

Před 125 lety, 23. září 1875, zahájila provoz pražská koňka

Čas nemilosrdně plyne. Uplynula už čtvrtina druhého století od chvíle, kdy pražskými ulicemi začal jezdit tehdy nejmodernější prostředek městské hromadné dopravy – kolejová pouliční dráha s animálním pohonem. Ačkoliv se jí úředně říkalo zpravidla *tramway* (tím označením se tehdy samozřejmě myslela koněspřežná dráha), Pražané jí obvykle říkali tak trochu familiérně (ale česky velmi hezky) *koňka*.

23. září se od té doby každoročně považuje za „den D“ historie pražské městské hromadné dopravy. Víme, že je to trochu nepřesné, protože se nějak rychle zapomnělo na omnibusy, které byly tím skutečným základem městské hromadné dopravy. Vždyť i ony už vlastně jezdily po pravidelných trasách, po-

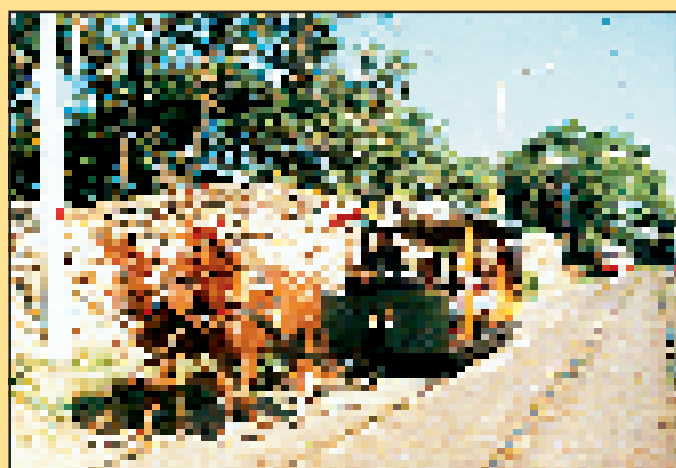
dle jízdního řádu a za určených tarifních podmínek. Ale jistě nebudeme po 125 letech najednou měnit tradici.

Obvykle se při oslavách výročí vzpomíná celá předlouhá historie pražské městské hromadné dopravy. Tentokrát však učiníme výjimku a naši přílohu věnujeme jen koňce. Ostatně – jezdila v Praze vlastně tři desítky roků, tak si to jistě zaslouží.

Přílohu u příležitosti 125 let městské hromadné dopravy v Praze připravil Pavel Fojtík ve spolupráci s Archivem DP. Fotografie pocházejí z archívů DP a autora.



Jen čas od času (obvykle tak jednou za deset let) vyjíždí do pražských ulic jediný dochovaný vůz koňky č. 90, aby Pražanům připomněl na chvíli atmosféru 19. století. Naposledy jel před pěti lety při oslavách 120. výročí pražské MHD.

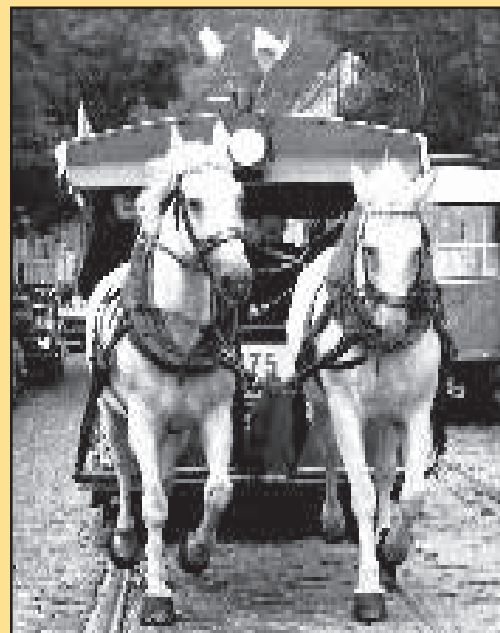


Zkušební jízda před oslavami 120. výročí pražské MHD se odehrála v Jelení a Keplerově ulici. Zároveň posloužila i filmařům při práci na dokumentárních filmech *Pražské tramvaje* a *Na počátku byla koňka*, které ke zmíněnému výročí vznikaly.



Ještě při oslavách v roce 1925 existovaly dva vozy koňky, které byly symbolicky označeny čísly 1 a 2. Nepodařilo se zjistit, kdy a kam se později „dvojka“ poděla.

Tento snímek byl pořízen před čtvrt stoletím. To bylo koňce 100 let. Takové fotografie z doby jejího skutečného provozu neexistují.



Psalo se o tramwayi...

Národní listy 5. ledna 1875

Komise prohlížela zároveň i vzorek belgického bruselského vozu, jenž nalézá se ve zdejší celnici. Jest zařízen k tahu pro jednoho koně, jest dva metry široký a 5,6 metrů dlouhý. Uvnitř může pohodlně 16 a zvenčí 14 osob sedět. Bez dovozu a cla stojí 7 000 franků. Komise uznala jednohlasně vůz tento za úplně praktický a ohledně elegance vyslovila se velmi uspokojivě.

Národní listy 28. dubna 1875:

Včerejšího dne bylo započato konečně s trasírováním koňské dráhy od bývalé poříčské brány Poříčím, náměstím Josefským a přes Příkopy k Václavskému náměstí. Zatloučené do dlažby dřevěné kolíky značí dráhu a s kladením kolejí započne prý se již konečně na druhý týden.

Národní listy 30. dubna 1875

Vozy pražské tramwaye, počtem 4, nacházejí se ve skladišti nádraží již po více dnů. Aby snad rovnoprávnosti vyhověno, jsou vozy ty natřeny barvami maďarskými a mají na obou stranách pouze německý nápis. Máme za to, že magistrát pražský, když komisi celý svazek tvořící sestavoval, také na článek nezapomněl, jímž by se ručilo, že také v české řeči, kterou přec velká většina lidu, pro který dráha zřízena bude, mluví, nápisy upraveny býti musejí.



Fotografie ze slavnostního zahájení provozu v září 1875 patrně neexistují, přesto známe alespoň tři snímky ulice Na příkopě z období jednokolejného provozu. Toto je jeden z nich.

Národní listy 4. května 1875:

Tramway v Praze. S kladením kolejí pro budoucí koňskou dráhu v Praze započato bylo konečně včera. Položeny byly koleje podél jezdeckých kasáren na Poříčí až k hostinci „u bažanta“. Práce tato jde velice rychle a směle může se tvrdit, že do konce t. m. budou koleje až k újezdské bráně položeny. V Karlíně bylo kladení kolejí společnosti zakázáno, poněvadž nepodala obci žádných garancí a také potřebnou kauci nesložila, následkem čehož obec proti dalšímu kladení kolejí podala protest.

Národní listy 14. září 1875:

Konečně. Kladení kolejí nové koňské dráhy od Invalidovny až k řetězovému mostu jest již ukončeno a včera odbyvána byla první zkouška s velmi elegantním vozem. Týž jel dosti rychle, prozkoumav rozličné změny a až na malé vady shledána prý koňská dráha v úplném pořádku. Obecnostvo doprovázelo vůz v značném množství, nehoda se nestala žádná.

Národní listy 15. září 1875:

Tramway v Praze. Také včerejšího dne odbyvaly se zkoušky s vozy koňské dráhy od Invalidovny až k řetězovému mostu. Poněvadž dlažba místy byla dosti nedbale provedena, vyšinuly se vozy z kolejí, což ovšem nemělo žádných nehody v zápětí... Nejnebezpečnější místo pro koňskou dráhu jest bez odporu roh ulice



Kde byla pořízena tato dnes již zažloutlá a značně věčná a pomačkaná fotografie, nevíme. Je na ní vůz společnosti Belgian Street Railway & Omnibus Company Limited. V horním rohu snímku je část otisku úředního razítka pražského magistrátu (druhá část byla otištěna přes kolek, který však již dávno odpadl). Jestli byla určena pro úředníky jako příloha k žádosti o povolení nového typu vozu či zda zachycuje některý z vozů, který byl v roce 1896 do Prahy skutečně dovezen, se už dnes asi těžko dovíme. Podle dosavadních poznatků se v Praze objevily vozy, které dostaly evidenční čísla 19 a 1. („Jednička“ byla v té době obsazena už nejméně potřetí.)

