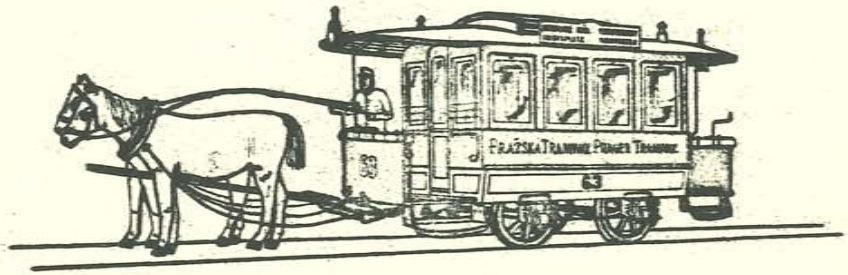
PRAŽSKÁ

KOŇKA



Pavel Fojtík

Stanislav Linert

Ing. František Prošek

PRAŽSKÁ KOŇKA

Praha 1980

Vybrané kapitoly z historie pražské koňky,

zpracované k 105. výročí zahájení jejího provozu

© Kroužek přátel městské dopravy
Kulturního domu Dopravních podniků
hl.m. Prahy - koncern, 1980

Předmluva

Pražská tramvajová doprava slaví 23. září 1980 už 105. výročí svého založení. Dne 23. září 1875 vyjela do pražských ulic na svou trať první pravidelná linka koňky. Pro zájemce o historii a konec konců i o současnost městské hromadné dopravy je to datum velmi významné a slavné. Vzpomenout toto výročí je takřka povinností i pro Kroužek přátel městské dopravy Kulturního domu Dopravních podniků hlavního města Prahy.

Slaví-li se toto výročí, pak se obvykle srovnává, bilancuje a vzpomíná na vše, co se od onoho důležitého data odehrálo až do současnosti. Vlastní historický dopravní prostředek, koňka, se pak dostává zpravidla jen na okraj zájmu a stává se jen obyčejnou, snad až příliš vzdálenou kapitolkou v historii. Neexistuje tedy žádná monografie, která by shrnovala co nejvíce údajů jen o pražské koňce. Jednotlivé vzpomínkové příspěvky či kapitoly větších prací pak často přebírají z předchozích prací, bohužel, i řadu chybných údajů.

Původně bylo cílem Kroužku přátel městské dopravy tuto mezeru zacelit a shrnout v tomto sborníku všechny známé údaje o historii koňky. Zdálo se, že to bude práce relativně snadná. Nakonec se při pátrání po prvotních pramenech ukázalo, že existuje množství zcela zapomenutých a zaprášených spisů, které skrývají množství zcela zapomenutých a neznámých údajů a cenných informací. Nebylo zdaleka v silách těch, kteří se na tomto sborníčku podíleli, tyto údaje kompletně zpracovat, a tak předkládáme vlastně "jen" část základních informací, týkajících se zejména tratí koňky, jejího linkového vedení a vozidel. Nutno zdůraznit, že ani přes veškerou snahu autorů si tato práce nečiní nárok na úplnost, a v některých případech i na přesnost. Stále totiž řada materiálů chybí, některé prameny nejsou ještě kompletně zpracovány a ohodnoceny. Na nejasnosti v informacích je však v textu upozorněno. Přesto jsme k vydání sborníku přistoupili, aby i Kroužek přátel městske dopravy skromně přispěl k významnému 105. výročí pražských tramvají.

Věříme, že zájemcům přinese některé nové informace, stejně tak věříme, že v budoucnu vznikne opravdu podrobná a rozsáhlejší monografie pražské koňky.

Pražská tramway

I když počátky pražské městské hromadné dopravy spadají už do roku 1830, ve kterém došlo k prvnímu pokusu o zavedení omnibusové dopravy za Starého Města na Malou Stranu, teprve 23. září 1875 se připomíná jako den, kdy vznikla skutečně pravidelná, organizovaná a úspěšná přeprava cestujících; toho dne zahájila provoz první linka pražské koňky. Plných 45 předchozích let omnibusového či dostavníkového pokusnictví se totiž potýkalo s častým nezájmem většiny obyvatelstva. Zmíněný první omnibusový podnik totiž zanikl ještě téhož roku, kratičké trvání měl i pokus z roku 1843. Stejně tak i první pokus "Karlínského podniknutí omnibusův" v roce 1860 ztroskotal na nedostatečném zájmu veřejnosti. Nový pokus téže společnosti z roku 1862 se udržel až do 1.3.1879, překrýval se tedy s počátky pražské koňky. Další společnost, "První pražská společnost pro omnibusy" z let 1872 - 1883 se už s koňkou vlastně překrývá úplně. V téměž roce, kdy zmíněná omnibusová společnost vznikla, získávají na 15 let koncesi ke stavbě "koněspřežné dráhy" Zdeněk hrabě Kinský a Bernard Kollmann. Do tří měsíců po obdržení koncese měli zahájit stavbu a po dalších šesti měsících zahájit provoz. V březnu 1873 ustavili oba podnikatelé "Anglicko - českou společnost pro dráhu koněspřežnou". /Výraz "Tramway" se v dané době automaticky vztahoval ke koňce. Přesto by patrně byl správnější překlad názvu společnosti "Anglicko - česká tramvajová společnost". Na akciích společnosti bylo označení v angličtině a v němčině: "Anglo - Bohemian Tramway - Company" a "Anglo-böhmischen Tramway - Gesselschaft"./ Dne 11.3.1873 byla mezi oběma podnikateli na straně jedné a pražskou obcí na straně druhé uzavřena smlouva, podle níž pražská obec přenechala ke stavbě dráhy uliční pozemek od Poříčské brány přes Poříč a Příkopy k Řetězovému mostu císaře Františka a dále k Újezdské bráně. Obdobně karlínská obec přenechala uliční pozemky od Invalidovny k Poříčské bráně a smíchovská obec od Újezdské brány k Západnímu nádraží.

Počátkem sedmdesátých let minulého století však řada podniků ztroskotala na tehdejší finanční krizi, způsobené krachem

na vídeňské burze v květnu 1873. Nedostatek kapitálu, který byl krizí způsoben, postihl i Anglicko-českou společnost pro dráhu koněspřežnou a zahájení výstavby se stále oddalovalo.

Praha tedy na svou koňku stále čekala. Řada významných evropských měst už svou koňskou tramvaj měla /např. Berlín, Vídeň, Budapešť, Drážďany aj./, i Brno se dostalo před Prahu /mělo koňku od roku 1869/. Ta jakoby se stále nemohla zbavit své provinciálnosti. Navíc byla stále sešněrována městskými hradbami, které bránily jejímu rozvoji stavebnímu i dopravnímu. I když už v roce 1866 bylo rakouským císařem povoleno hradby zbořit, s jejich likvidací bylo započato až v roce 1874. První byl na řadě úsek od Koňské brány k Poříčí a k Vltavě.

Se zahájením stavby koňky však byly stále problémy. Pražská městská rada dokonce musela prohlásit část kauce, kterou byla společnost povinna složit, za propadlou a hodlala dokonce smlouvu vypovědět. Hrozilo nebezpečí, že Praha o svou koňku, aspoň na určitý čas, přijde. O stavbu dráhy projevil zájem Eduard Otlet, bruselský podnikatel, který měl navíc zkušenosti ze stavby a provozování podobné dráhy v jihofrancouzském městě Marseille. Dne 20. dubna 1875 byla koncese hraběte Kinského a B. Kollmanna převedena na E. Otleta. S tímto aktem vyslovila souhlas pražská městská rada a rozhodle se odvolat výpověď původní smlouvy. Definitivně byla všechna práva na Otleta převedena až notariálním aktem 17. července 1877, tedy v době, kdy už koňka byla téměř dva roky v provozu.

Není bez zajímavosti, že stavba dráhy se pozdržela také vinou karlínského starosty, který byl velkým odpůrcem této ve své době revoluční stavby. Teprve odchodem starosty z úřadu byla odstraněna překážka v karlínské části trati.

Vlastní stavba první trati byla zahájena 3.5.1875, tedy velmi krátce po převodu koncese, a provoz na ní byl zahájen známého 23. září téhož roku.

Dne 21. listopadu 1875 založil Eduard Otlet "Akciovou společnost pražských tramvají" /Société anonyme des tramways de Prague/. V běžné praxi se však obvykle užívalo označení Pražská tramway, resp. Prager Tramway. Založení této společnosti, jak ukazují některé pozdější údaje, bylo údajně provedeno v rozporu

s tehdejšími právními předpisy. Zdá se však, že přes dvacet let byla mlčky trpěna. Není bez zajímavosti, že prvním ředitelem Pražské tramwaye byl Bernard Kollmann, spolumajitel původní koncese.

Další důležitou smlouvu uzavřely obě strany, Praha a Otlet, 6. července 1882. Tzv. "Smlouva o koňskou dráhu pražskou" se týkala přestavby dosavadní trati a výstavby tratí nových. Smlouva obsahovala celkem 59 článků. /V následujících řádcích uvádíme čísla článků arabskými číslicemi, původní text je uveden číslicemi římskými./

Úvodním článkem přenechala obec Otletovi k užívání další pražské pozemky pro tratě od Poříčské třídy na Smíchov, z Radeckého náměstí k Žižkovu, od Můstku k ulici Palackého na Královských Vinohradech, z Josefského náměstí k vratům před Stromovkou a od Českého národního divadla na Křižovnické náměstí.

Článek 2 stanovil platnost smlouvy do 10.3.1924.

Článek 3 stanovil pozemkové činže /nájemné/. Otlet byl povinen do 10.3.1883 platit 16 krejcarů za 1 metr trati ročně a od 11.3.1883 dále 26,5 kr. za 1 m + 1 % z hrubého ročního příjmu. Za pozemky pro jiné účely /čekárny aj./ měl podle čl. 4 E. Otlet platit ročně 56 kr. za čtvereční metr plochy.

V článku 5 bylo stanoveno, že zmíněné nové trati budou za hranicí Prahy pokračovat na Smíchov k Plzeňské třídě, na Vinohradech k Nuselským schodům, na Žižkově k Bezovce, resp. až k Olšanům, a konečně z Holešovic až k hostinci ve Stromovce. Zároveň bylo povoleno posledně jmenovaný úsek provozovat jen sezonně.

V dalších článcích bylo dohodnuto zdvojkolejnění stávající trati, byly určeny termíny zprovoznění jednotlivých staveb /a povoleny výjimky z nich/; byl dohodnut druh kolejí /vrchní stavba/ apod.

Velmi zajímavý byl čl. 14: "Stavbou nesmí se doprava po ulici nijak přerušovati. Práce mají se co nejrychleji vykonati a každý den musí část ta, s níž se ten den začalo, také ke konci přivedena býti. Dláždění se smí jen tolik vytrhovati, co možno před ukončením práce každého dne zase upraviti." Urychlení staveb na mostech se týkal neméně zajímavý článek 26, podle kterého byl E. Otlet za každý den stavby na mostě povinen platit částku

50 zlatých !

Další články dohodly schvalování vozů, užívání přípřeží, tarif, dobu provozu apod. Byla také povolena nákladní doprava, vždy v noci od 23.00 do 6.00 hodin /Je známo, že existovaly tři nákladní vozy; bližší informace o provozování nákladní dopravy však scházejí./

Smlouva také stanovila povinnost platit na mostech Palackého a císaře Františka Josefa za každou jízdu mýto /v pracovní dny, neděle a svátky dopoledne ve výši 10 kr., v neděli a svátek odpoledne 20 kr. - čl. 28/. Přes Karlův most se jezdilo zdarma. Poplatků se týkaly i články 48 /složení kauce ve výši 80 000 zlatých/ a čl. 50, který stanovil pokuty za nedodržení stavebních termínů. /Při nedodržení lhůty musel Otlet zaplatit 50 zlatých za den a trať, po 1.11.1883 se výše pokuty zvyšovala na 100 zlatých za den a trať. Při odmítnutí pokuty byly částky sráženy z kauce. Pokud by Otlet nesplnil smluvní závazky do 30.4.1884, hrozilo propadnutí kauce a zrušení smlouvy./

Zejména posledně jmenovaný článek byl příčinou mnoha sporů mezi oběma smluvními stranami.

Není bez zajímavosti, že v roce 1882, kdy se v Praze teprve o rozšíření koňky mluvilo, konaly se v některých městech už úspěšné pokusy s elektrickou tramvají. V Praze, jak známo, první elektrická tramvaj vyjela v roce 1891 na Letné. Koňce však nemohla konkurovat ani směrově, ani přepravně.

Zato druhá elektrická dráha z roku 1896, kterou postavil, stejně jako první, Ing. František Křižík, už s koňkou souvisí. O projektu se jednalo už v roce 1892. Libeňská obec se tehdy obrátila na společnost Pražská tramway s požadavkem prodloužit trať koňky z Karlína do Libně. Otlet odmítl nabídku s libeňští pak zahájili jednání s Ing. Křižíkem. Proti úspěšné elektrické dráze pak Otlet vystoupil v soudní při, když pražskou obec i Křižíka žaloval pro porušování koncese. Známý spor skončil Otletovou porážkou, protože měl koncesi k provozování koňky, nikoli elektrické dráhy.

Akciová společnost pražských tramvají ovšem vycítila v rodících se elektrických drahách silnou konkurenci. V květnu 1894 předložilo ředitelství společnosti pražské městské radě žádost, aby smělo přebudovat koňku na elektrickou dráhu. Žádost byla postoupena tzv. komisi pro elektrické dráhy. Tím na čas žádost zmizela. Pražská obec neměla žádný zajem na vzniku konkurenčního elektrického podniku, který by byl v držení cizince, a dokonce odmítala zlepšování provozních poměrů koňky zřizováním nových staveb, čímž se snažila koňce ztěžovat situaci. Na druhé straně bylo ovšem požadováno na Otletovi, aby svou dráhu do lepšího stavu uvedl. Byl zejména vytýkán chatrný stav vozidel, uniforem personálu, nečistota i stále se zhoršující stav špatně udržovaných tratí. V době těchto sporů navíc obec odmítla uznat Otletovu Akciovou společnost pražských tramvají z roku 1875. Eduard Otlet protestoval u ministerstva železnic jak proti odmítnutí existence akciové společnosti, tak proti odmítnutí přeměny koňky na elektrickou dráhu. Ministerstvo železnic však 2.1.1897 konstatovalo, že přenesení koncese v listopadu 1875 na Akciovou společnost pražských tramvají /Société anonyme des tramways de Prague/ vykonal E. Otlet svévolně a právně nepřípustně. Zmíněné společnosti nikdy nebylo uděleno povolení k provozování obchodu. Z tohoto důvodu odmítlo ministerstvo železnic s Otletovou společností jednat o elektrifikaci a navíc Otleta vyzvalo, aby legalizoval právní poměr společnosti, nebo mu bude odňata koncese. Dvacetileté "trpění" vlastně ilegální akciové společnosti lze vysvětlit snad jenom tím, že v praxi koňka pod označením společnosti nevystupovala, ale její dokumenty nesou zpravidla hlavičku "Generálního ředitelství pražské tramvaje" /Generaldirection der Prager Tramway/.

V roce 1897 se Otlet pokusil vytvořit novou společnost "Pražská tramway - akciová společnost v Bruselu" /Tramway de Prague - Société anonyme à Bruxelles/. Otázka názvu společnosti je však trochu diskutabilní. V době příprav ustavení společnosti hovoří archivní korespondence o "Prager - Tramway - Gesellschaft" /Pražská tramvajová společnost/, která chtěla získat na 27 let /do 10.3.1924, tedy podle smlouvy z r. 1882/ koncesi pro elektrifikaci koňky. Přilehlé obce neměly proti vzniku společnosti

námitek. Nabídku na podílnictví však odmítla pražská obec a nová společnost neměla dlouhého trvání, pokud ovšem vůbec vznikla! V pozdější prodejní smlouvě v roce 1898 se totiž hovoří o zástupcích společnosti, vykázané pod původním názvem z roku 1875, tedy "Akciová společnost pražských tramvají".

Pražská obec se rozhodla elektrifikaci provést sama a rozhodla se dráhu od E. Otleta odkoupit do svého vlastnictví. Už 11. března 1898 přešlo držení koňky na obec a společnost provozovala dráhu na účet Prahy. Dne 27.6.1898 schválil sbor obecních starších návrh městské rady na zakoupení koňky a 30. června 1898 byla podepsána prodejní smlouva. Od 1. července 1898 byla správa pražske koňky převedena na pražské Elektrické podniky. Podpis smlouvy byl ještě formálně schválen 8.7. v městské radě.

Pražská obec koňku odkoupila za 2 637 000 zlatých; zároveň obec zaplatila 40 500 zlatých za 15 nových vozů, které přešly přímo do majetku obce, aniž by patřily společnosti Pražská tramway. Kromě toho obec převzala i hypotekární dluhy společnosti ve výši 56 000 zlatých.

Na zasedání sboru obecních starších 27.6.1898 byla také schválena přestavba koňky na elektrickou dráhu.

Tím definitivně skončilo údobí rozvoje pražské koňky. Během následujících čtyř let byla celá síť pražské koňky přestavěna na elektrickou dráhu, vyjma úseku přes Karlův most. Ten byl k elektrifikaci připuštěn až po nalezení vhodného technického řešení přívodu proudu. Poslední jízda pražské koňky se konala 12.5. 1905 v 18.00 hodin z Křižovnického náměstí. Zúčastnilo se jí šest vozů evidenčních čísel 27, 28, 57, 58, 83 a 84. Symbolické rozloučení se pak konalo téhož dne v košířské vozovně elektrických drah.

I když ve třicetiletém údobí existence pražské koňky bylo dost sporů s pražskou obcí, dost negativních jevů, které mnohdy vyplývaly z tehdejších společenských a hospodářských podmínek, přesto kladné prvky převažují. Pražská koňka se stala opravdu základem spolehlivé pravidelné organizované městské dopravy v Praze. O správné volbě tratí svědčí i skutečnost, že většina elektrifikovaných tratí koňky, samozřejmě v moderní podobě, vyj-

na úseků na Starém Městě [ohrožení architektonických památek], na Žižkově a některých drobných přeložek, je v provozu i v současné době, 105 let poté, co první linka koňky vyjela do pražských ulic.

