt byl dále upraven na vozovnu trolejbusů (pravidelný provoz od 5. ledna 1952) a v období od 31. března 1952 do srpna 1952 zde garážovaly i autobusy. V roce 1957 byla v severní lodi zřízena mechanická dílna pro opravu součástí čtyřnápravových tramvají (bez kolejové přípojky). Trolejbusový provoz zde skončil ke dni 9. července 1965 a později tu bylo detašované pracoviště oprav autobusů.

Vozový park elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany tvořily dvounápravové vozy vyrobené smíchovskou firmou Františka Ringhoffer. Obousměrné motorové vozy měly celodřevěnou vně oplechovanou uzavřenou skříň se dvěma plošinami pro obsluhující personál. Spodek tvořily nýtované ocelové profilové nosníky. V prostoru cestujících se nacházely podélně situované dřevěné lavice. Délka skříně činila 6 316 mm (přes spřáhla 7 166 mm), šířka 2 070 mm, výška 3 097 mm, celková obsaditelnost 36 osob. Vozy nejprve měly dva Křižíkovy trakční motory, každý o výkonu 7,36 kW, později byly dosazeny výkonnější trakční motory o výkonu 2 × 18,4 kW. V letech 1898–1902 byla u některých vozů dosazena boční plošinová okna. Na střeše se nacházel tyčový sběrač proudu. Motorové vozy, vyrobené v roce 1896, obdržely ev. č. 1–12. Téměř shodně vypadaly vlečné vozy ev. č. 13–17 (r. v. 1896), které byly v letech 1897–1898 u výrobce upraveny na motorové (dosazeny trakční motory o výkonu 2 × 18,4 kW a uzpůsobeny další prvky). Po převzetí Elektrickými podniky byly motorové vozy ev. č. 2 a 15 rekonstruovány a uzpůsobeny požadavkům dopravce. Nově obdržely ev. č. 277 a 291. Zbývající vozy byly přestavěny na vlečné, které nově obdržely ev. č. 693–707. Křižík v roce 1899 zakoupil dva dvounápravové akumulátorové vozy (ev. č. 18

a 19), jejichž výrobcem byla společnost J. G. Brill & Co. Philadelphia USA. Oba se v roce 1894 dostaly do Vídně ke zkouškám, kde jezdily ještě během roku 1895. Obousměrné akumulátorové vozy měly celodřevěnou vně oplechovanou uzavřenou skříň se dvěma plošinami pro obsluhující personál. Spodky vozů byly z nýtovaného pásového železa. Vůz ev. č. 18 měl rozvor náprav 4 000 mm, vůz ev. č. 19 pak 1 980 mm. Oba vozy měly akumulátory systému Wadel-Eritz. V prostoru cestujících se nacházely podélně situované dřevěné lavice. Délka skříně činila 6 960 mm (přes spřáhla 8 000 mm), šířka 2 360 mm, výška 3 350 mm, celková obsaditelnost 36 osob. Po převzetí Elektrickými podniky byl původní vůz ev. č. 18 upraven a označen ev. č. 292, i když pro něj nebylo plnohodnotné využití. Původní vůz ev. č. 19 údajně vůbec nebyl vzat do stavu Elektrických podniků.



Z původní Křižíkovy Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany se do současnosti dochovalo několik závěsů trolejového vedení (tzv. „růžic“). Snímek ze 7. února 2024 dokumentuje jednu takovou růžici v Zenklově ulici poblíž Palmovky.

Foto: Zdeněk Liška

Určitou zajímavostí je, že dodnes (podzim 2025) v Zenklově ulici existují pozůstatky z Křižíkovy elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Konkrétně se jedná o několik držáků trolejového vedení (tzv. růžic) dochovaných na zdejších domech.

