

DP

kontakt

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

září 2005 • ročník 10 • číslo 9 • zdarma

Dopravní podnik oslavuje 130 let městské hromadné dopravy v Praze

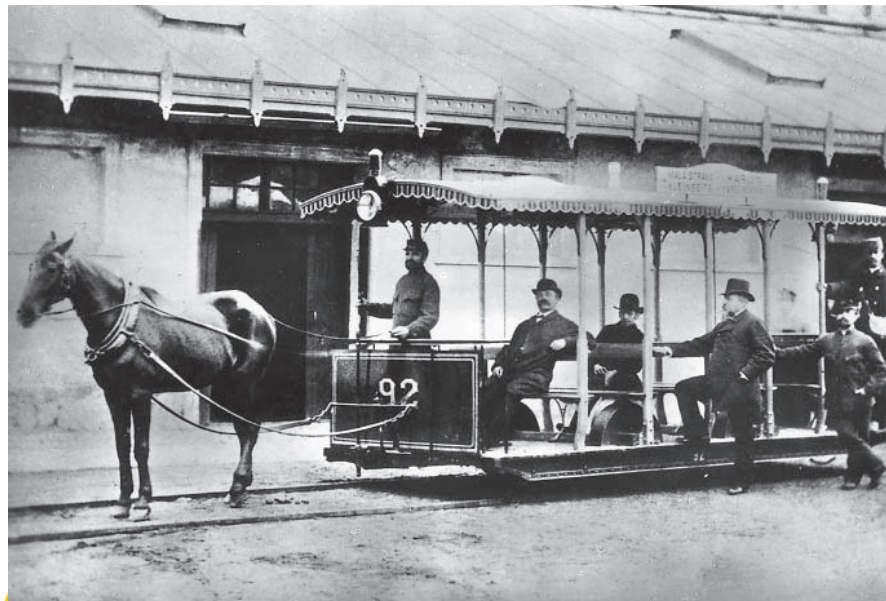
Před 130 lety, 23. září 1875, vyjela do pražských ulic poprvé koněspřežná tramvaj. Tento den se tradičně připomíná jako počátek organizované městské hromadné dopravy v Praze. Víme, že před koňkou Prahou jezdily omnibusové linky, které se od koňky odlišovaly jen tím, že nejezdily po kolejích (šlo tak vlastně o předchůdce autobusů). Tradice se však nemá porušovat. Ostatně není známo ani přesné datum, kdy opravdu první omnibusová linka J. Chocenského v Praze vyjela (snad v roce 1830). Protože však omnibusová historie byla několikrát přerušena, je dvacáté třetí září opravdu nejvhodnější datum k oslavám.

Dodržena bude i krásná tradice průvodů historických vozidel. Vždy po deseti letech do ulic vyjedou tramvaje z podnikového muzea a tatínkové a dědečkové mohou před svými dětmi a vnučaty (či pravnučaty) zavzpomínat, jak a čím kdysi jezdili do práce či za zábavou. Vybaví se nám, jak jsme vystupovali ze starých tramvají „na semaforech“, či jak ti odvážnější vyskakovali za jízdy ve snaze ušetřit pár vteřin a několik metrů chůze. Tramvaj se také dala dobíhat a naskakovalo se do ní. To vše ale chtěli cvik.

Dnešní třicátníci si jen těžko vzpomenou, že v tramvajích či autobusech nebyly označovací strojky, ale platilo se u průvodčích (být průvodčím, to bývala také oblíbená studentská brigáda), nebo se mince vhažovaly do pokladniček, které nám vydaly jízdenku. V metru jsme mnoho let procházeli turnikety, které nás pustily do stanice jen po vhození korunné mince. (Ano, jízdné stálo korunu, pamatujete?) A na nástupišťích stanic metra býval výpravčí v červené čepici! V ulicích Prahy jsme potkávali kropící tramvaje (a málokdo si uvědomoval, že nepatřily Dopravnímu podniku či dříve Elektrickým podnikům, ale odboru Čištění města pražského magistrátu; pražští tramvajáci ale o ně pečovali a řídili je), nákladní tramvaje. Naši pradědečkové během první světové války viděli i tramvaje na přepravu odpadu, sanitní tramvaje i pohřební vůz. Kdopak si ještě vzpomene, že i městské autobusy táhly vleky? Z Dejvic na Pankrác jsme jezdili „stočtyřiatřicítkou“ a na Spořilov „pěkně narvanou stopětatřicítkou“. A v Praze také jezdily trolejbusy či pozemní lanová dráha na Letnou...

Jak se asi cítili Pražané před sto třiceti lety, když v ulicích poprvé uviděli tramvaj? A co si mysleli, když v roce 1891 tramvaj netáhli žádní koně a přesto sama jela Ovenskou ulicí na Letné? Zřejmě měli podobné pocity jako my, když jsme před jedenatřiceti lety poprvé jeli metrem. Nebo alespoň, když jsme v roce 2003 jeli poprvé tramvajovou estakádou vysoko nad hlubočepským údolím.

Pražané se každý den setkávají s pražskými dopravy. Většinou to jsou řidiči tramvají a autobusů, o něco méně jsou vidět strojevedoucí metra. Cestující potkávají také dozorců v metru, navštěvují pracovníky středisek dopravních informací. Ale už nepotkávají například pracovníky dílen, výpravčí ve vozovnách a většinou ani dis-



Koněspřežná tramvaj, která v poslední čtvrtině 19. století bývala charakteristickým dopravním prostředkem hlavních pražských ulic, se nám dnes logicky zdá primitivní. Ve vozovém parku (nikoliv ale od počátku) bychom našli i otevřené vozy. Možná bychom je dnes označili za nízkopodlažní, ale nesmíme zapomenout, že teprve během první světové války se objevily první nástupní ostrůvky. Foto: Archiv DP

pečery z „cédéčka“ (díky moderním komunikačním prostředkům – vysílačkám, mobilům, průmyslovým kamerám a různým elektronickým čidlům nejsou v ulicích zapotřebí tak často, a přesto mají o dopravě dokonalý přehled). O ostatních pracovnících se už ani raději nezmiňuji. Přitom jeden každý patří do velkého pomyslného soustrojí, které dnes nazýváme Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Všem jeho zaměstnancům bez rozdílu patří velké poděkování za jejich práci. A díky patří i jejich předchůdcům, kterých se během 130 let ve službách pražské městské hromadné dopravy vystřídal opravdu mnoho. Jsou mezi nimi i profese, které už jsou dávno zapomenuty. V podniku pracovali šafáři, lampáři, předjezdci, konduktéři i čističi kolejí.