Základní data z historie pražské koňky

- | | | | |
|-------------|---|-----------------|---|
| 1873 | Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský založili Anglicko-českou tramwayovou společnost (Anglo-Bohemian Tramway-Company/Anglo-böhmische Tramway-Gesellschaft). | 19. 5. 1875 | Pražský Sbor obecních starších vyslovil souhlas s převodem koncese na Eduarda Otletu. |
| 5. 3. 1873 | Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský obdrželi od c. k. ministerstva obchodu koncesi č. 6519 ke stavbě a provozu kolejové pouliční dráhy s koňským pohonem z Karlína na Smíchov. | 31. 8. 1875 | Uzavřena smlouva s obcí Karlínem o použití uličních pozemků pro koněspřežnou tramvaj. |
| 11. 3. 1873 | Kollmann a hrabě Kinský uzavřeli s královským hlavním městem Prahou smlouvu o používání uličních pozemků v Praze koňskou tramvaj. | 13. 9. 1875 | Uskutečnila se první zkušební jízda pražské koňky. |
| 5. 1873 | Krach na vídeňské burze způsobil hospodářskou krizi, která postihla i Anglicko-českou tramwayovou společnost. Ta nebyla schopna dostát smluvním závazkům a zahájit stavbu tratě. | 15.–18. 9. 1875 | Uskutečnila se technicko-policejní zkouška první tratě pražské koňky. |
| 1874 | O stavbu a provozování pražské koňky projevil zájem belgický podnikatel Eduard Otlet. | 22. 9. 1875 | C. k. místodržitelství udělilo povolení k zahájení provozu koněspřežné pouliční dráhy v Praze. |
| 30. 1. 1875 | Uskutečnila se politická pochůzka (místní šetření), při které byl vysloven souhlas se stavbou dráhy. | 23. 9. 1875 | Slavnostně byl zahájen provoz na první trati pražské koňky od karlínské Invalidovny k řetězovému mostu císaře Františka. Byla dlouhá 3,4 km, na území Prahy jednokolejná s výhybnami, na předměstí dvoukolejná. První vozovna byla v Karlíně. |
| 8. 3. 1875 | C. k. místodržitelství pro Království české vydalo povolení ke stavbě tratě z Karlína přes Prahu na Smíchov. | 22. 11. 1875 | Eduard Otlet ustavil v Bruselu Akciovou společnost Pražské tramwaye (Société anonyme de tramways de Prague) a převedl na ni svá práva. Tento akt se uskutečnil v rozporu s rakouskými právními předpisy a nebyl u nás uznán. V obchodním rejstříku c. k. obchodního soudu v Praze byla koňka zapsána stáje jako majetek E. Otleta pod názvem Generální ředitelství Pražské tramwaye (General-Direction der Prager Tramway). |
| 20. 4. 1875 | B. Kollmann a hrabě Kinský oznámili, že koncesi ke stavbě a provozování koňky převádějí na E. Otletu. | 6. 4. 1876 | Uzavřena smlouva s obcí Smíchovem o použití uličních pozemků pro koněspřežnou dráhu. |
| 27. 4. 1875 | Započato s „trasírováním“ (vyměřováním) první tratě pražské koňky. | 16. 5. 1876 | Zahájen provoz na druhé trati pražské koňky od malostranské strany řetězového mostu císaře Františka na Smíchov k nádraží Západní dráhy. |
| 3. 5. 1875 | Na Poříčí bylo započato s kladením prvních kolejí. | | |

Perštyňa, třídy Ferdinandovy a Spálené ul. Zde nahromadí se často tolik sem tam jedoucích vozů, že nelze chodci ani na druhou stranu se dostat a bylo by proto žádoucí, aby policie o řádný pořádek hned na počátku se postarala.

Národní listy 16. září 1875:

Včera odbývala se v Karlíně za přítomnosti c. k. okresního hejtmána Karáska úřední komise, aby prozkoumala položení kolejí a základů. Komise dala na mnoha místech dlažbu vytrhatí a zem až k položeným pod kolejemi pražcům vyházetí. .

Národní listy 19. září 1875:

Na lístcích jest německé označení správné, české oznámení pak zní do slovně takto: „Pražská Tramway. Praha, Karolinenthal. Deset 10 krejzar. Straceni tohoto listku, musí se ještě jednou zaplatit.“ .

Národní listy 23. září 1875:

Tramway v Praze započne již dnešním dnem definitivně jezdit. Obdržela totiž včera povolení místodržitelství .

Národní listy 24. září 1875:

Koňská dráha v Praze otevřena byla včerejším dnem ve 3 hodiny odpoledne. Osm zelenými větvemi a prapory v českých barvách ozdobených vozů se

zástupci obce, policie, místodržitelství, žurnalistiky atd., co prvními účastníky jízdy, vyjelo od Národního divadla až k Invalidovně.

Pražský deník 24. září 1875:

Koňská dráha v Praze obdržela především povolení, aby mohla jízdu počítí. Včera odpoledne ve 3 hod. počalo se následkem toho poprvé po ní veřejně jezdit. Odjezd se dal od Národního divadla, z kteréhož místa se jízda zahájila. Osm prapory a zelením ozdobených vozů postavilo se u divadla za sebou do řady a vsedli do nich pozvaní hosté a sice zástupcové ouřadů, městské rady, obchodní komory a novinářstva. Po třetí hodině se dalo znamenat 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 čekatí, anť právě dva pohřebné průvody přes koleje jely. O 4. hodině pak počala jízda pro obecenstvo, které vozy až do pozdního večera naplňovalo. Včera se platilo výjimečně za jízdu 20 kr., an byl včerejší výtěžek chudým obětován. Společnost má za ředitele p. Kollmanna, za sekretáře p. Markbreitera a za inženýra p. Rosenthala; dále vydržuje štolbu, náčelníka dopravy, dva revisory, výpravčího, 10 konduktérů, 9 vozků a 5 strážníků; vozů je 10 a koní uherského plemene 32, které mají stáj „u města Štrasburku“. Jezdit se bude od půl 7. ráno do 10 hod. v noci.

Národní listy 25. září 1875:

Pražská tramway jest dosud novinkou pro obecenstvo pražské, které s velkou zvědavostí sleduje pohyb vozů. Frekvence tramwaye je dosud ovšem velká, každý chce aspoň jednou celou trať přejetí. Není to příjemné, aspoň nikoliv na pražské trati. V Karlíně, kde jsou dvoje koleje a cesta jest přímá, není tolik nehd jako v Praze, kde dílem neznalostí kočů přečasto vysmekne se vůz na dlažbu. Tím zdržuje se pravidelná jízda o několik minut. Toto vyšinování jest pražské tramwayi nebezpečné, neboť způsobuje nepříjemné zastávky. Ještě nepříjemnější jsou zastávky ve stanicích. Místo jedné minuty zdrží se vozy až i deset a patnáct minut (faktum), čekající na vůz, jenž jede jim naproti, či vlastně nejede, protože obyčejně vyšinut bere se dlážděním. Tím se stává, že od řetězového mostu na konec Karlína jede se až tři čtvrtě hodiny, což tramwayi musí nesmírně ublížit.



Snímek Ferdinandovy třídy (Národní třídy) se dvěma soupravami koňky.



Na trati do Královské obory bývalo rušno. V době, kdy se ve Stromovce konaly koncerty, jezdily vozy v na tu dobu neuvěřitelném intervalu 2 a půl minuty.