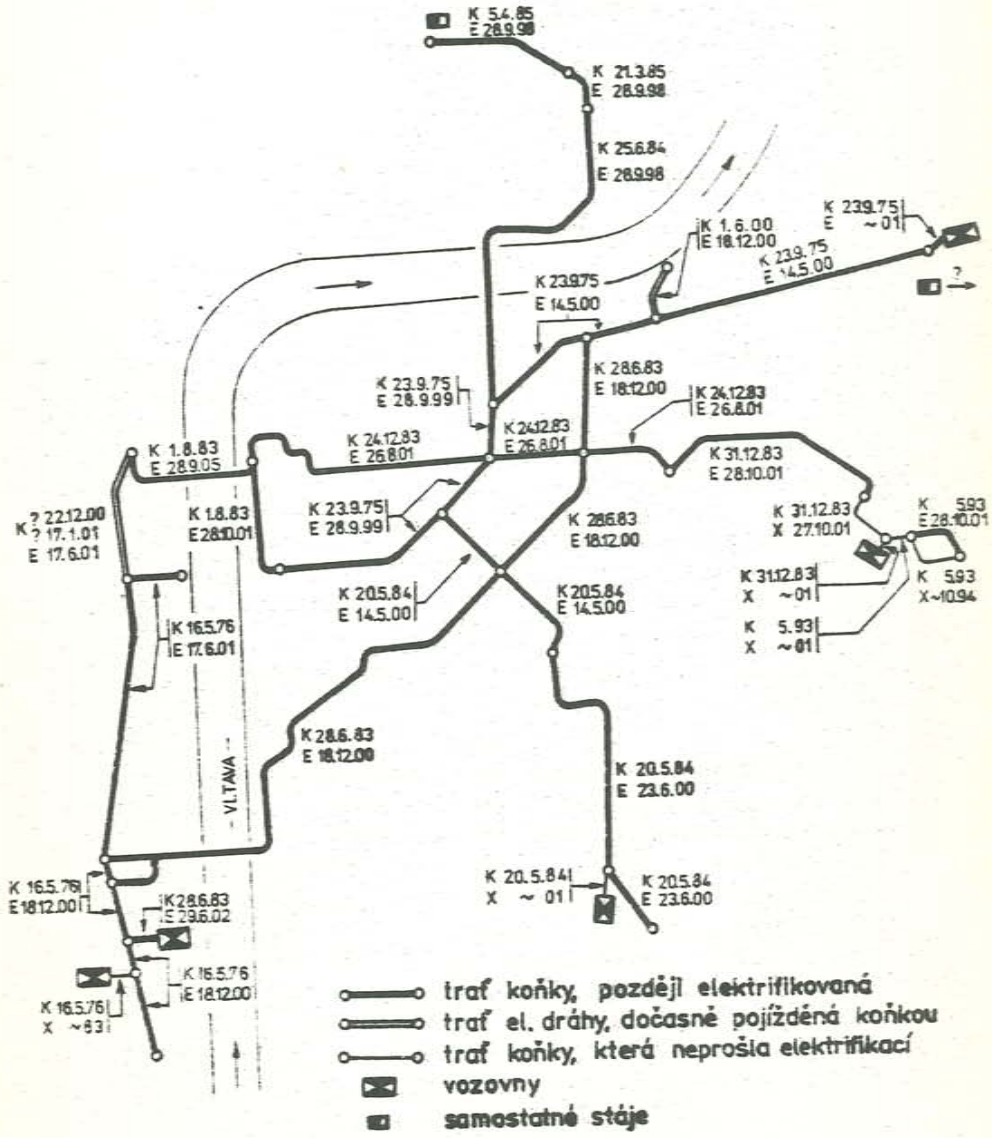
Vývoj stavebních tratí

Historii pražské koňky lze v podstatě rozdělit do tří údobí. První zahrnuje léta 1875 - 1882, tedy údobí existence první tratě [respektive prvních dvou tratí], na území Prahy jednokolejných. Vyjma let 1875 a 1876 nebyl prakticky vykazován žádný další větší stavební ruch.

Druhé údobí, léta 1882 - 1897, je ve znamení velkého rozvoje provozu koňky, dalo by se říci zlatou érou koňky. Celá síť byla prakticky dobudována už v letech 1883 - 1885, pouze prodloužení od Bezovky k Olšanům v roce 1893 je pak významnějším projevem stavební činnosti, kdy jde zároveň i o poslední trať, stavěnou speciálně pro koňku. Pro stavbu nových tratí byly vždy významné příslušné smlouvy, které společnost Pražská tramway uzavírala s jednotlivými obcemi, tj. s Prahou, Karlínem, Královskými Vinohrady, Smíchovem a Žižkovem. Nejvýznamnější byla již zmíněná smlouva z 6.7.1882. Ta mimo jiné totiž stanovila i termíny zahájení provozu na nových tratích. Tyto termíny byly příčinou mnohých sporů. Otletova společnost vlastně sni jeden termín stanovený smlouvou nedodržela a neustále se s pražskou obcí soudila. Otlet se snažil bránit těžkým finančním postihům ze smlouvy za nedodržení termínů vyplývajících. Vždy se snažil hájit tvrzením, že pražská obec brání výstavbě, vymýšlí sama různé zdržení [narážka na časté protesty občanů proti navrhovanému provozu, proti dvoukolejnosti, šíři komunikací apod.]. Přehled jednotlivých termínů lze vyčíst z tabulky I.

VÝVOJ SÍTĚ KOŇKY

1875 - 1905



Tabulka I. Termíny zprovoznění tratových úseků koňky

Trať	Úsek	Smlouva podepsána	Smluvní termín zprovoznění	Politická pochůzka	Technická revize	Skutečné zahájení provozu
KARLÍN - - MALÁ STRANA	Karlín-Národní divadlo	11.3.1873 17.7.1877(2)	31.12.1875 (1)	1.1875	15. 9.1875	23. 9.1875
	Nár.divadlo-Malá Strana	6.7.1882	1.11.1882	18.9.1882	30. 7.1883	1. 8.1883
MALÁ STRANA - - SMÍCHOV	Řetězový most-Smíchov	11.3.1873 17.7.1877(2)	31.12.1875 (3)	1.1875	12. 5.1876	16. 5.1876
	Malostr.nám.-Újezd	6.7.1882	nestanoven	12.5.1896 (4)	17. 1.1901	22.12.1900 (4)
TĚŠNOV - - SMÍCHOV	Jezdecká-Smíchov	6.7.1882	1. 9.1882	18.9.1882	25. 6.1883	28. 6.1883
	Poříčí - Těšnov	-	nestanoven	- (5)	?	1. 6.1900 (6)
KŘIŽOVNICKÁ - - ŽIŽKOV	Křižovnická-Bulhar	6.7.1882	1. 6.1883	18.9.1882	26.11.1883	24.12.1883
	Bulhar - Bezovka	6.7.1882	1. 6.1883	18.9.1882	26.11.1883	31.12.1883
	Bezovka - Olšany	6.7.1882	nestanoven	13.8.1892	26. 4.1893	1893 (7)
MŮSTEK - - KR.VINOHRADY	Můstek-Král.Vinohrady	6.7.1882	1. 9.1883	18.9.1882	14. 5.1884	20. 5.1884
JOSEFSKÉ NÁM.. - KRÁL.OBORA	Josefská náměstí--Martínkova továrna	6.7.1882	1.11.1883	18.9.1882 a 16.4.1883	19. 6.1884	25. 6.1884
	Mart.továrna-Výstava	6.7.1882	nestanoven	26.6.1884	12. 3.1885	21. 3.1885
	Výstava-Král.Obora	6.7.1882	nestanoven	26.6.1884	12. 3.1885	5. 4.1885

Poznámky:
(1) - Včetně úseku Řetězový most - Smíchov
(2) - Notariální akt, smlouva, která potvrdila převod původních práv na E. Otleta
(3) - Včetně úseku Karlín - Řetězový most (Národní divadlo)
(4) - Politická pochůzka v roce 1896 trať zamítla; vystavěná trať určena pro elektrickou dráhu, koňkou pojížděna dočasně; provoz možná zahájen až 17.1.1901
(5) - Politická pochůzka po tratí koňky nebyla, konala se jen pochůzka projektu el. dráhy 8.5.1899
(6) - Provoz po kolejích elektrické dráhy
(7) - Přesný termín neznámý. Dosud udávaný srpen není příliš pravděpodobný

Termíny zprovoznění úseků v přilehlých obcích byly však podle separátních smluv odlišné. Snad i proto, že příslušné smlouvy s okolními obcemi Otlet uzavíral mnohem později, kdy bylo zřejmé nedodržení "pražských" termínů. Data a termíny smluv s okolními obcemi vyplývají z tabulky II.

Třetí, závěrečné období zahrnuje léta 1897 - 1905. V těchto letech vzniká v Praze síť elektrických drah, která postupně pohlcuje i jednotlivé tratě koňky. Dvě nové tratě, které jsou na přelomu století dány koňce do užívání /Poříčí - Těšnov a Újezd - Malostranské náměstí/ jsou už stavebně určeny elektrické dráze a koňka je na nich provozována jen dočasně.

V roce 1897 je koňka vlastně ještě konkurenčním podnikem rodící se síti elektrických drah. Dokonce první projekty pražské sítě el. drah nepočítají s okamžitou elektrifikací koňky a stávající tratě koňky respektují; v některých případech je el. dráha uvažována i ve stejných ulicích na samostatné koleji. V tomto období však také pražská obec přestává Pražské tramvaji povolovat stavby, které by zlepšovaly její provoz /kolejové oblouky Václavské náměstí - Národní divadlo, odbočné koleje na Vinohradech aj./. Od počátku roku 1898 si koňka a el. dráha konkurují i v konkrétních přepravních vztazích, kdy např. po zřízení el. dráhy Spálená ulice - Král. Vinohrady ztrácí téměř smysl linka koňky Král. Vinohrady - Národní divadlo, když je jí odebrána značná část cestujících. Teprve převzetím koňky pražskou obcí a jejím začleněním do systému el. drah, jako jeho faktického provizorního doplňku, konkurenční vztahy obou trakcí vlastně mizí. Síť koňky je dána k postupné elektrifikaci.

V průběhu elektrifikace je provoz jednotlivých tratí postupně omezován - jednak zkracováním tratí po zahájení elektrického provozu na dosud neelektrifikované úseky a jednak provizorními úpravami danými vlastní přestavbou zbývajících provozních úseků. Provoz se operativně přizpůsoboval postupu stavebních prací, přičemž na zbývající dobu do dokončení přestavby byly linky koňky převáděny už na koleje budoucí el. dráhy. Část třetího období, léta 1901 - 1905, je už spíš jen symbolickým dokončením provozu koňky na kratičkém úseku přes Karlův most.

Rychlost elektrifikace jednotlivých úseků po schválení projektu vyplývá z tabulky č. III.

Tabulka II. Termíny zprovoznění a data uzavření separátních smluv s mimopražskými obcemi

Trať	Úsek za hranicemi Prahy	Smlouva s obcí	Datum podpisu	Smluvní termín	Skutečné zahájení provozu (tab. I.)
KARLÍN – – MALÁ STRANA	Pořící – Karlín	Karlín	?	?	23. 9.1875
MALÁ STRANA – – SMÍCHOV	Újezdská brána-Západní n.	Smíchov	6. 4.1876	?	16. 5.1876
TĚŠNOV – – SMÍCHOV	Palackého most-Plzeňská	Smíchov	13. 4.1883	?	28. 6.1883
KŘIŽOVNICKÁ – – ŽIŽKOV	Bulhar – Bezovka Bezovka – Olšany	Žižkov Žižkov	31. 7.1883 ? (3)	1.5.1884 (2) ?	31.12.1883 1893
MŮSTEK – – KR.VINOHRADY	Demínka – Zvonařka	Král.Vinohrady	7. 2.1884	30.6.1884	20. 5.1884
JOSEFSKÉ NÁM. – – KRÁL.OBORA	Martínkova továrna – – Královská obora	Zemský výbor pro Království české (4)	27.10.1884	?	5. 4.1885

Poznámky: (1) – Nová, samostatná smlouva mezi Otletem a Smíchovem. Složena kauce 3 000 Zl.
(2) – Složena kauce 1 000 Zl.
(3) – Není známo, zda pro tento úsek byla uzavřena nová smlouva
(4) – Území Stromovky patřilo do správy Zemského výboru pro Království české

Tabulka III. Termíny elektrifikace tratí koňky

Tabulka nezahrnuje rušení úseků pozdější elektrické dráhy

Trať koňky	Úsek	Politická pochůzka	Technická revize	Zahájení provozu
KARLÍN – – MALÁ STRANA	Karlín-Josefské nám. Josefské nám.-Nár.divadlo Nár.divadlo-Křižovnické n. Křižovnické nám.-M.Strana	8.5.1899 a 13.4.1899 1905	18. 5.1900 22. 9.1899 25.10.1901 26. 9.1905	14. 5.1900 23. 9.1899 28.10.1901 28. 9.1905
MALÁ STRANA – – SMÍCHOV	býv.Četéz.most-Plzeňská Plzeňská-Západní nádr. Malostranské nám.-Újezd	14.4.1899 a 14.6.1899	25. 5.1901 17.12.1900 25. 5.1901	17. 6.1901 18.12.1900 17. 6.1901
TĚŠNOV – SMÍCHOV	Těšnov – Smíchov	13.4.1899 a 8.5.1899	17.12.1900	18.12.1900
KŘIŽOVNICKÁ – ŽIŽKOV	Křižovnická-Bulhar Bulhar-Nákvasova	13.4.1899 a 8.5.1899(1)	20. 8.1901 25.10.1901	26. 8.1901 28.10.1901
MŮSTEK – KRÁL.VINOHRADY	Můstek – Muzeum Muzeum-Nuselské schody	13.4.1899 a 8.5.1899	12. 5.1900 22. 6.1900	14. 5.1900 23. 6.1900
JOSEFSKÉ NÁMĚSTÍ – – KRÁLOVSKÁ OBORA	Josefské nám.-Kr.Obora	5.8.1898	27. 9.1898	28. 9.1898

Poznámka: (1) – Část trati v Chelčického ulici na základě nové dílčí politické pochůzky z 6.9.1901 neelektrifikována a přeložena do jiné ulice.
Úsek ve Vratislavově ulici rovněž nebyl elektrifikován, protože byl zrušen už v roce 1894.

Zmíněné tři etapy vývoje kolejové sítě se vztahují i na vývoj vrchní stavby. V letech 1875 - 1882 se užívaly koleje velmi primitivní. Jako kolejnice sloužily ploché železné pásy přišroubované na podélných dřevěných trámech položených na příčné pražce. Tento způsob vrchní stavby měl za následek častá vykolejení, navíc byl nebezpečný i pro ostatní dopravu a chodce, protože nebylo možné spolehlivě zabudovat dlažební kostky až těsně ke kolejnici.

Počátkem 80. let došlo k částečné úpravě, když plochý pás byl nahražen plochou kolejnicí /vlastně opět pásem, ale vyšším/ se žlábkem. Ten byl ovšem připevněn opět na podélné dřevěné trámy a pražce. Tato vrchní stavba byla ovšem záhy upravena a dřevěné trámy byly nahrazeny železnými traverzami, jejichž rozchod byl udržován kovovými spojkami; odpadly tedy pražce. Ovšem oblouky s poloměrem menším než 35 metrů měly vnější kolejnice opět ploché bez žlábku.

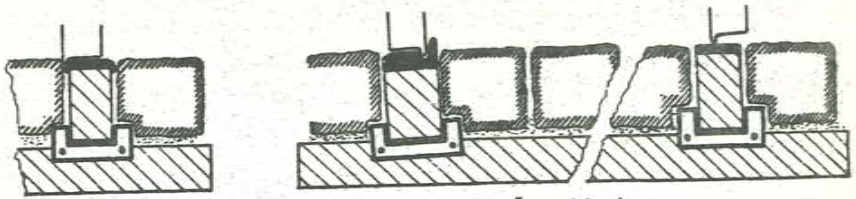
Výhybky měly jen jeden přestavitelný jazyk.

Třetí údobí vrchní stavby z přelomu století obsahuje už normální /na tehdejší dobu/ kolejnice vznikajících elektrických drah, na které je s postupem elektrifikace koňka dočasně převáděna.

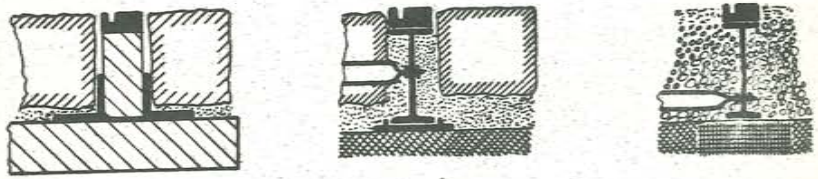
Následující přehled vývoje jednotlivých stavebních tratí vychází z několika předpokladů. Historické prameny, stejně jako většina pozdější literatury, jsou nejednotné v označování stavebních tratí. Je to dáno jednak zaměňováním pojmů "trať" a "linka", které se v počátcích provozu vlastně ztotožňovaly /navíc v 90. letech při zavádění vložených spojů se objevují i termíny "dílčí trať" apod./, a jednak nesprávným vycházením z některých projektových dokumentů, které se od realizovaných liší.

Při dělení sítě koňky na stavební tratě se vycházelo ze skutečného vedení linek v dobách vzniku příslušných úseků /kdy zásada trať = linka se dodržovala/ a také bylo přihlédnuto k názvům a vedení stavebních tratí při pozdější elektrifikaci koňky. Například při zařazení úseku Plzeňská třída - Západní nádraží, který v dobách el. dráhy sice patřil ke stavební trati Těšnov - - Smíchov a v době vzniku trati koňky Jezdecká - Smíchov byl pojížděn hlavně touto linkou, vycházelo se při určování příslušnosti úseku v období koňky z původního provedení, kdy existovala

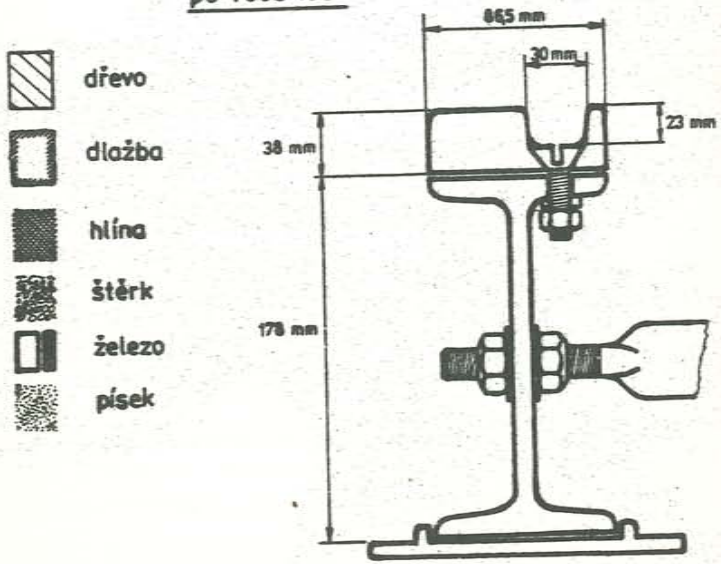
VRCHNÍ STAVBA KOŇKY



Rok 1875



po roce 1882



pouze trať [a linka] Řetězový most - Západní nádraží.

Nové úseky, které byly stavebně určeny pro el. dráhu, ale byly dočasně pojížděny koňkou, byly v přehledu zařazeny k těm tratím koňky, ke kterým patřily po elektrifikaci, nebo se kterými souvisely linkově.

Tratě Josefské náměstí - Královská obora a Můstek - Královské Vinohrady jsou vedeny oddělené, ačkoliv po elektrifikaci a dlouhý čas i linkově byly spojeny. Důvodem pro rozdělení, vedle samostatného provozování v počátcích, byla i snaha nevytvářet tzv. peážní úseky [zde Josefské nám. - Můstek].

Tabulka IV. Příslušnost tratí koňky k pozdějším stavebním tratím elektrických drah

Název trati koňky	Název trati el. dráhy	Pozn.
Karlín - Malá Strana	celá Karlín - Malá Strana	
Křižovnická ul.- Žižkov	Žižkov - Křižovnická ul.	[1]
Malá Strana - Smíchov	část k Národní divadlo-Plzeňská část k Smíchov-Jatky-Centrála část k Těšnov - Smíchov	[2] [3] [4]
[Těšnov]-Jezdecká- - Smíchov	část Těšnov - Smíchov	[5]
Můstek-Král.Vinohrady	část Kr.Obora-Kr.Vinohrady	[6]
Josef.nám.- Kr.Obora	část Kr.Obora-Kr.Vinohrady	[6]

Poznámky: [1] - Bez části v Chelčického ulici a Vratislavově ul.
[2] - Úsek býv. Řetězový most - Anděl
[3] - Úsek Újezd - Malostranské náměstí
[4] - Úsek Anděl - Západní nádraží
[5] - Úsek Těšnov - Anděl
[6] - Úsek trati el. dráhy mezi Josefským náměstím a Můstkem byl peážní s tratí Karlín - Malá Strana

Délky stavebních tratí se v různých pramenech často rozcházejí. Mnohdy bývá ztotožňována délka provozní a stavební na základě již zmíněného pravidla linka = trať. V některých případech

se délka nepatrně změnila rekonstrukcí. V přehledech jednotlivých stavebních tratí jsme po rozborech všech pramenů se snažili dát údaj nejvěrohodnější, pro zajímavost je údán [byl-li známý] údaj uvedený v situačních plánech tratí při technických revizích. Zajímavý pohled na délky tratí dává dvacetistránkový hektografický rukopis "Tramway v Praze", který v roce 1897 sestavil F.J. Schwarz, vrchní účetní Zemské banky Království českého při příležitosti příprav určení ceny koňky. V této práci se objevují termíny "povolené tratě" a "využitkované tratě", které jsou patrně obdobou pojmů "stavební" a "provozní délka" ["provozní délka" zde přesněji už "linka"].

