

110 let pražských elektrických drah

Před 110 lety, 18. července 1891, jeli první Pražané elektrickou tramvají. První koleje s trolejovým vedením ležely v místech, kde si je dnes jen málokdo umí představit – v Ověnecké ulici od Letné ke vjezdu do Královské obory.

Elektrická dráha na Letné v Praze, jak se podnik založený slavným českým elektrotechnikem Františkem Křížíkem oficiálně jmenoval, byla jediným tramvajovým podnikem, který se nikdy nestal majetkem města Prahy, ale zůstal po celou dobu své existence soukromým a současně i nejmenším. Měla nejméně vozů (4) a jedinou a nejkratší trať (1,4 km). Dnes po první české elektrické dráze nenajdeme v terénu vlastně žádné stopy. Jen některé domy v Ověnecké ulici si mlčky pamatují. Jeden meziválečný průvodce Prahou připomínal, že dům v Letohradské ulici č. 48 se jmenuje „U elektrické dráhy“. Připomínal tak dobu svého vzniku. Kdoví, jestli někdo z jeho obyvatel ještě název domu vůbec zná. Patrně už byl dávno zapomenut.

Věnujme dnešní přílohu DP-KONTAKTu právě naší první elektrické dráze a připomeňme si, co o ni vlastně víme. Nemůže být zapomenuta, vždyť stála na počátku slavné historie pražských (českých) elektrických tramvají (a vlastně i elektrické železnice).



František Křížík (1847 – 1941) – zakladatel elektrických drah u nás – už jako starý pán kolem roku 1938. Když stavěl svoji první elektrickou tramvaj na Letné, bylo mu 44 roků.



Dopis Františka Křížíka ze 7. března 1891 pražské městské radě, ve kterém poprvé naznačuje směr své první elektrické dráhy na Letné. Zdroj: Archiv hl. m. Prahy

Elektrická dráha na Letné v Praze

Zrod první české elektrické dráhy

„Slavná Rada král. hlav. města Prahy.

Odpovídaje ku ctěnému připsu ze dne 6. března 1890 č. 26357 sděluji, že zamýšlím připojit elektrickou dráhu k projektované lanové dráze k hořejní restauraci a zříditi tuto od hořejní restaurace až ku vchodu do stromovky. Projekt pracují páni inž. Reiter a Štěpán, kteří též pro sl. městskou radu projekt lanové dráhy vypracovali. Pakli slavná městská rada k projektu tomu své svolení by dala, zařídil bych tuto ještě během tohoto roku.

S úctou dokonauou Fr. Křížík“

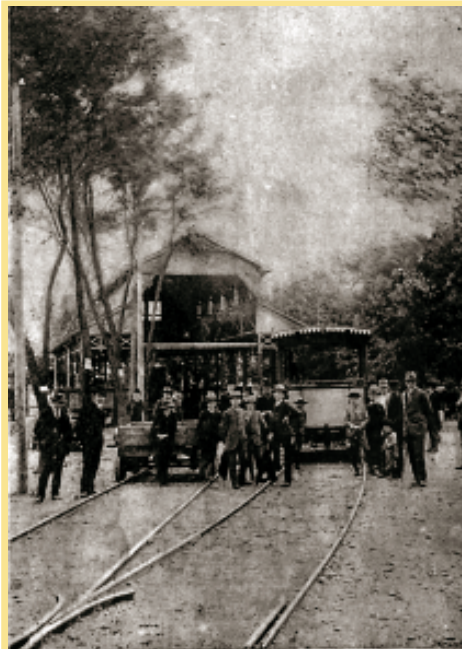
Tento dopis, který zaslal slavný český průkopník elektrotechniky František Křížík, tehdy třiadvacetiletý, pražské městské radě, je nejstarší zatím známou přímou stopou po první české elektrické dráze. Informace o něco starší jsou vlastně jen zprostředkované. Po tomto sdělení František Křížík dalším dopisem z 20. března oficiálně městskou radu požádal o udělení zásadního souhlasu ke stavbě. Městská rada dala kladné vyjádření k projektu první elektrické dráhy 20. března 1890. Ale než se první vůz na Letné rozjel, uplynul ještě více než rok.

František Křižík se začal myšlenkou první elektrické dráhy zabývat mnohem dříve. Sám Křižík na toto období vzpomíná takto: „Roku 1879 navštívil jsem průmyslovou výstavu v Berlíně. Mne ze všeho nejvíce zajímala malá elektrická dráha, postavená berlínskou firmou Siemens & Halske. Vypadalo to spíše jako velká hračka, ale ve skutečnosti to byla věc tehdy netušeného velikého dosahu, první to pokus používání elektrického proudu k pohonu vozidel. Trať dlouhá asi 150 metrů byla zcela primitivní. Na zplanýrovaném vodorovném terenu byly volně položeny dřevěné pražce a na těch upevněny o úzkém rozchodu železná koleje. Tato prvá elektrická dráha těšila se všeobecné pozornosti a veliké oblibě návštěvníků výstavy a byla jimi také hojně používána k projížďkám. Studuje bedlivě všechny pokusy, dospěl jsem na základě studií těch k poznání a přesvědčení, že elektrická trakce pro dráhy vůbec a jmenovitě pro dráhy městské dokonale se hodí, a že proto také není daleká doba, kdy alespoň ve směru poslednějším na celé čáře prorazí a zvítězí.“



Nejstarší známá fotografie letenské dráhy. Snímek ze stavby konečné stanice (a čekárny a vozovny zároveň) přinesly 16. června noviny Praha – denní list výstavní.

Ideální příležitost k propagaci elektřiny v dopravě Křižík spatřoval v Zemské jubilejní výstavě, připravované na rok 1891. Patrně někdy na začátku roku 1890 vstoupil ve známost jeho úmysl postavit elektrickou dráhu od holešovického přívozu, kterou by vedl ze Štvanice, Bubenskou třídou na Výstaviště. Když byl 3. března 1890 pozván do schůze komitétu pro lanovou dráhu „v příčině elektrické dráhy v pokračování lanové dráhy“, sdělil, že ještě není v této záležitosti rozhodnut. Křižík vzpomíná, že se k němu v té době dostavil jeho přítel a obecní starší (tehdejší termín pro zastupitele) František Víšek. Přesvědčil ho, že vhodnější bude trasa od letenské restaurace, poblíž které bude město Praha stavět horní stanici lanové dráhy, na které se očekává velká frekvence. Víšek navrženou trasou sledoval i jiný úmysl. Vlastnil u letenské restaurace některé pozemky a očekával, že mu je stavba elektrické dráhy zhodnotí. Další radní, kanovník Karlach, měl obavy, že bez vhodné návaznosti nebude mít městská lanová dráha na Letnou očekávaný efekt. Křižíkova myšlenka návaznosti dvou zcela nových dopravních



Vůz elektrické dráhy před vozovnou a čekárnou na letenské konečné. Zdroj: Praha – denní list výstavní 15. 7. 1891



Zkušební jízda první elektrické dráhy v červenci 1891. První elektrická dráha byla velkou atrakcí ještě před zahájením pravidelného provozu. Vlevo je vidět část budovy strojovny elektrické stanice, v pozadí část vozovny. Zdroj: Praha – denní list výstavní 14. 7. 1891



Ringhofferův vůz elektrické dráhy před strojovnou na Letné při zahájení provozu 18. července 1891. U vozu stojí František Křižík.

