

DP kontakt

56

ZÁŘÍ 2015
ROČNÍK 20

9

Historická mozaika
ke 140. výročí
MHD v Praze



Milí čtenáři,

dostává se Vám do rukou příloha zářijového vydání časopisu DP kontakt, která neotřelým způsobem dává nahlédnout do bohaté historie městské hromadné dopravy v hlavní město Praze. Oněch 27 událostí, zajímavostí a osobností je samozřejmě subjektivním redakčním výběrem, který má být malou ochutnávkou z kompletní „stočtyřicítky“. Její představení naleznete na zadní straně této přílohy.

Součástí této Historické mozaiky je i fotovzpomínka na tramvajovou dopravu na Václavském náměstí v proměnách času. Závěrečná časová osa je pro osvěžení paměti základních historických dat, která se k historii MHD v Praze váží.

Příjemné čtení Vám přeje
redakce DP kontaktu

Obsah:

- 3–7 Historická mozaika ke 140. výročí MHD v Praze - výběr osobností, událostí a zajímavostí, které utvářely historii
- 10–13 Václavské náměstí v proměnách času
- 8–9
- 14–15 Nejdůležitější data z historie městské hromadné dopravy v Praze

Historická mozaika ke 140. výročí MHD v Praze

Příloha měsíčníku DP kontakt

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 332; e-mail: internikomunikace@dpp.cz
Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček, redakce: Jana Šejnohová a Pavel Fojtík
Autoři „140 osobností, událostí a zajímavostí“: Pavel Fojtík, Petr Malík a Robert Mara

Uzávěrka: 21. 8. 2015

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: **www.dpp.cz/dp-kontakt**

Více informací o výročí, historii a akcích pořádaných Dopravním podnikem najdete na: **www.mhd140.cz**



Historická mozaika ke 140. výročí MHD v Praze



Jakub Chocenský

(* ?, † ?)

O Jakubu Chocenském toho zatím moc nevíme. Přesto právě on se pokusil jako úplně první v Praze položit základy městské hromadné dopravy. Když si v roce 1829 matematik a fyzik (a později i průkopník železnice) František Josef Gerstner po jedné služební cestě posteskl, že v Paříži jezdí pohodlné omnibusy, byl to Jakub Chocenský, největší z pražských povozníků, který zareagoval a rozhodl se požádat o koncesi pro tento druh dopravy. Navrhnul dvě linky – první od Staroměstské radnice k Zemskému domu na Malé Straně a druhou od Hlavní celnice k malostranskému poštovnímu úřadu. Provoz zahájil snad 19. dubna 1830. Jeho podnik měl všechny znaky městské dopravy – stanovenou trasu, určené stanice (zastavovalo se ale i na požádání), jízdní řád a jízdné. Pro nezájem veřejnosti ale musel Chocenský hned v prvním roce provoz ukončit. Nicméně byl v historii pražské MHD první.

Ladislav Rott

(*5. 6. 1851, † 27. 6. 1906)

Ladislav Rott byl jedním z osmi dětí známého pražského velkoobchodníka s železem Vincence Josefa Rotta (1813–1890), který v roce 1840 založil na Malém náměstí na Starém Městě známou firmu V. J. Rott. Ladislav otcovu firmu převzal společně se svým bratrem Juliem v roce 1872 a po Juliově smrti v roce 1876 ji řídil sám. Firma stále vystupovala pod původním jménem zakladatele V. J. Rott a byla ve svém podnikání velmi úspěšná. A tak není divu, že se Ladislav Rott odvážil k podání svého známého návrhu na stavbu pražské podzemní dráhy. První trať předpokládal ve směru Karlín – Staré Město – Nové Město – Podolí. Praha ale ještě na takovou myšlenku nebyla připravena a návrh byl odmítnut.



Václav Charvát

(*14. 7. 1871, † 20. 2. 1968)

Do historie pražské MHD se zapsal také Václav Charvát. Ve svých dvaceti letech se stal zaměstnancem koněspřežné dráhy a později pracoval u Elektrických podniků. V roce 1902 se proslavil vynálezem ochranného rámu, který zabraňoval přejetí osob tramvajovým vozem. Zařízení bylo mezi odborníky známé pod označením „Svoboda-Jirgl-Charvát,” protože na přípravě vynálezu k patentování se částečně podíleli přednosta elektrických drah Alois Svoboda a správce dílen Antonín Jirgl. Princip zařízení spočíval v tom, že při najetí čelní mřížky na překážku došlo k automatickému uvolnění šípovitých proutěných smetadel, která zabránila, aby se povalená osoba dostala pod kola tramvaje. Slavnou se stala praktická zkouška, při které si Václav Charvát sám lehl na koleje a nechal se tramvají „přejet”, aby prokázal kvalitu vynálezu. Zařízení během let zachránilo životy a zdraví stovkám nepozorných chodců. Václav Charvát pracoval u pražských tramvají 34 let, pak ještě dlouhá léta propagoval svými vzpomínkami historii pražských tramvají.





