

## **Městská (hromadná doprava) – fenomén 19.–21. století**

44. mezinárodní konference Archivu hlavního města Prahy, pořádaná ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy, Historickým ústavem Akademie věd České republiky, Katedrou historie Filozofické fakulty Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, Národním archivem a Národním technickým muzeem

**7.–8. října 2025, Praha**

## **Der öffentliche Personennahverkehr – ein Phänomen des 19. bis 21. Jahrhunderts**

44. Internationale Konferenz des Archivs der Hauptstadt Prag, organisiert in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetrieb der Hauptstadt Prag, dem Historischen Institut der Akademie der Wissenschaften der Tschechischen Republik, dem Lehrstuhl für Geschichte der Philosophischen Fakultät der J. E. Purkyně-Universität in Ústí nad Labem, dem Nationalarchiv und dem Technischen Nationalmuseum

**7.–8. Oktober, Prag**

### **Shrnutí // Zusammenfassungen**

**Pavel BEK** (Muzeum Novojičínska, oddělení Muzeum Tatra Kopřivnice)

#### **Autobusy a trolejbusy značky Tatra ve službách Prahy v meziválečném období // Busse und Oberleitungsbusse Tatra im Dienst der Stadt Prag in der Zwischenkriegszeit**

Cílem příspěvku je představit autobusy a trolejbusy značky Tatra ve službách Elektrických podniků hlavního města Prahy v meziválečném období. Výrobky značky Tatra měly a mají v historii pražské hromadné dopravy své nezastupitelné místo. Ve sledovaném období se jednalo zvláště o autobusy Tatra 23, Tatra 24 a trolejbusy Tatra 86, které významně přispěly k rozvoji hromadné dopravy v Praze. Příspěvek bude zaměřen na vznik, okolnosti dodávek a provoz výše uvedených vozidel. Referát bude doprovázen prezentací obrazového materiálu z bývalého archivu výrobce, dnes v držení Zemského archivu v Opavě a 3D předmětu.

**Sándor BÉKÉSI** (Wien Museum)

**Stadtverkehr zwischen Freiheit und Zwang: Sozialhistorische Betrachtungen am Beispiel Wiens // Městská doprava mezi svobodou a nutností: sociálněhistorické úvahy na příkladu Vídně**

Neben den häufig genannten Merkmalen der Großstadt wie Diversität und Dichte kann auch räumliche Mobilität als konstitutiv für Urbanität betrachtet werden. Im Zuge von Industrialisierung und Urbanisierung lösten sich traditionelle Arbeitsverhältnisse und auf physische Nähe basierende Sozialstrukturen auf. Doch Raumüberwindung erweist sich dabei – das ist eine der zentralen Thesen dieses Beitrags – als ein zweiseitiger Prozess: Einerseits ergaben sich mit zunehmenden Distanzen und Fortbewegung zwischen den Stadtteilen gesellschaftliche Freiheiten, zu denen die Möglichkeit gehört, neue soziale oder ökonomische Beziehungen knüpfen zu können. Gleichzeitig entstand jedoch auch ein Zwang zur physischen Mobilität, will man diese Kontakte aufrechterhalten oder ausbauen. Hinter individuellen und scheinbar freien Entscheidungen für bestimmte Mobilitätsarten verbirgt sich somit in erheblichem Maße eine strukturell erzwungene Mobilität.

Zudem entwickelten sich öffentliche Transportmittel in der Stadt seit dem 18. Jahrhundert erst nach und nach zu Massenverkehrsmitteln im Sinne allgemeiner, egalitärer Verfügbarkeit. Lange Zeit waren bestimmte Bevölkerungsgruppen von der Nutzung dieses Mobilitätsangebots explizit ausgeschlossen oder konnten es sich finanziell nicht oder nicht überall leisten. In der stadträumlichen Verteilung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich zeitweise starke Disparitäten feststellen. Auch die Gleichstellung der Geschlechter im Transportwesen (v.a. als Arbeitnehmerinnen) ist ein relativ junges Phänomen. Wenn wir also vom Stadtverkehr in der Geschichte sprechen, wäre stets die Frage zu stellen: Wessen Mobilität meinen wir? Dies führt zur These, wonach technische Infrastrukturen im Straßenraum auch soziale Ungleichheit und Hierarchien demonstrieren und reproduzieren können.