Elektrická dráha Smíchov – Košře

V jihozápadní části Prahy projevil zájem o stavbu tratě elektrické dráhy košířský starosta Matěj Hlaváček (* 1852 – † 1897). Chtěl zajistit spojení Košíř se Smíchovem, který tehdy obsluhovala koňka. Také v tomto případě bylo rozhodujícím impulsem ke zřízení samostatného dopravního podniku odmítavé stanovisko vedení koněspřežné dráhy ke stavbě tratě, v tomto případě po Plzeňské třídě. Hlaváček se chopil iniciativy a rozhodl se do svého projektu investovat vlastní finanční prostředky. Stavební práce svěřil známé firmě

Felix Singer. Původní projekt počítal s tratí od Anděla do Košíř na Zámečnicku, kde měla být vozovna s elektrárnou. Se zpožděním byla postavena trať od Anděla na Klamovku s provizorní vozovnou. Vozovna měla jen dvě koleje pro deset vozů. V roce 1900 ji převzaly Elektrické podniky a pravděpodobně v říjnu 1902 se přestala využívat. Zbourána byla v roce 1903. Napájení tratě musela provizorně zajišťovat elektrárna v cihelně na Klamovce, která rovněž byla Hlaváčkovým majetkem. Úřední komise, kromě dalších výtek, Hlaváčkovu neudělila povolení k provozu s vlečnými vozy, protože motorové vozy poháněl jen jeden motor, tudíž byly nevykonné. V provizorní podobě zahájila Elektrická dráha Smíchov – Košře, jak zněl název Hlaváčkovy soukromého podniku, provoz 13. června 1897. Jednokolejná trať, dlouhá 1,8 km, byla vybavena výhybnami. Trolejové vedení bylo podle systému Alfreda Dickinsona, založeném na zavěšení trolejového drátu mimo osu koleje. Trolejový drát tak byl nad okrajem chodníku, díky čemuž byl sběrač motorového vozu vychýlen do strany.



Souprava motorového vozu ev. č. 4 a vlečného vozu ev. č. 6 Hlaváčkovy Elektrické dráhy Smíchov – Košře během zkušební jízdy. Vzhledem ke slabému výkonu motoru v tažném (motorovém) voze nebyl provoz s vlečnými vozy povolen. Záběr byl pořízen na Klamovce v červnu 1897.

Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Přehled výstavby elektrické dráhy Smíchov – Košře je uveden v tabulce.

Rozsah provozu byl udržován v době od cca 6 h do cca 22 h. Jízdné bylo odstupňováno podle počtu projetých stanic. Za dvě stanice se platily 3 kr, za tři stanice 4 kr a za více než tři stanice 5 kr. Současně existovalo zlevněné dělnické jízdné ve výši 3 kr za celou trať, které platilo v pracovní dny do 7 h, mezi 12 a 13 h a od 18 do 19 h. Nejvíce cestujících – 937 000 – přepravila elektrická dráha v roce 1899.



Motorový vůz ev. č. 4 v Košířích v roce 1897. Ze záběru je patrné použití trolejového vedení a vychýleného sběrače podle systému Alfreda Dickinsona. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Matěj Hlaváček se ocitnul ve finanční tísní a v říjnu 1897 spáchal sebevraždu. Práva a povinnosti týkající se dopravního podniku přešla na dědice, kteří na konec 21. července 1900 prodali dráhu Elektrickým podnikům. Po převzetí dráhy pražské elektrické podniky zrekonstruovaly tuto trať (byl zrušen dosavadní Dickinsonův přívod vrchního vedení). Rekonstrukce trvala od 18. března 1901 asi do 12. srpna 1901 za běžného provozu zdejší elektrické dráhy.

Přehled výstavby tratí Elektrické dráhy na Smíchov – Košíře.

Datum	Znak	Název trati
13. 06. 1897	D	U Zlatého Anděla – Klamovka
21. 07. 1900		drahu převzaly Elektrické podniky

Vysvětlivka:

D = zahájení provozu na trati elektrické dráhy.

Kurzívou jsou uvedeny některé významné informace administrativního charakteru.



Motorový vůz ev. č. 3 na konečné u Anděla okolo roku 1897.

Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Vozový park tvořily dvounápravové vozy vyrobené smíchovskou firmou Františka Ringhoffer. Obousměrné motorové vozy měly celodřevěnou vně oplechovanou uzavřenou skříň se střešní větrací nástavbou a se dvěma plošinami pro obsluhující personál. Spodek tvořily nýtované ocelové profilové nosníky. V prostoru cestujících se nacházely podélně situované dřevěné lavice. Délka skříně činila 7 000 mm (přes spřáhla 7 700 mm), šířka 2 100 mm, výška 3 150 mm, celková obsaditelnost 37 osob. Vozy měly trakční motor Walker o výkonu 18,4 kW. Na střeše se nacházel tyčový sběrač proudu soustavy Alfred Dickinson. Motorové vozy vyrobené a zařazené do provozu v roce 1897 obdržely ev. č. 1–5. Vlečné vozy totožné konstrukce, ale bez elektrovýstroje a sběrače, rovněž vyrobené v roce 1897, obdržely ev. č. 6–10, ale ty kromě zkušebních jízd nikdy nezasahovaly do provozu, a tak zůstaly odstaveny ve vozovně. Po převzetí elektrické dráhy Smíchov – Košíře byly původní motorové vozy ev. č. 1–5 upraveny a přečíslovány na ev. č. 167–171 a později prošly dalšími rekonstrukcemi a úpravami. Vlečné vozy původních ev. č. 6–10 byly u Elektrických podniků zařazené pod ev. č. 228–232 a v letech 1903–1904 byly u firmy Ringhoffer předělány na motorové vozy ev. č. 173–177. Už předělané vozy z původní Hlaváčkovy dráhy u Elektrických podniků dojezdily v roce 1931.

Městská elektrická dráha Královských Vinohrad

Pouze půl roku existoval samostatný dopravní podnik vinohradské obce, a to proto, že od počátku měl provizorní charakter.

Už v 80. letech 19. století se objevily návrhy na stavbu tratí parní tramvaje, které by spojovaly Královské Vinohrady s Prahou. Protože přípravy projektů na stavbu elektrické dráhy, která by spojovala nejen Prahu, ale i sousední obce, byly zdlouhavé, rozhodli se vinohradští představitelé zajistit vlastní elektrickou dráhu. Po dohodě se zástupci Žižkova objednali u Křižíka projekt tratě okružní elektrické dráhy Praha – Žižkov – Královské Vinohrady. Předpokládalo se, že Křižík bude provozovatelem této dráhy, ovšem zástupci Prahy se proti tomuto návrhu postavili. Křižík nakonec přenechal projektovou dokumentaci vinohradské obci, která pak sama obdržela koncesi ke stavbě a provozu. Z okružní dráhy byla nejprve postavena část vedená po vinohradském území, od Německého divadla (dnešní Státní opera) kolem Národního muzea, Škrétovou ulicí na Purkyňovo náměstí (nyní náměstí Míru) a ještě nezastavěnou Korunní třídou na Floru. Provoz na této trati byl zahájen 25. června 1897.



Čtyřnápravový motorový vůz ev. č. 2 na náměstí Míru poblíž kostela sv. Ludmily v roce 1897. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

Stavební délka dvoukolejné trati činila 3,135 km. Na konci Korunní třídy, nedaleko Orionky, se nacházela vozovna. Elektrický proud dodávala vinohradská městská elektrárna, umístěná v obecní vodárně. Přehled výstavby Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad je uveden v tabulce.

Jednolodní vozovna měla pět kolejí pro 25 vozů, dílenský přístavek a administrativní budovu, v níž

sídlila správa dráhy. Provoz vozovny započal 25. června 1897 a od 18. září 1897 ji používaly Elektrické podniky, které ji v prosinci 1897 převzaly. Od 1. července 1898 byly v užívání další dvě lodě, menší pro 9 a větší pro 36 vozů, a další budovy. Dále došlo ke zřízení první dílny vrchního vedení, která byla v roce 1914 přestěhována do Rustonky. Ke dni 1. května 1933 byl tramvajový provoz ve vozovně Orionka ukončen. Od roku 1935 zde byly garáže a dílny vrchního vedení. Vozovna Orionka existuje dodnes, ale slouží jiným účelům.