Základní data z historie elektrických drah

- 7. 3. 1890** František Křižík informuje městskou radu o záměru postavit první pražskou elektrickou dráhu na Letné.
- 6. 7. 1891** Úspěšně se uskutečnila první zkušební jízda elektrické dráhy.
- 18. 7. 1891** V Praze zahájila provoz první česká elektrická dráha – tramvaj z Letné ke Královské oboře.
- 19. 3. 1896** František Křižík zahajuje provoz na první trati soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany
- 13. 6. 1897** Matěj Hlaváček, košířský starosta, zahajuje provoz soukromého podniku – Elektrické dráhy Smíchov – Košře.
- 25. 6. 1897** Královské Vinohrady zahajují provoz na vlastní městské elektrické dráze.
- 1. 9. 1897** Zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, jejichž úkolem je provozovat tramvajovou dopravu na území pražské

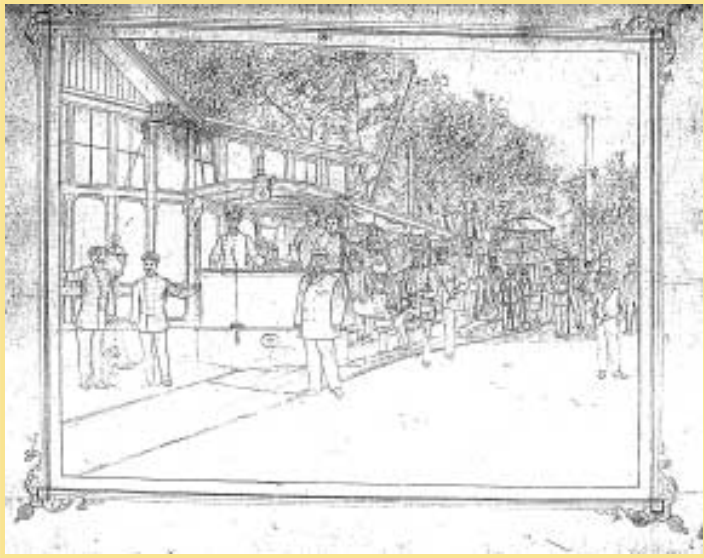
aglomerace. (Přímý předchůdce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.)

- 18. 9. 1897** Elektrické podniky zahájily provoz na své první trati a společně s Kr. Vinohrady provozují okružní dráhu Praha – Žižkov – Kr. Vinohrady.
- 15. 12. 1897** Městská elektrická dráha Kr. Vinohrad přestala existovat jako samostatný dopravní podnik a byla začleněna do Elektrických podniků.
- 1. 7. 1898** Elektrické podniky převzaly koněspřežnou dráhu a zahájily její elektrifikaci.
- 21. 7. 1900** Elektrické podniky převzaly Elektrickou dráhu Smíchov – Košře.
- 15. 8. 1900** Ukončen provoz Elektrické dráhy na Letné v Praze.
- 12. 5. 1905** V Praze definitivně skončil provoz koněspřežné tramvaje.
- 28. 9. 1905** Na Karlově mostě zahájila provoz elektrická tramvaj se spodním přívodem proudu.

prostředků, lanovky a elektrické tramvaje, nakonec upoutala, a tak se definitivně zrodil směr první pražské elektrické dráhy.

Pracuje se na projektu

Celá stavba musela v duchu drážních zákonů projít veškerým potřebným úředním schvalovacím procesem. Jak tehdy bývalo nutností, nejdříve musel podnikatel požádat o povolení předběžných technických prací. Křížík ho získal na šest měsíců 12. června 1890 od ministerstva obchodu, který byl nejvyšším drážním orgánem. (Ministerstvo železnic vzniklo až v roce 1896.) Už v červnu byla hotová projektová dokumentace, kterou pro Křížíka vypracovala Technická kancelář Reiter a Štěpán a v říjnu byla vložena k veřejnému nahlédnutí na pražském magistrátu. Následně ustanovil smíchovský okresní hejtmán Pietrzikovski na 5. listopadu 1890 tzv. politickou pochůzku a staniční



Tuto kresbu jsme již na stránkách DP-KONTAKTu kdysi přinesli. Byla vyhotovena zcela jistě podle fotografie a nápadně se podobá té předchozí. Ale fotograf stál jinde a také rozmístění osob je jiné. Kdepak je asi originál tohoto snímku?



Významný dokument z historie pražských elektrických drah. Výpravní list zahajovací jízdy z 18. července 1891. Dochoval se dodnes ve Státním ústředním archivu.

komisi, dnes bychom řekli „místní šetření“, kterého se zúčastnili pochopitelně i projektanti a podnikatel Křížík.

Předložený projekt se v některých detailech lišil od později postavené tratě. Základní směr, od letenské restaurace Oveneckou ulicí ke vchodu do Královské obory, sice byl stejný, ale část u restaurace byla původně navržena jako jednokolejná, s krátkou vidlicovou konečnou bez přístřešku. Asi sto metrů od počátku dráhy měl být po pravé straně postaven objekt technického zázemí – vozovna (s jednou průjezdnou a jednou kusou kolejí), ke které přiléhal přístavek s malou elektrárnou. Křížík předpokládal, že po trati bude projíždět jediný vůz. Potřebné napětí 250 voltů (uvádí se někdy také 350 V) měl dodávat dynamoelektrický stroj poháněný lokomobilou. V dokumentaci byla navržena vrchní stavba z dvoudílných žlábkových kolejnic, podobných těm, které používala koněspřežná tramvaj (tj. plochých žlábkových kolejnic o rozměru 38x86 mm s 30 mm širokými žlábkami, přišroubovaných k podélným železným nosnům).



Oba otevřené motorové vozy v letenské stanici. Fotografie byla pořízena po roce 1894, protože za vozem je vidět přístavba kanceláře, která tu původně nebyla.



Tento snímek nepochází z Letné, ale je na něm původní Schuckertův vůz, snad na výstavě v roce 1882. Později se dostal do Prahy. Omluvte zhoršenou kvalitu reprodukce.

Základní data z historie elektrických drah

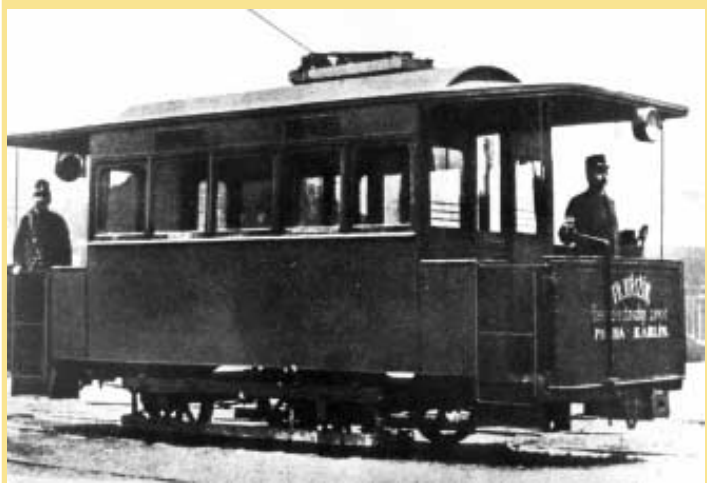
- 9. 6. 1907** Na Letné uvedena do provozu první kolejová smyčka pražských elektrických tramvají. Existovala jako provizorium po dobu sokolského sletu.
- 5. 7. 1907** Elektrické podniky převzaly Elektrickou drobnou dráhu Praha – Libeň – Vysočany. Od té doby jsou jediným provozovatelem tramvajové dopravy na území Prahy.
- 2. 1. 1911** Poprvé zahájen tzv. noční provoz (do půlnoci).
- 15. 7. 1914** V síti pražských tramvají se uskutečnila první velká komplexní změna linkového vedení.
- 1. 7. 1920** Zásadní přestavba tarifního systému. V síti tramvají bylo zavedeno jednotné jízdné.
- 29. 7. 1923** Uskutečnila se první etapa další komplexní přestavby linkového vedení tramvají.
- 14. 9. 1924** Dokončena systémová přestavba linkového vedení tramvají.