Tabulka V. Délky tratí [Názvy výjimečně převzaty z citované publikace]

Název	Povolené tratě	Využitkované tratě	Pozn.
Karlín - Malá Strana	4829 m	4829 m	
Smíchov	1139 m	1240 m	[1]
Jezdecká - Smíchov	4270 m	4270 m	[2]
Žižkov - Křižovnické nám.	3771 m	3771 m	
Vinohrady - Král. Obora	4827 m	v létě 5378 m v zimě 4775 m	[3]

Celkem tramwayová síť obsahuje 18 836 m tratí povolených k provozování vozby, délka tratí k vozbě užívaných v létě je 19 488 m, v zimě 18 885 m [4]. V ulicích položené koleje jednoduché [tj. délka všech kolejí měřená jednokolejně; red.] měří 35 718 m. [5] Koleje vedoucí do vozoven měří 933 m.

Poznámky: [1] - míněn úsek Řetězový most - Plzeňská
[2] - míněn úsek Jezdecká - Západní nádraží
[3] - údaj nezahrnuje úsek Josefské nám. - Můstek
[4] - předpokládáme, že vyšší číslo vzniklo překrytím některých úseků
[5] - z údajů vyplývá délka jednokolejných úseků v roce 1897 - 933 m

Trať Karlín - Malá Strana

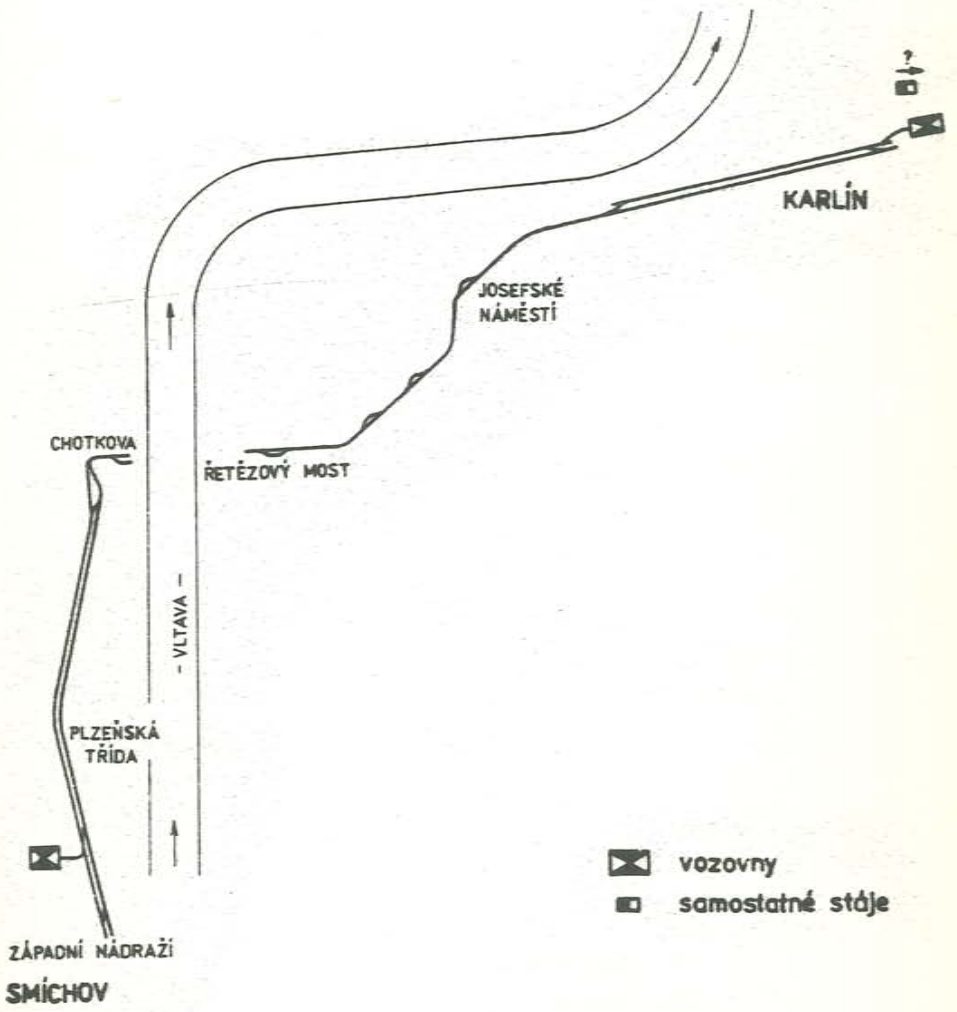
Trať Karlín - Malá Strana se stala jednou z nejdůležitějších tratí pražské koňky, v období prvních osmi let její existence byla jedinou v pravobřežní části Prahy. V prvních letech své existence byla vlastně torzem původně navrhované přímé trati Karlín - - Smíchov. Původní projekt totiž zahrnoval i trať vedenou přes Řetězový most císaře Františka. Opět byl tento úsek navrhován i roku 1882, ale ani nový návrh se nepodařilo uskutečnit. I když se v literatuře často hovoří o tom, že příčinou byly stavebně technické důvody, některé prameny nasvědčují, že velkou roli při nerealizování projektu sehrál také zásadní nesouhlas společnosti, která řetězový most spravovala.

V původním projektu existoval také alternativní úsek na Můstku tzv. "Myší dírou". Ovocná ulice byla totiž příliš úzká, trať v ní nakonec byla vedena, šlo ovšem vlastně o "trvalé provizorium". Trať byla, přesněji řečeno měla být vedena Ovocnou ulicí jen do té doby, než ji komunikační poměry dovolí přeložit do "Myší díry". S touto přeložkou se počítalo i v roce 1882, ale, jak známo, nikdy k ní nedošlo.

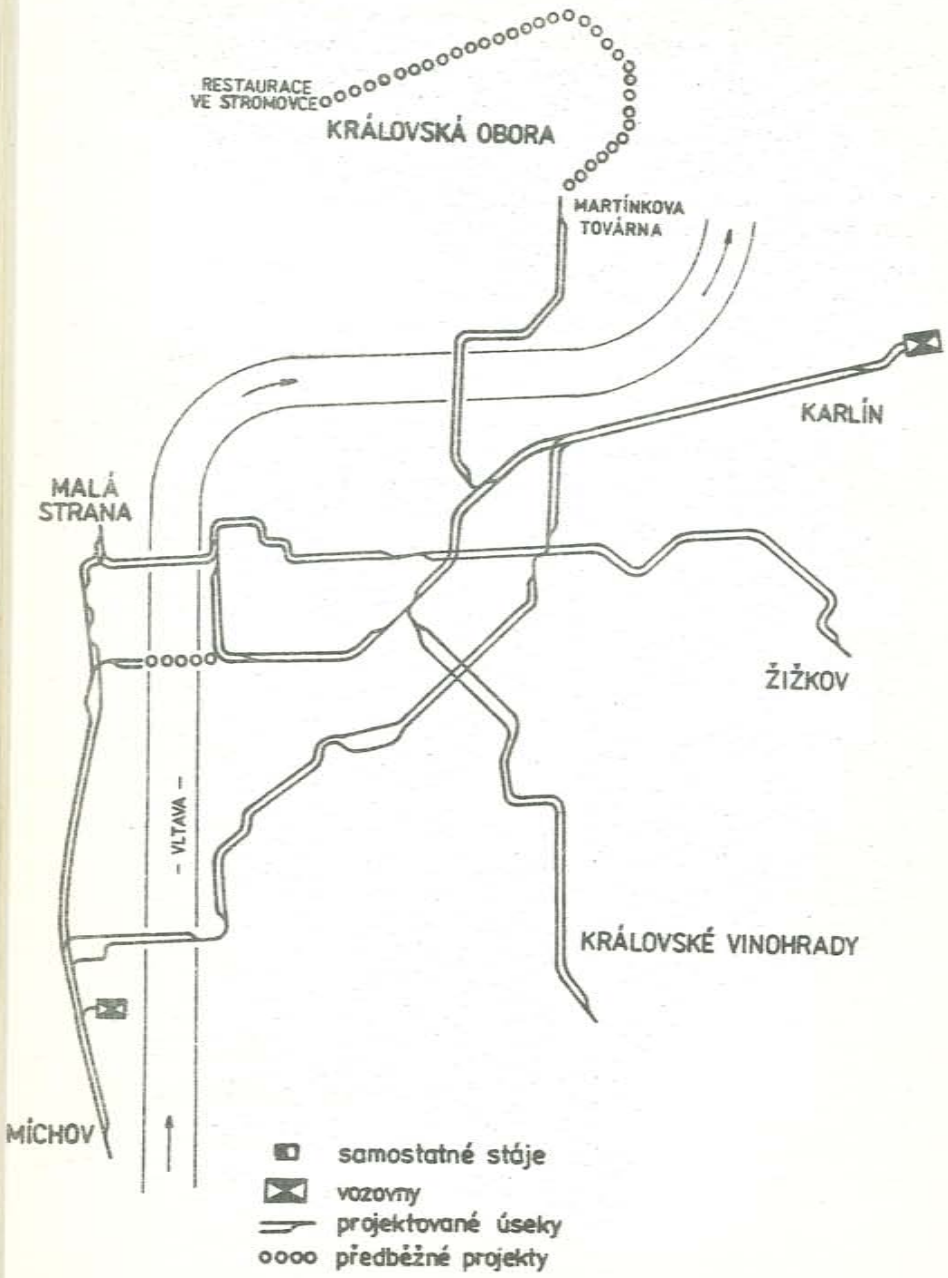
Politická pochůzka /v dnešní terminologii místní šetření/ po projektované trati se konala v lednu 1875, stavbu povolilo c.k. místodržitelství výnosem z 8.3.1875. Vlastní "trasírování" trati /tj. zatloukání dřevěných kolíků značících průběh budoucí dráhy/ bylo zahájeno až 27. dubna a 3. května se začalo s kladením kolejí na území Prahy. Technická revize celé dostavěné trati se konala 15. září 1875. První zkušební jízdy byly provedeny už dva dny před revizí. Provoz byl zahájen 23. září 1875 v 15.00 hodin.

První provozní úsek pražské koňky dlouhý 3800 m začínal v Karlíně u remízy. Celý úsek vedoucí Karlínem byl dvoukolejný, teprve na počátku Poříčské třídy se trať měnila v jednokolejnou a jako taková pokračovala Poříčskou třídou, třídou Na příkopě, Ovocnou a Ferninandovou a končila zhruba 80 metrů před Řetězovým mostem císaře Františka. V pražském jednokolejném úseku byly čtyři výhybny: na Josefském náměstí, v ul. Na příkopě /před křižovatkou Můstek/, před Platýzem a na konci tratě u Řetězového mostu.

Je celkem logické, že dlouhý jednokolejný úsek způsoboval časté zdržení. Proto už 6. října 1875 společnost Pražské tramwaye žádala o povolení k položení druhé koleje. Protože preference městské hromadné dopravy ještě samozřejmě nebyla v módě, stejně jako mnohými orgány nebyl doceňován její význam, ke zdvoukolejnění pražského úseku ještě dlouho nedošlo. Teprve v roce 1882, když byla uzavřena smlouva o zřízení dalších tratí, bylo touto smlouvou zároveň povoleno zdvoukolejnění trati stávající. Když se v r. 1881 dláždila ulice Na příkopě, dala zde pražská obec na svůj náklad sama položit druhou kolej. Zmíněnou smlouvou /čl. 27/ byla Otletova společnost povinna tyto položené koleje odkoupit. Lze usuzovat, že úsek Prašná brána - Můstek se dvoukolejně provozoval už roku 1882. Dne 5.4. 1882 byl schválen celkový návrh rekonstrukce /zdvoukolejnění úseku Poříč - Národní divadlo/. Také úsek Ovocná ulice - Národní divadlo byl zdvoukolejněn patrně ještě téhož roku, definitivní dokončení celé stavby je doloženo až plánem po rekonstrukci z 20 září 1883. /Provoz na zdvoukolejněném úseku

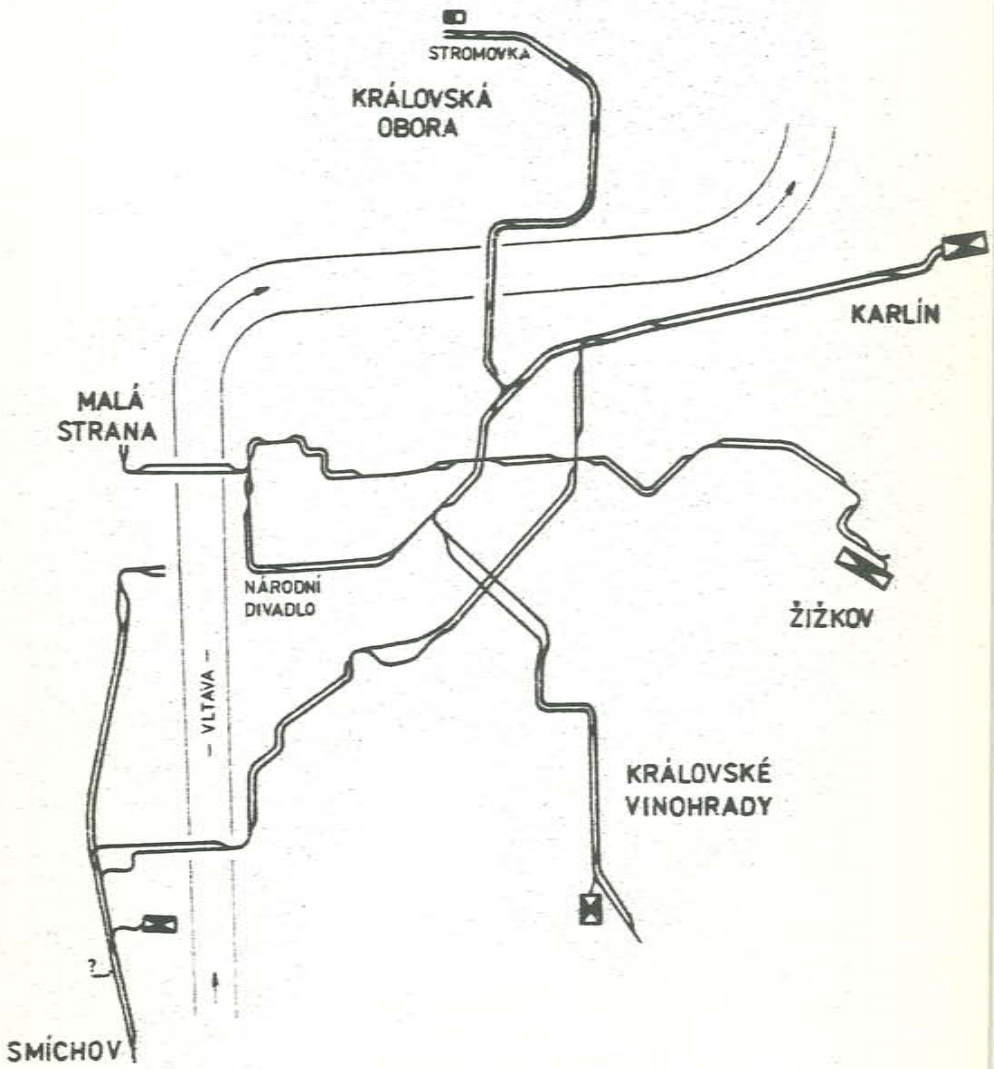


PŮVODNÍ PROJEKT KOLEJOVÉ SÍTĚ KOŇKY z roku 1882



SKUTEČNÝ STAV KOLEJOVÉ SÍTĚ KOŇKY

v roce 1885



Prašná brána - Poříč je některými prameny předpokládán už od 1.8. 1883, tj. zároveň od prodloužení trati na Karlův most. Ale Národní listy uvádějí, že s kladením druhé koleje v tomto úseku se začalo až 26. července 1883, je tedy nepravděpodobné, že by celý úsek na Poříčí byl dokončen už o pět dní později. ⟩ Při zmíněné rekonstrukci byl zřízen přejezd u Poříčských sadů a také vložen jednoduchý kolejový trojúhelník a dva přejezdy na Joseřském náměstí jako napojení na připravované tratě do Stromovky. Úsek přes křižovatku Můstek a v Ovocné ulici zůstal jednokolejný i nadále. U Národního divadla byl zřízen přejezd.

Od 1. srpna 1883 byla trať prodloužena po Františkově nábřeží dvoukolejně ⟨ vyjma krátkého jednokolejného úseku u Karlových lázní ⟩ na Křižovnické náměstí, kde úvratí odbočovala jednokolejně na Karlův most. Přes most a v Mostecké ulici byla dvoukolejná, závěr trati na Malostranském náměstí byl jednokolejný s vidlicovitým ukončením. Celková délka dostavěné trati byla 4829 metrů.

Zároveň s výše zmíněnou rekonstrukcí v Poříčské třídě byl vybudován jednokolejný oblouk, kterým byla tato trať spojena s tratí Jezdecká ul. - Smíchov.

V souvislosti s napojením nové tratě k Nuselským schodům v r. 1884 došlo k drobným kolejovým úpravám na Můstku.

Další úpravy byly prováděny až v devadesátých letech. Do počátků tohoto období patří také dlouhodobé přerušení dopravy na Karlově mostě. 4. září 1890 se při povodni zřítila velká část mostu. Bylo sice vystavěno dřevěné provizorium, ale to neobsahovalo koleje tramvaje. Koňka se na opravený Karlův most vrátila až 19.11.1892. Do té doby zde dočasně jezdila omnibusová linka.

V roce 1895 byl vložen druhý přejezd u Poříčských sadů, aby zde bylo umožněno ukončení prodloužené linky ze Smíchova a přitom nebyl rušen provoz na karlínské trati. V téže době probíhalo jednání o zřízení kolejového oblouku z Václavského náměstí směrem k Národnímu divadlu a položení druhé koleje v Ovocné ulici. Ani jedna stavba zde však nebyla realizována. Kolejový oblouk nepovolil pražský magistrát, druhou kolej v Ovocné ulici odvolala sama Pražská tramway pro nesnáze při jednání.

V říjnu 1898, když byla zahájena stavba nového mostu na místě rušeného řetězového, bylo zřízeno na Františkově nábřeží před Lažanským palácem skladiště stavby, a tak zahrazena levá kolej. Při ústí Betlémské ulice byl vybudován přejezd a úsek Národní divadlo - Betlémská byl provozován jednokolejně. Protože docházelo ke zdržování provozu, byla počátkem roku 1899 zřízena pomocná třetí kolej ⟨ vlastně dlouhá výhybna ⟩ na nábřeží, která zkracovala jednokolejný úsek na minimum. Některé materiály z ledna 1899 vykazují také kolejový oblouk ze Spálené ulice ⟨ z elektrické dráhy ⟩ směrem k Národnímu divadlu. Existence takového propojení obou trakcí není zatím ovšem nijak odůvodněna. V době po elektrifikaci této trati koňky v září 1899 podobné kolejové propojení obou tratí už určitě neexistovalo.