Rozsah provozu měla elektrická dráha stanoven na dobu od cca 6 h do cca 23 h. Platilo zde stanícové

jízdné – nejprve se do čtyř stanic platilo 5 haléřů, nad čtyři stanice 10 haléřů. Na trati bylo osm stanic. Po dokončení okružní trati bylo jízdné upraveno, a to tak, že do šesti stanic se platilo 10 haléřů, do devíti stanic 15 haléřů a nad devět stanic pak 20 haléřů. Po rozšíření se na trati nacházelo 15 stanic. Za půlroční existence této elektrické dráhy jí bylo přepraveno 788 000 cestujících.

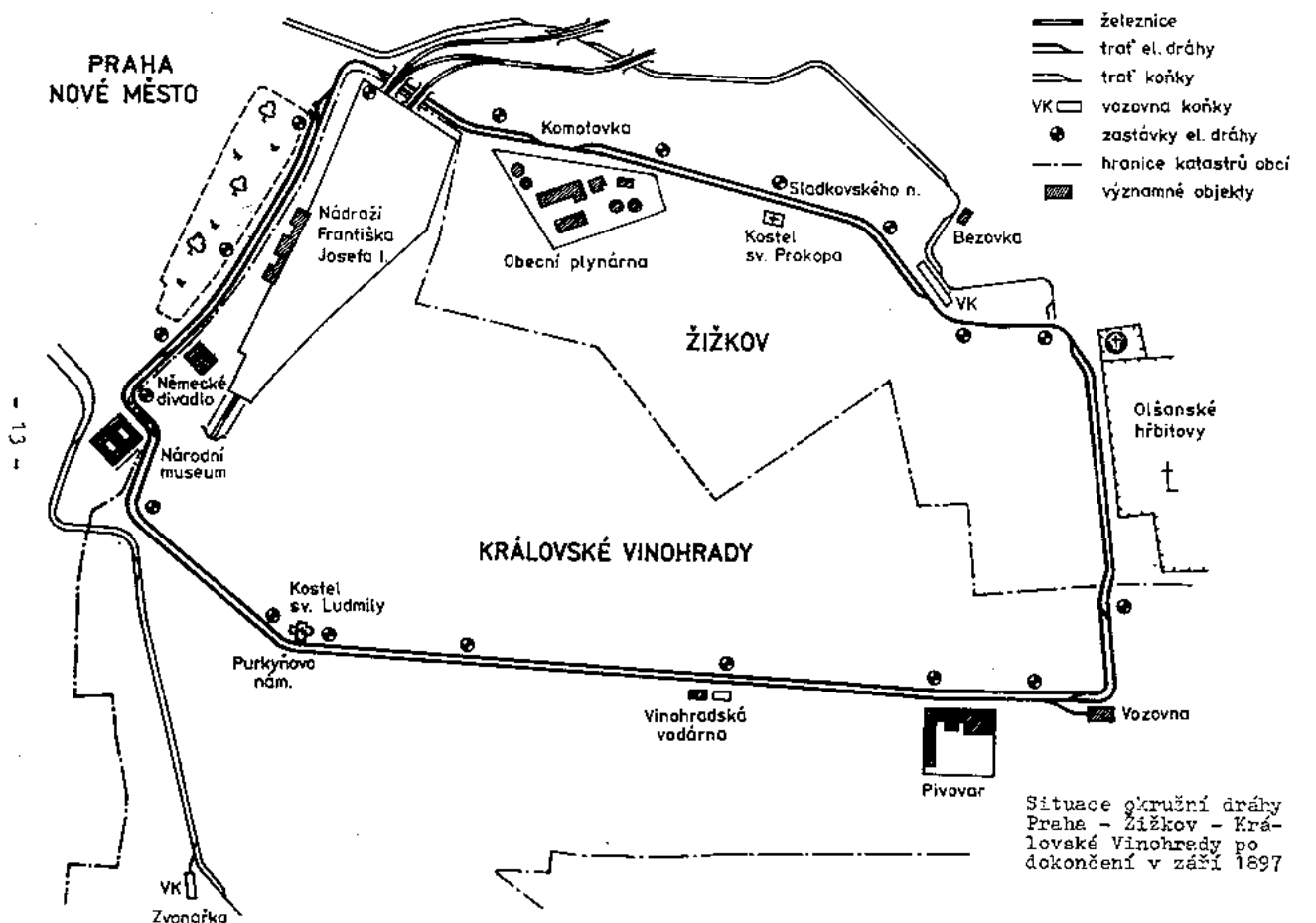


Schéma okružní elektrické dráhy Praha – Žižkov – Královské Vinohrady ve stavu po jejím dokončení v září 1897. Schéma: Ivo Mahel