Der enge Konnex zwischen Modernisierungsprozessen wie Urbanisierung, Industrialisierung oder Individualisierung sollte uns auch auf diesem Gebiet nicht zu der Annahme eines linearen, stets progressiven Verlaufs verleiten. Auch Widersprüche, Protest und Regresse gehören zur Verkehrsgeschichte. Dabei stellt sich die Frage: Welche sozialen Kosten entstehen durch eine bestimmte Verkehrsentwicklung? Und wie ist die Verteilung der Lasten und Gewinne? Verkehr und Mobilität sind jedoch mehr als nur die zweckorientierte Überwindung von Distanzen. Sie können ebenso dem Vergnügen, der Repräsentation und der sozialen Abgrenzung dienen und haben auch eine symbolische Funktion, die hier ebenfalls von Interesse ist.

Der geplante Beitrag soll am Beispiel Wiens illustriert werden, seine grundsätzlichen Fragestellungen und Thesen sind aber auch auf andere Großstädte übertragbar. Dabei

wird ein Ansatz verfolgt, der die materiellen Strukturen ebenso berücksichtigt wie ihre Aneignung im Alltag sowie den jeweiligen öffentlichen Diskurs in Planung und Politik.

**Wilhelm BRAUNEDER** (Wien – Budapest)

### **Überland-Straßenbahnen: Verbindungen von Stadt und Umland // Mezi městské tramvaje: spojení města s okolím**

Das System der Straßenbahn – die Verlegung von Gleisen im Straßenkörper der Städte – wurde auch über diese hinaus ausgedehnt. Damit wurden Städte mit ihrem Umland verbunden oder mit anderen Städten. Im letzteren Fall kam es zur Verbindung von städtischen Straßenbahnen über Land. Außerhalb des Stadtbereichs nutzten Überlandstraßenbahnen allerdings weitestgehend einen eigenen Gleiskörper ebenso wie Eisenbahnen. Sie galten daher auch als Lokalbahnen. Beispielsweise verband die „Wien-Preßburger-Bahn“ Wien mit Preßburg / Bratislava, und zwar jeweils das Zentrum dieser Städte, in denen sie als Straßenbahn fuhr, und berührte zwischen ihnen mehrere Ortschaften. Kürzer ist bis heute die „Badner Bahn“, die gleichfalls von Wiens Zentrum in das der Kurstadt Baden führt und den Ort Guntramsdorf auch als Straßenbahn durchquert. Beide Strecken hatten von Anfang an elektrischen Betrieb. Andere Linien führten nur aus einer Stadt hinaus auf das Land. So durchquerten beispielsweise die „Dampftramwaylinien“ Wiens erst einige Stadtbezirke und führten dann über Land durch mehrere Ortschaften nördlich bis Großenzersdorf bzw. südlich bis Mödling. Eine besonders lange Überlandstraßenbahn besaß die Stadt Salzburg. Sie begann etwa 25 Kilometer nördlich in Lamprechtshausen, durchquerte das Stadtgebiet und führte in weiteren 26 Kilometern über die Staatsgrenze nach Berchtesgaden in Bayern. Dazu besaß die Stadt auch eine innerstädtische Straßenbahnlinie mit teils gemeinsamer Gleisnutzung. Mit Linz verband eine Überlandstraßenbahn Gemeinde und Stift St. Florian. Von Innsbruck erschließen zwei Überlandstraßenbahnen das südliche Gebirge. Die eine durchquerte von Hall kommend das Stadtgebiet und führt danach in 8,5 Kilometern als „Mittelgebirgsbahn“ nach Igls. Die längere „Stubaitalbahn“ ab Innsbruck-Hauptbahnhof erreicht nach 18 Kilometern Fulpmes im namensgebenden Tal. Gleich außerhalb des Stadtgebietes beginnt ihr ausgesprochener Gebirgsbahncharakter mit Viadukten und zwei Tunnels. In der Stadt benützen beide Bahnen das schmalspurige Straßenbahnnetz. Die erste Überlandstraßenbahn und erste elektrische Eisenbahn im heutigen Österreich führte in 4,5 Kilometern vom Bahnhof der Südbahn in Mödling erst durch das Stadtgebiet und dann auf eigener Trasse nach dem Erholungsort Hinterbrühl. Eine besonders kurze Überlandstraßenbahn diente einem ganz bestimmten Verkehrszweck, nämlich im Salzkammergut der Verbindung von Schiffslinien. Sie verband den Schiffssteg in Unterach am Attersee in 2 Kilometern mit jenem in Au am Mondsee. Von ihr besaß nur eine ganz kurze Strecke im Ort Unterach Straßenbahncharakter. – Abgesehen von den Dampfstraßenbahnen wurden alle Strecken als elektrische Bahnen errichtet. Ein Teil