František Kardaus

(* 25. 3. 1908, † 20. 2. 1986)

František Kardaus byl český průmyslový výtvarník a propagační grafik, vystudoval Uměleckoprůmyslovou školu v Praze a následně Academie de la Grande Chaumière v Paříži. Kromě další tvorby již od předválečných let spolupracoval s celou řadou strojírenských podniků (Ringhoffer-Tatra, Škoda, Walter, ČZ). V poválečném období vytvořil velké množství designérských návrhů kolejových vozidel, automobilů či trolejbusů, z nichž mnoho bylo realizováno. Z jeho návrhů pochází celá řada později slavných vozidel – tramvaje T1, T2, T3, T5, K1, K2, KT4 (Vagonka Tatra Smíchov), úpravy osobních automobilů Tatra T 600, T 87 či T 603 (Tatra Kopřivnice), trolejbusy T 400 a pravděpodobně i T 401 (Tatra Smíchov), elektrické jednotky EM 475.0, SM 488.0, motorové vozy M 230.5 s přípojnými vozy Balm (Vagonka Tatra Studénka) a další. Vedle designérské práce se v poválečných letech intenzivně věnoval propagační grafice a filmovým plakátům. Řada jeho prací získala ocenění v mezinárodních soutěžích. František Kardaus převážnou většinu aktivního života žil a tvořil ve Velké Chuchli a v ateliéru na Janáčkově nábřeží na Smíchově.



První řidiči pražských tramvají

Obyčejní „dopraváci“ zůstávali a zůstávají pro veřejnost obvykle neznámí, anonymní. Vzpomeňme si proto alespoň několik jmen, která symbolicky připomenou tisíce provozních zaměstnanců, kteří Pražany vozili. Při první oficiální jízdě pražské elektrické tramvaje 18. července 1891 sloužili řidič Alois Fiala a „konduktér“ Josef Jedlička. Za první řidiče a průvodčí tramvají pražského dopravního podniku – tehdy se jmenoval Elektrické podniky královského hlavního města Prahy – byli na zasedání správní rady elektrických drah 29. července 1897 přijati: Jan Spína, Josef Tuček, František Voráček, Josef Bičístě, František Knor, Alois Čihák, Václav Jančar, František Bartoš, Rudolf Schuster, Jindřich Zimmermann, Václav Sochorovský, Václav Krejza, Jan Uhlíř, František Seidl, Josef Votruba, František Balling, Josef Steinert, Rudolf Rühr, Jan Navrátil a Václav Dlask. Pro případ další potřeby byli ještě zaznamenáni žadatelé: Baštář, Landa, Vaníček, Denk, Barták, Nepevný a Hilbert.

První ženy v pražské městské dopravě

Tramvajácká profese, tj. výkon funkce řidiče a průvodčího, byla dlouho výlučně mužskou záležitostí. Důvodem byla především fyzická náročnost řízení tramvají, ale namáhavé bylo i přepojování vlečných vozů v konečných stanicích, kde nebyvaly kolejové smyčky. Když vypukla první světová válka, nastal nedostatek provozních zaměstnanců, protože mnozí museli odejít na frontu. Přestože „řidič-průvodčí“ byla tehdy jedna profese, ve které se zaměstnanci střídali, musela správní rada Elektrických podniků přijmout alespoň na místo průvodčích i ženy. Od 1. prosince 1915 jich pracovalo prvních čtyřicet a v roce 1918 jich bylo 375. Když se počet mužů u městského dopravního podniku opět stabilizoval, všechny ženy – průvodčí byly v roce 1920 propuštěny. Znovu, ze stejných důvodů, ale tentokrát už natrvalo, se objevily v roce 1943. Po zavedení nových tramvají řady T, jejichž řízení již nebylo tak fyzicky náročné, začaly v padesátých letech ženy pracovat i jako řidičky.



Mikuláš Lacek

(*11. 1. 1927, † 4. 7. 2008)

Mikuláš Lacek byl nejvýraznější postavou socialistického období pražské MHD. Do pražského dopravního podniku byl povolán v roce 1964, když pražská městská hromadná doprava vyžadovala radikální koncepční řešení. Za jeho vedení se začaly uskutečňovat velké rekonstrukce tramvajových tratí. V polovině šedesátých let prosazoval podzemní dráhu místo tehdy navržené podpovrchové tramvaje. Dokončení první etapy výstavby metra patří mezi nejzásadnější události poválečného období v pražské MHD. Když byl v sedmdesátých letech pražský dopravní podnik přeměněn na koncern, stanul Mikuláš Lacek v jeho čele jako generální ředitel. Během jeho působení došlo také k zásadnímu rozvoji autobusové dopravy a k částečné redukci tramvajových tratí. V roce 1983 se stal docentem v oboru ekonomiky dopravy a spojů. V čele Dopravního podniku stál nejdéle – 23 let! Po odchodu do důchodu v roce 1987 se dál věnoval pedagogické činnosti.

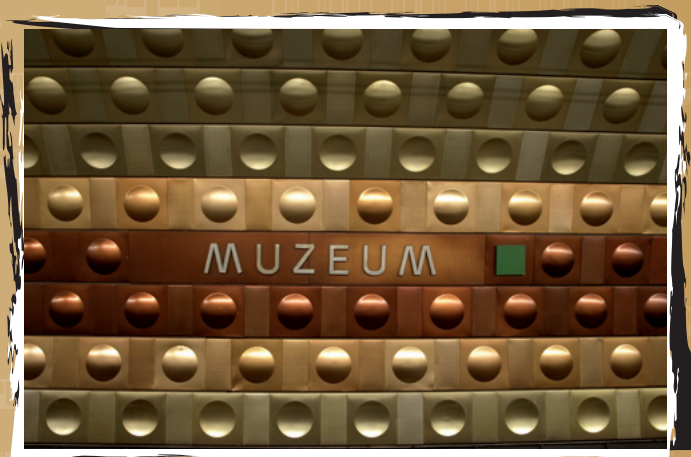
Jiří Rathouský

(* 20. 4. 1924, † 5. 9. 2003)