Ohlížíme-li se do let dávno minulých a prohlížíme-li si fotografie koňky a starých tramvají a autobusů, málokdy nás napadne, že naše současnost se rychle stává historií. Tak jako my vzpomínáme na naše předchůdce, jednou budou naši potomci vzpomínat na nás a třeba na to, jak se poprvé jelo škodováčkou nízkopodlažní tramvaj.

Ať tedy jednou příští generace vzpomínají na naši dobu s pocitem, že v roce 2005 (ale i v letech dalších) městská hromadná doprava v Praze fungovala k plné spokojenosti obyvatel i návštěvníků hlavního města.

-red-

Tramvajová doprava, která je z dnešních prostředků městské hromadné dopravy nejstarší, se opět stává významným městotvorným prvkem. Moderní trať na Nový Barrandov je toho jednoznačným dokladem. Původně poměrně stroze vypadající sídliště bylo obohaceno o urbanisticky výrazné zastávky, které se staly důležitými orientačními body. Estakády přes údolí Hlubočepského potoka a Růžičkovu roklí jsou dokladem, že si tramvaj dokáže poradit i se složitým terénem. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



Od osmi dopravních podniků k akciové společnosti

Číslovka na počátku tohoto příspěvku možná není tak docela přesná. Vyjadřuje jen ty dopravní podniky (míněno v obecném významu, tedy dopravní podniky s malým písmenem „d“), které provozovaly kolejovou dopravu a byly začleněny do Elektrických podniků. V prvních letech existence koněspřežné tramvaje v Praze existovalo také několik společností provozujících omnibusové linky. Ty však zanikly. Mohli bychom namítnout, že sem tedy nepatří první česká elektrická dráha Františka Křížáka, protože tu také Elektrické podniky nekoupily. Protože ale vlastně tvořila po nějaký čas první jednoduchý integrovaný dopravní systém s letenskou lanovkou, ale také s přihlédnutím k jejímu mimořádnému historickému významu, ji do tohoto soupisu bez váhání řadíme.

Generální ředitelství Pražské tramvaje

Koněspřežnou pouliční dráhu, lidově řečeno koňku, provozoval v Praze soukromník. Na počátku byla akciová společnost s názvem Anglicko-česká tramwayová společnost, kterou v roce 1873 založili Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský. Oba podnikatelé sice obdrželi koncesi ke stavbě a provozování pouliční dráhy s koňským pohonem z Karlína na Smíchov, ale hospodářská krize po krachu na vídeňské burze měla za následek, že nesehnali potřebný kapitál. V roce 1874 o stavbu projevil zájem belgický podnikatel Eduard Otlet. Dohodl se s Kollmannem i hrabětem Kinským o přenechání koncese a během následujícího roku postavil první úsek z Karlína k rozestavěnému Národnímu divadlu. Dne 23. září 1875 zde zahájil provoz. V listopadu Otlet v Bruselu ustavil Akciovou společnost Pražské tramvaje (Société anonyme de tramways de Prague) a převedl na ni svá práva. Podle rakouských zákonů ale nemohl v Praze (v Rakousku) podnikat cizinec, a tak se musel Otlet zapsat u c. k. obchodního soudu jako majitel koněspřežné dráhy pod názvem General-Direction der Prager Tramway (Generální ředitelství Pražské tramvaje; běžně se užíval zkrácený název firmy Pražská tramway).

V následujícím roce dokončil druhý úsek od malostranské strany řetězového mostu, který tehdy stával na místě dnešního mostu Legií, ke smíchovskému nádraží Západní dráhy. Během let 1883–1885 pak Pražská tramway vybudovala většinu svých tratí – na Smíchov (druhá trať), na Vinohrady, na Žižkov a do Holešovic. V roce 1889 její síť měřila téměř 19 kilometrů a obsahovala šest linek. Ve firmě pracovalo 252 zaměstnanců, 380 koní a 112 vozů.

V roce 1893 se síť koňky rozrostla o poslední traťový úsek – krátké prodloužení na Žižkově k Olšanským hřbitovům – a dál se už nerozvíjela. Neochota investovat do dalšího rozvoje nakonec obrátila veřejné mínění proti kočce. Nakonec byl Otlet nucen rezignovat před prudkým rozvojem elektrických tramvají a v roce 1898 svoji firmu prodal Elektrickým podnikům. Firma Generální ředitelství Pražské tramvaje byla vymazána z obchodního rejstříku až 23. května 1899.



Jeden z neznámějších snímků pražské koňky – zavřený vůz číslo 6 na konečné v Karlíně v roce 1883.

Obecní lanová dráha na Letnou

Při příležitosti Zemské jubilejní výstavy byla pražskou obcí postavena a 31. května 1891 uvedena do provozu pozemní lanová dráha na Letnou. Vedla od dnešního ústí Letenského tunelu k Letenské restauraci, kde měla později vazbu na Křížkovu elektrickou dráhu. Dráha byla v celém průběhu dvoukolejná, úzkorozchodná (1 000 mm), dosahovala šikmé délky 109 m a překonávala výškový rozdíl 38,28 m. Základní sklon tratě byl 330 ‰. Provoz byl zajišťován na principu vodní přehavy. Dráhu spravovala vlastní správní rada, a proto se jednalo o samostatný dopravní podnik. Teprve od 1. ledna 1900 byla lanovka převedena do majetku Elektrických podniků, které zadaly její elektrifikaci Františku Křížákově. Provoz letenské lanovky byl ukončen 10. listopadu 1916 a už nebyl nikdy obnoven.