besaß die Spurweite der Vollbahnen (1435 mm) wie die erste der Strecke Mödling – Hinterbrühl, auch die von Wien und von Salzburg ausgehenden Linien, andere wie jene in Tirol waren Schmalspurbahnen. Man orientierte sich an der Spurweite der bereits vorhandenen innerstädtischen Straßenbahn. Das Wagenmaterial wie insbesondere die Triebwagen entsprachen dem einer Straßenbahn. Zum Teil kamen stärkere Varianten zum Einsatz, etwa vierachsige Typen der Firma Ringhoffer in Prag auf der Badener Bahn, zweiachsige auf der St.-Florian-Bahn. Erstere konnten auch die Gleise der Straßenbahn in Wien und in Baden benutzen, hingegen letztere nicht die der in Linz. Einige der erwähnten Überlandstraßenbahnen wurden mittlerweile eingestellt wie etwa allmählich nach 1945 die in der Nähe von Wien und von Salzburg nach Berchtesgaden, andere modernisiert wie die Badener Bahn, auch zur Vollbahn umgestaltet wie die Preßburgerbahn bis zur Staatsgrenze, fast neu geschaffen wie durch die Verbindung der Straßenbahn in Gmunden mit der Lokalbahn nach Vorchdorf.

**Daniel DITRYCH** (GEOŠRAFO, s. r. o. Hradec Králové)

**Městská hromadná doprava v Hradci Králové – provoz napříč různými režimy a politickými reprezentacemi města // Der öffentliche Personennahverkehr in Königgrätz – der Betrieb in verschiedenen Regimen und politischen Vertretungen der Stadt**

V Hradci Králové je MHD provozována téměř 100 let. Na její dnešní podobu však mají vliv i události staré více než 200 let: vybudování vojenské pevnosti spojené s demolicí předměstí, výstavba železničního uzlu daleko od pevnosti, následné zrušení pevnosti a nadčasové regulační plány. Díky těmto událostem má současný Hradec Králové velkoryse pojatý radiálně okružní komunikační systém, který umožňuje mnoho variant sítě linek MHD. Rozsah provozu po celou dobu kopíruje finanční možnosti města i situaci na trhu práce. Provoz MHD není ušetřen ani světových trendů v pohonu vozidel, nebo proměn politické reprezentace města. Cenově dostupné parkování v centru města je tvrdou konkurencí pro MHD.