Mezi významné české umělce dvacátého století patří Jiří Rathouský – grafik a typograf. Vytvořil podobu mnoha knižních edic pro různá vydavatelství (Academia, Albatros, Olympia a mnoho dalších). Jeho specialitou byly piktogramy a orientační systémy. Vytvořil je například pro pražské hotely Intercontinental a Parkhotel či karlovarský Thermal. Účastnil se tvorby československých expozic na světových výstavách Expo v Bruselu (1958), Montrealu (1967) a Ósace (1970). Jeho významným výtvarným počinem se stal informační systém pražského metra, dokončený v roce 1973. Důležitou součástí systému bylo písmo METRON a pro lístkové hodiny Pragotron číslice Digita. Systém zahrnoval všechny orientační směrovky, piktogramy, směrové tabule na nástupišti a podobně. Přestože byl informační systém vytvořený Jiřím Rathouským po letech nahrazen novým, dodnes se používá alespoň písmo Metron u jmen stanic instalovaných na stěnách stanic za kolejíštěm.



Jaroslav Otruba (*11. 11. 1916, † 5. 2. 2007)



Architekt Jaroslav Otruba patří mezi významné české architekty. Mezi jeho neznámější stavby patří například monumentální budova železničního nádraží v Prostějově postavená v letech 1947–1952, Vřídelní kolonáda v Karlových Varech z roku 1975 nebo administrativní budova na Kubánském náměstí (dnes sídlo společnosti Skanska). Od roku 1960 pracoval jako vedoucí projektant ve Státním ústavu dopravního projektování a v roce 1971 byl převeden do nově vzniklého projektového ústavu Dopravní podnik hlavního města Prahy – Metroprojekt, kde se stal hlavním architektem pražského metra. V této funkci pracoval až do odchodu do důchodu v roce 1976. Pod jeho vedením vznikly stylově čisté stanice prvního provozního úseku tratě C. Do architektury pražského metra se pak nesmazatelně zapsal vyduťtými a vypouklými výlisky z eloxovaného hliníku, které stylově sjednotily a zároveň barevně rozlišily ražené trojlodní stanice prvního provozního úseku tratě A.



Bývalá vozovna Královské Vinohrady

Na východním konci Korunní ulice stojí areál spjatý s počátky elektrických tramvají v Praze – bývalá vozovna Královské Vinohrady. Vozovna vznikala ve dvou etapách. Halu nejbližší Korunní ulici a patrový dům za ní postavilo v roce 1897 město Královské Vinohrady pro svůj vlastní městský dopravní podnik. Na konci roku vozovnu koupily nově vzniklé Elektrické podniky a v roce 1898 vozovnu rozšířily o další dvě haly, takže zde bylo možné udržovat 70 tramvajových vozů. Tramvajím vozovna sloužila do roku 1933. V letech 1935–2012 byla sídlem provozovny zabývající se údržbou trolejového vedení. Zajímavou epizodu představovalo období let 1949–1955, kdy dolní hala dočasně sloužila jako vozovna trolejbusů. Bývalá vozovna Královské Vinohrady je jedinou připomínkou bývalé vinohradské elektrické dráhy a samých počátků Elektrických podniků, dnešního Dopravního podniku hlavního města Prahy.



Tramvaj T3 (1962–2011)

Tramvaj T3 je se všemi svými modifikacemi nepočtenější řadou tramvajových vozidel v Praze. Její vývoj probíhal v letech 1959 až 1962 v podnicích ČKD Tatra a ČKD Trakce za úzké spolupráce s pražským dopravním podnikem. Prototyp T3 vyjel ke zkušebním jízdám v listopadu 1960, do provozu s cestujícími byl zařazen v květnu 1961. Sériové tramvaje T3 byly dodávány v letech 1962 až 1976 (řada 6000), jejich novější modifikace T3 SU a T3 SUCS poté v letech 1982–1989 (řada 7000). Do provozu byly zařazené od 21. listopadu 1962 a původní modifikace číselné řady 6000 byly z provozu vyřazeny do 19. prosince 2011. V průběhu téměř 50 let provozu původní řady proběhlo několik modernizačních programů, tato vozidla jsou z větší části dosud v provozu (řada 8000). Tramvaje T3 přinesly mnoho novinek – například elegantní karoserii s rozsáhlým využitím laminátů, navrženou průmyslovým výtvarníkem Františkem Kardausem, příčně orientovaná čalouněná sedadla či pantografové sběrače a konstrukčně vylepšenou elektrickou výzbroj i podvozky. Od roku 1964 byly používány dnes již legendární šedé a červené laminátové sedačky. Celkem bylo v Praze provozováno přibližně 1200 vozidel této typové řady. Kromě Prahy byly vozy T3 dodávány do 47 dalších měst a celkový počet vyrobených vozů do roku 1990 dosáhl téměř 14 000 kusů.