- 1924** Do provozu zařazeny první vlečné vozy s celokovovou konstrukcí, tzv. „plecháče“.
- 20. 7. 1927** Kolejová síť pražských tramvají dosáhla na Zličkově stého kilometru stavební délky.
- 1930** Do provozu zařazeny vlečné vozy se středním vstupem, tzv. „krasiny“ s nízkou položenou podlahou střední plošiny.
- 21. 1. 1936** Do provozu zařazeny první jednosměrné vozy s uzavíratelnými vstupy a stálým stanovištěm průvodčího, tzv. „ponorky“.
- 26. 3. 1939** V Praze zavedena jízda vpravo.
- 30. 11. 1942** Poprvé zaveden v tramvajové síti celonoční provoz.
- 5. 5. 1945** V Praze vypuklo protifašistické povstání. Zastaven provoz městské hromadné dopravy.

kům profilu I, vysokých 180 mm). Pás kolem kolejnic měl být v šířce 40 centimetrů na každou stranu vydlážděn a zbylý prostor mezi kolejnicemi, resp. dlažbou, měl být zasypan pískem nebo štěrkem. Rozpočet nákladů byl 61 671 zlatých.

Už při politické pochůzce ale projektanti oznámili první změnu projektu – použití kolejnic vignolových o váze 17,8 kg na běžný metr, s volně dilatujícími styky a uložených na příčných dřevěných pražcích vysokých 13 centimetrů a 2,2 metru dlouhých. Jednoduché štěrkové těleso mělo být vysoké 25 centimetrů a široké 2,8 metru.

Jediný, kdo se vyslovil proti projektu, byl Viktor Haas, generální ředitel Pražské tramwaye, soukromého dopravního podniku, který provozoval v Praze koněspřežnou tramvaj. Odvolával se přitom na koncesi i na smlouvu s pražskou obcí, která mu prý zajišťovala výlučné právo stavět v Praze pouliční dráhy. Komise ale Haasovy námítky neuznala, a proto nic nestálo v cestě udělení stavebního povolení a potřebné koncese.



Zavřený vůz pro letenskou elektrickou dráhu vyrobený v roce 1894. Snímek ovšem nebyl pořízen na Letné, ale v areálu jiné Křížkovy vozovny v Libni, pravděpodobně až kolem roku 1900.



Tato fotografie zavřeného vozu patrně byla pořízena ve Stromovce.

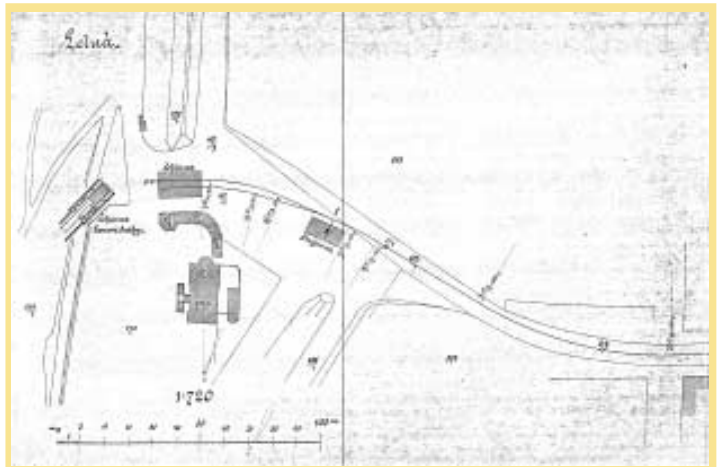
Smlouva s pražskou obcí

Úspěšné místní šetření mělo za následek přípravu důležitého právního dokumentu – smlouvy mezi Křížíkem a pražskou obcí. Křížíkův právní zástupce, známý pražský advokát JUDr. Milde, podal své dobrozdání k navrhované smlouvě už 19. ledna 1891 a pražský Sbor obecních starších (tak se nazývalo zastupitelstvo) její text schválil usnesením č. 42 382 z 30. dubna 1891. Podpis smlouvy se uskutečnil 12. května 1891.

Smlouva stanovila, že František Křížík dá na vlastní náklady zasypat fortifikační příkop u letenské restaurace, který bránil výstavbě komunikace a přesně stanovila pozemky, které bude mít podnikatel k dispozici. Obec souhlasila s provozováním dráhy i se stavbou vozovny a strojovny. Smlouvou bylo stanoveno roční nájemné a další poplatky, které byl Křížík povinen odvádět do obecní pokladny: za každý metr jednokolejné trati 20 krejcarů a za pozemky zastavěné budovami 20 krejcarů za metr čtvereční.



Orientační náčrt tramvajové tratě na Letné podle stavu v roce 1893, tedy po prodloužení k Místodržitelskému letohrádku.



Situační plán letenské konečné první elektrické dráhy v původní dokumentaci skutečného stavu, která byla předložena při technicko-policejní zkoušce 16. července 1891.
Zdroj: Státní ústřední archiv Praha

Základní data z historie elektrických drah

- 16. 5. 1945** Obnoven provoz na prvních linkách tramvají.
- 22. 11. 1951** Představen prototyp tramvaje typu T1.
- 13. 3. 1961** V síti tramvají se po mnoha letech opět uskutečnila komplexní změna linkového vedení.
- 25. 9. 1961** V síti tramvají byl zaveden na první lince (č. 2) samoobslužný provoz bez průvodčího v motorových vozech.
- 21. 11. 1962** Do pravidelného provozu poprvé nasazeny vozy T3.
- 13. 7. 1964** Na některých spojích linky č. 5 byly poprvé zavedeny spřažené soupravy 2xT3.
- 7. 1. 1966** Zahájena výstavba systému podpovrchové tramvaje.
- 9. 8. 1967** Vláda rozhodla, že v Praze se bude místo tratí podpovrchové tramvaje budovat metro.

- 9. 5. 1974** Dokončena výměna vozového parku na tramvajových linkách. Skončil provoz starých dvounápravových tramvají. Zrušena funkce průvodčích. Zaveden nepřestupný tarif. Zahájena významnější redukce tramvajové sítě. V dalších letech časté změny linkového vedení tramvají v souvislosti se zahajováním provozu na dalších traťových úsecích metra.
- 31. 12. 1982** Ukončen provoz tramvají T1.
- 1. 7. 1986** Do provozu s cestujícími zařazeny první nové tříčlánkové obousměrné vozy KT8D5.
- 14. 1. 1994** Zahájeny zkušební jízdy prototypu nízkopodlažní tříčlánkové tramvaje RT6N.
- 11. 11. 1995** Do provozu s cestujícími nasazeny první tramvaje typu T6A5.
- 1. 6. 1996** V síti pražské MHD se uskutečnila změna odbavovacího a tarifního systému. Zaveden opět přestupný tarif.