Už v průběhu stavby dohodli zástupci Prahy a Vinohrad, že královské hlavní město vybuduje žižkovskou část okruhu, a pak převezme vinohradský dopravní podnik do svého vlastnictví. Stalo se tak 15. prosince

1897. Proto také číslování prvních pražských motorových vozů elektrických tramvají od počátku navazovalo na číslování vozů vinohradských.

Přehled výstavby tratí Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad.

Datum	Znak	Název trati
25. 06. 1897	D	Německé divadlo – Purkyňovo náměstí – Flora
18. 09. 1897		<i>vinohradské vozy spoluužívají úsek Německé divadlo – Bulhar – Sladkovského náměstí – Flora</i>
15. 12. 1897		<i>Elektrické podniky převzaly provoz Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad</i>

Vysvětlivka:

D = zahájení provozu na trati elektrické dráhy.

Kurzívou jsou uvedeny některé významné informace administrativního charakteru.

Vozový park tvořily čtyřnápravové motorové vozy vyrobené smíchovskou firmou Františka Ringhoffer. Obousměrné motorové vozy měly celodřevěnou vně

podvozku trakční motor o výkonu 18,4 kW, který poháněl jednu nápravu a elektrovýzbroj od Františka Křižíka. Na střeše se nacházel tyčový sběrač proudu. Motorové vozy vyrobené a zařazené do provozu v roce 1897 obdržely ev. č. 1–5. Vlečné vozy totožné konstrukce, ale bez elektrovýzbroje a sběrače, rovněž vyrobené v roce 1897, obdržely ev. č. 6 a 7, ale ty byly ještě v roce 1897 předělány na motorové. Ještě v roce 1897 došlo k dodávce totožných motorových vozů ev. č. 8–11 a 16, které ale už převzaly Elektrické podniky. Všechny uvedené vozy byly v roce 1910 rekonstruovány na dvounápravové a zároveň obdržely výkonnější elektrovýzbroj. Všechny 12 vozů bylo z provozu vyřazeno v roce 1919.



Motorový vůz ev. č. 4 ve Škrétovej ulici v roce 1897.

Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

oplechovanou vyztuženou uzavřenou skříň se střešní větrací nástavbou a se dvěma plošinami pro obsluhující personál. Spodek tvořily nýťované ocelové profilové nosníky s příčkami a výztuhami. V prostoru cestujících se nacházely podélně situované dřevěné lavice. Délka skříně činila 8 324 mm (přes spřáhla 9 034 mm), šířka 2 097 mm, výška 3 224 mm, celková obsaditelnost 38 osob. Vozy měly v každém

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy

Nový podnik, založený 1. září 1897, měl zprvu také název Městské elektrické podniky a mnoho měsíců trvalo, než se ustálilo pojmenování „Elektrické podniky král. hlavního města Prahy“ (tento název byl 23. června 1899 zapsán do obchodního rejstříku c. k. obchodního soudu v Praze). Podnik se zabýval výrobou proudu k pohonu elektrických drah, provozování elektrických a koňských drah. Postupně se zabýval (a zabývá) různými činnostmi a také se měnil vývoj názvu podniku.

Vývoj názvu podniku.

Datum	Název
01. 09. 1897	Elektrické podniky královského hlavního města Prahy
29. 11. 1918	Elektrické podniky hlavního města Prahy
24. 08. 1940	Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt Prag – Elektrické podniky hlavního města Prahy
15. 07. 1942	Stadtwerke Prag – Městské podniky pražské
27. 09. 1945	Městské podniky pražské

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy ***Historie MHD v Praze***.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.