A další klasický snímek – letenská lanovka v roce 1891.

Elektrická dráha na Letné v Praze

Průkopnická trať Františka Křížáka byla nejen první elektrickou dráhou v Praze, ale v českých zemích vůbec. Byla také první elektrickou dráhou s vrchním vedením v Rakousku. Křížík dráhu postavil k propagačním účelům při příležitosti Zemské jubilejní výstavy, která se v Praze uskutečnila v roce 1891. Jediná trať Křížíkova soukromého dopravního podniku, označovaného v úředních materiálech názvem Elektrická dráha na Letné v Praze, měřila necelých 800 metrů a vedla od Letenské restaurace Ovencekovo ulicí ke vchodu do Královské obory. Provoz byl na ní zahájen 18. července 1891. Křížík měl původně koncesi jen na dobu trvání výstavy. Aby mohl jezdit i v roce 1892, musel znovu úřady požádat o povolení. S ohledem na nepříliš výhodnou polohu, předurčující spíše rekreační charakter provozu, Křížík na trati udržoval jen sezónní provoz. V roce 1893 trať prodloužil k Místodržitelství letohrádku na celkovou délku 1,4 km. V pozdějších letech měl v úmyslu trať prodloužit, například na Malou Stranu, do Roztok či alespoň do Bubenče. Elektrická dráha na Letné v Praze měla také tzv. kombinované jízdenky platné i na lanové dráze. Vznikl tak na čas první integrovaný dopravní systém. Dráha byla naposledy v provozu v létě 1900, 15. srpna byl provoz dočasně zastaven, ale již nebyl obnoven. Dopravní podnik Elektrická dráha na Letné v Praze byla nabídnuta Elektrickým podnikům královského hl. m. Prahy, ty o ni ale neměly zájem, a tak první česká elektrická dráha definitivně zanikla.

Vůz Elektrické dráhy na Letné v Praze v červenci 1891 před strojovnou, ve které byl poprvé pro pražské tramvaje vyráběn elektrický proud.



Družstvo rozhledny na Petříně (Lanová dráha na Nebozízek)

Druhou pozemní lanovou dráhu vybudovalo v Praze Družstvo rozhledny na Petříně, aby usnadnilo cestování návštěvníků rozhledny. Vlastníkem koncese ale bylo hlavní město Praha. Proti dnešní lanové dráze byla původní trať z roku 1891 kratší (396,47 m; neprocházela Hladovou zdí), měla rozchod 1 000 mm a na rozdíl od letenské lanovky byla tříkolejnicová s výhybnou uprostřed. I zde byl zajišťován provoz systémem vodní převahy. Provoz byl zahájen 25. července 1891 a přerušen byl v roce 1914 v důsledku vypuknutí světové války. V té době byla lanovka stále samostatným dopravním podnikem provozovaným Družstvem rozhledny na Petříně. V letech 1919 a 1920 byla dráha v provozu, ale pro potíže s dodávkami vody se už v roce 1921 pravděpodobně vůbec nejezdilo. Teprve s blížícím se sokolským sletem připravovaným na rok 1932 byly podniknuty kroky k rekonstrukci lanovky. Městská rada 2. března 1931 převedla neprovozovanou petřínskou lanovou dráhu do majetku Elektrických podniků, čímž definitivně skončila existence této dráhy coby samostatného dopravního podniku.



Lanová dráha na Petřín. Tato fotografie byla pořízena zřejmě v roce 1914 nebo snad dokonce až po válce, protože byla pravděpodobně zhotovena z filmového záběru.

Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany, akciová společnost

František Křížlík přispěl k definitivnímu úspěšnému rozvoji pražských elektrických drah stavbou elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Soukromý dopravní podnik měl za úkol zajistit spojení Libně a Vysočan s Prahou. Provoz byl zahájen 19. března 1896, a to v úseku Karlín (od dnešní zastávky Urxova) – Balabanka. Během roku byly uvedeny do provozu ještě úsek z Palmovky k Libušáku (U Kříže) a především trať dnešní Křížkovou ulicí na Florenc k nádraží Státní dráhy. V roce 1898 byla trať prodloužena do Vysočan. Od 1. července 1900 byl tento soukromý dopravní podnik přeměněn na akciovou společnost s označením Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany. V dalších letech už byla postavena jen odbočka z Balabanky k Českomoravské strojírně a v roce 1905 byly zlepšeny dopravní poměry v tzv. Novém Karlíně. Celkem všechny tratě tohoto podniku dosáhly délky 7,770 km. Dráhu nakonec 5. srpna 1907 zakoupily Elektrické podniky. Během dvanácti let své samostatné existence dráha Praha – Libeň – Vysočany přepravila přibližně 18 a půl milionu cestujících.

Slavnostní zahájení provozu na elektrické dráze Praha – Libeň – Vysočany 19. března 1896 na Balabence. Události bylo přítomno hned několik fotografů.



Elektrická dráha Smíchov – Košíře

Mezi podnikatele v oboru elektrických pouličních drah se zařadil i populární košířský starosta Matěj Hlaváček, který se snažil co nejvíce zvelebit svoji obec (a v neposlední řadě i zlepšit dopravní obsluhu svého zábavního parku na Klamovce). Protože Pražská tramway nechtěla do Košíř postavit trať koňky, rozhodl se na vlastní náklady postavit elektrickou dráhu. Stavební práce a dodávku elektrotechnické výzbroje do tramvají zajistila elektrotechnická firma Felix Singer. Hlaváček ale v úředně určené lhůtě postavil jen část tratě v délce 1,8 km, takže nemohl postavit ani projektovanou elektrárnu na Zámečnicku a měl i značné technické potíže. Elektřinu musela vyrábět jeho elektrárna v cihelně na Klamovce a úřední komise nedovolila provoz s vlečnými vozy. Podařilo se mu sice 13. června 1897 zahájit dopravu alespoň v úseku Anděl – Klamovka, ale dál už neměl odhodlání ani finance. V říjnu 1897 spáchal sebevraždu a jeho dopravní podnik Elektrická dráha Smíchov – Košíře připadla Hlaváčkovým dědicům. Ti ho po dlouhých jednáních 21. července 1900 prodali Elektrickým podnikům. Elektrická dráha Smíchov – Košíře byla charakteristická svým přívodem elektrického proudu podle patentu A. Dickinsona, kdy byl trolejový drát zavěšen nad krajem chodníku, nikoliv v ose koleje. Jednalo se ale jen o část tratě.