Křížík se zavázal pečovat o dlažbu a povrch silnice a také k tomu, že v případě nutnosti přeloží koleje podle pokynu obce. Od obce byl povinen odebírat vodu a případně plyn. Obec také požadovala stavbu čekárny na obou konečných zastávkách. Určena byla maximální výše jízdného (8 krejcarů) i možnost společných lístků s lanovkou. Bez souhlasu obce nesměl Křížík dráhu nikomu pronajmout. Křížík si vymínil, že bude mít deset roků přednost před jiným podnikatelem, pokud by západně od jeho dráhy měla být zřízena jiná trať, která by s jeho dráhou mohla být spojena.

Právě tento článek byl později předmětem sporu.

Konečně se staví

Dne 11. května 1891 obdržel František Křížík jménem císaře oficiálně koncesi ke stavbě a provozování dráhy a 20. května udělilo c. k. místodržitelství Křížíkovi definitivní stavební povolení. Už o týden později Křížík oznamoval, že stavbu zahájil. Kladení kolejí proběhlo v rekordním čase. Už 6. června konstatovala komise, která hodnotila průběh stavby, že v Ovinecké ulici jsou koleje již položeny.

Zvláštní výstavní deník Praha, vydávaný J. R. Vilímkem, pečlivě sledoval průběh stavby. „Hlavní práce, koleje, jsou již položeny i s konečnou výhybkou. Koly pro silnici po obou stranách trati jsou již od několika neděl postaveny; základ pro budovu staniční a peron jsou již vypilotovány. Možno se nadíti, že budova sama při známé rychlosti podobných staveb bude v několika dnech postavena. Dva vagony, jež pracuje pro dráhu strojírna barona Ringhoffera, nejsou sice ještě hotovy; jak nám sdělil úředník tohoto závodu, ale jest jisto, že budou na místě, jakmile bude dráha dohotovena. Poněvadž též lokomobila jest již na staveništi dopravena, patrně, že hlavní práce jsou již vykonány, a co zbývá, může se s dodatkem sil dělnických v krátké době ukončiti,“ psaly noviny 9. června 1891. Dne 4. července oznámil Křížík, že je hotova i stavba silnice.

Elektrická tramvaj v Praze vyjíždí

Dne 6. července 1891 provedl František Křížík první zkušební jízdu. V dalších dnech zkoušky pokračovaly a první řidiči se zacvičovali ve své nové profesi. Ještě před zahájením pravidelného provozu se stala první nehoda v historii pražských elektrických tramvají, když se vůz srazil s povozem. Tramvaj poškozena nebyla, zato povoz srážku nevydržel. Dobové zprávy neuvádějí, kdo nehodu způsobil. Zdá se, že se kůň polekal nového dopravního prostředku, který se sám pohyboval ulicí. Snad proto Křížík majitele povozu finančně odškodnil.

Důležitá komise se sešla 16. července 1891. Za účasti Generální inspekce rakouských drah a dalších příslušných orgánů proběhla technicko-policejní zkouška. Komise důkladně prohlédla a projela celou trať, uznala jednotlivá technická i bezpečnostní opatření za správná, neshledala žádné závady a prohlásila dráhu za „schopnou k dopravě“. Nejvyšší povolená rychlost byla stanovena na 10 km/h.



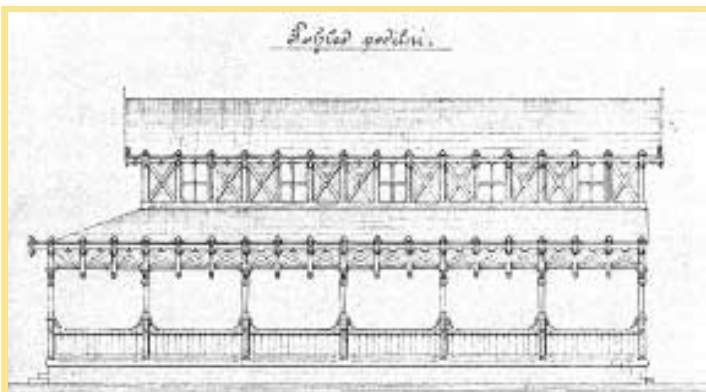
Na dobové pohlednici je vidět poloha čekárny a vozovny vedle Letenské restaurace. Ta, na rozdíl od čekárny, stojí dodnes.

V sobotu 18. července 1891 v 9.00 hodin ráno se konalo slavnostní zahájení provozu první české elektrické dráhy. Podle výpravního listu se jízdy z Letné ke Stromovce, trvající 4 a půl minuty, zúčastnilo 28 cestujících. Prvním řidičem byl Alois Fiala, prvním průvodčím Josef Jedlička.

Jak vypadala první trať?

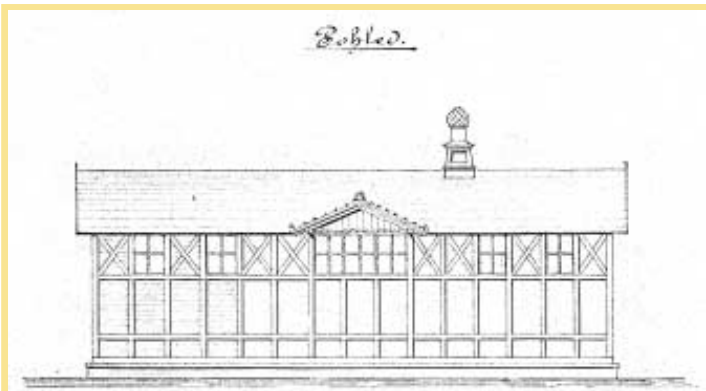
První provozní úsek začínal v dřevěné staniční budově, situované asi 35 metrů západně od dodnes existující restaurace v Sadech korunního prince Rudolfa (Letenských sadech), lidově zvané Zámeček, a asi 20 metrů severně od horní stanice letenské lanové dráhy. Staniční budova sloužila současně jako vozovna. Od původně navrhované samostatné vozovny se upustilo. Dvoukolejný úsek měřil 72,1 metru a dál trať vedla středem Ovinecké ulice až ke Královské oboře. Na konci byla opět v délce 51,4 metru zřízena druhá kolej. Připomeňme si, že část Ovinecké ulice mezi restaurací a Letohradskou ulicí zanikla v letech 1938–41 při výstavbě budovy Národního technického muzea. Celková stavební délka tratě podle stavebního plánu skutečného provedení, předloženého při technicko-policejní zkoušce, byla 0,7663 km. Výkaz stavebního úřadu z 15. července 1892 uvádí celkovou stavební délku tratě 756 metrů a 24 centimetrů, z toho 123,49 m bylo dvoukolejných. Důvod desetimetrového rozdílu v údajích není známý. Vrchní stavba byla provedena opravdu z vřetenových kolejnic a prostor mezi nimi byl zasypán štěrkem. Nejmenší poloměr byl 80 metrů na počátku trati ve výjezdu ze staniční budovy. Maximální sklon činil 17,5 promile.

Na konečné u Královské obory měla být také postavena čekárna, v dokumentaci skutečného stavu ale není uvedena a její výkres je ve svazku projektové dokumentace přeškrtnut.



Projekční výkres čekárny a vozovny na Letné.

Zdroj: Státní ústřední archiv Praha



Projekční výkres strojovny na Letné.

