



Koňka ve Vodičkově ulici na snímku Rudolfa Brunera Dvořáka z roku 1895. Dole: První trať mezi Karlínem a Řetězovým mostem (Národním divadlem) měřila 3800 metrů. Fotografie vznikla po roce 1883.

KAPITOLA 1 JAK VŠECHNO ZAČALO...

Na úplný začátek je třeba uvést několik málo dat a údajů z historie kolejové dopravy ve světě, a zejména ve městech.

Výhody vedení vozů v pevné stopě poznali už staří Římané, ale první předchůdce skutečných kolejí lze nalézt až ve středověku v důlních nákladních drážkách. I pozdější dráhy povrchové byly určeny jen pro dopravu nákladů a obecně se uvádí, že první z nich vznikla v Anglii roku 1801 mezi Wandsworthem a Croydonem. Koleje usnadňovaly práci koní, kteří tak utáhli větší náklady než po silnici, a to dokonce i poněkud vyšší rychlostí. Tato zjevná výhoda způsobila, že se během krátké doby koňské železnice výrazně rozšířily zejména po Evropě a Severní Americe.

Také na našem území byla již v roce 1827 otevřena trať Budějovice—Linec, určená především pro dopravu soli. Další dráhou u nás, jež byla vystavěna pro dopravu dřeva do Prahy a jejího území se téměř dotýkala, byla v roce 1831 železnice Bruska—Lány. Obě tyto dálkové dráhy přepravovaly v omezeném rozsahu i osoby, pro něž je další výhodou provozu na kolejích dráhy komfortnější a plynulejší jízda s nižšími otřesy.

Ještě dříve, než vznikly pozemní koňské železnice, byly zkonstruovány první parní stroje, původně jako stabilní zdroje pohonné síly, s nimiž se brzy začalo experimentovat i pro pohon silničních vozidel a lodí. Na pevnině se uplatnily ale prakticky až na kolejových nákladních dráhách, tedy v podobě parostrojní železnice, a to již na samém počátku 19. století, opět v Anglii. Tam byla také uvedena do provozu roku 1825 první veřejná železnice na trase Stockton—Darlington, dlouhá čtrnáct kilometrů a určená již i pro pravidelnou dopravu osob. Začátkem 19. století dosáhla některá světová města takové velikosti, že vznikla potřeba zajištění pravidelné místní dopravy, která by mohla nahradit dosud používanou dopravu příležitostnou, provozovanou v evropských městech převážně nájemními fiakry pro nejvýše čtyři osoby (poprvé v Paříži roku 1640). První taková doprava prostředkem nazvaným omnibus je zaznamenána ve francouzském Nantes snad v roce 1823. Omnibus byl větší povoz pro přepravu od 10 do maximálně 20 cestujících tažený dvěma koni.

Omnibusy měly ovšem dva podstatné systémové nedostatky. Spočívaly jednak v nedokonalé dopravní cestě tvořené městskými ulicemi, jež se teprve začínaly uměle upravovat a zpevňovat dlážděním, a dále samozřejmě v málo výkonném animálním pohonu těchto dopravních prostředků s nedostatečným výkonem a rychlostí. Řešením prvního nedostatku bylo, stejně jako u dopravy dálkové, zřízení umělé kolejové dopravní cesty. Tak vznikla první osobní pouliční koněspřežná dráha na světě, která zahájila provoz v roce 1832 mezi New Yorkem a Harlemem. Mimo Spojené státy se tento městský dopravní prostředek dostal až v roce 1853 zásluhou podnikatele Alfonse Loubeta, který vystavěl první trať v Paříži. V dalším desetiletí již byly koňské dráhy provozovány i v městech Asie a Austrálie a ve více než deseti evropských metropolích, v rakouské Vídni od roku 1865 a poprvé na teritoriu zemí Koruny české v Brně od roku 1869.