V roce 1898 došlo v souvislosti s elektrifikací tratě do Stromovky ke kolejové úpravě na Josefském náměstí.

Od roku 1899 došlo k postupnému zřizování elektrické dráhy, na jejíž koleje byl provoz koňky postupně na dočasnou dobu převáděn.

Od 28.9.1899 byl elektrifikován centrální úsek trati Karlín - Malá Strana od Josefského náměstí k Národnímu divadlu.

Dne 14.5.1900 byl zahájen elektrický provoz na úseku Karlín - Josefské náměstí a 28.10.1901 byla dokončena elektrifikace úseku Národní divadlo - Křižovnické náměstí.

Zbývající úsek z Křižovnického náměstí přes Karlův most na Malostranské náměstí byl od 28.10.1901 posledním provozním úsekem pražské koňky v délce 770 metrů. Konečná na Malostranském náměstí koncem roku 1900 prodělala určité změny ⟨ drobné zkrácení trati ⟩ v souvislosti s napojením tratě z Karmelitské ulice.

Provoz na posledním úseku trati byl ukončen 12. května 1905. Elektrická dráha se spodním vedením proudu na tomto posledním elektrifikovaném úseku sítě koňky zahájila provoz 28.9.1905.

Trať Malá Strana - Smíchov

Existence této první levobřežní tratě koňky se dá rozdělit do dvou kapitol. První tvoří základní trať Řetězový most - Smíchov, druhou úsek Malostranské náměstí - Újezd.

Řetězový most - Smíchov

Podobně jako první úsek karlínské trati je také tato trať pozůstatkem neuskutečněného projektu přímého spojení Karlín - Smíchov přes řetězový most. Trať byla od počátku projektována jako dvoukolejná. Krátký úsek na území Prahy ⟨ od mostu k Újezdské bráně ⟩ byl ovšem povolen jako jednokolejný, podobně jako na pražském úseku trati Karlín - Malá Strana. Smíchovská obec, která měla zpočátku rovněž nedůvěru k novému dopravnímu prostředku požadovala v dubnu 1875 změnu místodržitelského výnosu a chtěla také pouze jednokolejnou trať. Záměr obce však nebyl nakonec uskutečněn, proto byl také provoz na dobudované trati plynulejší. Revize dostavěné trati se konala 21.4.1876 a 12.5.1876, provoz byl zahájen 16.5. téhož roku.

Trať začínala u Řetězového mostu na levém břehu Vltavy krátkým dvoukolejným obratištěm a jako jednokolejné vedla Chotkovou třídou až před Újezdskou bránu. Před ní se stávala dvoukolejnou ⟨ přičemž každý směr měl branou vlastní průjezd ⟩ a jako taková vedla Kinského a Švarcenberkovou třídou k Západnímu nádraží ⟨ resp. nádraží Západní dráhy ⟩. Hned za Újezdskou branou byl přejezd, další byl před původní vozovnou před domem U zlatého jelena a třetí na konci dráhy. Dráha vykazovala délku 2 130 metrů.

V souvislosti se zřízením trati od Palackého mostu ⟨ z Jezdecké ulice ⟩ došlo k rekonstrukci úseku Plzeňská-Západní nádraží. Kromě napojení nové trati byl ve stanici Plzeňská třída zřízen přejezd, vybudována odbočka do nové vozovny v Libušině ulici a upraveno ukončení trati, které byla zároveň asi 30 metrů zkrácena. Na rekonstruovaném úseku byl zahájen provoz 28.6.1883.

V roce 1892 byla zbořena Újezdská brána a koleje v jejích místech částečně přeloženy. V roce 1897 došlo k úpravě přejezdu ve stanici Plzeňská třída, aby bylo umožněno vedení linky od Řetězového mostu směrem k Palackého mostu a do centra Prahy. V r. 1900 pak došlo k výstavbě trati elektrické dráhy. Úsek Plzeňská třída - Západní nádraží byl elektrifikován od 18.12.1900 ⟨ trať byla zároveň ze stanice Západní nádraží prodloužena k ústí Slavojovy ulice ⟩.

Na části Újezd - Plzeňská třída byla stále, byť už na kolejích el. dráhy, provozována koňka, a to až do 17.6.1901. V tomto přestavěném úseku byly zřízeny dva nové kolejové přejezdy. První hned na počátku Kinského třídy u Anděla a druhý mezi stanicemi Austria a Kostelní náměstí.

Malostranské náměstí - Újezd

Vystavěná trať v tomto úseku nebyla nikdy stavebně vlastně konce určena. Koňka na ní byla provozována po dobu poloviny roku jen proto, aby dostavěné trať byla ihned využita ještě před dokončením elektrických částí stavby a dokončením nového mostu od Národního divadla. Pod společné označení Malá Strana - Smíchov byl tento úsek zařazen proto, že nešlo vlastně o samostatnou trať koňky, a také proto, že na ní jezdila smíchovská linka ⟨ k-02 ⟩.

Přestože byl úsek Malostranské náměstí - Újezd uveden do provozu koňky jako poslední v síti, je jeho projekt podstatně starší. První byl vypracován v roce 1882 zároveň s projekty ostatních tratí. Pro potíže s ukončením na Malostranském náměstí ⟨ Karmelitská ulice neexistovala v dnešní podobě, pokud jde o šířku komunikace ⟩ však nebyl realizován. Článek 51 smlouvy z roku 1882 stanovil, že úsek od Újezda na "Radeckého náměstí" musí být vystavěn do 1 roku poté, co pražské obec vyzve podnikatelstvo Pražské tramwaye, že stavební překážky pominuly. K rozšíření Karmelitské ulice však dlouho nedocházelo a vznikl proto nový projekt. 12. května 1896 se konala politická pochůzka po projektu, který předpokládal trať ukončenou na tehdejším konci širšího úseku Karmelitské ulice, tj. při ústí ulice Tržiště. Protože navrhovaná trať ovšem nesplňovala hlavní požadavek - - spojení Malostranského náměstí a Smíchova, byl projekt zamítnut.

Třetí, realizovaný projekt už nebyl stavebně určen koňce, ale elektrické dráze Smíchov - Jatky - Centrála. V době schválení projektu této elektrické dráhy už došlo ke zboření domů v jižní části Malostranského náměstí ⟨ tzv. průlom "U Klíčů", dnes už neexistující ⟩. Odstranění této stavební překážky otevřelo konečně možnost zmíněného požadovaného přímého spojení se Smíchovem. Jak již bylo řečeno, koňka zde jezdila jen dočasně.

Datum zahájení provozu je poněkud nejasné. Obvykle je udáván 22. prosinec, protokolárně však bylo zahájení provozu koňky žádáno při technické revizi ⟨ a také povoleno ⟩ 17.1.1901.

Úsek od Újezda až k ústí Harantovy ulice byl jednokolejný s jednou výhybnou při ústí Všehrdovy ulice, zbývající úsek na Malostranské náměstí byl dvoukolejný s přejezdem na náměstí. Na konci trati bylo zároveň zřízeno kolejové napojení tratě

z Karlova mostu. Tak bylo umožněno pozdější spojení posledního provozního úseku koňky s poslední vozovnou koňky na Smíchově.

Úsek Malostranské náměstí - Újezd byl odevzdán elektrickému provozu zároveň s úsekem Národní divadlo - Újezd - Plzeňská tř. 17. června 1901.

Trať ⟨ Těšnov ⟩ - Jezdecká ulice - Smíchov

Také tato relace druhého spojení Prahy a Smíchova přes Palackého most se projektovala podstatně dříve, než došlo ke skutečné realizaci. První návrhy spadají ještě do údobí existence tzv. Anglicko-české společnosti pro koněspřežnou dráhu. Trať se ovšem definitivního stavebního projektu dočkala až v roce 1882.

Podobně jako v případě ulice Na příkopě, i na části této stavební trati položila už v roce 1861 pražská obec na vlastní náklad koleje. Šlo o úsek v Myslíkově ulici; i zde využila obec dláždění této komunikace a stavbu budoucího úseku koňky provedla raději se značným předstihem, aby bylo zamezeno zbytečnému dalšímu stavebnímu ruchu v dohledné době. Převzetí tohoto hotového úseku společností Pražská tramway bylo stanoveno rovněž článkem 27 smlouvy z roku 1882.

Politická pochůzka po celé navrhované trati se konala, podobně jako u ostatních tratí "druhého období" koňky, 18.9.1882. Provoz na trati byl zahájen 28.6.1883 ⟨ technická revize 25.6. ⟩. Šlo o první novou trať po několikaletém údobí stavební nečinnosti od zahájení provozu na prvních dvou trasách koňky v 70. letech.

Trať byla většinou dvoukolejná s výjimkou několika krátkých úseků: na začátku trati v Jezdecké ulici, přes křižovatku s Hybernskou ulicí, přes křižovatku Lazarská - Spálená a konečně v oblouku na Palackého most. Uprostřed části Lazarské ulice, která byla podstatně širší ⟨ měla vlastně charakter náměstí ⟩ stály tou dobou tzv. Masné krámy ⟨ jatky ⟩ a trať koňky je objížděla z obou stran; každému směru byla určena jedna vzniklá úzká ulička. Také závěrečný úsek na Smíchově vykazoval jednosměrný provoz různými ulicemi. Kolej na Smíchov ⟨ uvažováno v levostranném provozu ⟩ vedla z Palackého ulice ve směru od mostu vlevo do Přemyslovy a vpravo do Komenského. Úsek od Smíchova do Prahy vedl Palackého třídou. Obě větve se napojovaly na trať Malá Strana - Smíchov. Obvykle je délka trati udávána 4270 m. Do této cifry je však zahrnut i úsek Plzeňská - Západní nádraží, který provozně k této trati patřil ⟨ po elektrifikaci i stavebně ⟩. Vlastní nová stavební trať z roku 1883 měřila podle situačních plánů 3342,24 m.

Počátek trati v Jezdecké ulici byl zprvu několik týdnů kolejově oddělen od trati Karlín - Malá Strana. Teprve při rekonstrukci karlínské trati byl zřízen jednokolejný manipulační oblouk a přejezd ke Karlínu, který obě trati spojoval. Ve druhé polovině 90. let byl tento oblouk využíván i k pravidelnému provozu prodloužené linky od Smíchova.

Existence trati se obešla bez významných stavebních změn. Teprve v létě 1895 došlo vzhledem k výstavbě domu Společenstva novoměstských řezníků ke zrušení koleje jižně od Masných krámů v Lazarské ulici ⟨ tj. kolej pro směr na Smíchov ⟩. Před křižo-

vatkou se Spálenou ulicí byla v Lazarské vybudována výhybna. Po dokončení stavby zmíněného domu bylo doporučeno v létě 1897 obnovení jižní koleje. Společenstvo novoměstských řezníků však proti koleji "z bezpečnostních důvodů" protestovalo. [Stavbou domu se průjezdný profil jižně od Masných krámů poněkud zúžil.] Spor se táhl až do roku 1898, kdy se stal bezpředmětným, protože Masné krámy byly mezitím zbořeny. Trať koňky byla jako dvoukolejná přeložena do středu nově vzniklé komunikace.

V roce 1898 bylo zřízeno křížení s elektrickou drahou ve Spálené ulici. Po celou dobu své existence trať vykazovala křížení s dvoukolejnou železniční vlečkou do celnice přes Jezdeckou ulici. Toto křížení se železnicí bylo jediné v celé síti koňky.

Počátkem roku 1900 došlo k postupné přestavbě trati na elektrickou dráhu. Při té příležitosti byla na novostavbu úseku Poříč - Těšnov od 1.6.1900 dočasně prodloužena linka koňky. Úsek byl ovšem stavebně určen už elektrické dráze. Provoz koňky na celé trati Těšnov - Smíchov byl ukončen 17.12.1900 a následujícího dne na ni vyjela elektrická tramvaj.

Trať Křižovnická ulice - Žižkov

Trať Křižovnická ulice - Žizkov už patří zcela do projektového údobí osmdesátých let. Také její projekt byl schválen při společné politické pochůzce po navrhovaných tratích 18. září 1882. Trať bývala velice často diskutována v souvislosti s tratí Karlín - Malé Strana. Obě trati se totiž stýkaly v Křižovnické ulici a mohly pokračovat na Karlův most. Žižkovská trať byla na tom v této souvislosti provozně lépe, protože vozy z centra mohly pokračovat na most přímo bez přepřahání, kdežto vozy karlínské trati musely přepřahat. [Neexistovaly kolejové oblouky v relaci Národní divadlo - Karlův most.] V průběhu let také došlo k několikerému vystřídání linek z obou tratí, pokud jde o jejich pokračování na most. Většinou však na Karlův most byla vedena, i když se složitější manipulací, linka karlínská, které ve své relaci byla frekventovanější a přepřahání bylo provozně praktičtější než přestupování cestujících.

Trať Křižovnická ulice - Žižkov byla dostavěna v listopadu 1883, technická revize byla vykonána 26.11.1883. Provoz však byl zahájen až 24.12.1883, a to jen v úseku Křižovnická ulice - - Bulhar, zbývající část na Žižkov byla uvedena do pravidelného provozu o týden později, 31.12.1883.

Trať byla dvoukolejná s několika kratšími úseky jednokolejnými: šlo o část trati v Platnéřské ulici, úsek Staroměstské náměstí - Hybernská [v tomto úseku byla výhybna při ústí Ovocného trhu], střed Hybernské ulice, podjezd viaduktu na Hrabovce a konečně oblouk z Prokopovy ulice do ulice U Bezovky. Konec trati byl rovněž jednokolejný a koleje pokračovaly přímo do vozovny. Na konci dráhy byla také vložena výhybka a 7,45 m dlouhá kolej pro projektované prodloužení k Olšanským hřbitovům. Délka trati byla 3434 metry.

Trať křižovala jednokolejné trať Karlín - Malé Strana a rovněž jednokolejně trať Jezdecká ulice - Smíchov u nádraží Státní dráhy.

Dne 13.8.1892 se konala politická pochůzka projektovaného prodloužení k Olšanům. Tento traťový úsek byl až dosud poněkud neznámý. Studiem archivních materiálů se podařilo zjistit, že prodloužené trať vytvářela jednokolejnou smyčku kolem bloků domů Chelčického - Nákvasova - Táboritské - Vratislavova. Šlo tedy o první kolejovou smyčku v historii sítě pražských tramvají. Technické revize tohoto prodloužení byla vykonána 26. dubna 1893 a povolila provoz. Datum skutečného zahájení provozu není známé. Často udávaný srpen 1893 se zdá být na základě výše uvedených [nově objevených] informací nepravděpodobný, protože není znám žádný důvod, který by zahájení provozu na tomto dlouho požadovaném úseku odložil o čtvrt roku.

Část této kolejové smyčky však byla velmi brzy zrušena, jednokolejná trať byla ukončena nově, vidlicovitě v Nákvasové ulici. Důvodem ke zrušení byla udávána značná frekvence v úzké Táboritské ulici [!]. Zrušení traťového úseku v Táboritské a Vratislavově bylo protokolárně schváleno 30.10.1894, datum skutečného ukončení provozu není známo. [Poslední zprávy o rušení úseku se vyskytují v dubnu 1895, ale nevyplývá z nich, zda trať už byla, nebo teprve bude zrušena.]

Při elektrifikaci úseku karlínské trati Josefské nám. - Národní divadlo v roce 1899 bylo na křižovatce u Prašné brány zabudováno nové kolejové křížení [na rozdíl od předchozího dvoukolejné] včetně kolejového oblouku z Příkopů do Hybernské. Tím byla vlastně s předstihem aspoň kolejově zahájena elektrifikace i žižkovské trati. Tento krátký úsek přes křižovatku však koňka používala ještě téměř dva roky. Vlastní elektrifikace probíhala až v roce 1901. Dne 26.8.1901 byl dán do provozu elektrifikovaný úsek z Křižovnické ulice k Bulharu a 28.10. téhož roku zbývající úsek do Nákvasovy ulice. Žižkovská trať koňky obsahuje dva krátké úseky, které elektrifikovány nebyly. Prvním je zmíněný úsek Táboritská - Vratislavova, zrušený dlouho před elektrifikací, a druhým úsek v Chelčického ulici kolem vozovny koňky. Původně měl být i tento úsek elektrifikován, ale v průběhu prací byla dostavěna nová Lupáčova ulice a projekt byl upraven tak, že elektrická dráha byla vedena touto novou komunikací.

Trať Můstek - Královské Vinohrady

Podobně jako ostatní trati druhého období, prošel projekt trati schválením při politické pochůzce 18.9.1882. Provoz na celé trati byl zahájen 20.5.1884. Trať začínala v ulici Na příkopě, jednokolejným obloukem zahýbala na Václavské náměstí, přes které už vedla jako dvoukolejná. Na trati nebyl, vyjma obratiště na konci trati, žádný další jednokolejný úsek. Trasa byla vedena Mezibranskou, Žitnou do Havlíčkovy a Šafaříkovy ulice a končila u horního konce Nuselských schodů. V Mezibranské ulici u Muzea byl přejezd, další byl na začátku Havlíčkovy třídy a třetí u vozovny na Zvonařce, nedaleko konce trati. Trať měřila 1993 m, si-

tuační plám trati udává délku 1995,25 m. Na trati nedošlo k žádným významným stavebním změnám, vyjma přeložky kolejí na Václavském náměstí. Po obou stranách Václavského náměstí byly v době zahájení provozu vysázeny aleje platanů, koleje vedly téměř středem náměstí, ale byly od sebe vzdáleny zhruba 6 metrů. Později, po vykácení alejí, zůstaly koleje nějaký čas v původním umístění. V roce 1894, v souvislosti s návrhem úprav kolejí na Můstku, bylo navrženo přemístění kolejí blíž k sobě, do středu náměstí. Návrh nebyl realizován, naopak, o něco později, byly obě koleje posunuty ještě dál od sebe, blíž k chodníkům. Nad křižovatkou uprostřed náměstí byl vybudován přejezd. Jak již bylo řečeno u trati Karlín - Malá Strana, byl podán také návrh na zřízení jednokolejného oblouku na Můstku z Václavského náměstí do Ovocné ulice. Měl být určen pro linku z Vinohrad k Národnímu divadlu. Nebyl však realizován a linka, provozovaná v roce 1897, musela na Můstku odbočit na Příkopy a přepřahat. V roce 1899 byly oblouky k Národnímu divadlu vybudovány až v rámci elektrifikace trati na Příkopech a v Ovocné, při výstavbě definitivní kolejové křižovatky.

Pro zmíněnou linku k Národnímu divadlu mělo být vybudováno obratiště v oblasti Demínky. Byly navrhovány odbočné koleje do Palackého třídy, Karlovy ulice nebo do Vocelovy ulice, všechny však byly vinohradskými městskými úřady kategoricky odmítnuty. Politická pochůzka 17.7.1896 navrhla, přes odpor vinohradské obce, úpravu pomocí dvou kolejových přejezdů při počátku Havlíčkovy ulice. Tuto variantu schválilo k realizaci i c.k. místodržitelství 3.9.1897. Proti provedené stavbě stále vinohradská obec protestovala a odvolávala se k ministerstvu železnic, které její protesty zamítalo. Spor se táhl až do roku 1900, kdy se stal bezpředmětným vzhledem k elektrifikaci dráhy.

Od roku 1898 se na Tylově náměstí křižovala s elektrickou dráhou Spálená ulice - Purkyňovo náměstí.