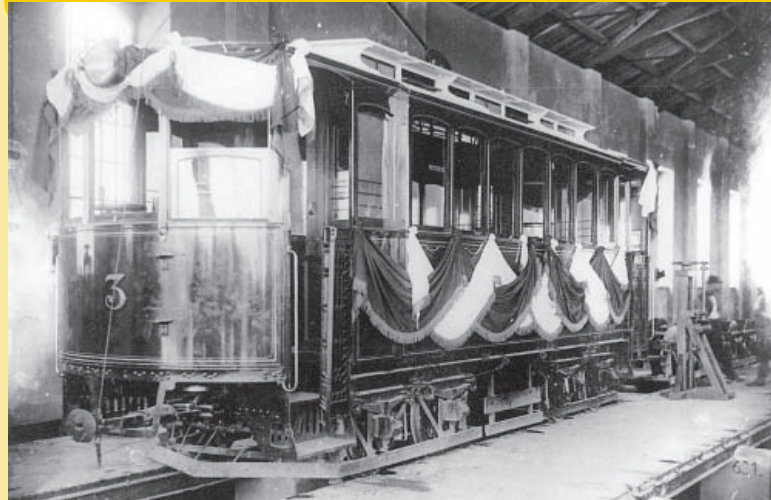
Vůz Elektrické dráhy Smíchov – Košíře na křižovatce Holečkovy a Plzeňské ulice. Domy na snímku už neexistují.

Městská elektrická dráha Královských Vinohrad

Značná liknavost pražské obce při přípravě výstavby sítě elektrických drah, jakož i odmítavé stanovisko pražské obce ke stavbě parní tramvaje z Vinohrad na Václavské náměstí a Nové Město i Křížkovy soukromé elektrické okružní dráhy Praha – Žižkov – Král. Vinohrady, vedla vinohradskou městskou radu k rozhodnutí postavit na Vinohradech vlastním nákladem tramvajovou trať od Německého divadla (Státní opera) vznikající Korunní třídou na Floru. Fakticky se jednalo o část zamýšleného okruhu. Provoz zde byl zahájen 25. června 1897. Od počátku se počítalo s tím, že vinohradská pouliční dráha bude samostatným dopravním podnikem jen krátce a její provoz brzy převzme dopravní podnik pražské obce, což se skutečně stalo už 15. prosince 1897.

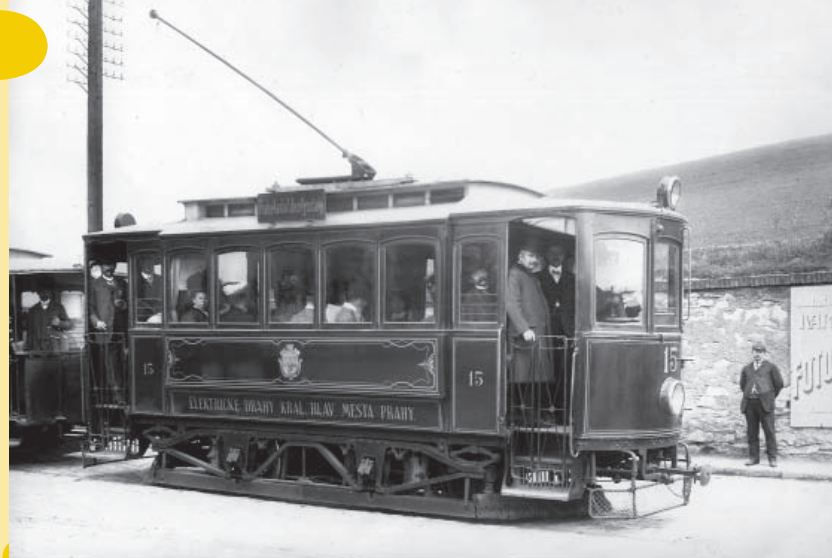
O organizačním začlenění vinohradské dráhy je k dispozici jen málo informací. Na jízdenkách a v některých úředních spisech má podnik označení Městská elektrická dráha Král. Vinohrady, někdy také Městská elektrická dráha Královských Vinohrad. Na vozích byl prostý nápis Král. Vinohrady. Jaká byla případná vazba na Elektrický podnik Královských Vinohrad, který provozoval vinohradskou městskou elektrárnu, kterou převzaly Elektrické podniky až v roce 1922, není zatím známo. Městská elektrická dráha Královských Vinohrad byla v pražské aglomeraci tramvajovým dopravním podnikem s nejkratší existencí – pouhé tři měsíce.

Motorový vůz č. 3 Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad ve vozovně, zřejmě po skončení slavnostního zahájení provozu 25. června 1897.



Elektrické podniky královského hlavního města Prahy

Příprava na založení velkého dopravního podniku, který by provozoval tramvajovou dopravu na území Prahy i sousedních měst a obcí, trvala od konce roku 1890, kdy byla při městské radě ustavena zvláštní komise pro elektrické dráhy, až do roku 1896, kdy byla komise změněna na správní radu elektrických drah, která v rámci zvláštního oddělení při řízení Prážské obecní plynárny organizovala projekční přípravu a výstavbu prvních tratí, především pak dokončení vinohradsko-žičkovského okruhu vyprojektovaného Františkem Křížkem. Dne 1. září 1897 byly oficiálně ustaveny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, které měly zajistit nejen provoz elektrických drah, ale i výrobu trakčního proudu i proudu pro veřejné osvětlení a soukromý konzum. Mezi první úkoly nového dopravního podniku proto patřila nejen stavba tramvajových tratí, ale i velké městské elektrárny. V sobotu 18. září 1897 Elektrické podniky uvedly do provozu první trať. Po vzniklém okruhu Praha – Žižkov – Kr. Vinohrady pak jezdily společně tramvaje obou dopravních podniků – pražského i vinohradského, každý měl příjmy ze svých vozů. Současně Elektrické podniky zahájily stavbu dalších nových tratí. V dalším období probíhalo sjednocování dopravních podniků provozující kolejovou, především tramvajovou dopravu v Praze.