Bývalá vozovna Libeň

V roce 1896 uvedl elektrotechnik František Křížík do provozu první úsek svojí elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Pro každodenní údržbu tramvají postavil v Libni, v dnešní ulici Švábky, malou vozovnu pro 24 vozů a elektrárnu, která pro dráhu vyráběla potřebný proud. V roce 1907 vozovnu získaly Elektrické podniky, které ji o tři roky později rozšířily a současně přistavěly i administrativní budovu. Elektrárna byla zrušena. Vozovna sloužila tramvajím až do roku 1951, kdy ji nahradil moderní areál v Hloubětíně. Poté, až do roku 1965, zde garážovaly trolejbusy a v letech 1966–1985 se zde opravovaly autobusy. Později se tu prováděla údržba automobilů závodové dopravy Dopravního podniku. V současné době je areál bývalé vozovny prázdný. Připomíná stále nejstarší období pražských elektrických tramvají. Dodnes v něm stojí, i s původním komínem, také budova Křížíkovy elektrárny.



Trolejbus T 400 (1948–1970)

Trolejbus T 400 byl třínápravové velkokapacitní vozidlo vyvinuté pro poválečný rozvoj trolejbusové dopravy v Praze. Robustní podvozek vyráběla Tatra Kopřivnice, vozovou skříň a konečnou montáž realizovala vagónka Tatra Smíchov, elektrická výzbroj byla vyvinuta a dodávána podnikem ČKD Stalingrad. První vozy byly zařazeny do provozu v roce 1948 při příležitosti konání posledního Všesokolského sletu. Do roku 1955 bylo dodáno celkem 136 vozů. Dalších 14 bylo později zakoupeno z Mostu. Vozidla s normální obsaditelností 80 osob a délkou karoserie 11,4 m byla vybavena dvěma 65 kW trakčními motory umístěnými v nosné rouři rámu vozidla, což těmto vozům propůjčovalo dobré trakční vlastnosti i v členitém pražském terénu. Trolejbusy T 400 v padesátých letech zcela ovládly odlehčovací trolejbusovou síť a staly se velmi oblíbenou a rychlou alternativou k dlouhodobě přetíženým tramvajovým linkám. Z pravidelného provozu byly vozy T 400 vyřazeny do roku 1970, poslední vypravení s cestujícími se uskutečnilo v říjnu 1972 v rámci ukončení provozu trolejbusové dopravy v Praze.



Lanová dráha na Letnou

Dnes už prakticky zapomenutou je první pražská lanová dráha, která vedla od někdejšího řetězového mostu Císaře Františka Josefa (který stával v místech nynějšího Štefáníkova mostu) na okraj Letenských sadů. Lanovka zahájila provoz 31. května 1891. Byla dlouhá 109 metrů, v celém průběhu dvoukolejná a překonávala výškový rozdíl 38,3 metru. V prvních letech byla poháněna na principu vodní převahy, teprve v roce 1903 ji František Křížík elektrifikoval tak, že motory byly dosazeny do vozů a napájeny z trolejového vedení. Letenská lanovka svezla cestující naposledy 10. listopadu 1916 a po skončení první světové války byla definitivně zrušena. Na jejím místě zřídil podnikatel Augustin Hašek první pražský eskalátor, kterému se říkalo „pohyblivý chodník“. Jeho provoz zahájil 21. března 1926 a veřejnosti sloužil do roku 1935. Ještě dnes najdeme po původní lanovce na okraji letenského svahu poblíž tamní restaurace poslední stopy.



Elektrické vozy metra Ečs (1974–1997)

Elektrické vozy Ečs byly první generací sovětských vozů dodávaných pro rozběh provozu na první trati pražského metra. O jejich nákupu bylo rozhodnuto v roce 1971 po předcházejícím čtyřletém vývoji tuzemských rychlodrážních jednotek R1. Vozy Ečs byly koncipovány jako samostatné vozové jednotky, každá s vlastním stanovištěm strojvedoucího. V provozu se spřahovaly do tří až pětivozových souprav. Trakční vlastnosti těchto vozidel byly neuspokojivé, a proto je bylo možné provozovat jen na sklonově méně náročných tratích. První jízdy vozů Ečs vlastní silou v tunelech pražského metra se uskutečnily v prosinci 1973. Zkušební provoz s cestujícími byl zahájen společně s otevřením prvního úseku I.C 9. května 1974. Dodávky Ečs probíhaly v letech 1973 až 1976, celkem bylo dodáno 85 vozů. V letech 1977 až 1981 byly soupravy Ečs vybaveny zařízením pro automatické vedení vlaku ACB-M1. Z provozu byly vyřazeny pro všeobecnou zastaralost, vysokou poruchovost a nevhodnost pro další modernizaci 29. června 1997, kdy se uskutečnila poslední jízda.

Václavské náměstí v proměnách času



Nejstarší „tramvajová“ podoba Václavského náměstí mezi léty **1884 a 1894**. Koleje jsou 9 m od sebe, nechybí stromořadí a charakteristické plynové kandelábrы.



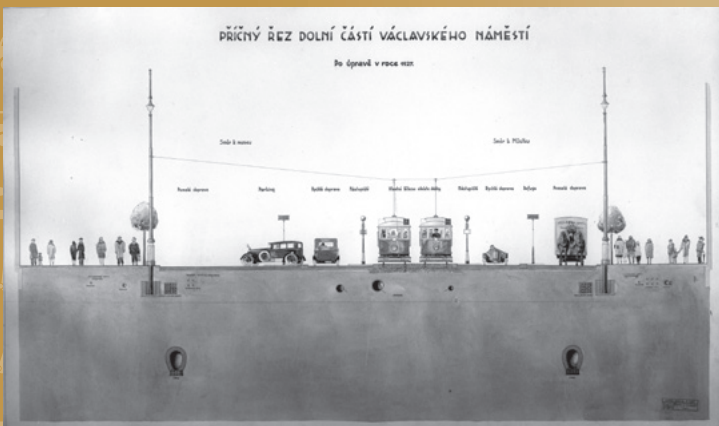
Rok **1895**. Mezi etapa proměny náměstí. Aleje jsou vykáčené, koleje koňky mají v dolní části novou osovou vzdálenost (19 m), v horní části ještě původní.