**Kryštof DRNEK** (Pražské vodovody a kanalizace)

**„Praha je jistě městem, kde o dopravní problémy nikdy nebude nouze.“ Dopravní soutěž Elektrických podniků hlavního města Prahy a městská hromadná doprava na přelomu 20.–30. let 20. století // „Prag ist sicherlich eine Stadt, in der es nie an Verkehrsproblemen mangeln wird.“ Der Verkehrswettbewerb der Elektrizitätswerke der Hauptstadt Prag und der öffentliche Personennahverkehr an der Wende der 1920er und 1930er Jahre**

Na přelomu 20. a 30. let došlo k uskutečnění dlouho očekávané soutěže, která završila předchozí úsilí o nalezení řešení pražské dopravní situace. Dne 10. února 1930 předložila správní rada Elektrických podniků návrh radě hlavního města na vypsání soutěže na všeobecný dopravní program pro Velkou Prahu. Tato soutěž navazovala na intenzivní práci předchozí dekády, jejímž výsledkem byl návrh Regulačního plánu pro Prahu a okolí. Cílem celého procesu bylo vytvořit komplexní koncepci dalšího vývoje města, která by umožnila předvídatelný a koordinovaný rozvoj. Klíčovým prvkem tohoto plánu byla i otázka dopravy, zejména městské hromadné dopravy.

Elektrické podniky hl. m. Prahy, které měly na další směřování městské dopravy zásadní zájem, převzaly po zveřejnění návrhu regulačního plánu hlavní roli v řešení dopravní problematiky. Výsledkem této iniciativy byla právě tzv. Dopravní soutěž.

Účastníci soutěže měli za úkol zpracovat dva tematické okruhy. První z nich se týkal revize stávajícího regulačního a zastavovacího plánu, včetně návrhů na jeho případné změny, doplnění a vylepšení. Druhý okruh se soustředil na návrh nové sítě městských dopravních prostředků, a to s ohledem na plánovanou výstavbu a rozmístění nových městských částí podle regulačního plánu. Oba okruhy přitom zahrnovaly také analýzu dosavadní dopravní sítě a návrh její možné úpravy, včetně napojení Prahy na dálkovou silniční a železniční dopravu.

Soutěž přinesla téměř dvě desítky mimořádně zajímavých návrhů. Mnohé z nich se vyznačovaly výraznou mírou originality a ambicí, často s potenciálem radikálně zasáhnout do podoby budoucího městského prostoru. Tento příspěvek si klade za cíl přiblížit problematiku Dopravní soutěže, okolnosti jejího vyhlášení, její význam v kontextu plánování rozvoje městské infrastruktury a na vybraných návrzích ilustrovat, jakými způsoby měla být městská hromadná doprava nově řešena.

**Tomáš DVOŘÁK** (Muzeum Prahy)

**Až na konečnou! Aneb ven z dusné Prahy (zejména) tramvají // Bis zur Endstation!  
Oder: Raus aus dem stickigen Prag (vor allem mit der Straßenbahn)**

Příspěvek představí fenomén vyjíždění za město do přírody s užitím MHD, a to od časů vzniku veřejné dopravy po období rozvoje metropole po roce 1920. Cesty Pražanů na periferii jejich města budou představeny jak z hlediska reálných (technických) možností, tj. na příkladu konkrétních dopravních cest, tak z hlediska dobové reflexe, kterou poskytují bystří pozorovatelé své doby, jakými byli kupříkladu Jan Neruda, Ignát Herrmann či Eduard Bass. S využitím dobových vyobrazení a plánů by příspěvek měl přiblížit zmizelou pražskou realitu, kdy cesta veřejnou dopravou do okrajové části města nebyla jen každodenní vysilující rutinou, ale mohlo se jednat o vzrušující výpravu s romantickým či dobrodružným příděchem.