Elektrifikace proběhla v roce 1900. Úsek Můstek - Muzeum byl předán elektrickému provozu 14.5.1900, zbývající část k Nuselským schodům 23.6.1900. Elektrifikovaná trať se stala součástí stavební trati Královská Obora - Královské Vinohrady.

Trať Josefské náměstí - Královská Obora

Když byl v roce 1882 vypracován projekt trati, bylo jasné směrové vedení pouze od Josefského náměstí k vjezdu do Stromovky. Celkový plán všech navrhovaných tratí vykazoval v Oboře trať vedoucí za železničním viaduktem vpravo směrem ke starým Holešovicím a velkým obloukem kolem tehdejšího výstaviště a po hlavní cestě napříč Stromovkou až k restauraci. Tento úsek byl termínově vyňat ze smlouvy z roku 1882 a podléhal také souhlasu Zemského výboru pro Království české. Podrobný situační plán pro tento úsek Stromovkou však patrně nebyl ani vyhotoven. Opozdila se však i výstavba celé trati. Dne 16.4.1883 se konala nové, samostatná politická pochůzka pro celou trať Josefské náměstí - Královská Obora, ale opět byl jasný a dokumentačně doložený jen projekt k viaduktu. Technická revize tohoto prvního úseku byla provedena 19.6.1884 a 25.6.1884 byl na trati zahájen provoz. Den poté

se konala politická pochůzka ohledně návrhu dalšího prodloužení trati. Nový návrh předpokládal trať, která za viaduktem odbočovala vlevo do Stromovky a vedla parkovou cestou nejkratším směrem k restauraci, ale končila víc jak 300 metrů před restaurací /v místech dnešního dětského hřiště před hlavní cestou Stromovkou/. Pro novou trať musel být zřízen nový průjezd zdí, které tehdy Stromovku ohrazovala. Tato zeď u viaduktu procházela přibližně středem dnešního kolejového trojúhelníku.

Tento traťový úsek byl podroben technické revizi 12.3.1885. Jeho část od Martínkovy továrny těsně za viadukt byla uvedena do provozu 21.3.1885 a zbytek tratě 5.4. téhož roku. Tento poslední úsek byl provozován jen v letních měsících a měl spíš rekreační význam.

Výstavbou trati Josefské náměstí - Královská Obora bylo dokončeno budování základní kolejové sítě pražské koňky /nepočítaje v to trať Malostranské náměstí - Újezd/.

Trať Josefské náměstí - Královská Obora začínala na Josefském náměstí jednoduchým trojúhelníkem, kterým se napojovala na karlínskou trať, a dále pokračovala v celé délce dvoukolejné. Vedla Eliščinou třídou přes Most císaře Františka Josefa, Belcrediho třídou, Bělského třídou a zprvu byla ukončena u Martínkovy továrny; podle situačního plánu měřila 1998,9 m, denní tisk udává délku 2024,44 m. Po prodloužení v r. 1885 měřila 2808 m /podle některých pramenů 2834 m/. U obou konců mostu císaře Františka Josefa byly umístěny kolejové přejezdy pro případné obracení vozů při rekonstrukčních pracech na mostě. Provoz přes most byl například přerušen od října do prosince 1897. Další přejezd byl u Martínkovy továrny, u Výstaviště a dva přejezdy byly u konce trati ve Stromovce.

V roce 1895 byla navržena odbočná kolej pod Letnou u dolní stanice lanové dráhy. Měla být určena pro vložené vlaky Výstava - - Most císaře Františka Josefa v průběhu Národopisné výstavy. Politická pochůzka, konaná 16.5.1895, dvě varianty této odbočné koleje odmítla, protože kolej překážela provozu u potravní daně. Dne 22.5.1895 bylo dohodnuto dodatečné nové umístění této koleje s tím, že bude na ní provoz povolen jen po dobu Národopisné výstavy v neděli odpoledne a ve svátek. Zda byla uvedená kolej skutečně zřízena, není zatím spolehlivě prokázáno.

Trať Josefské náměstí - Královská Obora se stala první elektrifikovanou tratí pražské koňky. Elektrický provoz zde byl zahájen 28.9.1909, a to v celé její délce. V této souvislosti došlo k úpravě kolejí koňky na Josefském náměstí, aby bylo umožněno nové ukončení linky od Vinohrad.

Neuskutečněné projekty tratí koňky

Vedle již několika citovaných neuskutečněných projektů v síti koňky /trať přes Řetězový most císaře Františka, Myší dírou, objezd Stromovky aj./ existovaly i některé další.

V roce 1883 společnost Pražské tramway navrhla zřízení trati koňky od Demínky třídou Palackého přes Purkyňovo náměstí do Vršovic k usedlosti Na Prkénce. V březnu 1885 vyzvala vinohradská městská rada Pražskou tramway k položení kolejí, záměr se

však z neznámých důvodů nerealizoval.

Další projekt navrhl Alois Procházka, majitel realit v Nuslích. Jeho návrh z 20.6.1885 se týkal sice parní tramvaje, ministerstvo obchodu mu však povolilo předběžné práce pro trať koňky [?!]. Předpokládaná trať měla vést od Muzea Jungmannovou třídou k Olšanským hřbitovům a zpět novou projektovanou ulicí [později Korunní] na Purkyňovo náměstí a Ječnou na Karlovo náměstí. O rok později A. Procházka podal nový návrh, opět na parní tramvaj v pozměněných trasách, opět bez jakýchkoliv stavebních výsledků. Je pravděpodobné, že podobných návrhů od soukromníků existovalo více, nikdy se však nedostaly do stadia prováděcích projektů.

Chronologický přehled výstavby sítě koňky

K - zahájení provozu koňky
X - zrušení provozu koňky bez náhrady, zastavení provozu
E - elektrifikace trati koňky

Údaj v závorce znamená dočasné přerušení provozu

23. 9.75	K	Remisa Karlín - Josefské náměstí - Můstek - - Řetězový most
16. 5.76	K	Chotkova - Plzeňská - Západní nádraží
28. 6.83	K	Jezdecká - Senovážné náměstí - Lazarská - Palackého most - Plzeňská
1. 8.83	K	Národní divadlo - Křižovnické náměstí - Malostranské náměstí
24.12.83	K	Křižovnické náměstí - Staroměstské náměstí - Prašná brána - Hybernská
31.12.83	K	Hybernská - Prokopova - Bezovka - Chelčického
20. 5.84	K	Můstek - Mezibranská - Demínka - Nuselské schody
25. 6.84	K	Josefské náměstí - Most císaře Františka Josefa - - Belcrediho - Martínkova továrna
21. 3.85	K	Martínkova továrna - Královská Obora, jižní vrata [Výstava]
5. 4.85	K	Královská Obora, jižní vrata [Výstava] - Královská Obora
4. 9.90	[X]	Křižovnické náměstí - Malostranské náměstí
19.11.92	[K]	Křižovnické náměstí - Malostranské náměstí
5.93	K	Chelčického - Nákvasova - Táboritská - Vratislavova
94	X	Táboritská - Vratislavova
28. 9.98	E	Královská Obora - Josefské náměstí
28. 9.99	E	Josefské náměstí - Národní divadlo
14. 5.00	E	Můstek - Museum
	E	Karlín - Josefské náměstí

1. 6.00	K	Poříč - Těšnov
23. 6.00	E	Museum - Nuselské schody
18.12.00	E	Těšnov - Havlíčkova - Palackého most - Plzeňská - - Západní nádraží
22.12.00	K	Újezd - Malostranské náměstí
17. 6.01	E	Chotkova - Újezd
	E	Plzeňská - Újezd - Malostranské náměstí
26. 8.01	E	Křižovnická - Prašná brána - Bulhar
28.10.01	E	Bulhar - Všehrdova; Lupáčova - Nákvasova
	X	Všehrdova - Chelčického - Lupáčova
	E	Národní divadlo - Křižovnické náměstí
28. 9.05	E	Křižovnické náměstí - Malostranské náměstí

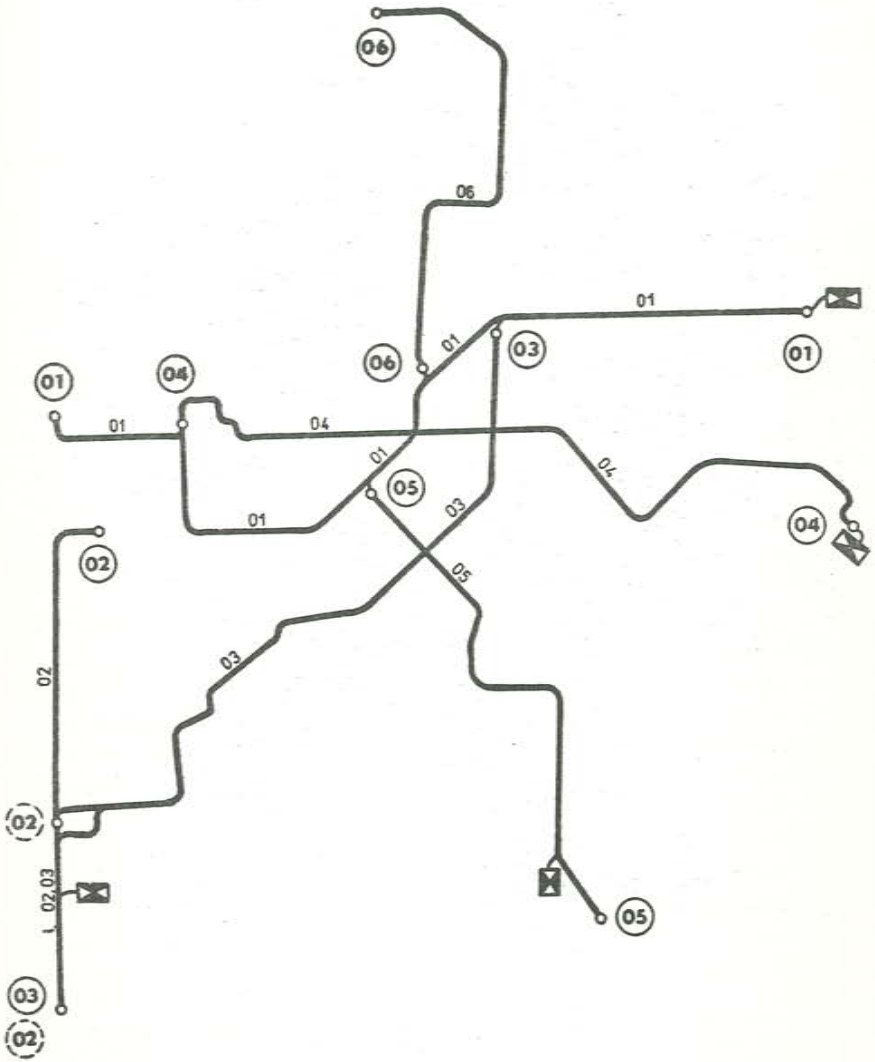
Přehled nezachycuje pozdější rušení elektrifikovaných úseků koňky.

L i n k y

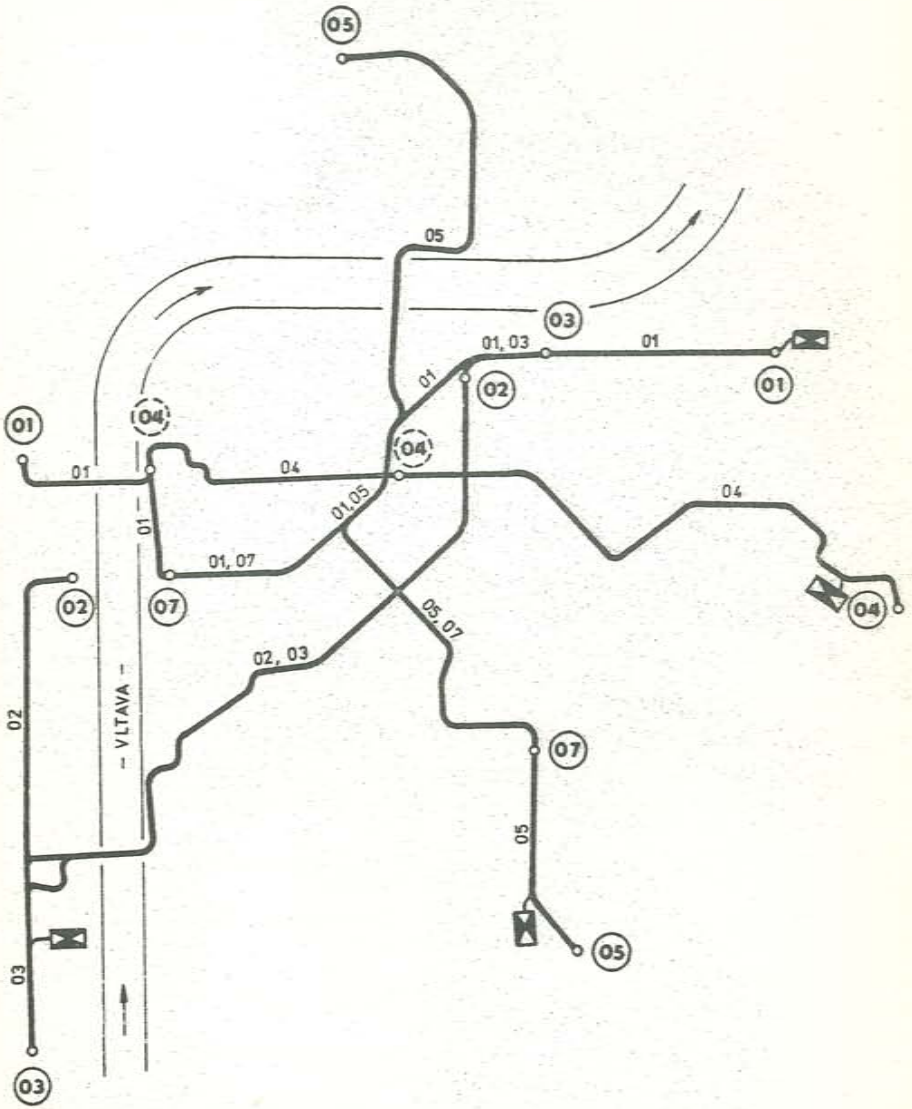
Vedení linek[x] koňky vycházelo, jako v každém kolejovém systému dopravy, z možností, které skýtala konfigurace kolejové sítě. Není proto náhodou, že na stejná tři časová údobí, uvedená v kapitole o vývoji stavebních tratí, lze rozdělit i vývoj vedení linek. V prvním období byly v provozu pouze dvé izolované statické linky. Začátek druhého období znamená zavádění nových linek, provozovaných dosud na autonomních tratích, které se pouze dotýkají nebo kříží. Případné změny ve vedení linek vyplývají jednoznačně pouze ze zavádění linek nových. V dalších letech se poprvé objevují dvě linky provozované soubežně na jedné trati - - poprvé v úseku Můstek - Josefské náměstí. Tento stav však nelze považovat pro uvedené období za typický, neboť vzniká pravděpodobně zejména v důsledku poněkud zvláštního charakteru přepravy do Obory. Ve třetím období se projevují zpočátku snahy o rozšíření směrové nabídky, přesto však případy souběhů linek jsou poměrně vzácné; po krátké době je ovšem již dominantní vliv postupné elektrizace, znamenající naopak postupnou redukci linek koňky. Typické stavy sítě linek jsou patrné z následujících dvou schemat: na prvním je zachycen po praktickém dokončení výstavby tratí v roce 1885, na druhém pak v období maxima linkových sou-

x/ Není účelem monografie o pražské koňce rozebírat obsah pojmu linka, neboť se jedná o problém teoreticky velmi obtížný. Používáme jej zde ve smyslu, v němž je užíván v současné době v nám blízkých systémech městské tramvajové dopravy.

5.4.1885



1.12.1897



LINKY KOŇKY

běhů v roce 1897.

Ve schematech i v následujícím chronologickém přehledu používáme fiktivní označení linek pořadovým číslem s předřazenou nulou podle doby vzniku. Nutnost tohoto postupu vyplývá z toho, že v praxi se u pražské koňky používalo zejména označení názvy koncových bodů stavebních tratí, které je pro stručný popis značně nevhodné, kromě jiného i s ohledem na jeho průběžné změny. Kromě toho číselné značení navozuje lépe pohled na linky z hlediska současného. Určitý subjektivní faktor, který je tímto postupem do problematiky vnesen, je třeba mít sice na zřeteli, není však - podle našeho názoru - na závadu.

Na chronologický přehled navazuje podrobnější popis vývoje jednotlivých linek. V něm jsou uvedeny základní charakteristiky přepravní a objasněny důvody některých závažnějších změn. Je zde rovněž poukázáno na některé dosud nevyjasněné problémy, ať již věcné nebo časové. Při hodnocení přepravního významu užíváme někdy záměrně výrazu centrum města v dnešním slova smyslu, neboť tzv. příměstské obce již v období koňky tvořily s tehdejší Prahou faktický celek; správně byly ovšem ke Praze připojeny až v roce 1922.

Chronologický přehled změn ve vedení linek koňky

N - zřízení linky
X - zrušení linky
P - prodloužení linky
K - zkrácení linky
Zz - změna zakončení linky
Jr - změna rozsahu provozu

Údaj v závorce znamená dočasnou změnu

Písmeno "č" znamená změnu pouze části spojů nebo v části provozní doby na lince.

23. 9.75	k-01	N	Karlín, remisa - Josefské náměstí - Řetězový most ⟨ Národní divadlo ⟩
16. 5.76	k-02	N	Řetězový most ⟨ Chotkova ⟩ - Plzeňská - - Západní nádraží
28. 6.83	k-02	K	... - Plzeňská
	k-03	N	Havlíčkova - Václavské náměstí - Plzeňská - - Západní nádraží
1. 8.83	k-01	P	... - Národní divadlo - Křižovnické náměstí - - Malostranské náměstí
16. 8.83	k-02	Pč	... - Plzeňská - Západní nádraží; k Západnímu nádraží jen v Neodp.

24.12.83	k-01	K	... - Křižovnické náměstí
	k-04	N	Hybernská - Křižovnické nám. - Malostranské nám.
31.12.83	k-04	P	Bezovka - Hybernská - ...
20. 5.84	k-05	N	Můstek - Nuselské schody
25. 6.84	k-06	N	Josefské nám. - Martínkova továrna
12. 3.85	k-01	P	... - Křižovnické nám. - Malostranské nám.
	k-04	K	... - Křižovnické nám.
21. 3.85	k-06	P	... - Martínkova továrna - Obora, jižní vrata
5. 4.85	k-06	Pč	... - Obora, jižní vrata - Obora; do Obory jen v sezóně
4. 9.90	k-01	⟨K⟩	... - Křižovnické náměstí
91	k-05	⟨Pč⟩	Obora - Josefské nám. - Můstek - ... ; v úseku Obora - Josefské nám. zřejmě jen část spojů dočasně
19.11.92	k-01	⟨P⟩	... - Křižovnické nám. - Malostranské nám.
93	k-04	P	Olšany - Bezovka - ...
1.95	k-05	Pč	Obora - Výstaviště - Josefské nám. - ... ; v úseku Obora - Výstaviště jen v sezóně, v úseku Výstaviště - Josefské nám. v některých obdobích jen část spojů
	k-06	Jr	provoz občasný
95	k-03	P	Poříčí - Havlíčkova - ...
1. 7.97	k-04	Kč	Olšany - Prašná brána - Křižovnické nám.; v úseku Prašná brána - Křižovnicke nám. jen část spojů
1.10.97	k-02	P	... - Plzeňská - Václavské nám. - Havlíčkova
	k-05	⟨K⟩	Most cís. Františka Josefa ⟨pravý břeh⟩ - ...
	k-06	⟨K,Jr⟩	Most cís. Frant. Josefa ⟨lanová dráha⟩ - ... ; provoz celodenní, celotýdenní
	k-07	N	Vinohrady, Havlíčkova - Národní divadlo ; provoz špičkový
1.12.97	k-05	⟨P⟩	Obora - Nuselské schody; všechny spoje
	k-06	X	-
1. 3.98	k-04	Pč	Olšany - Křižovnické nám.; všechny spoje
15. 6.98	k-03	K	Havlíčkova - ...
16. 9.98	k-02	K	... - Plzeňská
	k-06	⟨N⟩	Josefské nám. - Obora; provoz občasný
28. 9.98	k-05	K	Josefské nám. - ...
98	k-06	⟨X⟩	-
	k-07	X	-
28. 9.99	k-01	K	Národní divadlo - ...
	k-05	P	Karlín - Josefské nám. - ...

