

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

Pravidelný provoz na první železniční trati z Olomouce do Prahy byl zahájen 1. září 1845. Na území hlavního města se nacházely koncová stanice Praha (později Praha státní nádraží) a stanice Běchovice, které byly ku Praze připojeny v roce 1974. Na pokračování této trati směrem na Podmokly, která byla o pět let později druhou pražskou tratí, vznikla stanice Bubeneč. V roce 1882 došlo k zahájení provozu na trati Nusle – Modřany, čímž byla dokončena výstavba tratí

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



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



Tramvaje

Koněspřežná dráha (koňka)

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

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

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



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

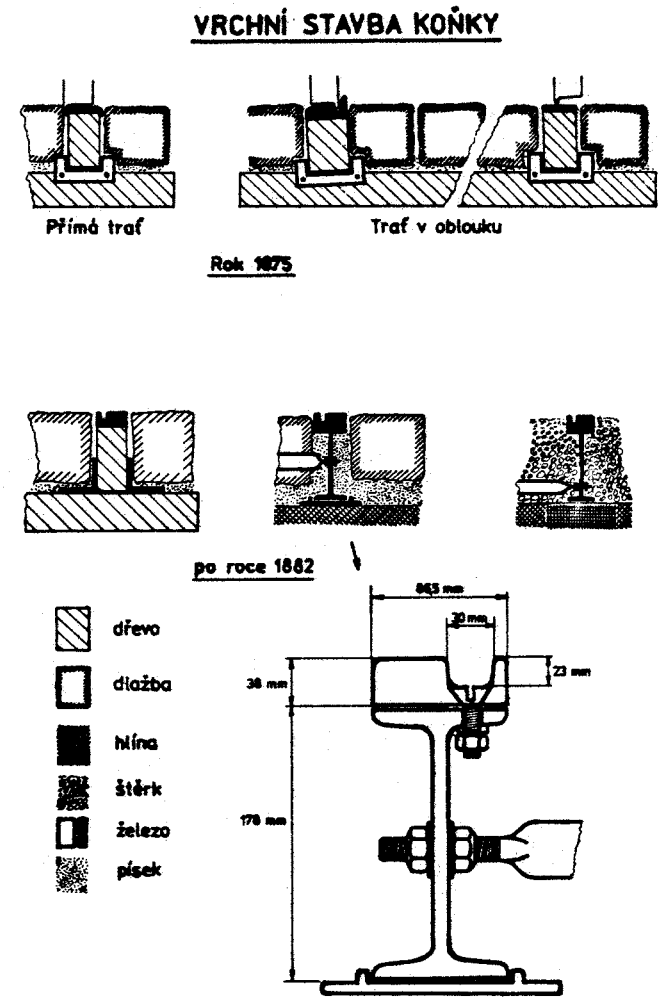
o stavbu pražské koňky projevil zájem belgický podnikatel Eduard Otlet, který už měl zkušenost se stavbou a provozem podobné koněspřežné dráhy ve francouzském městě Marseille. Dne 30. ledna 1875 se uskutečnila tzv. politická pochůzka – v dnešní terminologii místní šetření. Komise přímo v terénu posoudila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



Vůz koňky v uzavřeném provedení ev. č. 45 na Tylově náměstí. Záběr mohl být pořízen nejdříve v roce 1883. Zdroj: sbírka Tomáš Dvořák

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

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



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

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



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



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

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

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

V následujících letech postupně probíhaly rozvoj a výstavba tratí koňské dráhy. Už v roce 1876 byla do provozu uvedena trať od Řetězového mostu k Západnímu nádraží na Smíchově. Následně docházelo k úpravám výhyben. V roce 1883 byly vystavěny tratě: Jezdecká – Lazarská – Palackého most – Plzeňská; Národní divadlo – Křižovnické náměstí – Malostranské náměstí; Křižovnické náměstí – Staroměstské náměstí – Prašná brána – Státní nádraží a Státní nádraží – Bulhar – Žižkov, za Bezovkou. V letech 1884 a 1885 byly vybudovány tratě v centru města a koňka také pronikla do Holešovic a Stromovky. V letech 1893 a 1895 došlo k úpravám tratí na Žižkově. Přehled výstavby tratí pražské koňky je uveden v tabulce.

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



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

Přehled výstavby tratí pražské koňky.

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

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

Vysvětlivky:

K = zahájení provozu na trati koňky;
R = dokončení významnější rekonstrukce;
X = zrušení traťového úseku.

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

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



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

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

koleje. Na konci trati ve Stromovce byla v roce 1885 postavena malá stáj pro 24 koní, která sloužila svému účelu pouze ve dne. Každá vozovna zpravidla obsluhovala celou jednu linku. Vozy na trať do Stromovky byly vypravovány z vozovny vinohradské. Linku od Řetězového mostu k Plzeňské třídě zřejmě obsluhovala vozovna smíchovská, protože na ní jezdily jen čtyři vozy. Ke dni 11. března 1898 provoz koňky přebralo královské hlavní město Praha, které už 30. června 1898 koupilo celý provoz včetně vozoven. Právě k datu 30. června 1898 zanikl dopravní podnik Generální ředitelství Pražské tramwaye.