Václavské náměstí po dokončení rekonstrukce v roce **1895**. V této podobě vydrželo jen pět roků, do elektrifikace koňky.



Václavské náměstí v roce **1912** při sokolském sletu. Koleje elektrické tramvaje byly od sebe 16 m a provázely je sloupky trakčního vedení s výložníky, při sletu ještě navíc i praporečné stožáry.



Příčný řez Václavským náměstím po rekonstrukci uskutečněné v roce **1927**. Byl tu jízdní pás pro dopravní obsluhu, pro projíždějící vozidla a mezi nimi parkoviště. Koleje měly běžnou osovou vzdálenost 2,8 m.



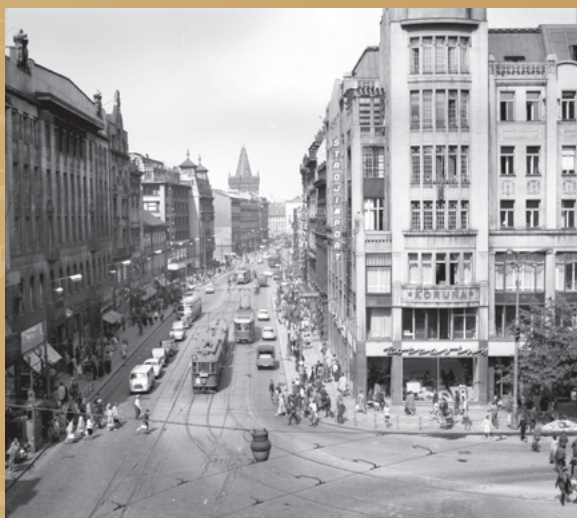
Václavské náměstí před Národním muzeem po úplném dokončení v roce **1928**, s typickým třívozovým vlakem „jedenáctky“.



Václavské náměstí v roce **1939**, těsně po zavedení pravostranného provozu. Ještě tudy jezdil i autobus linky A.



Václavské náměstí v 50. letech. Minimální automobilový provoz, naproti tomu velmi živý tramvajový provoz. Neustále je v dohledu nějaký vlak.



Můstek a ulice Na Příkopě kolem roku **1963**. Byl tu prostor pro tři tramvajové koleje a tři jízdní pruhy pro automobily.



Píše se rok **1972**. Za zády fotografa, mimo jeho zorné pole, se staví podchod u stanice metra Muzeum. K označení zastávek tramvajů se tehdy používala modifikovaná parková svítidla.



Léta **1967–1968** přinesla podchod uprostřed náměstí. Během jeho stavby existoval neobvyklý provizorní „křižovatkový“ most.



Konec tramvajů na Václavském náměstí. Na této fotografii z prosince **1980** jsou úplně poslední tramvaje, které náměstím projely.



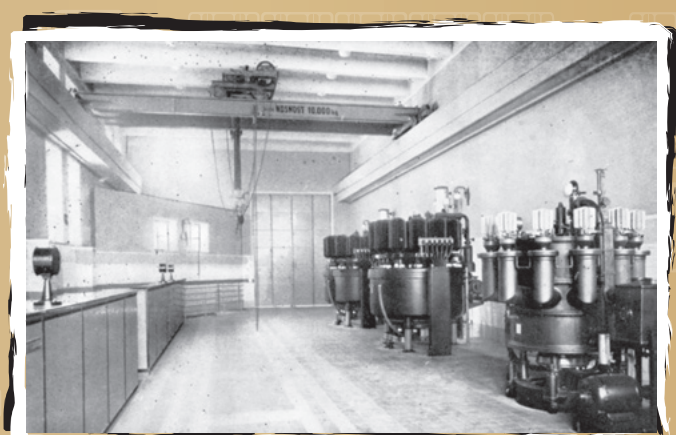
Autobus Laurin & Klement 540



Elektrické podniky hlavního města Prahy zahajovaly v roce 1925 svůj autobusový provoz dvěma autobusy Laurin & Klement 540. Svoji velikostí spíše odpovídaly dnešním midibusům, protože byly dlouhé jen 7,19 metrů, a to včetně kapotovaného motoru. Přesto se do nich vešlo až 30 cestujících, včetně 10 stojících. Základem autobusu byl podvozek nákladního automobilu s podlahou 90 centimetrů nad zemí. Karosérie byla celodřevěná s ocelovými výztuhami, vně oplechovaná. Střecha byla potažena impregnovanou tkaninou. Vozy dosahovaly maximální rychlosti 30 km/h. Do vozu se vstupovalo dveřmi u řidiče, který vykonával i funkci průvodčího, výstup byl dveřmi na zadním čele. Cestující měli k dispozici dvě podélné čalouněné lavice. První autobusy se v provozu příliš neosvědčily, a proto byly odstaveny z provozu už po dvou letech, aby v roce 1928 byly rekonstruovány na speciální vozy pro svařování kolejnic při stavbách a rekonstrukcích tramvajových tratí.