Zdroj: Státní ústřední archiv Praha

Statistika Elektrické dráhy na Letné v Praze

Statistika				
Rok	Období provozu	Stavební délka	Přepraveno osob	Zaměstnanců
1891	18.7. – 2.11.	0,7663 km	163 661	?
1892	17.4. – 17.10.	0,7663 km	58 989	?
1893	15.4. – 15.10.	1,4 km	68 346	?
1894	15.4. – 15.10.	1,4 km	70 446	12
1895	14.4. – 15.10.	1,4 km	96 897	12
1896	15.4. – 11.10.	1,4 km	48 739	12
1897	15.4. – 15.10.	1,4 km	37 780	8
1898	10.4. – 15.9.	1,4 km	35 195	8
1899	26.5. – 22.8.	1,4 km	8 294	6
1900	17.6. – 15.8.	1,4 km	4 700	5
Celkem			593 027	

Poznámka: U údajů uvedených kurzívou jde o předpokládané datum, protože je znám jenom měsíc zahájení (ukončení) provozu.

Počet zaměstnanců						
Rok	Úředníků	Revizorů	Konduktérů	Řidičů	Dělníků	Celkem
1891	x	x	x	x	x	x
1892	x	x	x	x	x	x
1893	x	x	x	x	x	x
1894	1	1	2	2	6	12
1895	1	1	2	2	6	12
1896	1	1	2	2	6	12
1897	1	1	2	2	2	8
1898	1	1	2	2	2	8
1899	*	*		5**	1	6
1900	*	*		5**	0	5

Poznámky:

* – V letech 1899 a 1900 společně s ED Praha – Libeň – Vysočany.

** – Údaje vykazovány společně bez rozdílu profesí.

Za léta 1891 – 1893 nejsou statistické údaje k dispozici.

Prodloužení dráhy k Místodržitelskému letohrádku

Křížík udržoval dráhu v provozu po celou dobu Zemské jubilejní výstavy a není znám žádný zásadnější případ jeho narušení nebo významnějších poruch. Po skončení výstavy, kdy dráha zcela jistě splnila svůj propagační účel, byl 2. listopadu 1891 její provoz zastaven.

V následujícím roce Křížík požádal o nové povolení provozu. Protože byla doprava na trati mnohem slabší než v době výstavy, považoval Křížík za nutné dráhu nějakým způsobem zatraktivnit. Vhodným řešením bylo její prodloužení do blízkosti tehdejší bubenečské zástavby.

Už v březnu 1891 měl k dispozici projektovou dokumentaci nového úseku k Místodržitelskému letohrádku. K návrhu se musel vyjádřit Zemský výbor pro Království české, kterému pozemky v Královské oboře patřily. Projekt obsahoval dvě možné varianty vedení tratě. První byla navržena po silnici k letohrádku, druhá na vlastním tělese severně od této silnice podél dnes už zaniklé cesty pro pěší. Dnes směr trati přibližně ukazuje ohradní zeď pozemku ruského velvyslance. Zemský výbor pro Království české dal 30. dubna 1892 přednost druhé variantě, ale i ta byla v detailech modifikována. (Výbor například nedal souhlas k likvidaci křovin v jednom úseku.) Politická podchůzka o projektu se uskutečnila 8. října 1892 a proti stavbě nebyly žádné zásadní námítky. Náklady na stavbu druhého úseku byly rozpočteny na 25 817,15 zlatých.

Na počátku následujícího roku, 2. února 1893, obdržel Křížík výnosem ministerstva obchodu novou koncesi ke stavbě a provozování dráhy. Mimo jiné zaváděla pro celou trať sezónní charakter provozu, a to vždy od 15. dubna do 15. října. Ministerstvo si ale vyhradilo právo v případě potřeby rozsah provozu rozšířit na celý rok.

Stavbu nového úseku Křížík dokončil v létě 1893 a 31. srpna se uskutečnila technicko-policejní zkouška. Nový úsek byl jednokolejný a původní vidlicové uspořádání dosaavadní konečné bylo rekonstruováno na klasicou vyhybnu. Aby trať mohla projet do Královské obory, musela být v ohradní zdi zřízena nová železná vrata. V těchto místech trať nyní měla také nejmenší poloměr oblouku – 59 metrů. Královskou oborou pokračovala podél pěšiny pro chodce severně od silnice do Bubenče (ta existuje dodnes), vedla kolem zásadní zahrady a vodojemu k letohrádku, kde končila na samostatném náspu asi 50 metrů od budovy. Na prodlouženém úseku bylo maximální stoupání 16,7 promile.

Od 1. září 1893 byl na novém úseku zahájen provoz. Trať dosáhla celkové délky 1,4 kilometru. V případě nepříznivého počasí jezdil po celé trati jediný vůz. Za hezkého počasí nebo za většího zájmu jezdily vozy dva. Oba vyjízděly současně z konečných stanic a míjely se ve vyhybně na konci Ovenceké ulice, a to po tzv. „německém způsobu“, tedy vpravo, takže ve vyhybně museli cestující nastupovat z pravé strany, ačkoliv byl v zemi levostranný provoz.

Provoz na novém úseku byl slabý. Výpravní listy obou vozů z 1. září 1893 vykazují pro každý vůz 60 jízď v době od 11 do 21 hodin. Každý vůz při jednotlivé jízď vezl jednu, maximálně dvě osoby, některé jízdy byly úplně bez cestujících. Oba vozy ten den dopravily dohrady jen 178 lidí.

Napájení dráhy a Křížikovy pokusy

U konce letenské staniční dvoukolejky stála po pravé straně přízemní strojovna. Lokomobila měla výkon 16 koní (10,568 kW) a poháněla „primární dynamoelektrický stroj“, vyrábějící proud o napětí 120 – 150 V. Vrchní trolejové vedení bylo umístěno v pětimetrové výšce nad osou koleje a drát měl průměr 7 mm. Vedení bylo zavěšeno na příčných převěších napnutých mezi dřevěnými sloupy, v části ulice také mezi domy. Letenská dráha byla první v Rakousko-Uhersku, která použila tento druh vedení.

Trolejové vedení v úseku postaveném v roce 1893 bylo zavěšeno na výložnicích a sloupy byly jen po pravé straně tratě.

František Křížík letenskou dráhu využil také ke zkušebnímu účelům. V té době se snad v celé Evropě vedly vášnivé debaty o estetičnosti a bezpečnosti nadzemního přívodu proudu pomocí trolejového vedení. Ani Křížík pochopitelně nezůstal v této věci

stranou a navrhl vlastní řešení. Počátkem roku 1896 instaloval na části své dráhy ve Stromovce, asi v délce 600 metrů, nový typ vrchní stavby pro zkušební přívod proudu v úrovni komunikace. Použil zde bezpaticové žlábkové kolejnice uchycené ve stoličkách, spojené příčnými železnými nosníky. Prostor mezi kolejnicemi byl vyplněn betonem, kterým bylo vedeno úzké potrubí s kabely k napájecím kontaktům. Beton byl shora kryt asfaltem, ve kterém byly uloženy dvojice přerušovaných napájecích kolejnic (10 m dlouhých želez ve tvaru T). Rozvod proudu byl uskutečněn pomocí kontaktních relé umístěných ve skříňích podél tratě. Na sto metrů zkušební trati připadlo 6 párů napájecích kolejnic a jedna skříň s relé. Napájecí kolejnice byla pod proudem jen tehdy, jestliže přes ni projížděl vůz. Ten odebíral proud měděnými kartáčky umístěnými na svém spodku. První pokusnou jízdu Křížík provedl 17. ledna 1896 a oficiální úřední vyzkoušení za účasti zástupců ministerstva železnic se uskutečnilo úspěšně 6. února. Obě zkoušky proběhly mimo provozní sezónu a není známo, zda bylo zařízení používáno i v dalších měsících v pravidelné dopravě. Křížíkovi komise dokonce uložila, aby tímto spodním vedením vybavil celou trať, nakonec k tomu ale nedošlo.