Základní data z historie pražské koňky

- | | | | |
|--------------------|--|---------------------|---|
| 25. 9. 1876 | Sbor obecních starších vyslovil souhlas s převodem práv a povinností spojených se stavbou a provozem koňky na E. Otleta. | 6. 11. 1883 | E. Otlet uzavřel smlouvu s c. k. místodržitelstvím, které zastupovalo „silniční erár“, tj. představovalo správu státních silnic. |
| 17. 7. 1877 | Tzv. „Notariálním aktem“ se uskutečnil oficiálně převod práv a závazků bývalé společnosti na Eduarda Otleta. | 24. 12. 1883 | Zahájen provoz na prvním úseku čtvrté tratě pražské koňky z Křížovnického náměstí přes Staré Město k nádraží Státní dráhy (Masarykovo nádraží). |
| 6. 7. 1882 | E. Otlet uzavřel s Prahou novou dohodu, tzv. „Smlouvu o koňskou dráhu pražskou“, kterou byl určen další rozvoj tramvajové dopravy v Praze pro nejbližší léta a stanoveny podmínky a termíny realizace. | 15. 12. 1883 | E. Otlet uzavřel novou smlouvu s Karlínem o používání uličních pozemků pro koněspřežnou dráhu. |
| 31. 7. 1882 | E. Otlet obdržel od c. k. ministerstva obchodu koncesi č. 20891 ke stavbě nových tratí koňky v Praze, na Smíchově, Žižkově, Král. Vinohradech, v Holešovicích a v Bubenči (ve Stromovce). | 31. 12. 1883 | Zahájen provoz na druhém úseku čtvrté tratě od nádraží Státní dráhy na Žižkov za Bezovku. |
| 18. 9. 1882 | Byla zahájena politická pochůzka, která schválila vedení tratí uvedených ve smlouvě. (Politická pochůzka probíhala do 25.9.1882.) | 7. 2. 1884 | E. Otlet uzavřel smlouvu s Kr. Vinohrady o používání uličních pozemků pro koněspřežnou dráhu. |
| 11. 4. 1883 | E. Otlet uzavřel novou smlouvu s obcí smíchovskou o používání uličních pozemků pro koňku. | 20. 5. 1884 | Zahájen provoz na páté trati z Můstku přes Václavské náměstí k vinohradskému konci Nuselských schodů. |
| 28. 6. 1883 | Zahájen provoz na třetí trati koňky od Jezdecké (Havlíčkovy) ulice přes Nové Město na Smíchov. | 25. 6. 1884 | Zahájen provoz na prvním úseku šesté tratě koňky z Josefského náměstí k Martinkově továrně v Holešovicích. |
| 1. 8. 1883 | Zahájen provoz na prodloužené trati od Národního divadla na Křížovnické náměstí a přes Karlův most na Malostranské náměstí. | 27. 10. 1884 | E. Otlet uzavřel smlouvu se zemským výběrem Království českého o používání cest a pozemků ve Stromovce. |
| 20. 9. 1883 | E. Otlet uzavřel smlouvu s Žižkovem o používání uličních pozemků pro koněspřežnou dráhu. | 21. 3. 1885 | Zahájen provoz na druhém úseku šesté tratě koňky od Martinkovy továrny k Výstavišti. |
| | | 5. 4. 1885 | Zahájen provoz na posledním úseku šesté tratě koňky od Výstaviště do Stromovky. |
| | | 26. 4. 1893 | Povolen provoz na prodloužení žižkovského úseku k Olšanům. |

Ředitelstvo tramway zahodilo sice ty skandální lístky, jež v neděli podali jsme na ukázkou, neméně skandální češtinu však mají nové lístky, jsou patrně z některé vídeňské (!!) židovské tiskárny. Text český zní doslova: „Pražská tramway. Pět krejcaru. Karlín – Vac. Naměští – Rětěš most. – Strata toho lístku objedná znova placení.“ Takové ostudy mohla by si správa tramway před českým obecnstvem ušetřit.

Národní listy 26. září 1875:

Koňská dráha v Praze zdá se, že musí překonávat rozmanité překážky první než-li její jízda bude pravidelná a rychlá. V pátek například klesl na Josefském náměstí kůň a dostal se pod vůz. Konduktoři musili vůz zpět pošinou a koně osvobodit. Vozy neustále ještě se vyšínají z kolejí, čehož následek jest, že jízda velice se zdržuje. Avšak ani koně nechtějí se se svým osudem nijak spřátelit. Včera na Ferdinandově třídě proti Platejsu postavil si hnědouš hlavu a nebyla ni bitím k tomu připraven, by vůz táhl dále. Musil býti vypřažen a kočí poháněl ho bičem ku běhu do kola. Cestujícím se zdála tato zkouška zdlouhavá, někteří vylezli a tlačivše ze zadu vůz, uháněli s ním k velkému potěšení obecnstva pryč. Kočí tahal koně za hlavu, konduktér zezadu, aby vůz dohonili. Lidí se ku kratochvilné nehodě té sběhlo velké množství.

Národní listy 6. října 1875:

Podnikatelstvo . podalo radě městské žádost, aby od bývalé poříčské brány až k řetězovému mostu uvolilo položit ještě jedny koleje...



Konstant de Preter byl v letech 1878 – 1886 druhým generálním ředitelem Pražské tramway. Před ním zastával tuto funkci Bernard Kollmann (jeden z dvojice původních koncesionářů) a po něm Isidor Storch (1886 – 1889, Viktor Haas (1889 – 1897) a JUDr. Václav Bělský (1897 – 1898).

Když se v Praze jezdí

Ze vzpomínek Václava Charváta

Jedním ze známých popularizátorů historie městské hromadné dopravy v Praze byl dlouholetý zaměstnanec Elektrických podniků Václav Charvát, který v minulosti několikrát publikoval v tisku své vzpomínky. Vybrali jsme pro vás alespoň výňatky ze seriálu uvedeného v Elektrikářských listech v roce 1941. V té době si Václav Charvát připomínal 50. výročí svého nástupu do zaměstnání u pražské koňky. Václav Charvát nebyl historikem a čas od času se ve svých vzpomínkách dopouštěl některých faktografických chyb (takové ukázky jsme ale nevybrali). Rozhodně to však nic neubírá na autenticitě jeho vyprávění a byla by škoda, kdyby zůstalo zapomenuto. Ponoříme se tedy na chvíli do doby vzdálené více než sto let.



Konduktéři na letních otevřených vozech koňky museli být velmi obratní. V těchto vozech nebyla vzhledem k příčným lavicím žádná ulička, kterou by mohli procházet a obvykle balancovali na kraji vozu. Překrásná momentka z karlínské linky je poměrně vzácným provozním snímkem koněspřežné tramvaje. Většinou se na fotografii dostala jen díky tomu, že se fotografovala ulice.

-1-

„Nastoupiv službu, byl jsem zprvu zaměstnán v dílně karlínské vozovny, v níž se prováděly větší opravy vozů, t. zv. vyvazování. Bývaly tam však také stavěny nové vozy náhradou za vozy vyřazené. Záhy jsem byl přeložen do vozovny vinohradské, v ulici Šafaříkové, abych se tam zapracoval na udržování vozů pro letní dobu, když tamní mistr Srba prováděl se svojí četou opravy tratí, a tu jsem býval za udržování parku vozového odpověden sám. V oné době byla

Základní data z historie pražské koňky

- | | |
|---|--|
| <p>18. 9. 1893 C. k. ministerstvo obchodu zamítlo Otletovu žádost o oficiální převedení svých práv a závazků na bruselskou Akciovou společnost Pražské tramway.</p> <p>1896 E. Otleť se pokusil založit novou společnost nazvanou „Pražská tramway – akciová společnost v Bruselu (Tramway de Prague – Société anonyme à Bruxelles). Jeho žádost zamítlo 2. ledna 1897 c. k. ministerstvo železnic.</p> <p>13. 1. 1898 Akciová společnost Pražské tramway v Bruselu na své valné hromadě rozhodla o prodeji pražské koňky Praze.</p> <p>11. 3. 1898 Provoz pražské koňky převzaly i s veškerými právy a závazky Elektrické podniky královského hlavního města Prahy.</p> <p>27. 6. 1898 Pražský Sbor obecních starších vyslovil souhlas s tím, aby Praha od Otleta koupila koněspřežnou dráhu.</p> <p>30. 6. 1898 Podepsána smlouva o převodu koňky.</p> <p>1. 7. 1898 Síť koněspřežné dráhy se stala definitivně majetkem královského hlavního města Prahy.</p> <p>11. 7. 1898 Zahájeny stavební práce na elektrifikaci prvního úseku pražské koňky z Josefského náměstí (náměstí Republiky) do Královské obory.</p> <p>28. 9. 1898 Zahájen provoz na prvním elektrifikovaném úseku pražské koňky.</p> <p>23. 5. 1899 Z obchodního rejstříku vymazána formálně Otletova firma Generální ředitelství Pražské tramway.</p> | <p>28. 9. 1899 Dokončena elektrifikace úseku Josefské náměstí – Národní divadlo.</p> <p>14. 5. 1900 Dokončena elektrifikace úseku Můstek – Museum.</p> <p>1. 6. 1900 Koňka začala prozatímně jezdit na odbočce z Poříčí k nádraží Severozápadní dráhy (Těšnov), která byla postavena pro elektrickou dráhu.</p> <p>23. 6. 1900 Dokončena elektrifikace úseku Museum – Nuselské schody.</p> <p>18. 12. 1900 Dokončena elektrifikace tratí (Těšnov) – Poříčí – Západní nádraží.</p> <p>22. 12. 1900 Koňka začala dočasně jezdit na trati v Karmelitské ulici, postavené pro elektrickou dráhu.</p> <p>17. 6. 1901 Dokončena elektrifikace úseku od mostu císaře Františka (most Legií) na Smíchov i úseku Újezd – Malostranské náměstí.</p> <p>26. 8. 1901 Dokončena elektrifikace úseku Křížovnické náměstí – Staroměstské náměstí – Bulhar.</p> <p>28. 10. 1901 Dokončena elektrifikace úseku Bulhar – Bezovka – Olšany. V provozu zůstává s animální trakcí již jen úsek přes Karlův most.</p> <p>12. 5. 1905 Na Karlově mostě se uskutečnila slavnostní závěrečná jízda pražské koněspřežné tramvaje na poslední úsek z Křížovnického na Malostranské náměstí.</p> |
|---|--|