Zengrova transformační stanice

Na Klárově můžeme vidět zajímavou budovu postavenou Elektrickými podniky v letech 1930–1932. Je to Zengrova transformační stanice, kterou navrhnul architekt Vilém Kvasnička (1885–1969), jež stál před nelehkým úkolem začlenit nový objekt do zdejší zástavby tak, aby nenarušoval svým průmyslovým charakterem výhled z Pražského hradu. Stanice měla za úkol zásobovat oblast Malé Strany elektřinou a současně napájet zdejší tramvajové tratě. Budova byla rozdělena na strojovnu tramvajové měnirny, manipulační přístupovou cestu s transformátorovými kobkami a rozvodnu vysokého napětí 22 a 3 kV. Na severní straně byla část s byty. V nejexponovanějším pohledu Zengrova transformační stanice působí spíše jako reprezentativní budova než jako průmyslová stavba. Vedla sem i tramvajová kolej pro dopravu těžkých zařízení, především transformátorů. Dnes je budova v soukromém vlastnictví, je prázdná a tramvajová měnirna s moderními technologiemi je v suterénu objektu.



Tramvajová zastávka K Barrandovu



Tramvajovou zastávku K Barrandovu najdeme na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov na počátku sídliště. Její nástupiště je oproti okolnímu terénu zahlobeno a má mimoúrovňový přístup pro pěší pomocí rozšířeného schodišťového prostoru a bezbariérový pomocí chodníků, navazujících na severovýchodní konce nástupiště. Na hraně nástupiště je kontrastní barvou vyznačen bezpečnostní pruh. Na jeho rozhraní s normální dlažbou je umístěna světelná stopa, tvořená zapuštěnými chodníkovými reflektory, které spolu vytvářejí umělé osvětlení nástupiště a zvýrazňují bezpečnostní pás na hraně. Obě nástupiště jsou propojena nadzemní pěší lávkou, navazující na pěší přístupovou komunikaci do sídliště. Lávka s bílou obloukovou ocelovou konstrukcí tvoří hlavní architektonickou dominantu zastávky. Nástupiště jsou zakryta v celé své délce modrou ocelovou prosklenou konstrukcí, které dominuje zavěšená bílá membránová konstrukce z průmyslové textilie, zastřešující prostory obou schodišť. Jedná se o unikátní konstrukci, která byla na takovém typu stavby realizována v České republice poprvé.



Estakáda na Černém Mostě

K vyrovnání terénního rozdílu mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most byla přibližně 5,2 m nad terénem vybudována pro trať metra estakáda dlouhá 482,6 m. Má 15 polí a 16 podpor. Z protihlukových důvodů je kolejové lože na estakádě šterkové, uložené navíc na speciální pryžové vložce. Trať je uzavřena do železobetonového tubusu, který je částečně zasypan a posléze vystupuje nad terén. Po jeho obou stranách jsou okna zajišťující významný vizuální kontakt s okolím. Provoz metra tu byl zahájen 8. listopadu 1998. Z ekonomických důvodů byl most až dodatečně opatřen proskleným pláštěm elipsoidního profilu s modře tónovaným a bílým sklem PLEXIGLAS, neseným ocelovými oblouky. Na stropě mostu je chodník pro pěší a stezka pro cyklisty, otevřená pro veřejnost 12. července 2000. Estakáda tvarově i barevností navazuje na stanici Rajská zahrada.

Vlečný vůz Krasin (1930–1974)



Midibus Ikarus E91 (od 2003)

Specifické podmínky pražské zástavby a částečně i terénní profil dlouho neumožňovaly řešit dopravní obsluhu některých částí Prahy autobusy klasické délky. Už v roce 1992 se objevily první návrhy na zavádění midibusů, čímž byly míněny malé nízkopodlažní autobusy s přepravní kapacitou kolem 20 osob, které by mohly využívat i elektromotory. Než se zavedení midibusů v pražské MHD realizovalo, uplynulo přes deset roků. Stalo se tak v rámci projektu Trendsetter (Setting Trends for Sustainable Urban Mobility), což byl projekt EU zaměřený na zlepšení kvality životního prostředí a podporu využívání veřejné osobní dopravy. Jako vhodná oblast k zavedení první linky bylo vytipováno nedostatečně dopravně obslužené území horního Nového Města a Karlova, kde byla navržena nová linka č. 291. Vzhledem ke zdejší uliční síti nebylo možné na novou linku nasadit nízkopodlažní autobusy standardní délky, bylo nutné vybrat vhodné vozidlo z jiné délkové kategorie (do 8 m), označované jako tzv. midibusy. Ve veřejné obchodní soutěži na první pražské midibusy zvítězila tehdejší skupina Irisbus. Tím se do Prahy dostal autobus E91 známý především z Norska a pobaltských států. První tři autobusy E91 (č. 3901 až 3903) v barvách Dopravního podniku hlavního města Prahy byly dodány v březnu 2003. V letech 2005 a 2006 byl park Ikarusů E91 rozšířen o další tři vozidla (č. 3904 až 3906).