**Ladislav FUTTERA** (Katedra českého jazyka a literatury, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Technická univerzita v Liberci)

**„To poslední již tramvaj jede domů...“ Tramvaj v české poezii přelomu 19. a 20. století // „Die letzte Straßenbahn fährt nach Hause...“ Die Straßenbahn in der tschechischen Poesie der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert**

Vladimír Macura ve studii Sen o vlaku (1998) sledoval „včleňování vlaku do české kultury“ v průběhu 19. století. „Začal být vnímán, prožíván, vplétán do přediva zážitků a zkušeností, stal se tématem jazykové aktivity, předmětem hovoru, obaloval se významy a měnil se z prosté nové ‚věci‘ ve ‚věc-znak‘ jako součást ‚sémiotického univerza‘ či, chceme-li, ‚sémiosféry‘ českého světa.“ V návaznosti na Macurovy sémioticky orientované studie se navrhovaný příspěvek pokusí sledovat „včleňování tramvaje do české kultury“, a to na příkladu (zemsky) české poezie v období od sedmdesátých let 19. století (zřízení koněspřežní pouliční dráhy v Praze) po první světovou válku. Příspěvek bude analyzovat dominantní znaky a jejich významy navázané na motiv tramvaje s ohledem na funkci uměleckého textu a vertikální členění literatury (humoristické a juvenilní verše proti vysokému pólu umělecké tvorby) a dominantní poetiku (parnasismus versus moderní básnické směry). Dobové dění v literárním poli sami jeho aktéři označovali za „literární revoluci“ (Arnošt Procházka). Jakým způsobem se umělecky zmocňovali „moderního“ dopravního prostředku, jenž navíc procházel bouřlivým rozvojem v podobě nahrazení animálního pohonu elektrickou trakcí? V jakých kontextech umělecky ztvárňovali tramvaj pražští jazykově němečtí básníci? Příspěvek bude materiálově vycházet především z analýzy básní Jana Nerudy, Jaroslava Vrchlického, Josefa Svatopluka Machara, Antonína Sovy, Josepha Willomitzera a Rainera Marii Rilkeho.

**Karel GRITZBACH** (Dopravní podnik města Brna)

**Cesta k brněnské parní tramvaji (1878–1900) // Der Weg zur Brünner Dampfstraßenbahn (1878–1900)**

Příspěvek se zabývá dějinami brněnské parní tramvaje v letech 1878–1900. Sleduje přechod od neúspěšných pokusů o koňku k parnímu provozu a dokládá, jak dopravní otázka souvisela s industrializací a modernizací města. Práce ukazuje, že zavedení parní tramvaje bylo výsledkem složitého vyjednávání mezi městem, investory a státní správou. Provoz si rychle získal podporu veřejnosti, přispěl k hospodářskému růstu a stal se důležitou součástí městské infrastruktury.

Výzkum je založen na analýze dobového tisku, úředních protokolů a výročních zpráv společnosti. Tyto prameny byly porovnávány a zasazeny do politického, hospodářského a urbanistického kontextu.

Práce dokládá, že dopravní projekt nebyl jen technickou inovací, ale i nástrojem hospodářské a urbanistické transformace. Přináší tak nový pohled na propojení městské správy, soukromého kapitálu a každodenního života obyvatel.

**Milan HLAVAČKA** (Historický ústav Akademie věd ČR)

### **Vztah dopravní infrastruktury a samosprávy na příkladu Prahy konce 19. století // Das Verhältnis von Verkehrsinfrastruktur und Selbstverwaltung am Beispiel Prags im ausgehenden 19. Jahrhundert**

Dopravní infrastruktura urychluje urbanizaci a urbanizace je předpokladem ekonomického růstu. Město je průkopníkem této modernizace. V případě Prahy je ale zcela nutno v tomto procesu vyzdvihnout: 1) Komplexnost řešení elektrifikace Prahy od stavby elektrocentrály po vytvoření komerčních podmínek pro všechny odběratele elektrické energie, což byli nájemníci v bytech, ale i továrníci a řemeslníci ve velkých a malých podnicích, provozovatelé veřejného osvětlení a nakonec i nově budované elektrické dráhy. 2) Předběžnou dohodu pražské radnice s Královskými Vinohrady o převzetí zdejší elektrické dráhy pražskou obcí záhy po její dostavbě. 3) Roli inženýrského stavu a obzvláště Františka Křížka při propagaci a budování elektrických drah.