lo koňskou tramvají

dílna ve vinohradské vozovně rozšířena, aby i tu mohly být prováděny větší opravy. Byly tu také rozebírány staré vozy tramvaje, přivezené do Prahy z Belgie; byly tak malé, že při porovnání jich s rozměry nynějších vozů elektrických drah, zdály by se nám být hračkami pro děti, vždyť k tažení jich po rovině stačil pouze jeden kůň. Byly však vypraveny na tu dobu s přepychem. Dvě podélné lavice asi po pěti místech měly polštáře potažené rudým plyšem, veškeré kování na vozové skříni bylo mosazné. Příčné přepážky dveří měly vně i z plošiny zrcadla, jimiž byly vyloženy také skříňky na petrolejové osvětlení. Vnitřní nátěr byl bílý. Na tichý chod těchto vozů měly určité vliv gumové tlumiče, na nichž spočívala skříň vozu. Z oněch tlumičů soudkového tvaru dělal jsem pro svoji obuv gumové podpatky, které jsem po přiblížení ohladil rozpáleným železem a takto dodal šedé gumě tmavého zbarvení, a také správný tvar. Gumové podpatky nosíval jsem tedy o mnoho let dříve, než došlo k rozšíření jich vůbec.“

-2-

„Koně pro potřebu tramvaje musili být schopni klusu po rovině a tahu do svahu; potřebě té nejlépe vyhovovali koně uherské. Těmto koním, jež se od narození proháněli po travnatých pláních, velice škodilo stálé otřásání svalstva nohou na tvrdé dlažbě ulic. Znal jsem případ, že schromlého, vyřazeného koně koupil v dražbě rolník, u něhož chodil v polní práci po měkké půdě, a vadné jeho nohy byly léčeny masážími, a jistě byl lépe živěn; záhy pak získal vzhled nového koně přivezeného z Uher.“



Vůz koňky číslo 6 na konečné u karlínské vozovny v roce 1883. Bývalo zvykem, že se u vozoven střídali koně a mohla se provádět i kontrola stavu vozidel. V Karlíně byly také hlavní dílny koňky.

-3-

„Před vřazením do provozu bývaly novým koním zkracovány ohony až na zem splývající, byli zbaveni dlouhé srsti na nohách. Po okování, jež se neobešlo bez nesnáží, byli podrobeni zkoušce v tahu. Po zapřazení do tramvajového vozu mnozí se stavěli na zadní nohy, a když jim v tom bránila dřevěná oj, stavěli se na přední, aby zadními mohli tlouci do rozporek a do plechového krytu v dolní části plošiny. Rozsáhlé stáje pro sto, ba i více koní, stávaly se skladem ovsa, sena a slámy a bytem pro šafáře při vozovnách. V prostorných stájích míval každý kůň své stání, oddělené břevnem zvaným *štrajcpán*, který byl zavěšen jedním koncem při žlabu, druhým na železných tyčích, jež visela s trámoví střechy. Pékná bylo podívána na řady mladých koní, ovšem pokud je tramvaj neutahala a dlažba neochromila.“

-4-

„O pensijním pojištění se tramvajákům v oné době ani nesnilo. Za stávky, jež byla dříve než jsem já nastoupil k tramvaji, stála celá Praha na straně zaměstnanců. Stávkou tehdy bylo vynuceno také propuštění samovolného a v mnoha jiných ohledech pověstného ředitele Štorcha, o němž panovala pověst, že často pro nepatrný poklesek nadiktoval celou sérii *modrých*, to značilo být po mnoho dní posledním v pořadí při nočních zatahování. Vynuceno bylo také účtování hodin přes čas, ale teprve od 23. hodiny noční, t. j. pro vozy od divadel.“

-5-

„Mé zaměstnání ve vozovně v zimní době nevytápěné, v níž nebylo kanalizace ani dlažby a kde od mytí vozů byla půda téměř stále rozbahněná a v zimě pokrytá zmrzkou, bylo svízelné. Za práce v jámě pod vozem svítil jsem si petrolejovou lampou a při nedostatečném osvětlení stékalo mi bláto po šatech, po rukách, i za krk.“

-6-

„Nynějším mladším generacím sotva bude pochopitelný služební turnus dvou lampářů zaměstnaných ve vozovně vinohradské. Ti vůbec neměli volna v celém týdnu, ba ani v celém roce, jež by trvalo 24 hodin... Služební doba se řídila prostě dle povětrnostních poměrů bez ohledu na zákonitá ustanovení o pracovní době, která v té době byla ještě příliš dlouhou. Za letního příznivějšího počasí mívali pracovní dobu sice kratší, ale v zimě delší, zejména když bylo nutno dvakrát za dne dolévat petrolejové svítilny, a dvakrát je také čistit, neboť zvláště za větru bývaly značně začazené... Ve službě bývali oba lampáři

od večerního zatahování, jež počalo kolem 21. hod. Jejich povinností bylo, aby po vypřazení koní zatlačili vozy dále do vozovny a šnali při tom světelné signálky, jež byly zavěšeny na *lamphákách* na obou čelních stranách vozu; konečně museli vyjmouti osvětlovací lampy, za noci svítilny naplniti a vyčistiti a opět je dáti do 16ti až 20ti vozů. Dále bylo nutno vozy vymést, případně omýti bočné i čelné strany, jež bývaly od koní značně postříkané. Vykonavše tuto práci, mohli se lampáři asi do 1/2 6. hodiny ranní prospati na palandě. Za výjezdu rozvěsili na vozy signálky, setřeli prach se sedadel a oken, také z dřevěných mádel na plošinách. Po sedmé hodině šel jeden z lampářů domů, aby zase večer o jedenaadvacáté hodině nastoupil službu, jež trvala mimo krátký odpočinek po další část noci a celý následující den. Oba se ve službě střídali po celý rok tak, jak výše uvádím, bez volna sedmého dne a bez pravidelné dovolené na zotavenou. Dovolená za belgické společnosti vůbec nebyla, krátkodobou dovolenou, ovšem bezplatnou, bylo možno získati prosbou u správy podniku.“