Další známý snímek – motorový vůz Elektrických podniků č. 15 v roce 1907 (nejpozději na počátku roku 1908) nasazený již na lince z Florence do Vysočan. Dnes už se zřejmě nedozvíme, zda fotograf zachytil tento vůz na Palmovce cílevědomě, aby tak dokumentoval převzetí libeňské dráhy Elektrickými podniky a dovršení městského monopolu nad tramvajovou dopravou.



A toto je jeden ze známé série snímků slavného českého fotografa Jindřicha Eckerta, který 18. září 1897 zachytil slavnostní zahájení provozu na první trati Elektrických podniků.

15. 12. 1897 Elektrické podniky převzaly Městskou elektrickou dráhu Král. Vinohrad.

1. 7. 1898 Elektrické podniky převzaly koněspřežnou dráhu a zahájily její elektrifikaci.

7. 4. 1900 Elektrické podniky uvedly do provozu Ústřední elektrickou stanicí v Holešovicích.

- 1. 1. 1900 Elektrické podniky převzaly lanovou dráhu na Letnou.
- 21. 7. 1900 Elektrické podniky převzaly Elektrickou dráhu Smíchov – Košfře.
- 12. 5. 1905 V Praze definitivně skončil provoz koněspřežné tramvaje.
- 5. 8. 1907 Elektrické podniky převzaly Elektrickou drobnou dráhu Praha – Libeň – Vysočany. Od té doby jsou jediným provozovatelem tramvajové dopravy na území Prahy.

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy měly v roce 1907, kdy po deseti letech své existence získaly monopol nad tramvajovou dopravou, 55 km tratí elektrických drah, po kterých provozovaly 14 linek. K dispozici měly 255 motorových a 102 vlečných osobních vozů. Dalších 32 tramvajových vozů sloužilo k pracovním účelům – především přepravě nákladů, odklizení sněhu či kroupení ulic.

Na tomto místě dodejme, že z Elektrických podniků v průběhu let vznikl i dnešní Dopravní podnik. Název firmy se vyvíjel následovně:

- 1. 9. 1897 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy
- 29. 11. 1918 Elektrické podniky hlavního města Prahy
- 24. 8. 1940 Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt Prag – Elektrické podniky hlavního města Prahy
- 15. 7. 1942 Stadtwerke Prag – Městské podniky pražské
- 27. 9. 1945 Městské podniky pražské
- 6. 9. 1946 Dopravní podniky hlavního města Prahy
- 1. 1. 1949 Dopravní podnik hlav. města Prahy, komunální podnik
- 1. 1. 1953 Dopravní podnik hlavního města Prahy
- 1. 1. 1971 Dopravní podniky hlavního města Prahy (VHJ)
- 30. 5. 1972 Dopravní podniky hlavního města Prahy – generální řízení
- 1. 1. 1977 Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern
- 1. 7. 1989 Dopravní podniky hlavního města Prahy, kombinát, státní podnik
- 1. 4. 1991 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Kouzlo starých fotografií

Měli jste někdy možnost prohlédnout si podrobně staré fotografie? Mám na mysli opravdu podrobně. Nejlépe s lupou. A ne v knížce, ale originální snímky zhotovené z původních negativů. Čím starší, tím jsou obvykle kvalitnější. Nechci zde rozebírat historii fotografie, ani jmenovat přední české fotografy z dávno minulých let. Ačkoliv... Jan Kříženecký, Jindřich Eckert, František Friedrich, Rudolf Bruner-Dvořák a další. Zvučná jména. Všichni mimo jiné nejednou fotografovali i tramvaje. Někdy do jisté míry náhodou, ačkoliv bývalo zvykem počkat si při fotografování na tramvaj, protože právě ta dodávala Praze charakter velkoměsta. Dokonce jsou známy případy, že když se fotograf vhodného rozmístění tramvají na křižovatce nedočkal, jednoduše ji vystříhl z jiného snímku a na ten potřebný si ji přilepil a pak upravenou fotografií ještě jednou zreprodukoval. (Takový podfuk lze ovšem snadno poznat.)

Staré originální negativy a fotografie z nich vyrobené tím správným technologickým postupem byly mimořádně kvalitní. (Laicky řečeno: Negativ se nevkládá do zvětšovacího přístroje, ale na sklo do speciálního dřevěného rámečku. K negativu se pak přiložil citlivou stranou fotografický papír a k němu se ze zadu přitiskla dřevěná podložka potažená filcem a pevně připevnila ocelovým pérem. Rámeček se pak dal sklem nahoru a prosvětloval se. Nešlo tedy o zvětšování, ale vlastně kopírování.) Proč jsou kvalitní? Staré fotoaparáty nebyly „do kapsy“. Jednalo se doslova o velké bedny. A to nejdůležitější – i negativy byly velké a především skleněné. Například negativy z konce 19. a počátku

20. století měly rozměr 24 x 30 centimetrů, tedy byly větší než dnešní normalizovaný kancelářský papír formátu A4. Setkáváme se také s mladšími negativy o rozměru 18 x 24 cm. Dodejme ale, že pokud použijeme dnešní fotopapír a skleněný negativ na něj jen položíme, nikdy nebude snímek tak ostrý, jako při výše uvedeném postupu, protože skleněný negativ není natolik těžký, aby se stoprocentně přitiskl k papíru. (Právě to byla funkce zmíněného rámečku s pérem.) Ale dost teorie.