Vlečný vůz typu Krasin (nazývaný podle tehdy známého sovětského ledoborce) byl prvním nízkopodlažním vozidlem pražské tramvajové dopravy a zároveň jednou z nejoblíbenějších pražských tramvají všech dob. Jednalo se o vlečný vůz se středním vstupem a sníženou úrovní podlahy ve vstupní části. Výška podlahy se zde pohybovala kolem 390 mm. Na vstupní plošinu se širokými skládacími dveřmi (v provozu ve směru jízdy trvale otevřenými) navazovaly po obou stranách oddíly s dřevěnými podélnými lavicemi a záchytnými tyčemi pro stojící cestující. Vůz měl provozní elektromechanickou kotoučovou brzdou napájenou z motorového vozu, ruční vřetenovou zajišťovací brzdou a nouzovou ruční brzdou s přímým táhlem na brzdové pákoví (na plošině). Starší vozy měly rám skříně a kostru nýtované, novější již svařované elektrickým obloukem. Móda vozidel se středním vstupem vycházela především z vývoje v USA a Německu (Berlín). Celkem bylo v Praze provozováno 280 vozů tohoto typu.



První jízdenkové automaty



První automaty na jízdenky se v Praze objevily před více než sto lety! První dva byly uvedeny do provozu 1. září 1901. Jeden byl instalován na Josefském náměstí a po vhození desetihaléře vydal jízdenku opravňující k přímé jízdě k Výstavišti. Druhý byl instalován na konečné v Královské oboře. Vydával přestupní jízdenky v hodnotě 20 haléřů pro jízdu kamkoliv v Praze. Jak dlouho automaty sloužily, nevíme. Znovu se jízdenkový automat objevil v roce 1931 na Jungmannově náměstí. Za padesát haléřů bylo možné zakoupit jízdenku na autobusovou linku H k jízdě do Vítězné třídy nebo do Štěpánské ulice. Skutečná éra jízdenkových automatů ale začala až v roce 1974 s prvními automaty Merona 2000 umožňujícími nákup jedné nepřestupní jízdenky v hodnotě 1 koruny. S rozvojem Pražské integrované dopravy a po zavedení přestupného tarifu v roce 1996 automaty poskytují pestrou škálu jízdenek.



Kropicí tramvaje

Vzrůstající intenzita městského provozu na počátku 20. století měla za následek výrazné zvýšení prašnosti v pražských ulicích. Značné procento ulic ještě nebylo vydlážděno, a proto projíždějící tramvaje a první automobily vířením prachu obtěžovaly chodce víc než koňské potahy. Důležitým opatřením proti víření prachu bylo kropení ulic. Elektrické podniky měly za povinnost pečovat o stav komunikací do vzdálenosti 50 centimetrů od kolejí a provádět i odpovídající opatření zamezující víření prachu projíždějícími tramvajemi. K tomu účelu vyrobily v roce 1905 na zkoušku vlečný tramvajový kropicí vůz. Obsah nádrže vystačil na kropení přibližně tří kilometrů jednokolejné tratě. V roce 1921 se objevil v ulicích první motorový kropicí vůz. Celkem jich do roku 1933 bylo vyrobeno devět. Tramvajové kropicí vozy byly nakonec z ulic vytlačeny až moderními kropicími automobily v padesátých letech a postupně byly rušeny. Poslední dva byly vyřazeny v roce 1961.

Turnikety

Řadu let cestující v pražském metru vstupovali do tzv. placeného prostoru turnikety. Při průchodu vhodili do zařízení korunovou minci a průchod jim zůstal otevřen. V opačném případě se turniket uzavřel a vstup do metra znemožnil. Mimo turnikety mohli procházet jen cestující s předplatní časovou jízdenkou, kterou se prokazovali dozorčímu, případně cestující s objemnými zavazadly a rodiče s kočárky a další. U výstupu také dlouho existovaly na trati C turnikety, jejichž účelem bylo zabránit černým pasažérům vstupu východem. Nevýhodou bylo, že se v metru nepoužívaly jízdenky pro jednotlivou jízdu, takže byla velmi obtížná přepravní kontrola. Pokud černý pasažér pronikl v silnějším provozu za odbavovací čáru mimo turniket, byl už prakticky nepostižitelný. Provádět přepravní kontrolu na nástupišti nebo ve vozech metra či u výstupu bylo proto nemožné. Od 29. září 1985 byly turnikety zrušeny a v metru začaly platit běžné jízdenky, které se označovaly v elektronických strojích.

Tramvaj na Karlově mostě



Raritou v pražské tramvajové dopravě byla trať na Karlově mostě. Už od roku 1883 přes tento starobylý most jezdila koněspřežná tramvaj. Když Elektrické podniky královského hlavního města Prahy přikročily k elektrifikaci její sítě, mnoho let se řešilo, jak vést po mostě elektrickou dráhu, aby její trolejové vedení nenarušovalo jeho starobylý ráz. Nejlepší řešení navrhnul elektrotechnik František Křížík, který mezi kolejnice umístil do dvou řad zvláštní kontakty. Spodní vedení obsahovalo 2 x 480 kontaktů a 40 rozvodných skříní. Vozy, které tudy pojížděly, měly kromě běžných tyčových sběračů vespod zvláštní kontaktní ližiny pro odběr proudu. Kontakty byly pod proudem jen při průjezdu vozu. Elektrická tramvaj zahájila na Karlově mostě provoz 28. září 1905. Celé zařízení se časem ukázalo jako značně poruchové, takže elektrická tramvaj jela po Karlově mostě naposledy 30. dubna 1908. Koleje byly vytrhány až v červnu 1914.