14. 5.00	k-05	K	Museum - ...
1. 6.00	k-03	P	Těšnov - Poříčí - Havlíčkova - ...
23. 6.00	k-05	X	-
18.12.00	k-03	X	-
22.12.00	k-02	Zz	Malostranské nám. - Újezd - ...
17. 6.01	k-02	X	-
26. 8.01	k-04	K	... - Bulhar
28.10.01	k-01	K	Křižovnické nám. - ...
	k-04	X	-
13. 5.05	k-01	X	-

Linka k-01

První a po značnou dobu své existence nejvýznamnější linka. Od zahájení provozu spojovala přímo Karlín s centrem města, přičemž celým centrem procházela, neboť byla ukončena u řetězového mostu Františka I. (Národní divadlo). Do roku 1883 to byla jediná linka v pravobřežní části města, a proto kromě zajištění důležitých vztahů radiálních zabezpečovala ve značné míře i místní centrální obsluhu. Původní plány předpokládaly vedení linky až na Smíchov, avšak v období koňky nedošlo k jejich realizaci vzhledem k tomu, že z technických důvodů nebylo možné vybudovat trať přes stavebně nevyhovující řetězový most. Přesto linka s pěším přechodem přes tento most a přestupem na k-02 i vztahy ke Smíchovu zprostředkovávala, a to až do roku 1883, kdy byla zavedena nová linka k-03 přes most Palackého. Jen v malé míře byla v prvním období využívána obyvateli Malé Strany, kteří volili raději pěší cestu přes Karlův most už z toho důvodu, že na něm nebylo vybíráno mostné. Zatímco v druhém období koňky zůstala nezměněna funkce linky ve vztahu ke Karlínu, došlo k podstatné změně na jejím opačném konci. Prodloužením přes Karlův most na Malou Stranu byla tato čtvrť přímo spojena s částí vnitřního města linkou k-01; důležitost tohoto spojení je patrná ze skutečnosti, že nedlouho po zavedení k-04, kdy současně byla zkrácena k-01 na Křižovnické náměstí, došlo opět k jejímu prodloužení do původní konečné stanice. Nelze vyloučit, že v období 1883-85 byla pak ještě jednou z provozních důvodů (úvrať na Křižovnickém náměstí) k-01 zkrácena a z přepravních důvodů znovu prodloužena. V tomto smyslu tedy vzrostl přepravní význam linky k-01, zároveň ovšem ve stejném období došlo ke snížení jejího zatížení, neboť Smíchov získal výhodnější spojení linkou k-03. V roce 1884 měla k-01 tyto stanice: Invalidovna, Karlova ul., Jungmannovy sady, Viadukt, Poříčí, Jízdecké ul., Josefské nám., Prašná brána, Václavské nám. ("U Špinků"), Platýz, zast. Mikulandská ul., Národní divadlo, Františkovo nábř., Křižovnické nám. Do pravidelného vedení linky, které zůstalo posléze beze změny až do doby elektrizace, zasáhla rušivě havárie Karlova mostu, způsobená povodní v roce 1890. Přestože zničená část mostu byla nahrazena provizorní dřevěnou konstrukcí, koňka se sem vrátila

až po provedení definitivní opravy. Protože postup elektrizace tratí koňky neodpovídal linkovému vedení, docházelo v jeho důsledku ke změnám, které byly již mnohdy trvalé. Linka k-01 byla rozdělena na dvě větve v roce 1899, kdy do úseku Josefské nám. - - Národní divadlo byla prodloužena č-3. Karlínská část linky byla spojena s vinohradskou částí k-05, malostranský úsek zůstal izolován. Není samozřejmé jednoznačné určeno, která z těchto dvou linek má být považována za k-01, ale z několika důvodů takto označujeme linku Národní divadlo - Malostranské nám. Když v roce 1901 elektrizace skončila, byla linka zkrácena pouze na část Křižovnické nám. - Malostranské nám., který nebyl do elektrizačního programu zahrnut. Tak dojezdila až do 12.5.1905 jako poslední linka koňky v Praze.

Linka k-02

Druhá linka, která byla v provozu již v prvním období koňky, a to na trati od levobřežního předmostí řetězového mostu císaře Františka I. k smíchovskému Západnímu nádraží; je však pravděpodobné, že v úseku Vozovna u Jelena - Západní nádraží byla provozována jen při příjezdech vlaků na nádraží. S přechodem přes řetězový most zajišťovala linka vztah Smíchova k centru Prahy, a to buď s další pěší docházkou, nebo s přestupem na k-01. Skutečnost, že neexistovalo přímé propojení, způsobila, že linka nebyla nikdy tak silně využívána jako linka karlínská, přestože počet obyvatel Smíchova byl vyšší. Když od r. 1883 jeho spojení s centrem převzala přímá k-03, vedená přes Palackého most, přepravní význam k-02 silne poklesl. Zkrácení k Anděla, které je od data zahájení provozu k-03 velice pravděpodobné, nebylo zatím přímo potvrzeno žádným historickým pramenem. Je však z téhož roku zaznamenáno částečné opětné prodlužování k Západnímu nádraží v období zvýšených přepravních nároků, způsobených přestupem z vlaků České západní dráhy, Buštěhradské železnice a Pražsko-duchcovské dráhy v odpoledních nedělních hodinách. V dalších létech je linka trvale vykazována s ukončením u Anděla s těmito stanicemi: Chotkova ul., "U hradu", Kostelní nám., "Austrie", Schwarzenberkova tř. (u Plzeňské tř.). V roce 1897 byla prodloužena od Anděla po trase k-03 až do Havlíčkovy ul., čímž vznikl nejdelší souběh dvou linek v historii koňky. Obě linky měly stejný interval a jejich spoje byly ve společném úseku proloženy. Přepravní nabídka však nebyla zřejmě přiměřeně využívána, a proto v dalším roce byla k-02 opět zkrácena do původní trasy k Andělu. I v době vedení linky do centra byla občasné (v neděli odpoledne v letním období) v provozu linka Řetězový most - - Západní nádraží pro zachování přímého spojení Smíchova s jeho nádražím. V říjnu 1900 schválila správní rada EP, aby byla provozována jedna linka v trase Anděl - Malostranské nám. - Křižovnické nám. - Národní divadlo, tj. v podstatě spojené k-02 a k-01, avšak pravděpodobně tento záměr uskutečněn nebyl. Po vybudování nové trati elektrické dráhy z Újezda na Malostranské náměstí sem byla pro její okamžité využití k-02 převedena, avšak zůstala zachována jako autonomní. Úsek od mostu Františka I. na Újezd zůstal dočasně bez provozu s výjimkou divadelních spojů pro návštěvníky Národního divadla. Linka k-02 byla zrušena při zahájení provozu el. dráhy přes nový most Františka I. (most 1. máje) a nahrazena dvěma různými linkami.

Linka k-03

První linka zřízená v druhém období koňky, stabilní ve svém vedení po téměř celou dobu existence. Potřeba jejího zřízení vyplynula z nedostatečné kvality přepravy ve vztahu centrum - Smíchov, způsobené izolací k-01 a k-02. Přitom význam Smíchova trvale rostl a s ním i nároky na dopravu. Proto bylo využito nedávno vybudovaného Palackého mostu pro zřízení nové trati a na ni byla zavedena linka až k Západnímu nádraží tak, aby pokryla co největší část smíchovského území a současně umožnila důležité spojení k nádražím tří železničních tratí. Zároveň linka plnila důležitou funkci v obsluze Nového Města i užšího centra i jako spojnice smíchovských nádraží s nádražím Státní dráhy. Na lince byly tyto stanice: Jízdecká ul., Dlažební ul., Jindřišská věž, Střed Václavského nám., Vyšší dívčí škola [Vodičkova ul.], U Myslíků [Myslíkova], Myslíkova ul. [U Bubeníčků], Palackého nábř., Palackého most, Schwarzenberkova tř. [u Plzeňské tř.], Vltavská ul., Nádraží Západní dráhy. Později byla prodloužena na Poříč souběžně s k-01 a v letech 1897-98 posílena linkou k-02. Pomineme-li nevýznamná prodloužení a zkrácení v oblasti Poříčí, zůstala k-03 v původní podobě až do roku 1900, kdy byla na krátkou dobu - do elektrizace celé trati - prodloužena na Těšnov k nádraží Severozápadní dráhy, kam byla nově vybudována trať pro budoucí elektrickou dráhu. V úseku mezi Havlíčkovou ulicí a poříčskými sady byla vedena v této době po již elektrizované trati [budoucí] linky č. 5.

Linka k-04

Linka s obdobným charakterem jako k-01 a z těchže důvodů velice přepravně významná. Spojovala přímo Žižkov s centrem města, kterým rovněž procházela. Od zahájení provozu byla vedena pravděpodobně až na Malostranské náměstí namísto k-01. Směrově však zřejmě původní k-01 vyhovovala vztahu z Malé Strany lépe, neboť po poměrně krátké době došlo v úseku od Křižovnického nám. k záměně obou linek. Přitom není vyloučeno, že vzájemná změna v ukončení těchto dvou linek proběhla v období 1883 - 1885 ještě jedenkrát [tj. ještě jedno prodloužení a opětné zkrácení linky k-04]. Zahájení provozu k-04 doprovázela jedna zajímavá okolnost: linka měla být vedena od počátku až k Bezovce, avšak vzhledem k epidemii černých neštovic ve městě Žižkově a z toho vyplývajících karanténních opatření byla několik dní ukončena na hranici Prahy u Bulhara. V roce 1884 byly na lince tyto stanice: Za Bezovkou, U Bezovky, Vítkova ul., Husova ul. [u čísla 40], Viadukt dráhy císaře Františka Josefa, Hyberňácká ul., Dlažební ul. [u Státního nádraží], Prašná brána, Ovocný trh, Staroměstské nám. [u radnice], Mariánské nám., Křižovnické nám., Karlův most [u schodů na Kampu], Malostranské nám. Význam linky dále vzrostl po jejím prodloužení do prostoru dnešního Olšanského náměstí, neboť pak byla využívána silněji i návštěvníky hřbitovů, patřících pražské obci. Vzrůstající přepravní nároky ze Žižkova oproti stabilizovaným poměrům v centru byly v devadesátých letech důvodem pro zavedení posilové linky Prašná brána - - Olšany v některých obdobích dne. Posilovou linku lze nazvat

špičkovou, i když rozsah jejího provozu - s ohledem na odlišný průběh denního zatížení - byl v některých obdobích prakticky celodenní. Později byla tato posilová linka zrušena a zkráceny intervaly na celé k-04. V srpnu 1901 byl elektrizován centrální úsek trati a linka koňky zůstala zachována pouze v části žižkovské; i zde však probíhaly elektrizační práce spojené s přeložkami a přestavbou tratového svršku, které byly příčinou výluk určitých úseků v tomto posledním období existence linky.

Linka k-05

Původně radiální linka spojující Vinohrady s centrem s těmito stanicemi: Václavské nám. ["U Špinků"], Střed Václavského náměstí, zast. Mariánská ul., Mezibranská ul., Palackého tř., Havlíčkova tř., Erbenova ul., Nuselské schody. Nevyjasněná je zatím otázka dalšího ukončení linky v centru; zpočátku byla zřejmě skutečně ukončena na Můstku, avšak jednoznačně nelze vyloučit ani Josefské náměstí, kam prokazatelně v některém či některých pozdějších období jezdila. Kromě nalezených neurčitých zmínek mluví pro ukončení na Josefském nám. i důvody logické - - znamená totiž minimalizaci přestupů v tehdejší síti [na k-04 a k-06], na níž, podle některých náznaků, již tehdy byl brán zřetel. Doklady o prodloužení do Obory [tj. vlastně sloučení s k-06 a vznik linky diametrální] jsou již z r. 1891, ale zřejmě se nejednalo o všechny spoje či všechna provozní období, nýbrž o příležitostnou dopravu na Jubilejní výstavu. Trvalé sloučení s k-06 je uváděno později, avšak dnes již jsou k dispozici doklady i o současném provozování separátních původních linek. Tak např. v roce 1897 jezdila celodenně linka Vinohrady - Obora a ve špičkách pracovních dnů posilové spoje Vinohrady - Josefské nám. Zahrnujeme-li tyto dvě linky pod jedno označení, jedná se opět o jednu z možností formálního přiřazení, o němž je zmínka v úvodu kapitoly. Po elektrizaci tratě do Obory byla linka zkrácena opět na Josefské nám. Zdálo se zřejmé, že k tomuto zkrácení, dokumentovanému ke konci příslušného roku, došlo od zahájení provozu na lince elektrické dráhy Josefské nám. - Obora. Později nalezené prameny však naznačují, že linka mohla být zkrácena až na Můstek a teprve po několika týdnech či měsících opět prodloužena na Josefské nám. K podobné situaci došlo o rok později při prodloužení linky el. dráhy k Národnímu divadlu. I tady naznačují nejnověji objevené prameny možnost existence několikatýdenního období, kdy byla samostatně provozována k-05 opět na Můstek a samostatné větev k-01 [kterou by v tomto případě bylo třeba označit pro naše účely jinak - k-08 ?] Josefské nám. - - Karlín. Protože však uvedené úpravy provozu nejsou zatím jednoznačně prokázány, nezahrnujeme je do přehledu změn. Obecný přepravní význam linky k-05 je patrný z jejího směrového vedení; o úseku do Obory viz blíže u k-06.

Linka k-06

Linka měla v době svého vzniku tyto stanice: Josefské nám., Klimentské ul., Most císaře Františka Josefa, Belcrediho silnice, U hřbitova, U Vendlerovy továrny, U Martínkovy továrny, Stromov-

ka. S vývojem zástavby Holešovic měnila linka postupně svůj význam i zatížení. Zatímco zpočátku převažoval průmyslový charakter tohoto území se značným počtem pracovních příležitostí, došlo v krátké době k prudkému nárůstu bydlícího obyvatelstva. Zatížení linky bylo od počátku ovlivněno i rekreačními cestami do Obory, kam byla linka prodlužována sezónně od jejích jižních vrat. Později byl z tohoto hlediska dominantní vliv cest na výstaviště. Jubilejní výstava v roce 1891 byla příčinou nárůstu přepravních výkonů v celé síti, ale nejvýrazněji se samozřejmě projevila právě na trati do Obory. Proto byla pro zvýšení kapacity k výstavišti prodlužována i linka k-05 z Josefského nám. Další významnou akcí na výstavišti byla v r. 1895 Národopisná výstava; od té doby lze ze statistik usuzovat na trvalé spojení k-05 a k-06, a tedy prakticky na zánik samostatné linky Josefské nám. - Obora. Vzhledem k nevyváženosti spojené linky i časovému průběhu jejího zatížení však byly někdy v provozu i obě původní linky, jak je uvedeno u k-05. Dále je z literatury známo, že ještě po elektrizaci úseku Josefské nám. - Obora na podzim 1898 jezdily pro zvládnutí zvýšených přepravních požadavků na této trati souběžně vozy koňky a elektrické dráhy, což lze považovat za poslední a trochu kuriózní zmínku o existenci linky k-06.

Linka k-07
==========

Krátkodobě existující linka z posledního období koňky, jezdící pouze v některých denních hodinách, avšak ve všední dny i o nedělích. Posilovala jednak vztah Vinohradů k centru v zatíženém úseku tratě a poskytovala nové směrové spojení uvnitř centrální oblasti. V létě roku 1898 jsou prokázány nejméně dvě linky rekreačního charakteru, a to Vinohrady, Havlíčkova - Výstava a Národní divadlo - Výstava, možná i Střed Václavského nám. - - Výstava. Tyto linky lze považovat za časové pokračování linky k-07. Protože však zatím neznáme přesné termíny zahájení ani ukončení jejich provozu, nejsou uvedeny v přehledu změn.

V o z y

Úvodem nutno podotknout, že se zatím nepodařilo beze zbytku zpracovat ucelený přehled vozového parku pražské koněspřežné dráhy. Přestože byly získány různé dílčí údaje i archivní materiály včetně statistik, zůstalo několik mezer, hlavně pokud se týká rozměrů některých vozů, dodatečné náhrady za několik předčasně vyřazených vozů, bližších údajů o evidenčních číslech vozů koňky použitých k přestavbě na vlečné vozy, a také konkrétních údajů o vozech nákladních včetně sněhových pluhů.

Při zpracování byly použity zpětně některé doložené údaje z původních přehledů vlečných vozů přestavěných z vozů koňky. Je možné, že některé údaje zde uvedené nejsou úplné neb dokonce jsou

nepřesné. Pokud je nebylo možno spolehlivě ověřit, je na ně upozorněno přímo v textu.

V roce 1875 při zahájení provozu koňky bylo použito deset vozů dodaných bruselským podnikatelem Otletem. Údajně to byly vozy amerického původu převezené do Prahy z jiného města, kde již byla koňka provozována. Vozová skříň zavřeného typu byla lehké nevyztužené dřevěné konstrukce vně oplechované, s otevřenými malými plošinami. Vnitřní prostor byl od plošin oddělen jednoduchými posuvnými dveřmi. Vozový spodek krátkého rozvoru byl složen z dřevěných trámků vyztužených kovovými úhelníky a kováním. Očíslovány byly č. 1 - 10.

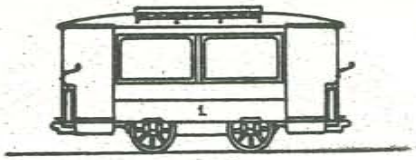
V roce 1876 byly dodány první vozy obdobné konstrukce od pražské firmy Ringhoffer. Vzhledem k tomu, že tyto vozy byly očíslovány výrobcem také č. 1 - 10 /evid. čísla byla u firmy Ringhoffer zadána již při vystavení zakázky na základě objednávky/, došlo údajně k přečíslování původních vozů z roku 1875 na č. 11 - 20. Tím byla narušena plánovaná řada evidenčních čísel dosud nedodaných vozů. Proto byly otevřené vozy s původně plánovanými čísly 15 - 18 dodány pravděpodobně již s č. 21 - 24. Tyto čtyři vozy byly konstrukčně shodné se zavřenými, ale neměly vůbec okna, ani dveře oddělující vnitřní prostor skříně od plošin. Vzhledem k ušetřené hmotnosti byly nepatrně větší. Lavice zůstaly podélné jako u zavřeného typu.

V témže roce byly Ringhofferem dodány ještě čtyři vozy snad s evid. č. 25 - 28. Vzhledově se lišily nástřeškem, ale hlavně již důkladnějším spodkem vozu a vyztužením skříně. Stejného provedení byly další dvě série; evid. č. 29 - 45 v roce 1882 a evid. č. 46 - 55 v roce 1883.