Vezmete-li si kvalitní lupou a prohlížíte-li si takové fotografie opravdu podrobně, doslova vás vtáhnou do děje. Ožijí. Ale i docela obyčejné, pro laika někdy nepřilíš zajímavé fotografie mohou skrývat zajímavá zákoutí nebo detaily, které bez lupy a v celkovém dojmu zanikají.

Podívejme se na několik obyčejných snímků zhotovených speciálně pro dokumentaci určitého prostředí či zařízení Elektrických podniků.

A tak bychom mohli brát snímek za snímek či negativ za negativem. Na mnoha bychom našli zajímavosti, doslova střípky, které mohou pomáhat skládat tu úžasnou mozaiku, kterou historie je. A nemusí jít jen o historii městské dopravy v Praze.



Holešovice, pravděpodobně v roce 1935. Cílem snímku bylo zachytit křižovatku u elektrárny před rekonstrukcí ulice Na Zátorách. Nárožní dům, který překážel rozšíření dopravní soutěsky, je už téměř zbořen a v zadu stojí tramvaj linky č. 3 na konečné v dnešní Partyzánské ulici. (Originální negativ 18 x 24 cm)

Nejen tramvaje, ale také autobusy, trolejbusy a metro

Opakovat některá historická fakta je možná jako „nositi dříví do lesa“, jak pravi staré české pořekadlo. Přesto je vhodné, abychom si připomněli několik dalších událostí z historie pražské městské hromadné dopravy. Zatím jsme hovořili jen o tramvajích a o lanovkách (alespoň o těch nejstarších). Ale Dopravní podnik, či jeho přímý předchůdce Elektrické podniky, to nebyly a nejsou jen tramvaje. Připomeňme si proto několika historickými fotografiemi i ty další dopravní prostředky, které sloužily a slouží veřejnosti.

Dnes můžeme jeden trolejbus vidět už jen v expozici Muzea MHD v Praze, další dva čekají v depozitáři, až se z nich stanou důstojné exponáty.

Metro, ačkoliv v Praze jezdí „teprve“ 30 roků, od 9. května 1974, jeho historie je mnohem starší a velmi bohatá. Vždyť první návrh na stavbu podzemní dráhy předložil už Ladislav Rott v roce 1898! Trvalo ale dlouho, než město našlo odvahu rozhodnout o realizaci tak náročné stavby. Nebýt druhé světové války, zcela jistě bychom metrem jezdili asi o tři desítky let dříve. A stejně jako dnes by nás vozilo



Městské **autobusy** slaví své narozeniny hned dvakrát. Pravidelná autobusová doprava bez přerušení jezdí v Praze od 21. června 1925. Letos jsme si připomněli 80. výročí slavnostního zahájení provozu na lince A. Ale nebylo to poprvé, co Elektrické podniky provozovaly autobusovou dopravu. Autobusy se objevily v Praze už 7. března 1908, ale tato první kapitola jejich historie se po mnoha technických potížích a drobných, avšak na tehdejší dobu nebezpečných nehodách uzavřela již v listopadu 1909.

Pražské **trolejbusy** jsou už minulostí. Mohli jsme je v pražských ulicích potkávat 36 roků – od 29. srpna 1936 do 15. října 1972. Sahrály svoji historickou úlohu naprosto spolehlivě a nebyť celostátní dopravní politiky, která jim v některých městech (včetně Prahy) nepřála, zřejmě bychom jimi jezdili stále. Především v 50. letech minulého století dosáhla jejich síť velkého a velmi rychlého rozvoje. V roce 1955 pražské trolejbusové tratě dosahovaly délky 48 km. Městem jezdilo 11 trolejbusových linek o celkové délce 67 km. Vozový park tvořilo 152 trolejbusů, které dokázaly přepravit 69 milionů cestujících.

Amatérský fotograf A. Matyáš zachytil 22. června 1936, tedy ještě dva měsíce před zahájením pravidelného provozu, všechny tři první pražské trolejbusy i s jejich zaučujícími se řidiči na konečné u kostela sv. Matěje v Dejvicích, kam první linka K jezdila.



Účastníci slavnostního zahájení autobusové dopravy na konečné linky A v Záběhlích. Tato zahajovací jízda se uskutečnila 20. června 1925 (den před zahájením pravidelného provozu) od Staroměstské radnice. Na fotografii uprostřed stojí Ing. Eustach Mölzer, známý a populární dlouholetý předseda správní rady Elektrických podniků (uprostřed v dlouhém plášti).

do Dejvic, do Libně, na Vinohrady, na Pankrác i na Smíchov. A jako dnes by mělo tři přestupní stanice – Můstek, Florenc, Muzeum. Po válce nejdříve nebyly peníze, a pak se znovu dlouhá léta rozhodovalo, zda se bude stavět podpovrchová tramvaj nebo metro. V roce 1967 zvítězila definitivně myšlenka metra, a tak ho dnes už máme přes 53 kilometrů provozovní délky.

Čierna nad Tisou 13. října 1973. Tehdy v 15 hodin 57 minut překračuje tehdejší československou hranici zvláštní vlak, jehož součástí byly první vozy pro pražské metro. Do Čopu také přijely vagóny „po svých“, avšak s podvozky širokého rozchodu. Na snímku vůz Ečs č. 1004. O tři dny později prvních šest vozů dorazilo do železniční stanice Praha-Krč.



130 LET MHD V PRAZE

4

... a při opravdu pozorném prohlížení každý fandá dopravy objeví, že zcela vlevo stojí ve skrytu za stromem a další montážní věž v úz na přepravu popele, zřejmě č. 1014.



S lupou vnímáme detaily. Najednou je tu motorový vůz č. 327 s „vamberákem“ a vlevo před domem Na kovárně, stojí tlouštík pod cedulí Výčep piva. Právě díky lupě se před lety zrodil tento výřez, který byl už několikrát publikován, protože dýchá atmosférou dnes už zbořených starých Holešovic. (Ale ta hospoda vlevo existuje i dnes...)