Druhý zmíněný недостаток, tedy neefektivní druh pohonu, ovšem v té době řešitelný nebyl. Pohon parním strojem, jenž na dálkových železnicích už od poloviny století téměř zcela nahradil animální trakci, byl pro zastavěné území měst prakticky nepoužitelný pro výrazně negativní vliv na okolní prostředí — hlučnost, otřesy, nebezpečí požáru a vysokou mrtvou hmotnost parního stroje. Jiné mechanické druhy pohonu (stlačený vzduch, chemické reakce, pohon lanový) zůstaly spíše ve stadiu pokusů. Použitelné spalovací motory byly zkonstruovány až později, když už byla u kolejových drah zřejmá výhodnost a technická uplatnitelnost pohonu elektrického. Proto bylo období druhé poloviny 19. století ve městech zcela ve znamení pohonu koňského.

Lze tedy shrnout, že v době, než v Praze padly první návrhy na zřízení koňky, byly již několik desetiletí známé výhody kolejové dopravy. V případě osobní dopravy ve městech přinášel ovšem tehdy moderní parostrojní pohon řadu nevýhod, takže zde i pro pohon kolejových vozidel zůstala v používání stejná živá síla jako u silničních omnibusů.

PRAŽSKÉ OMNIBUSY

Pražská omnibusová doprava po sobě nezanechala žádné materiální stopy, vznikala a zanikala opakovaně a nakonec zanikla trvale bez další přímé historické vazby na pozdější vývoj veřejné dopravy. Byla po celou dobu zcela v soukromých rukou a nestala se tak nikdy „městskou“ ve vztahu vlastnickém. Také charakter jejího linkového



Omnibusy v konkurenčním klání s koňkou nakonec neobstály. Karikatura *Humoristických listů* z roku 1876 vykresluje situaci na tehdejší Josefě, dnes náměstí Republiky.

provozu byl mnohdy spíše příležitostný. Tyto okolnosti jsou i příčinou faktu, že její historie nebyla dosud v plném rozsahu zpracována.

V Praze a bezprostředním okolí byla omnibusová doprava provozována několika způsoby. Charakter veřejné hromadné dopravy měl její provoz na pravidelných trasách s určenými zastávkami a s jízdami podle jízdního řádu, tj. bez ohledu na okamžitou poptávku. Podobný charakter měla i pravidelná doprava navazující na dopravu železniční, jejímž specifkem byla časová návaznost na jízdní řád vlaků, tedy jejich odjezdy a příjezdy. V té době šlo pouze o několika málo vlaků (spojů) za den.

Dalšími způsoby provozování omnibusů byla nepravidelná doprava rekreačního či účelového charakteru na určených trasách, ale bez jízdních řádů, s jízdami z určených stanovišť v centru města do vyhlášených cílů, které se však konaly pouze za určitých podmínek (například sezonně, za příznivého počasí, na divadelní představení) a zřejmě pouze tehdy, sešel-li se dostatečný počet zájemců.

Konečně zde byla i doprava pro hotely, určená pro jejich hosty, kteří použili k dálkové cestě železniční. Charakter této dopravy byl zřejmě obdobný jako u pravidelné dopravy s návazností na železnici, provoz byl ale vázán na skutečnou potřebu, tj. u hostů ubytovaných na jejich odjezd, u příjíždějících snad na jejich předchozí objednávku ubytování. Vyloučit nelze ani možnost, že se jednalo o (konkurenční) nabídku pro získání hotelových hostů. Byly také nalezeny zmínky o sezonní dopravě provozované odlehlejšími restauracemi, zpravidla zahradními s velkým počtem míst, a tudíž i návštěvníků. Kromě pravidelných městských linek byly pak omnibusy (a jim podobná vozidla) užívány i pro dálkovou dopravu meziměstskou.