-7-

„Sněžilo-li došlo také na mne, abych jezdil se sněhovým pluhem, ovšem také bez služebního kožichu, přičemž jsem si zimy užil dost a dost. Myslím, že je skutečně škoda, že nebyl pluh koňky zachován v technickém muzeu, nebo tam snad bude dán některý z kartáčových pluhů nynějších? Ty však nemají tak podivného vzhledu jako mély pluchy koňky, jež byly zhotoveny z trámů a fošen. Kdyby tehdejší pluh neměl na obou výběžcích proutěné kartáče, myslelo by se, že je to podivné středověké plavidlo, na němž ve střední části, ve zvýšené poloze spočívala dřevěná nádrž, podobná mlýnské násypce, z níž vycházely dva menší žlábků určené k sypání soli na koleje. Podivný vehikl svým nápadným vzhledem vzbuzoval za jízdy pozornost pražského obecnstva. Bývaly v něm zapřazeny dva páry silnějších koní, do jejichž dusotu zaznívaly zvuky rolniček. V předním výběžku pluhu stával koč, vedle něho po jedné straně já, po druhé mistr S., oba jsme pomocí šesti klik ovládali čtyři díly proutěných kartáčů, a také zařízení na čištění žlábků kolejí. Na střední části pluhu stáli dva *škrabáci*, tj. čistíči kolejí, kteří hrnuli dvěma žlábků sůl z nádrže na koleje. Třetí jim nasypal sůl z pytlů do nádrže. V zadní části pluhu stával šafář; ten tu hlídal koně, aby přitážením kartáčů příliš se neznávali, když beztak již za mírného tření kartáčů o dlažbu bývali ojinění zmrzlými potními výpary, zvláště, když bylo nutno nasadit boční kartáč, jímž byl odsunut sníh dále od kolejí. Brzy na ráno před vyjížděním vozů čistili jsme nejdříve koleje se svahu, načež jsme se vrátili po vyčištěné trati zpět na kopec a přešli na druhou kolej, kterou jsme opět za jízdy se svahu pročistili. Teprve potom čistili jsme trati v rovině. Za mírného sněžení, dříve než bylo nutné vyjetí s pluhu, býval sníh s kolejí vyhrnován proutěnými štetkami připevněnými na železných tyčích, jež byly zavěšeny na plechovém krytu plošiny (*na plentě*)... Když v zimní době koňka uvázla ve sněhovém závěji, obecnstvo, chtělo-li pokračovati v jízdě, z vozu vystoupilo, tlačícím vozem pomohlo koním zdolat překážku, a pak teprve opět nasedlo a pokračovalo v jízdě k další závěji.“



Malostranské náměstí s pomníkem maršála Radeckého a s konečnou koňky kolem roku 1894

-8-

„K stavění výhybek za změny směru jízdy bylo zavedeno pouze jedno stavěcí péro. Protější výhybka neměla stavěcího péra a měla místo žlábků mělké rýhy, právě tak jako srdcovky. Poškodilo-li se stavěcí péro a nebylo lze je postavit, uhnul koč koně za nájezdu v žádaný směr. Nezdařil-li se nájezd, našlo se vždy několik bodrých pasažérů, majících zájem na pokračování v jízdě, kteří pomohli buď vůz nasadit, nebo se alespoň postavili na zadní plošinu, aby převahou přesazení vozu umožnili.“

-9-

„V dílnách koňky bývala jediným pomocným nástrojem vrtačka na ruční pohon, proto se nikdy neopravily přesoustrohváním bandáže kol, ani nápravy. Zlámala-li se značně opotřebovaná osa nápravy, býval jsem vyzván, abych vyměnil soukolí. Práci tu jsem konával na ulici na místě, kam byl vůz odtážen. Na výpomoc býval mi dán dělník ze stájí, s párem koní a s povozem, na nějž jsme naložili náhradní soukolí, hevery a nářadí. Rozbral jsem součásti, což se dalo také pod vozem ležmo, nazvedl jsem vozovou skříň a vyměnil soukolí, pak byl vůz koňmi odtážen na trať a za pomoci několika diváků vsazen na koleje.“

Václav Charvát zemřel 20. února 1968 jako poslední zaměstnanec pražské koňky.

Archivy o pražské koňce

Existuje mnoho dokumentů, které nám pomáhají vytvořit si představu o tom, jaké byly počátky pražské městské hromadné dopravy. Představme si alespoň některé.

Patrně první jízdní řád pražské MHD byl velice stručný, uvádíme ho v plném znění.

General Direction der Prager Tramway
Palais Lažansky 1012

Jízdní řád

Až na odvolání ustanovuje se doba od 1/2 7 hodiny ráno do 10 hodiny večer za dobu, v níž se jezdí.

Každých sedm minut vyjíždí jeden vůz ze stanice u domu čís. pop. 54 v Karlíně, na základě nálezu policejní technické komise ze dne 15. září 1875 a výnosu c. k. místodržitelství ze dne 21. září 1875 čís. 51483 ustanoveny jsou stanice:

- na místě, kde docházejí dvojité koleje u domu č.: 1055 staré, před místem, kde se vjíždí do nádraží severozápadní dráhy,
- před stavením hlavního celního úřadu, u domu č.: 4 nové.
- u domu čp. 851 staré, 10 nové, a před zájezdním hostincem „U Špinků“ č.: 846 poblíž svatováclavského náměstí.
- před Plateisem č.: 37 ve Ferdinandově třídě.
- proti české spořitelně u národního divadla.

Krokem se jede:

- U úřadu pro vybírání potravní daně;
- v místech, kde se křížují Příkopy s Celetnou a Hyberskou ulicí, poblíž pražské brány;
- v místech, kde křížují se Ferdinandova třída se Spálenou ulicí a Pernštýněm;
- na všech náhlých záhybech.

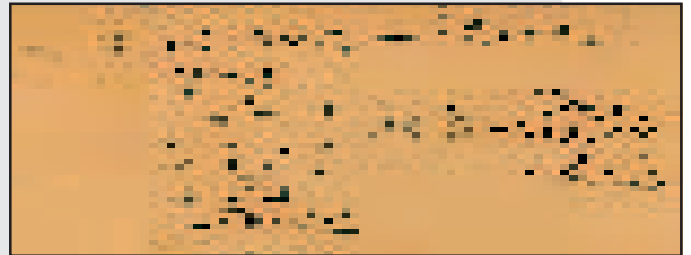
Vozy osvětleny jsou uvnitř gasolinem, zevně petrolejem, vůz který jede na-
posled, má na znamení toho svítilnu červenou.

V Praze dne 30. září 1875

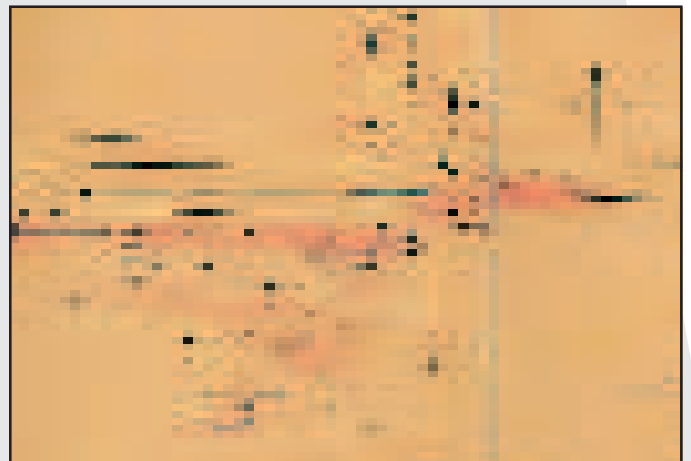
General Direction der Prager Tramway, Kollmann



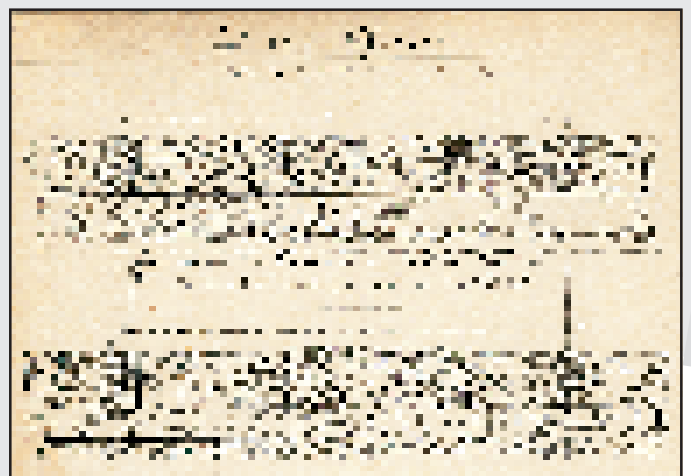
První strana protokolu o technicko – policejní zkoušce první tratě pražské koňky, který byl sepsán 18. září 1875 na závěr komisionálního jednání.



Schvalovací doložka a úřední podpisy na situačním plánu první tratě pražské koňky, předloženém při technicko – policejní zkoušce v září 1875.



Situace u karlínské vozovny v době zahájení provozu podle plánu předloženého technicko – policejní zkoušce.



Výřez z plánu vrchní stavby z nejstaršího období pražské koňky. V našich zemích neobvyklé italské texty připomínají, že výkresy byly původně vyhotoveny pro italský Janov a pro Prahu byly využity dodatečně.