Letenské tramvaje

První dva vozy letenské elektrické dráhy měly velmi jednoduchou konstrukci, která se velmi podobá letním otevřeným vozům pražské koňky.

První vůz zakoupil Křížík od Norimberské firmy Schuckert, která ho předváděla na elektrické výstavě v Mnichově už v roce 1882. Druhý vůz stejného typu vyrobila firma Ringhoffer v roce 1891. Elektrickou výzbroj si do něj Křížík zhotovil sám. Vozy měly po jednom motoru o výkonu 8 koňských sil (5,88 kW), napájeném stejnosměrným proudem o napětí 120–150 V. Převod hnací síly na nápravu byl proveden pomocí Gallova řetězu.

V roce 1894 vyrobil pro letenský dopravní podnik Ringhoffer dva dvounápravové zavřené motorové vozy, také jejich skříň se podobala vozům koňky. Původní ozubený převod byl zaměněn na řetězový.

Není možná bez zajímavosti, že původně Křížík uvažoval větší vozový park. V rozpočtu z roku 1890, který je součástí projektové dokumentace prvního provozního úseku, figuruje položka 16 800 zlatých na 3 motorové a 3 vlečné vozy! Všechny měly být stejného typu, tj. letní otevřené. Zkušenosti s prvním rokem provozu ukázaly, že nedodržení rozpočtu v této věci nebylo na škodu.

V letech 1898 – 1900 byly letenské vozy mimo sezónu převáženy do Libně, kde sloužily jako vlečné. Nejdříve správa Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany požádala ministerstvo o povolení používat na libeňské dráze otevřené vozy a později v témže roce i zavřené vozy.

Zdařilý model otevřeného vozu letenské elektrické dráhy můžete i dnes spatřit ve střešovicckém Muzeu MHD v Praze. Model letenské lanové dráhy zachytil i podobu tramvajové konečné z roku 1891 u její horní stanice, a to včetně vozovny a strojovny. Zajímavé je, že ještě koncem roku 1901 zaslal Křížík na ministerstvo železnic výkaz o vozovém parku na letenské dráze, ve kterém uvádí stále dva vozy. Zajímavá je také zmínka ve zprávě Generální inspekce rakouských drah z 13. října 1902, která uvádí v přehledu vozového parku libeňské dráhy bez bližšího vysvětlení poznámku, že 2 americké motorové vozy byly svého času jako akumulátorové ve Stromovce! Otevřené vozy jsou v Libně později vykazovány pod čísly 21 a 22 (jako vlečné), zavřené pod čísly 31 a 32 (mezi motorovými!).

Tarif a jízdné na první elektrické dráze

V roce 1891 zavedl Křížík na své dráze jednotné jízdné 8 krejcarů, které na začátku sezóny v roce 1892 snížil na 6 krejcarů. V roce 1892 byly zavedeny také tzv. kombinované jízdenky, které byly společné pro lanovou dráhu i elektrickou tramvaj. V dolní stanici lanovky se prodávaly jízdenky za 9 krejcarů opravňující k cestě až do Stromovky a na konečné v Královské oboře prodával Křížíkův personál osmikrejcarové jízdenky opravňující k jízď do dolní stanice lanovky. V obou případech připadlo 6 krejcarů z každé jízdenky správě Křížikovy dráhy.



Desetikrejcarová jízdenka z roku 1893 (nebo z pozdější doby) je známa jenom z fotografie. Kdepak je asi originál?



Kombinovaná jízdenka pro lanovku a elektrickou dráhu z roku 1893.



Kresba letenské vozovny a čekárny z roku 1897. Zda byla i ona pořizena podle fotografie, zatím nevíme. Snímek známý není.

Po prodloužení letenské elektrické dráhy k Místodržitelskému letohrádku bylo jízdné za „starou trať“ sníženo na 5 krejcarů a za celou trať se měl platit dvojnásobek této částky, tj. 10 krejcarů. Od 23. září 1893 byl zaveden nový typ kombinovaných jízdének za 10 krejcarů. František Křížík se zavázal, že pro celou trať bude prodávat jen kombinované jízdénky a ze všech odvede lanové dráze 1 krejcar, a to bez ohledu na to, zda cestující lanovku použije nebo ne.

V roce 1895 chtěl Křížík odvádět krejcar jen z těch kombinovaných jízdének, které bude prodávat u letohrádku (tj. pro směr k lanovce). Od 5. 6. 1895 opět zavedl vlastní desetikrejcarové jízdénky, ze kterých lanovce nic neodváděl a kombinované vydával jen na požádání. Z dalších let už informace o tarifu a jízdném nejsou k dispozici.

Projekty na další rozšíření dráhy

Křížíkův dopravní podnik, oficiálně pojmenovaný „Elektrická dráha na Letné v Praze“, byl v dalších letech ztrátový, ale přesto Křížík uvažoval o stavbě dalších tratí. Teprve nyní, v mimovýstavní době se ukázalo, že volba tratě nebyla příliš šťastná. Velkou nevýhodou byla její naprostá izolace od ostatní sítě kolejové dopravy v Praze, ať už šlo o existující koněspřežnou tramvaj nebo o další připravované projekty elektrických drah. Ani blízkost letenské lanovky dráze příliš nepomohla.

Patrně v roce 1895 František Křížík poprvé navrhl prodloužení tratě po letenské stráně na Klárov, ale když se v této věci konalo 16. srpna tzv. trasování, nedostavil se k němu, což si Stavební úřad vysvětlil tak, že ze záměru sešlo.

Dne 25. března 1896 požádal Křížík ministerstvo železnic, které převzalo veškerou drážní agendu, o povolení předběžných technických prací nových traťových úseků z Královské obory do Bubenče a z letenských sadů přes Klárov do Chuchle! Jen o několik dní později, 1. dubna 1896, podal pražské městské radě žádost o stavbu tratě z Letné na Klárov, kde se měla rozdělit do tří dlouhých větví a) do Chuchle, b) Jelením příkopem do Hvězdy a c) k holešovickým jatkám. Všechny návrhy městská rada opakovaně zamítla, protože uve- denými směry předběžně také chtěla stavět. K úseku do Bubenče Křížík souhlas pražské městské rady nepotřeboval, protože Bubenec byl tehdy samostatnou obcí.

O rok později, 8. července 1897 Křížík požádal ministerstvo o nová povolení předběžných technických prací. Tentokrát se nespokojil s pouhým návrhem tratě do Bubenče, ale měl v úmyslu dráhu prodloužit až do Roztok. Kromě toho chtěl zbudovat odbočku Belcrediho třídou (dnes Milady Horákové) k Bělského třídě (Dukelských hrdinů), čímž by získal potřebné spojení s ostatní tramvajovou sítí. V témže roce opět žádal ministerstvo o předběžné povolení ke stavbě na Zbraslav či do Chuchle a znovu chtěl stavět i k obore Hvězda. Ze všech úmyslů ale opět sešlo a provoz letenské dráhy se udržoval stále jen na úseku Letná – Místodržitelský letohrádek.