Ve vztahu k budoucí koňce, ale i k celé historii městské dopravy je podstatné provozování omnibusů linkového charakteru, tj. na pravidelné trase. Taková trvale provozovaná pravidelná veřejná doprava vznikla v Praze v roce 1867, kdy Karlínské podniknutí omnibusů podnikatele Augusta Donáta zahájilo provoz na lince mezi Prahou a Karlínem. Ani to však nebyl první podnik tohoto druhu. Předcházely mu jednak krátkodobý a víceméně neúspěšný pokus Jakuba Chocenského z přelomu let 1829–30 a možná také i delší dobu trvající provoz zatím blíže neurčeného karlínského podniku (J. Ballabena?) z let 1860 až snad 1863, který rovněž zanikl. Donátův podnik byl provozován dlouhodobě, byl komerčně úspěšný a skončil teprve v následné konkutenci modernější koňky.

KAPITOLA 2
PŘÍPRAVA A PRVNÍ OBDOBÍ PROVOZU

Z pravidelného provozování omnibusů lze zpětně dovodit skutečnost, že již v šedesátých letech 19. století vznikla i v Praze určitá poptávka po dopravě, která by částečně nahradila a doplnila dosud pouze nepravidelnou veřejnou dopravu provozovanou fiakry (od roku 1788) a drožkami (od roku 1856). Zároveň ale byly patrné limity této silniční dopravy, a nutně se proto objevily zprvu pouze náměty na výstavbu kolejové dráhy s jejími již známými výhodami. Kromě výhod má však kolejová dráha i jednu zásadní nevýhodu — k zavedení je



Nátisk přestupních jízdenek z roku 1886 – (vlevo nahoře) pro linku k-04, (vpravo nahoře) pro linku k-02, (vlevo dole) pro linku k-05, (vpravo dole) pro linku k-06



Jedna z nejstarších fotografií pražské kočky pořízená pravděpodobně v Karlíně nedaleko Invalidovny, kde našla první trať svůj koncový bod

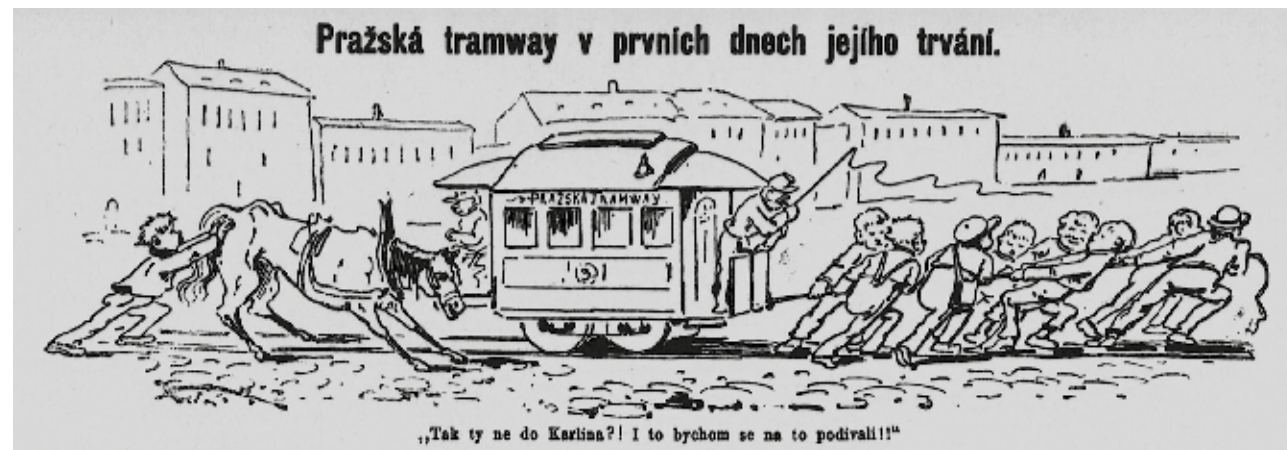
potřeba řádově vyšších finančních prostředků s vyšším rizikem jejich zhodnocení. Zatímco k provozování dopravy silniční je zapotřebí mít k dispozici pouze dopravní prostředky a v případě animálního pohonu ještě tažná zvířata, k provozu dráhy je třeba vybudovat investičně náročné stavební tratě, včetně jejich nezbytného příslušenství.