**Martin D. HRTUS – David HAMR** (oba Historická laboratoř (elektro)techniky, Fakulta elektrotechnická ČVUT v Praze)

### **Veřejný čas jako součást pražské městské infrastruktury // Öffentliche Zeit als Teil der Prager Stadtinfrastruktur**

Konferenční příspěvek si klade za cíl přiblížit vznik, fungování a technický vývoj systémů určování tzv. veřejného času v Praze od 20. do 70. let 20. století. Stručně zkoumá také možnosti jeho určování před vymezeným obdobím. Administrativní, technický a stavební rozvoj Prahy, související se získáním statutu hlavního města ČSR s sebou přinesl kromě jiného i požadavek na spolehlivý systém zobrazení přesného času ve veřejném prostoru. Tento požadavek byl úzce spojen s rozvojem sítě městské hromadné dopravy a spolu s ním byl součástí širších procesů přetváření Prahy na moderní metropoli. Prvním takovým systémem byla Pražská poštovní časová služba (PPČS), která vznikla z iniciativy poštovní správy ve 30. letech 20. století. Technicky zajímavé je i využití PPČS jako součásti soustavy protiletectvé obrany Prahy. V poválečném období byl její systém rozšiřován a technicky inovován, čímž byla udržena kontinuita spolehlivého systému časových údajů přítomných ve veřejném prostoru Prahy už víc jak 90 let a který můžeme považovat za integrální součást veřejné dopravy.

**Brigitte HUBER** (München)

**Vom Sesselträger zum Motortaxi. Zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in München bis zum 1. Weltkrieg // Od nosítek k motorovým drožkám. Vývoj veřejné dopravy v Mnichově až do 1. světové války**

Waren in München seit dem 17. Jahrhundert türkische „Sesselträger“ für den Personentransport zuständig (ab Mitte des 19. Jahrhunderts nur noch für den Krankentransporte), so wurden mit dem flächenmäßigen Anwachsen der Stadt im 19. Jahrhundert und verbesserten Straßenverhältnissen Kutschen das gängige öffentliche Verkehrsmittel. Einen Bedarf für feste, regelmäßig betriebene Strecken gab es damals noch nicht. Erst der Beginn des Eisenbahn-Zeitalters (1844 erster Bahnhof in München) veränderte den öffentlichen Verkehr grundlegend. Um den Weg vom außerhalb der Stadt gelegenen Bahnhof in die Stadt zu bewältigen, benötigte man nun Pferdedroschken.

Da München ab 1858 durch Eingemeindungen stark wuchs – die Einwohnerzahl stieg von 36.000 (1800) auf 170.000 (1871) –, konnten die vorhandenen Droschken den Bedarf bald nicht mehr decken. Bereits 1861 stellte deshalb der Lohnkutscher Michael Zechmeister einen Antrag auf Genehmigung einer „fahrplanmäßigen Stellwagen-Verbindung“, die jedoch erst 1869 in Betrieb ging: Seine von Pferden gezogenen „Stadtomnibusse“ transportierten bis zu 30 Personen auf festgelegten Strecken.

Während in Städten wie New York, Paris, London und Berlin längst Pferdebahnen (auf Schienen) fuhren, wurde eine solche Einrichtung für München zwar diskutiert, doch die Vorbehalte dagegen waren groß. Erst im Juni 1876 kam es zum Vertragsabschluss mit einem Brüsseler Ingenieur. Die „Münchener Tramway Eduard Otlet“ startete am 21. Oktober 1876. Die Fahrt auf der 2,8 km langen Strecke dauerte etwa 15 Minuten. Schon bald wurden täglich 5.000 Fahrgäste befördert. Da die Nachfrage nach neuen Linien ständig wuchs, genehmigten die Stadtväter 1878 ein vom Stadtbauamt erarbeitetes Streckennetz, doch Streitigkeiten mit dem Pferdebahn-Betreiber verhinderten den Bau neuer Linien. Die Selbstauflösung der Tramway-Gesellschaft und der Verkauf des Gesellschaftsvermögens an die neu gegründete Münchener Trambahn-Aktien-Gesellschaft beendeten 1882 die Auseinandersetzungen. Nachdem 1883 die erste Dampftrambahn-Strecke eröffnet worden war, wurde in den 1890er Jahren die Elektrifizierung der Straßenbahnen eingeleitet, was Proteste gegen die Verschandelung des Stadtbildes durch Oberleitungen zur Folge hatte. Erstmals finanzierte die Stadt nun auch selbst den Bau neuer Linien. 1907, nach dem Erlöschen der Konzession der Münchener Trambahn-AG, übernahm endlich die Stadt den gesamten Betrieb der Trambahn – aus der „Münchener Trambahn“ wurde die „Städtische Straßenbahn“; das Streckennetz umfasste nun bereits 59 km.