Dvůr Rustonky. V popředí montážní věže pro opravy trolejového vedení, v pozadí montovna, před kterou stojí nějaké tramvaje. (Originální negativ 18 x 24 cm)



A ještě jednou Rustonka, jiný pohled. Opět dvůr, jakési tramvaje, snad nějaká garáž. Snímku dominuje komín kotelny. (Originální negativ 18 x 24 cm)



Pod lupou nebo při velkém zvětšení vidíme, že se jedná o garáž vozidel pro opravy vrchního vedení. Ostatně – jeden montovní automobil stojí ve vjezdu. Pak je tu vozík s cívkou nového měděného trolejového drátu (leskne se), trolejová věž a dokonce čtyři pracovníci, kteří evidentně sledují fotografovo počínání. Na negativu postavičky měří kolem 3 milimetrů.



A v jiném místě téhož snímku stojí starý vlečák, který sloužil na koňce, motorové vozy č. 379 a 238 a pracovníci vrchní stavby u nákladního vozu. Na obou detailech najednou kromě velkého areálu stojí i docela obyčejní lidé, zaměstnanci podniku.

Při velkém zvětšení zjistíme, že to nejsou nějaké, ale konkrétní tramvaje: vlečný vůz č. 555 a motorové vozy č. 238 a 85...



6

DP kontakt

9/2005

... aneb O zapomenutém srdci pražských tramvají

Během stotřicetileté historie pražské městské dopravy vzniklo mnoho objektů, které sloužily městské hromadné dopravě a dávno je odvál čas. V tom lepším případě nám zůstaly zachovány na fotografiích nebo alespoň ve výkresové dokumentaci, v horším případě nám po nich nezůstalo zřejmě vůbec nic. Některé z nich jsme si připomněli na stránkách srpnového DP-KONTAKTU. Existují ale také místa, bez kterých by se svého času pražská doprava opravdu neobešla, a přitom jsme na ně většinou zapomněli. Jedním z takových míst je Ústřední elektrická stanice v Holešovicích. Vžilo se pro ni všeobecné označení Centrála. Když v roce 2000 slavila své sté narozeniny, připomněli jsme si stručně její historii v dubnovém DP-KONTAKTU. Dnes se k ní opět vracíme.

Holešovická elektrárna patřila řadu let mezi nejvýznamnější areály Elektrických podniků královského hlavního města Prahy a vlastně i celého města. Vyráběl se zde proud k osvětlování ulic i pro veřejný odběr a také pro pražské elektrické dráhy. O tom, jak to vypadá, když se elektrárenské stroje zastaví, se ostatně mohli Pražané přesvědčit koncem roku 1918, když v elektrárně vypukl na hlavním rozvaděči požár. Ve městě zhasla světla, přestaly jezdit i tramvaje. Centrála ale nebyla jen elektrárnou. Byla tu také na svoji dobu velká tramvajová vozovna pro 90 vozů, garážovaly tu i první čtyři pražské autobusy. Zásadní význam pro tramvajovou dopravu měly zdejší ústřední dílny. Protože zde už více než půl století žádné tramvaje, ani ty nákladní, nenajdeme, a areál stejně dlouho nepatří Dopravnímu podniku, stalo se, že pro současnou generaci pražských dopraváků je Centrála poněkud zapomenuta. Podívejme se proto společně na pár fotografií, které nám její minulost ve stručnosti přiblíží.

Historické fotografie ze sbírek Mgr. P. Fojtíka, PhDr. L. Lososa a archivu DP, současné fotografie Mgr. P. Fojtík.

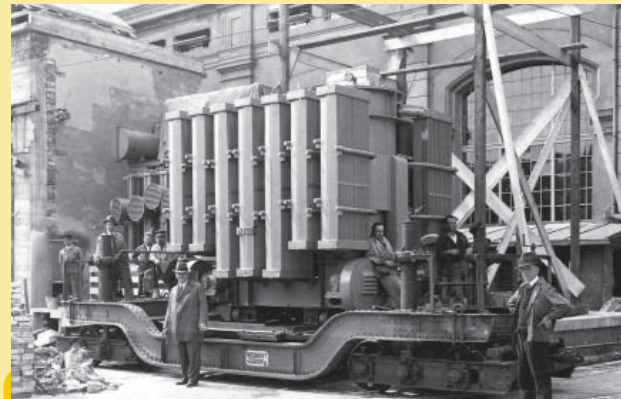
8



Celek nádvoří holešovické elektrárny v první polovině 20. let 20. století. Dominantním objektem byla vlastní elektrárna, tj. kotelna se čtyřmi komíny a strojovna, ve které byla i výroba trakčního proudu.



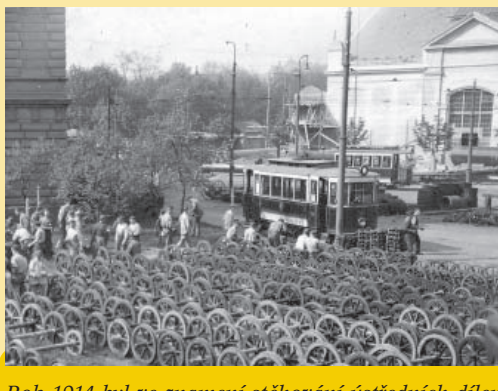
Jiný snímek A. Novotného 19. března 1914 ukazuje doslova obložený demontovanými součástmi ochranných rámu systému Svoboda-Jirgl-Charvát a podvozků typu maximum traction.