O prvních námětech na provozování koňky nejsou k dispozici, resp. nebyly dosud nalezeny žádné ucelené informace. Je proto nutné spoléhat na útržkovité a mnohdy nepřesné informace denního tisku, který zachycuje povětšinou pouze prvotní záměry, bez dalšího vývoje. Jen zpětně je pak patrné, že žádný z těchto námětů zřejmě nevstoupil do fáze reálné přípravy a určitě nebyl realizován. Proto je možné uvést spíše ilustrativně a výběrově některé známé případy. Nepřekvapuje skutečnost, že se jedná převážně o zájemce zahraniční, neboť český kapitál v té době nebyl ještě s to větší projekty financovat.

První známý návrh předložila pražskému magistrátu v roce 1867 podnikatelka vídeňské koňky, společnost Schäck-Jacquet & Comp. z Ženevy, a to na později uskutečněné spojení ve směru Karlín—Praha—Smíchov. Podle denního tisku z následujícího roku bylo podobných návrhů předloženo celkem osm. Pravděpodobně mezi nimi byly i dvě společnosti, jež současně požádaly rakouské ministerstvo obchodu o povolení předběžných prací — konsorcium, které vedl J. Jakobi, generální sekretář Ferdinandovy severní dráhy, hodlající provozovat i nákladní dopravu, především uhlí, a dále Gabriel Janouschek, měšťan a dvorní zámečník, spolu s několika dalšími, kteří hodlali postavit tratě Karlín—Státní nádraží v Praze—Západní nádraží na Smíchově a Praha—Stromovka—Přední Ovenec s případným prodloužením do vybudovaného nádraží Slup (snad Bruska?).

V roce 1869 předložilo svůj návrh další konsorcium — Kačovský, Weikersheim a spol. Zpráva ze 4. září 1869, že spolek zahájí příští týden činnost „a s předběžnými pracemi započne se příští měsíc“, byla ovšem zjevně neodůvodněně optimistická.

Koncem roku 1869 „ležely na stole“ pražské městské rady čtyři návrhy, v nichž se vždy na území města jednalo o kolejové spojení mezi Poříčskou a Újezdskou bránou. V této situaci městská rada vyzvala zájemce o předložení projektů a podrobných návrhů s tím, že vítězovi bude udělena koncese a v budoucnosti obdrží povolení i na další tratě. Tato formulace vzbuzuje určité pochybnosti, neboť udělování



Dobový humor si v případě koňky s oblibou pohrával se záměnou lidí a koní. *Humoristické listy*, podzim 1875.

koncesí na stavbu a provoz železničních drah bylo zákonem vyhrazeno státním orgánům. Mohlo se tudíž jednat pouze o smlouvu mezi městem a majitelem dráhy či o vyjádření města ke koncesnímu řízení. Navíc c. k. místodržitelství obec upozornilo, že ke stavbě, která je „vedena ve směru c. k. erární silnice“ (mezi bránami Poříčskou a Újezdskou), je nezbytné i jeho povolení.

V roce 1871 předložili své návrhy další dva zájemci, Jindřich Julius ze Sönberku, Chemnitz (Saská Kamenice), jako soukromá osoba na trať Poříčská brána—Smíchov, včetně nového mostu, a společnost F. de la Haulte, Brusel, na trať Poříč—Řetězový most.

O provozování koňky v Praze tedy projevilo zájem větší množství subjektů. Ze známých údajů ovšem nevyplyvá, nakolik byly předkládané návrhy či žádosti realistické, technicky propracované a komerčně promyšlené, ani zda se jednalo o vážně uvažované záměry na stavbu a provoz dráhy, nebo jen o možnost získání koncese k dalším spekulacím. Není ani zcela zřejmý postoj městských orgánů k potřebě zlepšení veřejné dopravy, je ale jisté, že tehdejší ještě značně konzervativní vedení obce samo žádné aktivity v této věci nevyvíjelo.