Linky pražské koňky

V době, kdy se v roce 1882 projektovalo rozšíření provozu pražské koňspřežné tramvaje, počítalo se se zásadou, že po každé trati bude jezdit jedna samostatná linka. Proto byla (až na jednu výjimku) při každé trati postavena samostatná vozovna. Nakonec byl vývoj linek pražské koňky složitější a přizpůsoboval se nejen postupnému rozšiřování sítě, ale také skutečným přepravním potřebám města.

Když na přelomu století probíhala postupná elektrifikace koňky, býval provoz často narušován stavebními pracemi. Ty však probíhaly postupně, přičemž úsek, kde se pracovalo, cestující přecházeli pěšky.



První linka, která byla později označena bílými tabulkami a reflektory, vedla z Karlína k řetězovému mostu císaře Františka. Vozovna linky byla v Karlíně. Od 1. srpna 1883 byla prodloužena na Malostranské náměstí, přičemž na Křižovnickém náměstí odbočovala na Karlův most úvratí a muselo se tu proto přepřáhat. Z průjezdu domem na most nebylo možné postavit potřebný kolejový oblouk. To bylo také později důvodem k tomu, aby několikrát byl malostranský úsek poježděn místo karlínskou linkou vozy linky žižkovské. Ke zkrácení bílé linky došlo například 31. prosince 1883 a průběžný provoz na Malou Stranu byl obnoven až 12. března 1885. K dalšímu zkrácení linky do úseku Karlín – Křižovnické náměstí došlo od 4. září 1890 do 9. listopadu 1892, protože byl při povodni pobořen Karlův most a na provizorním mostě nebylo možné položit koleje. Proto zde poprvé v historii pražské MHD byla zavedena náhradní doprava, a to čtyřmi omnibusy, které Otletova společnost musela zakoupit.

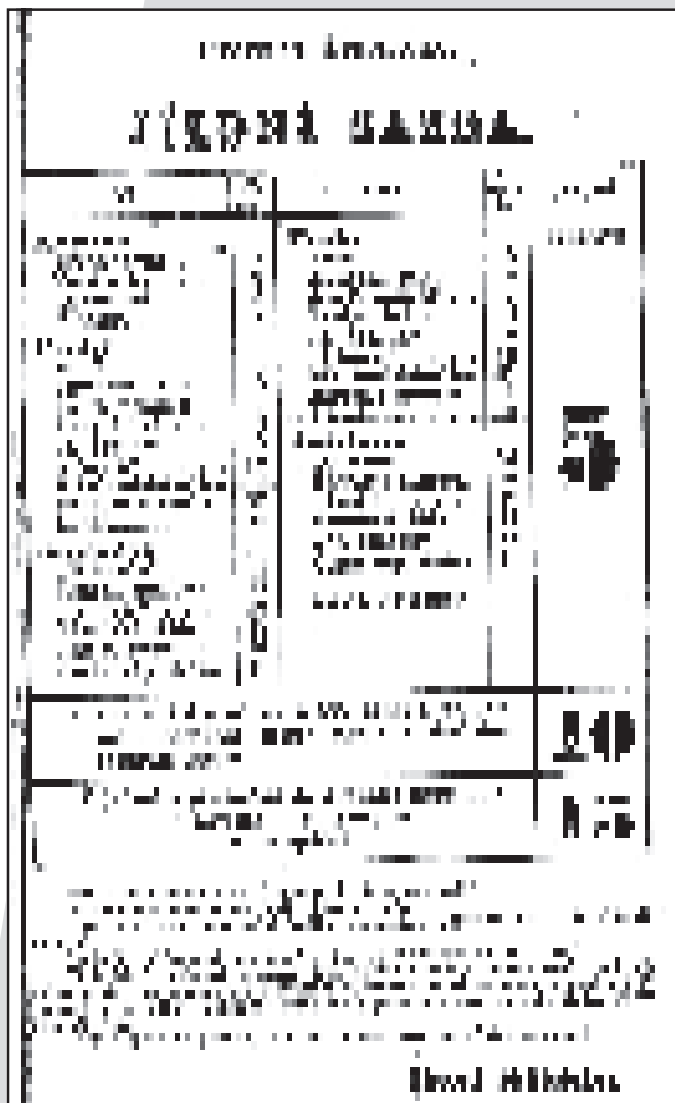


Tak vypadalo Malostranské náměstí kolem roku 1902. V pozadí jsou vidět dvě soupravy koňky na konečné stanici posledního úseku.

K dalším změnám došlo až v souvislosti s elektrifikací sítě koňky, kdy byla od 28. září 1899 bílá linka zkrácena do úseku Národní divadlo – Malá Strana a v úseku Karlín – Josefské náměstí byla zavedena samostatná linka. Od 28. října 1901 byl provoz linky omezen jen na úsek Křižovnické náměstí – Malostranské náměstí, který byl jako poslední provozní úsek pražské koňky zrušen 12. května 1905.



Druhá linka navazovala do jisté míry na předchozí, avšak s tím, že cestující museli chodit pěšky přes řetězový most. Linka vedla od malostranského konce mostu přes Újezd a křižovatku Plzeňská třída (Anděl) k nádraží Západní dráhy. Poloha konečné však tehdy odpovídala přibližně dnešní zastávce Plzeňka. K 1. květnu 1877 je doloženo, že k nádraží se jezdilo pouze při příjezdu a odjezdu vlaků, jinak linka končila u *Skladiště tramvay (Tramway depot)*, čímž byla míněna původní smíchovská prozatímní vozovna umístěná ve skladištním areálu Spojovací dráhy poblíž hostince U jelena. (Jeho objekt dodnes stojí.) Není zatím známo, do kdy byl tento způsob provozu uplatňován. Od 26. června 1883 byla linka zkrácena k Plzeňské třídě současně začaly být její vozy vypravovány z nové vozovny v Libušině ulici (Na Valentině), ale od 16. srpna téhož roku byly její spoje v neděli odpoledne opět vedeny až k nádraží. Později všechny spoje opět končily u Plzeňské třídy. Už v této době byla linka patrně označena bílými tabulkami a bílými reflektory s červeným křížem. Opět byly připoje k nedělním vlakům zavedeny v době od 1. října 1897 do 6. září 1898.



Tak vypadal informační leták o tarifu a výši jízdného na počátku roku 1883. I když to tak nevypadá, v praxi šlo fakticky o dvě linky. Z letáku se cestující nedověděl, že u Národního divadla musí vystoupit, přejít řetězový most a za ním pokračovat jiným vozem.



Výřez z výkresu staničních tabulek z roku 1882, který byl předložen v rámci projektové dokumentace nových tratí koňky.

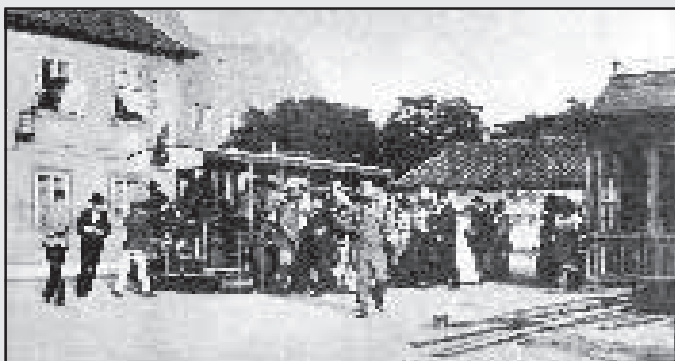
Linky pražské koňky

Od 22. prosince 1900 došlo k přeložení konečné z dnešní Vítězné ulice (od bývalého řetězového mostu) na Malostranské náměstí, k čemuž byl účelně využit první dokončený úsek tratě elektrické dráhy do Holešovic. Současně byla linka nově označena zeleným reflektorem.

Linka byla zrušena 17. června 1901, když v této oblasti začala jezdit elektrická tramvaj.



Třetí linka byla označena žlutými tabulkami a žluto-bíle čtvercými reflektory. Zavedena byla 28. června 1883 po nové trati z Jezdecké (Havlíčkovy) ulice přes Jindřišskou, Myslíkovu a Palackého most k Plzeňské třídě a v úseku Plzeňská – Západní nádraží nahradila zdejší původní linku (bílou s červeným křížem). Vozovna linky byla na Smíchově v novém objektu v Libušině ulici, přičemž stará vozovna U jelena byla po čase opuštěna.



Na další dobové reportážní fotografii je zastávka na Josefském náměstí. Zajímavé je, že vůz koňky nemá žádné obvyklé linkové označení.