Přivozy – nejstarší prostředek MHD v Praze

Komunikační překážkou v pražské aglomeraci bývaly vždy řeky Vltava a Berounka. Je tedy přirozené, že již před staletími začaly vznikat přivozy. Právo provozovat přivoz bylo vždy velmi ceněné a v dávných dobách ho výslovně uděloval panovník. Například výnosy z provozu radotínského přivozu na Berounce podle privilegia Vladislava II. z roku 1159 připadaly řádu johanitů. Vyšehradská kapitula už v roce 1222 vlastnila obec Podolí s právem přivozu. Karel IV. 3. srpna 1366 přiznal Starému Městu pražskému clo, náležející k mostu Pražskému a tři míle pod mostem i nad mostem na všech přivozech. Během doby na území dnešní Prahy vzniklo kolem 50 vltavských přivozů, další pak existovaly na Berounce. Většina přivozů byla v 19. a 20. století nahrazena mosty, což svědčí o jejich velkém významu. Staletá éra vltavských přivozů skončila v roce 1990. Dnes se k přivozům Praha s pokorou vrací.



Přestupní trojúhelník pražského metra



Systém pražského metra je velmi jednoduchý, jedná se o tři na sobě nezávislé tratě, které v současnosti křížují město. Poslední zprovozněnou tratí bylo „běčko“, 2. listopadu 1985 se rozjely první vlaky na úseku mezi stanicemi Sokolovská (dnes Florenc) a Smíchovské nádraží. Po několika letech ustal čilý stavební ruch v centru města, navíc zprovoznění tohoto úseku mělo zásadní vliv na povrchovou dopravu, neboť došlo ke zrušení některých tramvajových tratí v centru města. Zprovozněním třetí tratě vznikl přestupní trojúhelník pražského metra ve stanicích Sokolovská (dnes Florenc), Muzeum a Můstek. Tímto krokem byla vytvořena základní páteř pražského metra na dlouhá desetiletí. Zmiňované stanice jsou od té doby jedny z nevytíženějších v pražském metru. Tisíce cestujících využívají přestupní chodby každý den. Přestupní trojúhelník usnadňuje cestování především návštěvníkům města. S jedním přestupem v rámci metra se dostanou bez problémů z jednoho konce Prahy na druhý. Do konce roku 2015 budou všechny tři stanice přístupné i osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.



Nejdůležitější data z historie MHD v Praze

1830



Povozník Jakub Chocenský učinil první pokus o zavedení městské hromadné dopravy v Praze pomocí omnibusů. O dopravní prostředek nebyl zájem. Trvale začaly omnibusy v Praze jezdit od roku 1860.

1875



V Praze byl 23. září slavnostně zahájen provoz na první lince koněspřežné tramvaje od staveniště Národního divadla do Karlína. Od tohoto data se tradičně odvozují počátky městské hromadné dopravy v Praze. Pražská Tramway byla až do roku 1898 soukromým podnikem belgického podnikatele Eduarda Otleta.

1891



František Křížík zahájil 18. července provoz první elektrické dráhy v Čechách: tramvaje z Letné do Stromovky. O týden později zahájila provoz lanová dráha na Petřín.

1897



1. září zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy – dnešní Dopravní podnik hlavního města Prahy.

Elektrické podniky zahájily 21. června provoz na první trvalé autobusové lince. Vedla z Vršovic do Záběhlic.



1908



1905



Elektrické podniky zahájily 7. března provoz na pokusné autobusové lince z Malostranského náměstí na Pohořelec. Pro technické potíže zde byla doprava trvale zastavena v roce 1909.

Pražané se 12. května rozloučili s koněspřežnou tramvají slavnostní závěrečnou jízdou na poslední trati přes Karlův most.

1932

V systému pražské městské hromadné dopravy byl 27. listopadu poprvé zaveden celonoční provoz. K tomuto účelu byly zřízeny první tři autobusové linky.

1936

V Praze byl 28. srpna slavnostně zahájen provoz na první moderní české trolejbusové trati. Vedla ze Střešovic ke kostelu sv. Matěje v Dejvicích.

V Praze byl 26. března zaveden pravostranný provoz. Do tohoto dne se jezdilo po levé straně komunikace.

Vzhledem k nezbytným úsporám pohonných hmot a náhradních dílů byla v Praze od 1. října výrazně zredukována autobusová doprava.

Během války byla v autobusové dopravě zaváděna náhradní paliva (dřevoplyn, propan-butan, svítiplyn) a docházelo k dalšímu omezování provozu.

V pražské městské hromadné dopravě byl od 31. prosince zaveden jednotný tarif s jednotným jízdovým.

1939

1939

1951

Zavedením prvních příměstských autobusových linek do Hovorčovic a Ořechu položil 11. ledna Dopravní podnik hlavního města Prahy základ systému Pražské integrované dopravy.

Do pravidelného provozu byl 7. listopadu poprvé v Praze nasazen nízkopodlažní autobus.



140 LET MHD
V PRAZE 1875–2015

Zajděte si do Infocentra DPP pro ojedinelou publikaci

140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD



80 Kč

Čtenáři se seznámí s klíčovými osobnostmi historie, s profesemi, který bývaly běžné, ale dnes už je odnesl čas. Dále přináší celou řadu zajímavostí ze 140 let historie MHD a také dopravních staveb, které změnilы vzhled Prahy a dnes patří k dominantám města. Představena jsou také vozidla, která hrála významnou roli v minulosti, a nechybí ani ta, kterými jezdíme dnes. Rozsah je 144 stran.