V souvislosti s udělením koncese na stavbu pátého pražského mostu (později nazvaného Palackého) původnímu stavebnímu družstvu složenému z podnikatelů Karla rytíře Veselého, Františka Schöna, Josefa Jana Rustona a George Williama Andrewse (podílníka Rustonovy strojírny) vyzvalo samo c. k. místodržitelství městskou radu,



První trať zprovozněná v září 1875 vedla z Karlína přes Poříčí, ulicí Na Příkopě a Ferdinandovou třídou (současnou Národní) kolem budovy Spořitelny české (dnes Akademie věd)

„aby všemi možnými prostředky pracovala k uskutečnění dávno již zamýšlené dráhy koňské“. A s ohledem na budoucí možnost vedení tratě koňky stanovilo v koncesi na výstavbu mostu jeho šířku o pětinu větší, než předložený projekt předpokládal. K výzvě místodržitelství ustavila městská rady komisi, jež se sešla 25. ledna 1872 a prošla všechny ulice a náměstí, kudy měly být dle všech dosavadních návrhů tratě koňky vedeny. Jako hlavní účel dráhy bylo tehdy uváděno spojení všech (v budoucnu tří) pražských nádraží s nádražím smíchovským. Prověřena byla síť tratí Smíchov—Myslíkova—Vodičkova—Senovážné náměstí—Státní nádraží—Poříčí—Karlín s větví Vodičkova—Příkopy—Josefské náměstí—Poříčí a s odbočkami ze Senovážného náměstí k nádraží Františka Josefa a z Josefského náměstí do Bubenče.

Na základě zjištění „obchůzní komise“ byl návrh modifikován a byly doporučeny dva hlavní směry tratí: 1. Západní nádraží—Újezdská brána—Chotkova ulice—Ferdinandova třída—Ovocná—Příkopy—Josefské náměstí—Poříčí—Karlín s tím, že na řetězovém mostě nebudou koleje položeny, a 2. Smíchov—nový most—Myslíkova—Vodičkova—Senovážné nám.—Státní nádraží—Poříčí. Kromě hlavních směrů měla být zřízena příčná spojení Ferdinandova—Myslíkova (ulicí Širokou, později Jungmannovou) a Příkopy—Vodičkova (tj. přes Václavské nám.) i dvě trati pobočné (odbočky) dle původního návrhu. S ohledem na stísněné poměry v ulici Ovocné (dnes 28. října) byla jako varianta navržena možnost vedení první trati přes náměstí Panny Marie Sněžné (později Jungmannovo).

Město pak vyzvalo dva aktuální zájemce k podání nabídek. Pravděpodobně se jednalo o uchazeče z předcházejícího roku, i když jediný, kdo na výzvu svou neúplnou a nedostatečnou nabídkou reagoval, byl tentokrát označen jako Julius z Schönfeldu. Po tomto neúspěchu město zřejmě podmínky výzvy upravilo a po dalších třech měsících, v květnu 1872, vybralo ze tří podaných nabídek společnost Zdenka hraběte Kinského, o níž nebyla před tímto datem nalezena žádná zmínka. Společnost měla formu družstva (v dnešním pojetí spíše sdružení či konsorcium), což bylo pro podobné stavby tehdy obvyklé. Kinský družstvo zastupoval. Jeho úplné složení není zmiňováno, ale zřejmě v něm od počátku figuroval Bernard Kollmann, možná i jako jediný, protože při dalších jednáních byli Kinský a Kollmann označováni jako navrhovatelé stavby a byly s nimi, případně s jejich zmocněnci, projednávány podmínky stavby a nakonec také uzavřena smlouva.