V roce 1895 byla linka prodloužena z Havlíčkovy ulice až k Poříčskému sadu, přičemž od 1. května do 1. července 1897 v tomto úseku jezdila jen část spojů a od 15. června do 16. září 1898 byly v Havlíčkově ukončeny všechny spoje. Od 1. června 1900 linka využívala nově odbočku budoucí elektrické dráhy k nádraží Severozápadní dráhy a byla zrušena po dokončení elektrifikace 18. prosince 1900.



Čtvrtá linka vedla z Křižovnického náměstí na Žižkov a byla označena černými (později červenými) tabulkami a černo-bíle čtvercými reflektory. Její vozovna byla postavena v Chelčického ulici. Nejdříve se začalo jezdit v úseku Modrá hvězda (Prašná brána) – Křižovnické náměstí a teprve od 31. prosince, když skončila na Žižkově karanténní opatření po epidemii neštovic, byla linka prodloužena až k žižkovské vozovně do Chelčického ulice a současně na druhém konci na Malostranské náměstí. Od 12. března 1885 se na Malostranské náměstí vrátila původní karlínská (tj. bílá) linka.

V roce 1893 byla linka prodloužena až k žižkovskému vchodu na Olšanské hřbitovy a to první kolejovou smyčkou, která vznikla objezdem bloku domů do Táborské a Vratislavovy ulice. V roce 1894 byla smyčka zrušena a na konečné Olšany byla zřízena vidlicová výhybna.

Od 1. května 1897 byly v nejfrekventovanějším úseku Olšany – Prašná brána zavedeny posilové spoje, od 1. března 1898 jezdily všechny spoje opět jen po celé trati. Linka zanikla ve dvou etapách elektrifikací v roce 1901.



Pátá linka Pražské tramway byla označena červenými tabulkami a černo-bíle čtvercými reflektory. Jezdila od 20. května 1884 z Můstku k Nuselským schodům. Na Zvonáře byla zřízena vozovna. Přestupní bod na Můstku není praktický s ohledem na přestupy na žižkovskou linku u Prašné brány a na linku do Holešovic. Proto se už před zahájení provozu linky počítalo s tím, že bude jezdit souběžně s karlínskou linkou po Příkopech až na Josefské náměstí. K tomu došlo s největší pravděpodobností až od 25. června 1884 po zahájení provozu holešovické linky.

Patrně v lednu 1891 byla linka prodloužena k Výstavišti a v letním období dojížděla až do Královské obory, kde nahradila původní holešovickou (zeleno-bílou) linku.

Od 15. června 1898 byly zavedeny posilové spoje jezdící mezi vinohradskou Havlíčkovou ulicí (Škrétovou ulicí) a Výstavištěm. Po elektrifikaci tratě do Holešovic (28. září 1898) byla linka zkrácena na Josefské náměstí a přesně o rok později na Můstek, ale už 7. října 1899 byla opět prodloužena na Josefské náměstí a dál do Karlína, kde nahradila původní

bílou linku. Ulicí Na příkopě tedy jezdily několik měsíců současně vozy elektrické dráhy i koňky. Linka byla zrušena v závislosti na postupující elektrifikaci v roce 1900.



Šestá linka byla označena zelenými tabulkami a zeleno-bíle čtvercými reflektory. V době svého vzniku 21. června 1884 zajišťovala především spojení centra a Holešovic s přestupem na Josefském náměstí. Když byla o rok později prodloužena až do Královské obory, významně vzrostl také její rekreační význam. Jako jediná z „klasických“ linek pražské koňky neměla vlastní vozovnu a vozy na ni byly vypravovány z vozovny vinohradské. Na konečné v Královské obore byly zřízeny jen zatímní denní stáje. Od roku 1895 byla do Stromovky prodloužena vinohradská (červenobílá) linka a původní linka jezdila jen podle potřeby jako posila v době návalů. Od 15. června 1898, v době konání výstavy, jezdila vždy odpoledne a večer od Národního divadla k Výstavišti a zůstala v občasném provozu po zavedení elektrické dráhy 28. září 1898 jako její posila, ale opět jen ve své původní trase Josefské náměstí – Výstava. Zrušena byla definitivně 18. října 1898.



Tak vypadala Královská třída v Karlíně po roce 1895, kdy v ní bylo na zvláštních bránách instalováno elektrické osvětlení. Vozy koňky tu v té době začínaly jezdit už třetí desetiletí.

Další linky koňky existovaly jen krátce na sklonku 90. let 18. století. Od 1. října 1897 do 15. června 1898 jezdily posilové špičkové spoje z vinohradské Havlíčkovy tř. k Národnímu divadlu, které musely na Můstku přepřáhat, protože tam neexistoval potřebný kolejový oblouk. Linka byla zrušena 15. června 1898. Jak byla označována, není známo. Zajímavá linka vznikla prodloužením některých spojů smíchovské bílé linky s červeným křížem. Jezdila tedy v trase Řetězový most – Plzeňská třída – Palackého náměstí – Václavské náměstí – Havlíčkova tř. a byla tedy posilou žluto-bílé smíchovské linky. Byla označena bílými tabulkami se svislým pruhem, patrně červeným.

Poslední linka měla nejkratší existenci a existovala jen od 28. září do 7. října 1899, aby zajistila dopravu v úseku Josefské náměstí – Karlín, když byla elektrifikována trať mezi Josefským náměstím a Národním divadlem, což vedlo k rozdělení původní linky na dvě oddělené větve, zřejmě pod stejným označením. Brzy se ukázalo, že je žádoucí omezit množství přestupů a do Karlína byla prodloužena vinohradská linka.

Poslední spoje první linky byly zpočátku označeny červeným reflektorem, později, když bylo zavedeno víc linek, barvou modrou, kterou jinak žádná linka nepoužívala.



Slavnostně vyzdobený vůz je připraven na poslední jízdu na Křižovnickém náměstí. V otevřeném okně domu stojí další fotograf...

Přípřeže

„Není snad zaměstnání namáhavější a nepřijemnější nežli jaké mají oni zřizenci tramwaye, jež obstarávají přípřež k vozům určeným do Vinohrad a na Žiž-



Přípřež před rampou Národního muzea.

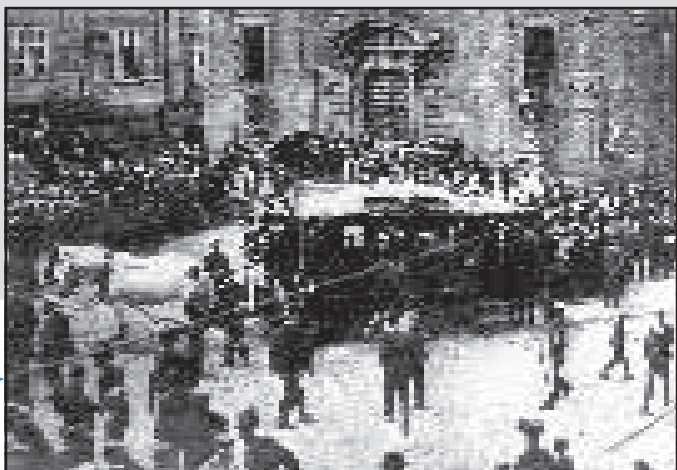
Vše na světě má svůj konec, kočí, koně, bič i zvonec!

Pražská koňka sloužila veřejnosti třicet roků (přesněji, bez čtyř měsíců). Poslední den jejího provozu si připomeňme alespoň novinovým článkem z Pražského ilustrovaného kurýra ze dne 13. května 1905. Zatímco ze zahájení provozu koňky v roce 1875 patrně žádná fotografie neexistuje, z posledního dne se dá sestavit pěkná reportáž.



Tento snímek přinesl Pražský ilustrovaný kurýr 14. května 1905.