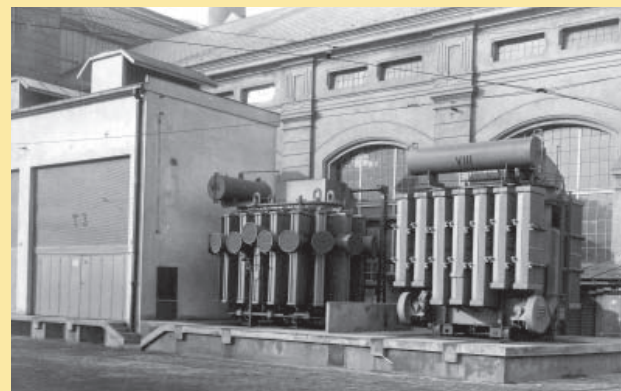
Do holešovické elektrárny se vozila tramvajemi těžká zařízení, především transformátory. Tento snímek jsme již na stránkách DP-KONTAKTU přinesli.



Přibližně ze stejné doby jako předchozí snímek pochází i fotografie vozovny. Měla tři lože po pěti kolejích. Vozovna zahájila provoz 2. července 1900.



Rok 1914 byl ve znamení stěhování ústředních dílen do Rustonky. V té době A. Novotný fotografoval z okna dílen dvůr, na kterém byla na pomocných kolejích vyrovnána tramvajová dvojkolí.



Transformátory po instalaci na rampě před strojovnou v roce 1934. Vlevo jsou další transformátorové kobky.



Dvůr Centrály byl v době, kdy zde byly i dílny, neustále plný nabouraných a odstavených tramvají i různých demontovaných součástí vozů. Na snímku ze 7. října 1913 A. Novotný zachytil v pozadí mezi dvěma vozy poškozenými při nehodě částečně i vlečné vozy č. 532 a 569, které původně jezdily na koňce.



A ještě jeden snímek A. Novotného. Budova ústředních tramvajových dílen v roce 1914 krátce před jejich stěhováním. Vraty vlevo, vedle vozovny, vedla kolej do lakovny. Dvoje vrat uprostřed dílen vedly dvě koleje do vlastní opravy tramvají.



A tak vypadala někdejší tramvajová vozovna Centrála 31. května 2005. V roce 1977 byla část vozovny zbořena, aby ustoupila výškové administrativní budově. Dodnes zbyly jen části první a druhé lože.



V areálu holešovické elektrárny najdeme dnes, půl století po odpojení posledních nákladových kolejí, i další pozůstatky připomínající tramvajovou éru. Například toto je dnešní stav rampy na transformátory, na kterou se transformátory dopravovaly tramvajemi. Koleje už v areálu nenajdeme.



Celkový pohled na areál někdejší Centrály dnes. Dominuje mu výšková administrativní budova Pražské teplárenské a. s. Za ní se stále skrývá pozůstatek elektrárny. Většina strojního zařízení byla už dávno demontována.



Zbytky závěsů trolejového vedení pro tramvaje zdobily budovu strojovny bývalé elektrárny ještě na konci května 2005...

Historický kaleidoskop

Rekonstrukce Belcrediho třídy



V roce 1937 se uskutečnila velká rekonstrukce Belcrediho třídy na Letné. Od Korunovačnické třídy až na Špejchar byla rozšířena na více než dvojnásobek a současně byla zásadně změněna její niveleta. Koleje byly položeny na zvýšené těleso uprostřed ulice. Rekonstrukce probíhala několik týdnů, ale bez přerušení dopravy, nepočítáme-li občasné noční výluky, při kterých se přepojovaly koleje a provoz se postupně převáděl pomocí provizorních protioblouků na nové koleje. Překládání kolejí bylo dokončeno 15. října 1937. Na snímku je zachycena jedna z etap rekonstrukce. Tramvaj vlevo jede již po přeložené trati směrem ke Špejcharu, zatímco tramvaj vpravo jede ještě po starých kolejích.

Požár v Rустonce



Městská hromadná doprava během své 130 let dlouhé historie zaznamenala také mnoho černých dnů. Jedním z nich byl i sedmý leden 1958, kdy vypukl v Rustonce velký požár, kterému padla za oběť celá montovna včetně několika tramvajů. Na snímku je jeden ze tří zničených vozů T1. Shořely vozy 5036, 5050 a 5053; první z nich nejezdil ani pět let, byl dodán v roce 1954, zbývající dva byly o rok mladší. Požár tehdy na řadu měsíců vážně poznamenal těžkou údržbu pražských tramvajů, která se musela provádět na ještě nedokončených rekonstruovaných pracovištích ve vozovnách, především v Motole a na Pankráci.

Měničrna ve Vokovicích



V loňském roce byla zbořena měničrna Vokovice (či Bořislavka). Tímto snímkem chceme připomenout, jak vypadala těsně před dokončením. Do provozu byla zařazena v červnu 1932 a byla vyzbrojena dvěma rtuťovými usměrňovači o výkonu po 600 kW. Byly z ní vyvedeny tři dráhové napáječe zajišťující napájení vokovické tramvajové větve. O něco později byla měničrna propojena kabelem dálkového ovládní s měčárnou Klárov (Zengrovou trafostanicí), odkud byla ovládána. V „areálu“ měčírny (na snímku vlevo) bylo zřízeno stanoviště pro ambulantní kolejovou měčírnu pro případ nutného posílení úseku nebo výpadku stabilní měčírny. K tomu účelu tu byla položena i žlábková kolej, která se podle potřeby napojovala povrchovým obloukem na trať.

Jak to vypadalo v Krči



V knížce Historie městské hromadné dopravy v Praze jste možná viděli zdánlivě stejnou fotografii. Byla pořízena v roce 1927 a zachytila pouliční ruch v Krči, tehdy okrajové části Prahy. Tento snímek je podobný, je evidentně pořízený stejným fotografem. Jen děj je jiný. Místo dvou autobusů je tu jen jeden (tentokrát evidenční číslo 12), místo druhého je tu povoz. Vzadu stojí stánek se zeleninou. Blátivá nedlážděná výpadovka z Prahy. Dnes bychom bez nápovědy zřejmě těžko identifikovali toto místo. Tak tedy: Jedná se o dnešní křižovatku ulice Vídeňské a U krčského nádraží (pohled směrem do centra). V roce 1927 to byla stanice autobusové linky B Krč nádraží.