Rekonstrukce úseku na Letné

Na stavební podobu tratě měly vliv i požadavky Stavebního úřadu královského hlavního města Prahy. Například v červnu 1896 požadoval nahradit dřevěnou vrchní stavbu (míněny zřejmě pražce) za železnou a úpravu nivelety při dláždění Belcrediho třídy na křížovatec s Oveneckou. Podobné práce měly vliv na provoz i v dalších letech.

Dne 26. dubna 1898 požádal Stavební úřad Křížíka, aby vzhledem ke dláždění Ovenecké ulice v úseku mezi Letohradskou a Belcrediho ulicí nahradil stávající kolejnice žlábkovými. K žádosti se připojila i městská rada. Křížík ale výměnu kolejnic odmítl s odůvodněním, že smlouva s pražskou obcí a koncese mu nařizují v případě potřeby koleje přeložit, ale ne vyměnit. Snažil se také Stavební úřad přesvědčit, že k nezbytnému přerušení dopravy a změně typu kolejnic potřebuje souhlas železničního úřadu. Navrhoval proto odklad dláždění Ovenecké ulice až do skončení své provozní sezóny, tedy do 15. října. Jednání se bez hmatatelného výsledku protažovalo až do srpna 1898, kdy Stavební úřad konstatoval, že zadláždění ulice provede, prozatím alespoň v místě, kde nevede kolej. Protože ta byla ve středu ulice, nebylo toto řešení příliš šťastné. Nakonec Křížík kapituloval a požádal ministerstvo železnic o souhlas k předčasnému zastavení provozu. Protože ale neměl ihned k dispozici žlábkové koleje, rozhodl se po zastavení provozu 18. září koleje v inkriminovaném úseku vytrhat a ulice pak byla

v celé šířce zadlážděna s tím, že koleje budou znovu položeny na jaře příštího roku před zahájením provozní sezóny. A tak spor skončil 23. září 1898 oznámením Stavebního úřadu městské radě, že „Ovenecká ulice je i na ploše kde vedla elektrická dráha v celé šíři vydlážděna.“

Na jaře 1899 proto musela být část nové dlažby opět vytrhána, aby bylo možné koleje znovu položit.

Zánik letenské dráhy

V září 1898 Křížík městské radě opět navrhl stavebně náročné prodloužení své dráhy z Letné na Klárov a její propojení s projektovanou tratí elektrických podniků Smíchov – Jatky – Centrála. „Vzhledem k tomu, že obec elektrickou dráhu po nové silnici sama zříditi hodlá a dále vzhledem na šířku této silnice a na očekávanou velikou vozbu po ní druhou kolej položit nelze, dovoluji si slavné obci nabídnouti, že bych trať elektrické dráhy letenské dolů na Malou Stranu svedl a na dráhy elektrické pražské ji tak připojil jak by si to slavná obec přála a eventuelně ji na druhé straně k jatkám prodloužil tak, aby byla druhou kolejí pro spojení Jatek s Malou Stranou a Smíchovem, kdežto po kolejích el. drah pražských by se díti mohla doprava od jatek do měst řečených. Jsem ochoten, kdyby slavná rada na tento návrh nepřistoupila v jednání o postupu elektrické dráhy letenské do vlastnictví slavné obce přistoupiti. aby ji pak slavná obec do sítě svých elektrických drah vtělila. Provedení spojky po letenské pláni nebo průlomem hradeb do Chotkovy silnice posloužilo by velice spojení Malé Strany, Bubenče a Holešovic mezi sebou.“ Křížík tak poprvé pražské obci navrhl možný odprodej své dráhy. Elektrické podniky ale o Křížíkovu trať neměly žádný zájem a v listopadu 1898 správní rada Elektrických podniků takový návrh definitivně zamítla.

V letech 1899 a 1900 byla Elektrická dráha na Letné v Praze pravděpodobně organizačně připojena k jinému Křížíkovu podniku – Elektrické dráze Praha – Libeň – Vysočany. Vyplývá to ze statistických údajů o provozním personálu v příslušných letech. Motivem zřejmě byla snaha ušetřit úřednický personál.

Pražská obec v té době už byla vlastníkem koňky a měla zájem postupně převzít do svého majetku všechny elektrické dráhy na svém zájmovém území a neměla zájem už dál podporovat snahy soukromníků. To bylo pravděpodobně důvodem k zamítnutí další Křížíkovy žádosti z 1. října 1899 na prodloužení letenské dráhy od Místodržitelského letohrádku k bubenečskému nádraží.

V roce 1900 zřejmě Křížík přestal pro dráhu vyrábět elektrický proud, protože 3. dubna městská rada schválila možnost, aby byla letenská dráha napojena na elektro- vodnou síť obce za poplatek 24 haléřů za 1 kilowatthodinu.

V tomto roce Křížík dráhu provozoval jen dva měsíce, od 17. června do 15. srpna. Dne 22. října 1901 oznámil Křížík místodržitelství, že obě čekárny označil informač- ními tabulkami s textem „Jízda zastavena“, aby byla veřejnost „poučena o dočasném zastavení vozby“. Všechny materiály nasvědčují, že ještě neměl v úmyslu se s dráhou docela rozloučit.

Když Elektrické podniky připravovaly stavbu tramvajové tratě Veletržní ulicí na Letnou a větví se jedná Korunovační ulicí do Bubenče a jedná směrem k nádraží Bruska, byl 1. června 1901 účastníkem politické pochůzky i právní zástupce Františka Křížíka, protože se jednalo o křížování navrhované dráhy s jeho tratí v Ovenecké ulici. Požadoval, aby byl bubenečský úsek z projektu vyjmut s odvoláním na právo přednosti, garantované Křížíkovu smlouvou z roku 1891. Protest byl ale zamítnut, protože toto údajné právo bylo možné prý uplatnit jen vůči jiným soukromým podnikatelům, nikoliv vůči pražské obci.

Když padla i tato možnost případného propojení letenské dráhy se sítí pražských elektrických drah, rozhodl se Křížík definitivně, že další udržování naprosto skomíra- jícího provozu je už neúnosné. Koleje mezitím zarostly ve Stromovce trávou a řada součástek byla rozkradena. A tak se už vozidla zapůjčená do Libně zpět na Letnou nevrátila. V září 1903 byly zrušeny koleje ve Stromovce a o rok později dal Křížík odstranit i zbývající úsek v Ovenecké ulici. Nějaký čas na Letné ještě stála osiřelá budova čekárny a vozovny, ale i ta byla nakonec stržena. Elektrická dráha na Letné definitivně přestala existovat.

Mgr. Pavel Fojtík



Následující snímek je podobný, ale pochází z roku 1904, kdy již byly na i na Letné vytrhány koleje a čekárna – vozovna definitivně osiřela a odevzdána svému osudu čekala na zboření.



Tento snímek byl pořízen současně s předchozím a měl zřejmě zadokumentovat budovu čekárny před zbořením.



Foto: Petr Malík

Součástí územního plánu hlavního města Prahy do roku 2010 je kromě jiných investic na rozšíření dopravní infrastruktury též prodloužení stávající tramvajové tratě v Radlické ulici ke stanici metra Radlická. Účelem prodloužení je zlepšení dopravní obsluhy v oblasti Radlic a zajištění návaznosti na metro (což přijde vhod i při mimořádných situacích v síti MHD). Jedním z hlavních důvodů je též dlouhodobě nevyhovující ukončení tramvajové trati na obratišti Laurová.