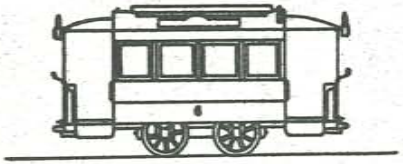
V roce 1883 zhotovila firma Ringhofer dvacet osm kratších zavřených vozů evid. čísel 56 - 83, sice stejného provedení, ale na první pohled se lišících kratším nástřeškem. O rok později byly dodány ještě 4 vozy tohoto provedení. Byla jimi obsazena evid. čísla 84 a 85 a dva vozy byly zařazeny jako náhrada za dříve vyřazené /již v r. 1876/ dva vozy.

V roce 1885 byly dovezeny z Belgie /La Metallurgique Ateliers de Nivelles Belgique/ první 3 otevřené, tzv. letní vozy s pěti příčnými lavicemi a sníženou podlahou. Byly označeny č. 86 - 88. Následující rok zhotovila firma Ringhoffer 12 úplně stejných vozů s evidenčními čísly 89 - 100.

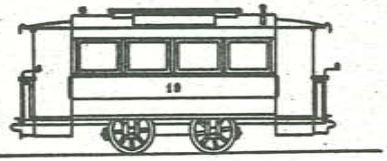
Ring. 1876
č. 1



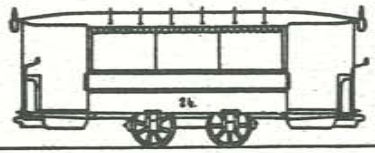
Ring. 1876
č. 2 - 10



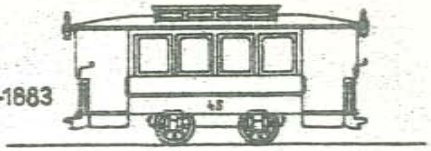
dovoz 1875
od roku 1876
č. 11 - 20



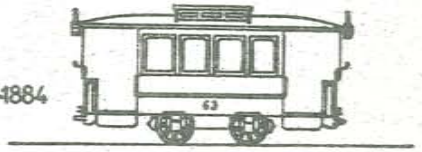
Ring. 1876
č. 21 - 24



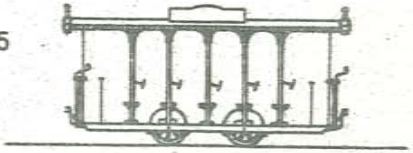
Ring. 1876-1883
č. 25 - 55



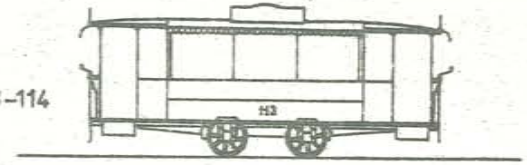
Ring. 1883-1884
č. 56 - 85
+ 2 vozy
neznámých čísel



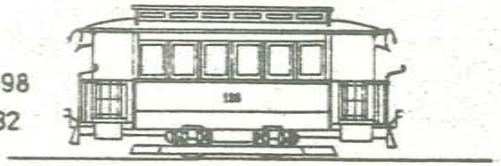
Belgie 1885
č. 86-88
Ring. 1886
č. 89 - 100
? 1889
č. 101 - 112



?
č. 113 - 114



Ring. 1898
č. 118 - 132



Také v roce 1889 přibylo 12 otevřených vozů evid. č. 101 - - 112. Nebyly však u firmy Ringhoffer v Knize zakázek uvedeny, takže byly pravděpodobně dovezeny z ciziny, snad opět z Belgie.

V roce 1891 se objevují v Praze 2 tzv. proměnitelné vozy evid. č. 113 a 114. Jednalo se vlastně o vozy zavřené, u kterých se dala vyjímat okna, takže za příznivého počasí byly otevřené. Byly výrazně delší s většími plošinami. Údajně byly přivezeny z Brna.

V témže roce byly dodány vozy evid. č. 115 a 116. Výrobce ani přesné provedení vozů není přímo doloženo, ale dle přehledu vozového parku z roku 1897 byly asi stejného provedení jako vozy evid. č. 113 a 114, ale byly vedeny jako vozy otevřené.

Také v roce 1895 byly dodány 2 vozy jako náhrada za vyřazené neznámých evidenčních čísel. Opět není znám výrobce ani přesné provedení vozů.

V roce 1896 byly uvedeny do provozu poslední 3 vozy. Byly otevřeného prodlouženého typu se sedmi příčnými lavicemi. Nápadně se shodovaly s pozdějšími vlečnými vozy evid. č. 201 - 203 /resp. 501 - 503/, dodanými Ringhofferem. Byly označeny evid. č. 115 - 117, což znamená, že předchozí vozy evid. č. 115 a 116 byly přečíslovány, snad na č. 7 a 23.

V roce 1898 vyrobila Ringhofferova továrna 15 zavřených vozů s evid. čísly 118 - 132, ale ty již byly předány elektrické dráze a upraveny na vlečné vozy evid. č. 207 - 221. Na koňce nikdy nejezdily.

O vozech nákladních ani o sněhových pluzích se žádné bližší údaje nepodařilo získat. Nákladní vozy byly jednak s dřevěnými postranicemi, jednak tzv. košatiny, jeden byl používán k dopravě vody. Dle jedné nepříliš kvalitní fotografie byly sněhové pluhy pouze primitivního dřevěného šípovitého provedení a údajně byly vybaveny sypadly.

Všechny vozy koněspřežné dráhy měly krátký rozvor jednak pro maximální úsporu hmotnosti, jednak vzhledem k malým poloměrům oblouků kolejí. Byly vybaveny vřetenovou brzdou s řetězem, ovládanou klikou z obou plošin ze stanoviště vozky. Vypružení vozů zajišťovaly krátké válcové pružiny, osvětlení bylo převážně olejovými lampami.

První vozy v roce 1875 byly údajně různobarevné, vozy dodané Ringhofferem zelenobílé, ale snad i některé červenobílé. Později byla barva sjednocena na tzv. vagonovou zeleň.

Tabulka VI. Přehled vozového parku koňky z roku 1897

Typ	Evid. čísla	Délka plošin	Délka vnitřního prostoru	Celková délka skříně	Dovolené obsazení (míst)				
					na plošinách		uvnitř vozu		celkem
					přední	zadní	k sezení	k stání	
I.	2,3,5,6,11, 18,21,22, 29-55	1,0	3,50	5,50	4	5	14	4	27
II.	10,17,20, 26-28,56-85	0,97	3,0	4,94	4	5	12	3	24
III.	86-112	1,0	3,0	5,0	2	8	20	-	30
IV.	9,12,24,25	1,0	3,50	5,50	4	5	14	5	28
V.	13-16	1,0	3,90	5,90	4	5	16	5	30
VI.	1,19	1,0	3,90	5,90	4	5	16	5	30
VII.	4,8	1,0	4,05	6,05	4	5	21	2	32
VIII.	7,23	1,40	3,90	6,70	4	5	26	2	37
IX.	113,114	1,40	3,90	6,70	4	5	24	2	35
X.	115-117	1,25	4,20	6,70	4	8	28	-	40

Provedení sedadel:

Typ: I.,II.,IV.,V.,VI. - podélné lavice
III. - pět příčných lavic
X. - sedm příčných lavic
IX. - příčná sedadla
VII.,VIII. - kombinace podélné lavice a příčných sedadel

Poznamka:

Rozdělení vozů dle tohoto seznamu sice neodpovídá přesně dřívějším údajům do evidenčního čísla 28, což však lze až na určité výjimky vysvětlit náhradami za původní vyřazené vozy, případně úpravami původních vozů. Je však také možné, že přečíslovací, provedené v roce 1876 (o němž byla zmínka v předchozím textu), nebylo provedeno ucelené, a tím došlo k pomíchání prvních dodávek až do č. 28. Nelze ani vyloučit okamžité obsazení uvolněných čísel po vyřazení dvou vozů v roce 1876 novými vozy.

Od evidenčního čísla 29 již není rozporu. Původní vozy evidenčních čísel 115 a 116 byly pravděpodobně přečíslovány jako náhrada na evidenční čísla 7 a 23. Je doloženo, že evidenční čísla 115 - 117 byla obsazena dodávkou tří otevřených vozů se sedmi příčnými lavicemi na rozhraní let 1896 - 1897.

Tabulka VII. Vývoj inventárního počtu vozů

Rok	Osobních vozů	Z toho			Nákladních vozů	Sněhových pluhů
		zavř.	otevř.	prom.		
23. 9.1875	10	10				
16. 5.1876	20					
31.12.1876	26 (1)					
1877	26					
1878	26					
1879	26					
1880	26					
1881	26					
1882	43					
1883	81	77	4			
1884	85	81	4		2	4
1885	88	81	7			
1886	100					
1887	100				2	
1888	100				2	
1889	112				2	
1890	112	77	35			
1891	116					
1892	116					
1893	112					
1894	112					
1895	114				2	
1896	117	77	38	2	2	
1897	117					
1898	117	79	38			
1899	110 (2)	77	33		2	2
1900	109	76	33		2	5
1901	67 (3)	47	20			
1902	67 (4)					
1903	61					
1904	61					
1905	29 (5)					
1906	20					
1907	18					

Poznámky: (1) - vykázán úbytek 2 vozů

(2) - 6 vozů předěláno na vlečné, 1 rozebrán

(3) - 22 vozy předělány na vlečné, 20 na nákladní vlečné k odvozu sněhu

(4) - v provozu pouze 4 zavřené vozy

(5) - v provozu pouze 3 zavřené vozy

Tabulka VIII. Přestavba vozů koňky na vlečné vozy elektrické dráhy

Vozy koňky			Vlečné vozy elektrické dráhy	
Rok	Evidenční čísla	Počet vozů	Evidenční čísla	Počet vozů
1875 1876	1 - 20	20	Původní vozy údajně k přestavbě nepoužity, ale rozebrány	
1876	23 - 25	3	Nezjištěno	
1876 1882 1883	21,22 29 - 45 46 - 55	2 17 10	222,528-532,237,241,245, 255-257,558,560,562,563,565, 567,576,578,588,593	22
1876 1883 1883 1884 1884	26 - 28 56 - 63 64 - 83 84,85 náhrada ?	3 8 20 2 2	559,561,564,566,568-575, 577,589-592,554,595	19
1885 1886 1889	86 - 88 89 - 100 101 - 112	3 12 12	224,238-239,242-244,247-254, 575-587	23
1891	113,114	2	234,235	2
1891	náhrada 7,23	2	233,236	2
1895	náhrada 4,8	2	240,246	2
1896	115 - 117	3	225 - 227	3
	?		223	1
	?		Křižík č. 23 - 25 (Později ZP č. 618-620)	3
	asi 28,30,42,43,59, 78,85....		Nákladní na odvoz sněhu	20
1876 1893	úbytek ? úbytek ?	- 2 - 4		

Převzato Elektrickými podniky - celkem	117	Přestavěno celkem	97
Rozebráno	- 20		
K přestavbě celkem	97		

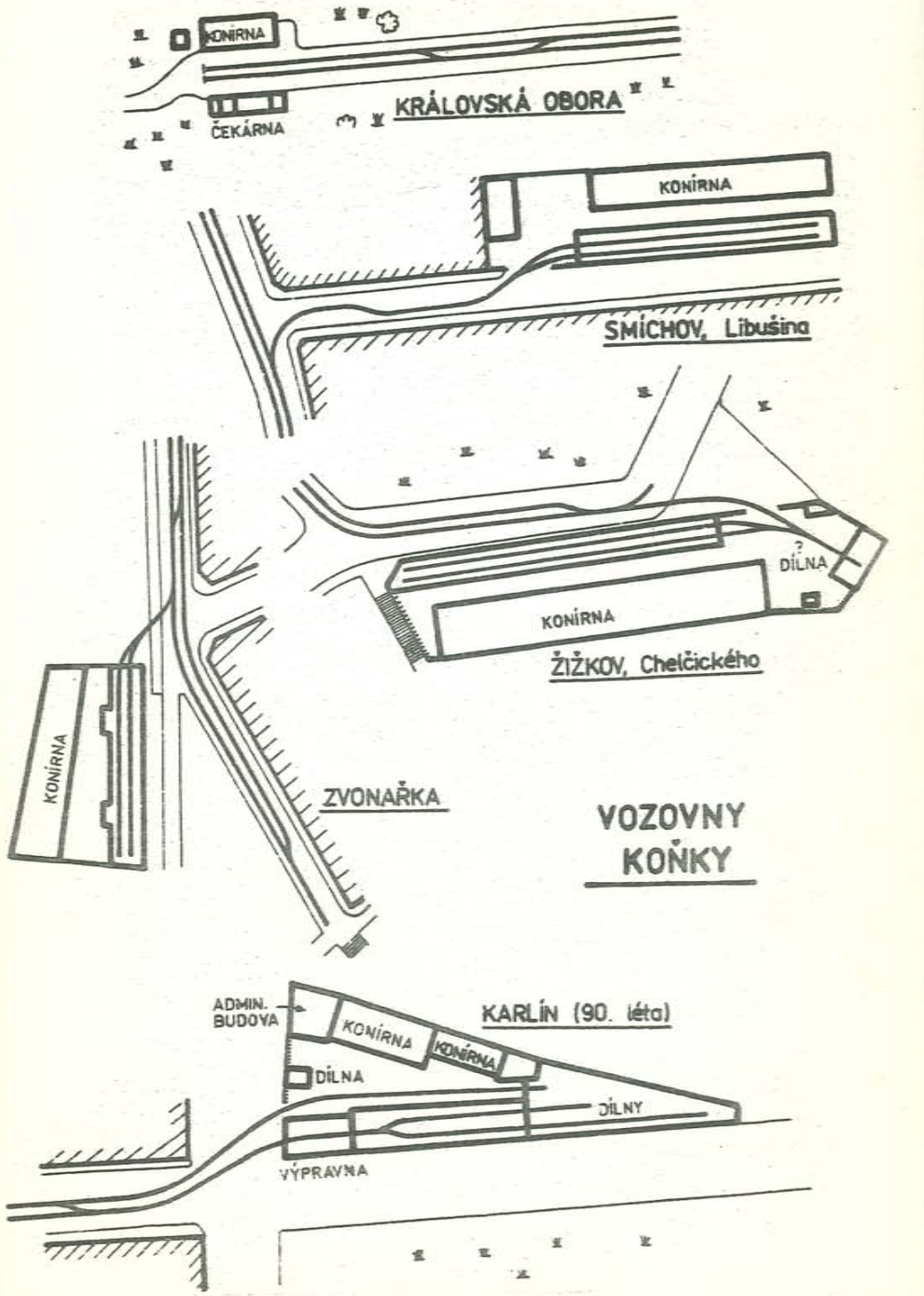
Vozovny

Neodmyslitelnou součástí každé kolejové dopravní sítě jsou vozovny. Nebylo tomu jinak ani u pražské koňky. Provoz se samozřejmě vyznačoval specifickými znaky této trakce. Každé vozovna pražské koňky obsahovala dvě základní budovy - vlastní "odstavnou halu" /ve skutečnosti spíš kůlnu/ pro vozy a stáje pro koně. Kromě toho byla při každé vozovně větší či menší administrativní budova s některé dílenské provozy. Kolejí ve vozovnách bylo málo, každá vozovna měla zpravidla koleje dvě. Nebylo ovšem patrně příliš složité využít koňské síly pro pohyb s relativně lehkými vozy podle potřeby i mimo koleje. Svědčí o tom částečně i fotografie vozu č. 87 před vozovnou na Zvonařce nebo fotografie vozu č. 94 u vozovny v Libušině ulici. /Jde sice o účelové fotografie, nikoli o reportážní záběry, přesto danou úvahu podporují./ Dokonce by bylo možné i připustit teorii, podloženou některými plány, že první dvě vozovny měly po určitou dobu jen jednu kolej, která sloužila vlastně jako jakési nakolejovací zařízení, a vozy byly deponovány mimo tuto kolej.

Všechny vozovny koňky převzaly v roce 1898 Elektrické podniky. Žádná však nemohla vyhovovat elektrické trakci. Pozemky některých /Karlín, Smíchov, Královská Obora/ byly využity pro stavbu nových hal, ovšem prostorově omezených, ostatní sloužily jiným účelům a nakonec byly prodány.

Karlín - č.p. 278

Vozovna v Karlíně byla první vozovnou pražské kolejové dopravy v celé její historii. Nacházela se na samém počátku trati Karlín - Malá Strana v místech dnešního závodu DP - Technické služby - autodoprava /bývalý objekt vozovny elektrické dráhy/. Datum zahájení provozu není možné spolehlivě určit. Pravidelný provoz začal 23.9.1875, ale svému účelu vozovna sloužila už i při zkušebních jízdách. Situační plán ze září 1875 na pozemku nevykazuje žádnou stavbu a pouze jedinou, relativně krátkou kolej. Nevylučuje se, že stavba kůlny na vozy i koníren je z pozdější doby. Kolejová situace ve vozovně prodělala minimálně jednu změnu. Datum úpravy, při které do prostoru vozovny byly bez výhybky plynule prodlouženy koleje vlastní provozní trati, není známo. Levá kolej vedla dvorem, vedle kůlny na vozy, a ústila do dílen u kovárny. Pravá kolej se v kůlně na vozy rozdvojovala a obě koleje byly protaženy až do dílen, jižnější pak až do skladu. Mezi admi-



nistrativní budovou, která stojí dosud, a dílnami byly umístěny konírny.

Vozovna sloužila až do května 1900, kdy byly konírny, kůlna na vozy, sedlářská dílna, lampárna a výpravna zbořeny a místo nich vystavěna nová vozovna pro elektrickou dráhu. Dílny byly upraveny pro nový provoz a obdržely novou střechu. Přesto se dá říci, že velké části dílen se zachovaly až do současnosti.

Otázka karlínských stájí ještě není zcela uzavřena. Prameny z roku 1900 hovoří o vypovězení stájí "U Krausů", není však známo, kde se nacházely. Existence samostatných oddělených stájí není zcela vyloučena, pojem "vypovězení" by nasvědčoval o pronajatém objektu. Podobně prameny z roku 1875 udávají, že první koně byly ustájeny "U města Štrasburku". Štrasburk byl název lokality v oblasti ulice Švábky. Přesné umístění těchto prvních stájí nelze spolehlivě potvrzeno, je však i možné, že název se vztahoval na širší oblast a mohl zahrnovat i karlínskou remízu. Ovšem díky zmíněnému plánu karlínské trati z r. 1875 je možné opět připustit hypotézu, že v prostoru vozovny byly pod širým nebem odstaveny vozy a koně ustájeny zcela jinde ⟨tedy u Štrasburku⟩, i když se nám "manipulační vzdálenost" mezi remízou a Štrasburkem ⟨Švábky⟩ zdá být poměrně značná.

Karlínská vozovna byla označována za ústřední stanici Pražské tramwaye.

Smíchov, U jelena
==========

Tato vozovna pražské koňky z roku 1876 byla prakticky utajena všem historikům pražské dopravy. Nacházela se vpravo od trati k Západnímu nádraží mezi hostincem ⟨?⟩ U jelena ⟨též U zlatého jelena; budova stojí dosud⟩ a viaduktem Spojovací dráhy na pozemku skladiště Spojovací dráhy. Zda obsahovala stáje nebo nějaké budovy není známo. Dá se ovšem předpokládat, že trati stáje příslušely, protože až do roku 1883 byla trať kolejově izolovaná od tratě karlínské a provozována zcela samostatně. Situační plán trati z roku 1876 stavby nevykazuje, starší plány Smíchova jakési stavby znázorňují, ty však mohly být před provozem koňky zbořeny. Dobové prameny označují vozovnu jako Tramway-Depot neoo Tramway-Hof. Kolejová přípojka je spolehlivě prokázána a naposledy je doložena v plánu a protokolu technické revize rekonstruované trati Plzeňská - Západní nádraží v červnu 1883, kdy kolejová přípojka jako "provisorní odbočka do staré remisy". V té době už zahajovala provoz nová vozovna v Libušině ulici, která tuto starou vozovnu nahrazovala. Objekt staré vozovny snad Pražské tramwayi ještě určitou dobu sloužil. Datum likvidace přípojky není známo.