Poslední tažení koňky doznělo včera na bývalé koňské dráze Křižovnické – Malostranské náměstí. Kus pražské idylly, kus staré Prahy zmizelo s ním. O 6. hodině večerní vyjely z Křižovnického náměstí čtyři tramwayové vozy ověšené chvojovými girlandami a ozdobené praporečky. Vozkové měli fábovy červenobílé a také koně. Jízdy účastnila se správní rada elektrických podniků s předsedou cis. radou inž. R. Jahnem, vrchní inž. Pelikán s úřednictvem a zvaní hosté a pak ti, kdo si poslední jízdu zaplatili. Odjezd tramwayových vozů provázely zástupy obecnstva voláním „Na zdar!“ a „Sláva!“ Také na Malostranském náměstí očekávalo příjezd tramwayových vozů četné obecnstvo. Odtud odjely vozy do remisy v Košířích. Na posledním voze připevnil byl lístek s těmito prostonárodními verši:



... a to je jeho snímek.

kov. Ubožáci musí za skromnický plat od rána do večera sedět na koni v dešti, bouři, ve větru i úpalu slunečním. Jsou to lidé politováníhodní i měla by míti správa tramwaye trochu ohledu vůči nim, aby zaopatřila jim, spustí-li se liják, alespoň nějaký plášť.“ Tak popsal redaktor Národních listů 28. června 1884 dnes již dávno zaniklou a zapomenutou profesi tzv. *forrajtrů* čili *předjezdců*.

Přípřeže byly zapotřebí v několika úsecích, kde bylo tak prudké stoupání, že by je běžná zápřež neutáhla. Ve starším období, na prvním traťovém úseku, nebylo přípřeží zapotřebí a lehké zavžené vozy celkem snadno utáhl jediný kůň. Teprve později se stalo zvykem používat dvojspřeží. S rozvojem dopravy se tramvajové koleje objevily také v kopcovitých částech pražské aglomerace, kde bylo ve vybraných úsecích nutné přijmout odpovídající provozní opatření, jež zpravidla spočívalo v zapřažení dalšího páru koní, který na konci stoupání **předjezdec** opět vypřáhl a dovedl zpět.

Celkem byly v síti pražské koňky čtyři úseky, kde bylo přípřeží zapotřebí. První vznikly v roce 1883 na obou předmostích Karlova mostu. V devadesátých letech zde každodenně „sloužilo“ šest přípřežních koní, protože šlo o úseky krátké. Další úsek vznikl koncem téhož roku na Žižkově v Prokopově ulici a přípřeží doprovázela vozy až k usedlosti Bezovka. K přípřeží bývalo vyčleněno 15 koní. Poslední úsek vyžadující přípřež vznikl zprovozněním tratě na Vinohrady. Od Mariánské ulice (dnešní Opletalovy) až do Palackého třídy na Vinohrady (Anglické) je doloženo používání až 48 koní, protože šlo o nejdělsí úsek, který tuto službu vyžadoval.

Poslední úsek s přípřeží zbyl na Karlově mostě, kde byl od roku 1903 snížen počet pomocných koní na čtyři. Z úsporných důvodů zde byla tato služba definitivně zrušena už 6. dubna 1904 a tedy více než rok se koně na posledním provozním úseku pražské koňky museli o něco více namáhat.

„Na zdar!“ s Bohem, koňko milá,
kterás „omnibusy“ vytlačila;
dnes nad tebou, koňko milá,
elektrika zvíťazila.
Vše na světě má svůj konec,
kočí, koně, bič i zvonec!

V remise dáno darem 16 zřízcencům bývalé koňské dráhy po pěti nových korunách. K témuž účelu věnoval pan generální velmistr řádu Křižovníků s červenou hvězdou P. Marat 20 korun. Již dnes přidělení budou zřízcenci na závěsné vozy elektrické dráhy a koně v remise prodány. K instalaci elektrické kontaktové dráhy jest již vše připraveno a bude po sv. Janě se vším uspišením pracováno, takže do července bude dokončena přeměna koňské dráhy v elektrickou s podzemním vedením.



Také tuto fotografii uveřejnil Pražský ilustrovaný kurýr. Vozy jsou připraveny na Malostranském náměstí k odjezdu do Košíř.



A to už jsou vozy koňky na nádvoří vozovny v Košířích. Plzeňskou třídou nikdy koňka nejezdila a můžeme se jen domnívat, že vozovna byla vybrána patrně proto, že byla tehdy nejnovější (zahájila provoz v roce 1902) a stará remíza, která stála v dnešní ulici Na Valentince (a odkud se vozy na poslední linku vypravovaly) by patrně nebyla příliš důstojným místem pro rozloučení.

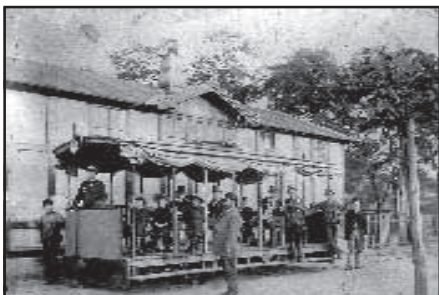
A co bylo dál?

Koňka stála na počátku historie pražské městské hromadné dopravy. A co bylo dál? O historii pražské MHD existuje celá řada populárních i odborných publikací, se zajímavostmi celého období vás pravidelně seznamujeme na stránkách DP-KONTAKTu a budeme v tom samozřejmě pokračovat. Přesto si připomeňme alespoň několik základních dat.

1891 – 31. května vyjela první pražská lanová dráha od mostu císaře Františka Josefa (na jeho místě dnes stojí Štefánikův most) na Letnou k tamní restauraci. Brzy (25. července 1891) ji následovala lanovka na Petřín. Provoz obou lanovek přerušila první světová válka. Zatímco letenská už nebyla obnovena, lanovka na Petřín prošla své znovuzrození hned dvakrát. V roce 1932 (provoz zastaven po seuvech půdy v roce 1965) a v roce 1985. Od té doby jezdí dodnes.



1891 – 18. července vyjela zásluhou Františka Křížíka první pražská a česká elektrická pouliční dráha z Letné do Stromovky. Brzy vznikly na území Prahy další samostatné dopravní podniky – Elektrická dráha Praha – Líbeň – Vysočany (1896), Elektrická dráha Smíchov – Košíře (1897), Městská Elektrická dráha Královských Vinohrad (1897) a jako poslední Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, které postupně své předchůdce (vyjma letenské dráhy) vykouply. Elektrické tramvaje jezdí v Praze dodnes.



1908 – 7. března 1908 se Pražané poprvé svezli autobusem z Malostranského náměstí na Pohorelec. Linka byla zrušena už v roce 1909 pro značné technické problémy.



1925 – 25. června byla v Praze definitivně zavedena autobusová doprava na první lince z Vršovic do Záběhlic. Autobusy pronikly před druhou světovou válkou i do centra města, ale pak byl jejich provoz omezen na pouhé napáječe tramvají. Až v polovině 60. let nastal nebyvalý rozvoj pražské autobusové dopravy, vyvolaný výstavbou sídlišť a připojením mnoha nových obcí k hlavnímu městu.



1936 – 29. srpna začaly v Praze pravidelně jezdit trolejbusy na první lince ze Střešovic ke kostelu sv. Matěje v Dejvicích. Zejména ve 40. a 50. letech prošly velkým rozvojem, ale na počátku 60. let se názor na ně změnil a celá pražská síť, která tehdy byla nejrozsáhlejší v republice, byla postupně zrušena. Poslední trolejbusy jely Prahou 15. října 1972.



1974 – 9. května zahájilo po mnoha letech rozhodování a projektování provoz pražské metro na prvním úseku tratě C, Sokolovská (Florenc) – Ka-

čerov. V roce 1978 přibyl první úsek tratě A z Dejvic na Vinohrady a v roce 1985 se začalo jezdit i po prvním úseku třetí tratě (B) ze Smíchova na Sokolovskou. Jednotlivé tratě byly postupně prodlužovány a obsluhují dnes rozsáhlé sídelní celky na okrajích města. Metro dnes představuje páteř systému pražské městské hromadné dopravy.



Dnes městskou hromadnou dopravu v hlavním městě České republiky zajišťuje v rámci systému pražské integrované dopravy více společností. Největším dopravcem na území města je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, provozující síť metra, tramvají a autobusů. Ostatní společnosti provozují především autobusovou dopravu a na systému pražské integrované dopravy se podílejí také České dráhy se svojí železniční sítí.

Pokud se chcete o historii pražské městské hromadné dopravy dovědět více zajímavostí, máte ideální příležitost. V prvních zářijových dnech vyšlo druhé aktualizované vydání knihy trojice autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta **Historie městské hromadné dopravy v Praze**. Oproti první edici je kniha prodejná a můžete si ji zakoupit za 390,- Kč ve Střediscích dopravních informací (Muzeum, Můstek, Anděl, Černý Most a Nádraží Holešovice).