Možnost prodloužení tratě v Radlické ulici byla prověřována již v roce 1994, kdy byly navrženy 4 varianty umístění smyčky u stanice metra Radlická.

V prvním čtvrtletí letošního roku bylo u Metroprojektu zajištěno zpracování nové studie, která měla za úkol navrhnout definitivní řešení tramvajové tratě v koordinaci s urbanistickou studií Radlice – Jinonice, zpracovávanou v současnosti pro Útvar rozvoje města ateliérem VHE.

Navržená tramvajová trať v úseku od Laurové po křižovatku před stanicí metra Radlická vyškově i směrově sleduje stávající komunikaci a je vedena v její ose. Tramva-

Prodloužení tramvajové tratě do Radlic

jový pás je navržen v úrovni vozovky, aby mohl být pojižděn vozidly, vzhledem k omezeným možnostem šifkových úprav komunikace v tomto úseku Radlické. Od této křižovatky je trať vedena na samostatném tělese v souběhu s ulicí U Kostela do dvoukolejné smyčky, která je situována za výdechy na konci stanice metra. Oproti předchozím variantám smyčky toto řešení umožňuje minimalizovat zemní práce při stavbě.

Délka tratě je 1059 metrů, délka kolejí ve smyčce 181 metrů. Zastávky jsou na novém úseku navrženy za křižovatkou Radlická – Na Laurové a dále nástupní a výstupní již na samostatném tělese před stanicí metra Radlická. Pro napájení tohoto nového úseku v síti elektrických drah bude pravděpodobně zapotřebí vybudovat též novou měrníru 2x 1600 kVA.

Souběžně s výstavbou nové tramvajové tratě bude nezbytné provést rekonstrukci stávajícího úseku tramvajové tratě, vozovek a chodníků od křižovatky Radlická – Křížová po obratiště Laurová.

Odhadované investiční náklady realizace nového úseku a rekonstrukce stávající tratě jsou 212 milionů korun. Termín realizace prodloužení do Radlic nebyl dosud stanoven vzhledem ke stupni přípravy akce. Z nutnosti koordinace akce s probíhající výstavbou komunikačních staveb v oblasti Smíchova (tunel Mrázovka, městský okruh Zlíchov – Radlická a další) však vyplývá potřeba stavebně dokončit úsek od Křížové po stanici metra Radlická (kromě úseku na vlastním tělese) nejpozději do listopadu roku 2002, kdy bude do Radlické ulice zaveden automobilový provoz z nově otevřeného úseku městského okruhu od Zlíchova. Zprovoznění celého úseku od Ženských domovů ke stanici metra Radlická však přitom bude možné až v dubnu 2004 současně se zprovozněním tunelu Mrázovka.

O dalším postupu přípravy a realizace tohoto relativně krátkého úseku nové tramvajové tratě, který však opět o něcolepší dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou v hlavním městě, budou čtenáři DP-KONTAKTu informováni.

Ing. Rudolf Pála, odbor strategie ředitelství

Letní provoz tramvají

Po řadu let uveřejňujeme v DP-KONTAKTu články o zimním provozu tramvají, většinou na podzim, když je zpracován Operační plán zimní služby. Letos jsme ve snaze nebýt stereotypní psali o zimním provozu až po jeho ukončení, kdy již bylo možno zodpovědně konstatovat, že se všechny úkoly, plynoucí ze zmíněného plánu, podařilo splnit. O to teď ale nejde. Chceme se podívat na protipól zimy a říci si něco o technických problémech letního provozu. Většina provozních zaměstnanců zajásá – konečně si někdo všiml, jak trpíme za čelním sklem. Bez nadsázky je to tak – teplota v kabině, zvláště když stojíte proti slunci, je skutečně neúnosně vysoká. Nedá se ovšem říci, že by se nic nedělo – jsou zde příplatky, od letošního léta jsou zavedeny polokošile jako stejnokrojová součást, v kabinách jsou větráky. Takže provozní pracovníky trochu zklamau, protože se chci věnovat jinému problému – tepelné roztažnosti materiálů.

Tramvajová doprava v Praze má jednu velkou výhodu – po zavedení vytápěných výhybek jí v podstatě zima, pokud má jen trochu rozumný průběh, nevadí. Kdyby se vozovky neošetřovaly chemickým posypem, který značně snižuje adhezi a vlaky jsou více náchylné při změnách rychlosti jít do skluzu či smyčky, dalo by se říci, že je úplně lhostejné, jaké je právě počasí. Zato z léta, hlavně z veder a přímého slunečního svitu, má řada lidí obavy. Poukazují na to, že železniční kolejnice se natírají z boku bílou barvou, aby se zabránilo jejich přehřívání, argumentují mnoha vlakovými nehodami, způsobenými vybočením kolejnic a tím změnou rozchodu, obávají se požárů vozidel a podobně. Je potěšitelné, že je můžeme uklidnit. Cestování tramvají je bezpečné nejen v zimních, ale i v letních, a tedy jakýchkoliv klimatických podmínkách.

Na modřanské trati, kde můžeme mluvit o železničním kolejovém svršku, se zkoušely různé způsoby ochlazování kolejnic, naměřené hodnoty se však skoro nelišily od těch, které byly zjištěny před zkouškami. Problematickým místem byl Čechův most, kde se musely ve vedrech kolejnice chladit díky tomu, že most sám je ocelový a tím nebylo teplo nikam odváděno. Tento problém však odpadne, protože jeho řešení je součástí právě nedávno skončené rekonstrukce. A tak jediným „bolavým“ místem jsou panely BKV, kde, pokud dojde k porušení těsnícího pryžového pásu, je teoreticky možná deformace uvolněné kolejnice. Pravidelné prohlídky i opravy však tuto možnost odsouvají opravdu jen do té teoretické roviny.

Ne snad nebezpečná, ale provozně velmi nepříjemná bývala trolej, která pochopitelně rovněž reaguje na nepřírozané přehřívání ve velkých vedrech. Pokud jste pozorní, jistě vám neušlo, že původní uchycení, které vyhovovalo tyčovým sběračům a pomalým rychlostem, dnes najdete takřka jen ve vozovkách. Trolejový drát zde byl uchycen izolátorem „natvrdo“ přímo k příčnému drátu, takže se v létě prověšoval. Dnes je uchycen pomocí krátkých drátů, které dovolují jeho pohyb a k prověšování již tolik nedochází. Ani tato metoda sama o sobě však není dokonalá. Proto většině z vás jistě neuniklo, že nově rekonstruované vrchní vedení má na vhodných místech sloupy, které v sobě ukrý-

vají závaží. To pak obstará stále vypínání trolejového drátu a sběrače tramvají pod takovým vedením neodsakují – ostatně jsme o tom již v našem časopisu psali. Můžeme bez nadsázky říci, že v současné době máme trolej na světové úrovni a provozní potíže s ní rozhodně nejsou.

Léto samo o sobě je obdobím, na které se všichni těšíme – nejen kvůli dovoleným, ale i proto, že služba je rozhodně příjemnější. Proto je dobře, že se nemusíme bát různých provozních problémů, které by ji mohly doprovázet.

–zjs–



Foto: Jan Šurovský