Tato druhá nejstarší vozovna v pražské kolejové síti je zároveň první vozovnou zrušenou.

Smíchov, Libušina ul. - č.p. 504
==========

Vozovna koňky v Libušině ulici zahájila provoz 28.6.1883. Její stavba, včetně zřízení kolejové přípojky Libušinou ulicí byla součástí rekonstrukce traťového úseku Plzeňská - Západní nádraží. Jednokolejná přípojka se ve výjezdu do "kůlny na vozy" rozvětvovala na dvě koleje. Vedle tohoto objektu stála konírna, jejíž kapacita není známa, a administrativní budova.

Vozovna v Libušině ulici sloužila koňce až do roku 1905. Byla to poslední vozovna koňky. Přesto už počátkem roku 1901 bylo rozhodnuto vozovnu prodat, 27.2.1901 se Správní rada Elektrických podniků usnesla, že vozovna bude vyklizena koncem srpna. 7. července téhož roku ovšem Správní rada žádala pražskou obec, aby remíza prodávána nebyla, protože ji Elektrické podniky budou potřebovat i nadále. Od 29.6.1902 bylo upraveno kolejové napojení vozovny ⟨dosavadní kolejový oblouk k Západnímu nádraží byl nahražen obloukem od Anděla⟩ a celá přípojka do vozovny byla elektrifikována. Přesto sloužila i nadále hlavně koňce. Po zrušení provozu koňky v roce 1905 Elektrické podniky opět oznámily, že pozemek rušené vozovny bude prodán, ale už v únoru 1906 byl prodej opět odvolán a elektrifikované objekty koňky sloužily pro deponování vozů elektrické dráhy i po roce 1910. Teprve pak byla celá vozovna koňky zbourána a na jejím místě postavena nová vozovna elektrické dráhy.

Žižkov, Chelčického ul. - č.p. 47
==========

Vozovna v místech dnešních obytných domů mezi Chelčického a Táboritskou ulicí sloužila svému účelu zároveň s tratí Křižovnická ulice - Žižkov od konce roku 1883. Dobové prameny ji označují za velice čistou a praktickou. Obsahovala halu na vozy, do které se vjíždělo úvratí, a stáje pro 120 koní. Kolejová přípojka zasahuje také do dalšího malého objektu neznámého účelu, snad dílen.

Vozovna sloužila až do října 1901. Zároveň s elektrifikací trati, která byla přeložena z Chelčického do Lupáčovy ulice a kolem vozovny už nevedla, byla zřízena na křižovatce Chelčického a Vratislavovy výhybka. Pomocí té byla vozovna ještě nějaký čas napojena na kolejovou síť, patrně do doby, než byly vozy a zařízení vozovny vyklizeny.

V následujících dvou letech zde byl v podnájmu umístěn dělostřelecký pluk, v roce 1904 byla prodána majiteli realit Lupíškovi a pak zbořena.

Původní projekty elektrifikace trati Křižovnická ulice-Žižkov počítaly i s elektrifikací této vozovny. Záměr však realizován nebyl a objekty vozidlům elektrické dráhy nikdy nesloužily.

Zvonařka ⟨Královské Vinohrady - č.p. 204⟩
==========

Vozovna, která byla uvedena do pravidelného provozu v roce 1884 zároveň s tratí Můstek - Královské Vinohrady, se nacházela přibližně v místech, kde je v současnosti provozovna Pražského průmyslu masného. Do haly na vozy vedly dvě koleje. Vedle stál objekt stájí o kapacitě 160 koní. Po elektrifikaci tratě v roce 1900 byla trať ještě nějaký čas kolejově napojena na ostatní síť.

Definitivně byla vyřazena po zahájení provozu nové vozovny elektrické dráhy v Karlíně.

Pozemek byl 19. prosince 1904 prodán továrníkovi O. Škřivanovi a poté objekty vozovny zbourány.

Královská Obora - Stromovka - č.p. 2

Prakticky všechny prameny sice hovoří o remíze či depu ve Stromovce, toto označení však není zcela přesné. V místě, kde je dnes ve Stromovce budova č.p. 2 a dětské hřiště, stály pouze tzv. zatímní denní stáje pro 24 koní (některé prameny hovoří o 21 koních) a proti nim byla umístěna čekárna, později nahrazená obytnou budovou. V prostoru Stromovky tedy nebyla žádná "kůlna na vozy", čili vlastní remíza vozového parku. Vozy však mohly být odstavovány na kolejích na konci trati, snad i přes noc. Před koncem trati byly umístěny dva přejezdy, pravý a levý, pomocí kterých bylo možno objet i odstavený vůz. Výraz "denní stáj" také vyvolává dojem, že patrně šlo o místo, kde byli střídáni koně, aby si odpočinuli. Při posuzování situace je nutné vzít v úvahu i skutečnost, že úsek Výstava - Královská Obora (ke stájím) nebyl provozován v zimě. Žádný historický pramen nehovoří o žádném přístřešku pro vozy. Také dokumentace k elektrifikaci trati Josefské náměstí - Královská Obora, jakož i dokumentace k výstavbě nové vozovny udávají, že nová vozovna bude zřízena v místě bývalých stájí.

V souvislosti s tratí do Holešovic a Obory není nezajímavé zaregistrovat zprávu Národních listů z 20.6.1884, týkající se zprovoznění prvního úseku trati k Martínkově továrně: "... Vozy i koně jsou již v Holešovicích (podtrhl autor) k jízdě připraveny, potřebný personál se na ostatních tratích cvičí..." Těžko říci, do jaké míry lze brát tuto novinovou zprávu doslova. Do zahájení provozu zbýval zhruba týden. Vozy mohly stát odstaveny na konci trati, těžko však bylo možné "jen tak" odstavit koně. Místo, kde tedy byli v Holešovicích dle tisku koně připraveni (tj. ustájeni) zůstává zatím neznámé.

Provoz

Pod pojem "provoz" v širším smyslu je možno zahrnout značně rozsáhlý okruh nejrůznějších problémů, z nichž lze jmenovat např. vedení linek, provozní a přepravní předpisy, řízení provozu, návěsti a návěstění, jízdní řády, označování zastávek a vozidel, turnusy pracovníků a koní, zajišťování mimořádných a náhradních doprav atd., atd. Vedení linek je věnována samostatná kapitola, v následujících odstavcích - s ohledem na možný rozsah publikace - se zastavíme pouze u několika dalších vybraných témat.

Provozní parametry

Pro každou linku koňky byl stanoven interval a z něho vyplývající počet vozů i koní, nutných k její obsluze. Právě tak jako v pozdějších obdobích vycházel jednak z přepravní poptávky, jednak z možností technických, z nichž zpočátku byla limitující situace traťová, tj. počet výhyben, později i ostatní hlediska, jako celkový počet vozidel, koní i zaměstnanců. Zatím není známa praktická forma jízdních řádů ani způsob jeho zajišťování a kontroly dodržování. Pro určitá období však známe konkrétní intervaly na jednotlivých linkách, které pro dvě data uvádíme v tabulce č. IX. V roce 1884 byly - s výjimkou linky k-06 - intervaly jednotné v průběhu celého provozního dne; v roce 1897 se již jedná o časově proměnný provoz, přizpůsobený časovým variacím přepravních potřeb. Pro zajištění provozu v období maximálního nasazení dopravních prostředků k tomuto druhému datu bylo vypravováno ve všední dny celkem 71 vozů, o nedělích 72 vozů. Zajímavý je i počet koní v porovnání s počtem vozů na jednotlivých linkách. Pro polovinu roku 1898 se například jedná o následující počty (linka - max. počet vozů - celkový počet koní provozních, tzv. "při voji" + počet koní přípřežních): k-01 - 16 - 113+6, k-02 - 4 - 16+0, k-03 - 14 - 106+0, k-04 - 14 - 92+15; pro linku k-05 a linky vložené je uváděný údaj nejasný. Přípřeže, tj. další, dodatečně připřahaní koně, se používaly v místech s větším stoupáním - na předmostí Karlova mostu a v úsecích Prokopova - Bezovka a Mariánská - Palackého. Průměrná obězná rychlost základních pěti linek činila 7,02 km/h; předpokládáme-li obratový čas rovný intervalu, dostáváme průměrnou cestovní rychlost 8 km/h.

Označování vozidel

Pro orientaci cestujících byly vozy koňky označovány názvem linky, vycházejícím z pojmenování katastrálních území, ulic či lokalit konečných stanic. Tento název byl zpočátku uváděn ve znění českém a německém, od roku 1894 pouze česky. Tabulky s názvem byly umístěny na stranách střechy vozů. Barevné označení linek, které se začalo používat v pozdějším období, bylo provedeno kulatými barevnými terči, za tmy prosvětlenými, umístěnými na čele střechy. V Praze, na rozdíl od některých jiných měst, nebylo barevné značení linek nikdy dominantní a v písemných materiálech se objevuje pouze výjimečně. Z tohoto důvodu není dodnes přesně známo přesné přidělení barev jednotlivým linkám, neboť dostupné prameny si v tomto směru často vzájemně odporují. Téměř jednoznačné je použití žluté barvy pro linku k-03, červené pro k-05 a zelené pro k-06. Linka k-01 byla pravděpodobně označována terčem bílým, k-02 bílým se svislým červeným pruhem. Pro k-04 byla užívána zřejmě nějaká barva tmavá, buď hnědá nebo šedá. Jak uvádí literatura, bylo u posledního večerního spoje na každé lince nahrazeno toto linkové označení terčem barvy modré.

Tabulka IX. Intervaly na linkách koňky

Linka	1884 všední den	1.12.1897 všední den 6	7.15	8.15	9	11	11.15	14	15.30	20	21	22	neděle 6	8	10	11	20	22
k-01	5,0'	—	6,0'	—			5,5'			—	7,0'	—	—	7,0'		5,5'	—	7,0'
k-02		—					8,0'				—		—			8,0'		—
k-03	6,0'	—					8,0'				—		—			8,0'		—
k-04	7,5'	—	—	9,0'	—	—	9,0'		9,0'	—	—		—	7,0'	—	5,0'	—	7,0'
k-05	5,0'	—	6,0'		—		5,5'				7,0'	—	—	7,0'		5,5'		7,0'
k-06	dop.10' odp. 5'																	
k-07	-	—	6,0'	—	—		5,5'	—	—	5,5'	—	—	—	—		5,5'	—	—

Poznámka : U linky k-04 je k 1.12.1897 uveden v horním řádku interval spojů Žižkov - Křižovnické náměstí, v dolním vložených spojů Žižkov - Prašná brána.

Omnibusová doprava Pražské tramwaye

Pražská tramway doplňovala počátkem devadesátých let svůj vozový park také pěti omnibusy. Smlouva z roku 1882 totiž článkem 25 stanovila E. Otletovi za povinnost zavést náhradní dopravu v místech, kde by v důsledku stavebních prací byla přerušena kolejová doprava, popřípadě v místech, kde nebylo možné koňku zavést. Povinnost náhradní dopravy se nevztahovala na případy přerušení provozu v důsledku přírodních pohrom [sněhové kalamity, povodně aj.]. Přesto zahájení omnibusové dopravy společností Pražská tramway se dotýká živelní pohromy.

Dne 4. září 1890 byla při povodni stržena část Karlova mostu. Zřítil se 5., 6. a 7. oblouk a 5. a 6. pilíř. Mezi zachovalými částmi mostu bylo při jeho severním okraji zřízeno dřevěné provizorium, na kterém byl zahájen provoz 1. února 1891. V úseku Křižovnické náměstí - Malostranské náměstí byla zavedena omnibusová linka. Šlo vlastně o první linku náhradní dopravy v historii pražské městské hromadné dopravy. Linka byla v provozu až do listopadu 1892.

Vozy pak byly využity na druhé lince společnosti. Byla vedena od Demínky přes Purkyňovo náměstí do Vršovic k usedlosti Na Prkénce u Máchovy ulice. Jednalo se vlastně o náhradu za neuskutečněnou trať koňky navrhovanou v letech 1883 a 1885. Na lince však byla příliš malá frekvence, a proto na ní byl už 3.5.1893 provoz zastaven. S touto linkou definitivně zmizely z pražských ulic i pokusy o pravidelnou omnibusovou dopravu.

T a r i f

Tarif koňky byl prakticky po celou dobu její existence přestupný a po dlouhou dobu kombinací stanicového a pásmového. Jízdné 5 kr. se platilo za projetí vzdálenosti do 4 stanic [ale asi bez překročení pásmové hranice], 10 kr. za jízdu v jednom či dvou pásmech a 15 kr. za jízdu nad dvě pásma. Pásma byla ohraničena hranicemi tehdejší Prahy, včetně již neexistující hranice s Holešovicemi, v té době již VII. části města. Není však zcela vyloučeno, že v prvním období koňky, tj. za provozu prvních dvou linek, byl tarif čistě pásmový. Pravděpodobně začátkem devadesátých let došlo ke změně tarifu na stanicový, kdy jízdné 5 kr. zůstalo pro vzdálenost do 4 stanic, od 4 do 10 stanic se platilo 10 kr. a nad 10 stanic 15 kr. Děti do 2 let se přepravovaly bezplatně, od 2 do 10 let za 5 kr. do 10 stanic, za 10 kr. nad 10 stanic; za zavazadla se platilo normální jízdné. Od 16.10.1895 byla nejvyšší sazba jízdného zrušena a 10 kr. se platilo za projetí vzdálenosti nad 4 stanice bez omezení. Od 29.10.1896 došlo k další úpravě, kdy počet tarifních stupňů byl opět zvýšen na tři - do 6, do 9 a nad 9 stanic s jízdným 5, 7 1/2 a 10 kr. V důsledku převzetí koňky pod správu Elektrických podniků k 1.7.1898 byly k 20. 10. sjednoceny tarify koňky a elektrické dráhy obce a povoleny vzájemné přestupy mezi linkami obou trakcí. Jednotnost tarifu zůstala zachována v následujících obdobích i při probíhajících změnách a úpravách, a to až do roku 1904. Finanční deficit poslední

linky koňky byl důvodem pro zavedení zvláštního nepřestupného jízdného, čímž měl být zvýšen příjem z jejího provozu. Toto jízdné činilo 6 hal. a platilo od 10.4.1904 až do ukončení provozu koňky.

Statistika

V následující tabulce jsou shrnuty některé základní číselné údaje z provozu pražské koňky. Tabulka není úplná, neboť některé hodnoty se zatím nepodařilo s dostatečnou přesností zjistit. Kromě toho je třeba upozornit, že v různých dostupných pramenech si často právě statistické údaje odporují, jsou uváděna různá čísla /někdy se vzájemně lišící třeba jen jedinou číslicí/ nebo jsou chybně přiřazeny k příslušným letopočtům. Vzájemnou konfrontací jsme se snažili vybrat číselné hodnoty nejpravděpodobnější, přičemž za základ o přepravených osobách a tržbách byly vzaty údaje z interní zprávy pro Elektrické podniky z roku 1895 Tramway v Praze od F.J. Schwarze, v níž je podrobně rozebíráno hospodaření podniku za léta 1883 - 1895. Počty vozidel podle typů jsou uvedeny v kapitole "Vozy" - tab. VI. na str. 48.

Tabulka X. Statistika

Rok	Počet zaměst.	Počet koní	Počet osob. vozů	Počet přepravených osob	Příjem /v korunách/	Čistý zisk /v korunách/
1875	32	32	10	150 000		
1876	47	80	26	1 570 000		
1877		80	26			
1878		80	26			
1879		83	26			
1880	73	86	26			
1881		86	26			
1882		86	43			
1883	225	311	81	3 719 498	244 429,05	
1884	310	420	85	6 972 535	458 726,70	
1885	286	407	88	7 198 283	479 939,14	
1886	250	400	100	6 964 248	466 904,95	
1887	243	400	100	6 786 918	495 988,09	100 649,85
1888	243	400	100	6 659 180	451 294,25	78 431,81
1889	252	380	112	6 699 249	452 888,57	97 894,93
1890	273	360	112	6 660 587	449 409,60	67 866,33
1891	312	462	116	8 804 784	648 512,07	153 631,65
1892	281	380	116	7 086 182	486 724,40	61 180,37
1893	363	468	112	7 605 332	519 371,13	61 464,73
1894	374	412	112	7 598 496	525 368,81	69 639,01
1895	371	535	114	9 808 232		
1896	363	490	117	10 257 716		
1897		528	117	10 921 612		
1898		528	117	10 881 980		
1899		474	110	6 444 613		
1900		243	109			
1901		52	67			- 46 000
1902		39	57			
1903		29	61			- 40 608
1904		27	61	92 344		
1905	12	15	29	41 655		

Výběr literatury

FOJTÍK, P.: Neznámý traťový úsek pražské koňky. Pracovní informace KPMD 1980, č. 3

KARLOVSKÝ, J.: Koněspřežná tramvaj 1875 - 1905. Nová Praha, 72, 1969, č. 20-21, str. 38

LINERT, S.: Československé železniční vozidla. Řada IV. Tramvajové vozidla. 1. vydání Praha, NADAS 1974

POŠUSTA, S. et al.: Od koňky k metru. 1. vydání Praha, NADAS 1975

PROŠEK, F.: Poznámky k vývoji pražské koňky. Pracovní informace KPMD 1980, č. 1

PROŠEK, F.: Vývoj kolejové sítě koňky a elektrické dráhy v Praze 1875 - 1978 Zpráva KPMD 1978, č. 5

ROUBÍK, F.: Od nosítek k trolejbusu. 1. vydání Praha, Orbis 1956

SICHROVSKÝ, K.: Vývoj veřejné dopravy v Praze. Elektrikář, 3, 1947, č. 17, str. 9

SOUKUP, J.: Pražské mosty. 1. vydání Praha, České knihkupectví 1904

TEJRAL, L.: Přehled vozového parku pražské koňky. Zpráva KPMD 1970, č. 1

- -

Národní listy

Statistické knížky král. hlav. města Prahy

Věstník obecní král. hlav. města Prahy

Různé plány Prahy a průvodce po Praze

- -

Státní ústřední archiv - fond GI/R, kart. 276, 278 - 280, 292, 294 - 299, 301

- fond ČM, kart. 2107 - 2109, 6040 - 6045

- -

Poznámka: V archivu Dopravních podniků hl.m. Prahy, koncern existuje rovněž fond o koňce, který obsahuje 4740 spisů. Dosud se však nepodařilo získat přístup k tomuto materiálu.

O B S A H

P ř e d m l u v a 3

P r a ž s k á t r a m w a y 4

V ý v o j s t a v e b n í c h t r a t í ... 10

L i n k y 33

V o z y 42

V o z o v n y 50

P r o v o z 54

T a r i f 57

S t a t i s t i k a 58

V ý b ě r l i t e r a t u r y 59

P. Fojtík, S. Linert, Ing. F. Prošek: PRAŽSKÁ KOŇKA

Vydal: Kroužek přátel městské dopravy Kulturního domu
Dopravních podniků hl.m. Prahy v roce 1980

Redigoval: Ing. František Prošek
Grafická úprava: Ing. Ivo Mahel
Technická spolupráce: Eva Mahelová, Ing. Ivo Mahel

Vydání první, náklad 400 výtisků

Publikace je určena jen pro vnitřní potřebu KP MD !
N e p r o d e j n é !