Die weiterhin in der Stadt präsenten Pferdedroschken erhielten 1906 Konkurrenz durch die ersten Automobil-Droschken (Taxis); sie sollten bald in der Überzahl sein.

Der Münchner Straßenverkehr des beginnenden 20. Jahrhundert hatte sich völlig verändert. Er war kompliziert geworden, denn die Straßen bevölkerten mittlerweile Fußgänger, Pferdekutschen und -fuhrwerke, Radfahrer (ab ca. 1870), Straßenbahnen und Autos. Da dadurch das Risiko von Unfällen stieg, wurde es nötig, spezielle Vorschriften für die verschiedenen Fahrzeug-Gruppen (Radfahrer, Droschen, Trambahn etc.) zu erlassen und Regeln einzuführen, die gleichermaßen für alle Verkehrsteilnehmer galten. 1909 richtete die Polizei eine eigene Verkehrsabteilung ein.

**Ivan JAKUBEC** (Ústav historie, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova)

### **Ideový projekt metra z června 1953 jako mezník v úvahách o podzemní dráze v Praze? // Das konzeptionelle Metroprojekt vom Juni 1953 als Meilenstein in den Überlegungen zur U-Bahn in Prag?**

V Národním archivu ve fondu ÚV KSČ se nalézá velmi obsáhlý, původně tajný a poměrně nedávno odtajněný, Ideový projekt metra z června 1953. Projekt vypracovaný Městskou plánovací komisí ÚNV hl. m. Prahy se stal základem plánované výstavby metra, byť k realizaci došlo jen v případě stanice Malostranská. Z dokumentu vyplývá nejen důraz na různorodé funkce podzemní dráhy (metra): dopravní (bydlení, zaměstnání, vzdělávání, kultura), ochrannou (kryty CO) i vojensko-strategickou (možnost využít vojenskými transporty, napojení sítě metra na stávající železniční síť). Polyfunkčnost ovlivnila vedení tras i jejich polohu.

**Jitka JANEČKOVÁ** (Archiv města Plzně)

### **K počátkům městské hromadné dopravy v Plzni // Zu den Anfängen des öffentlichen Personennahverkehrs in Pilsen**

Přelom 19. a 20. století přinesl dynamickou proměnu Plzně v průmyslové centrum, stoupal počet obyvatel a rostly předměstské čtvrti, proto se představitelé města začali zabývat řešením veřejné dopravy. Již 30. 6. 1896 získalo město definitivní koncese pro první tři tratě jednokolejné elektrické dráhy a ve veřejné soutěži zvítězil o rok později *Elektrotechnický závod Fr. Křížík v Praze-Karlíně*. První vůz projel ulicemi 20. 4. 1899 a pravidelný provoz byl *Elektrickými dráhami v Plzni a okolí* slavnostně zahájen 29. 6. V důsledku rostoucí zbrojní výroby ve Škodovce za první světové války stoupala i přeprava veřejnou dopravou a poprvé nastoupily ženy jako řidičky tramvají náhradou za muže odvedené na frontu. V příspěvku bude nastíněn počátek a rozvoj veřejné dopravy od konce 19. století až do současnosti.

**Jan JUNGSMANN** (Muzeum Prahy)

**Příběh smíchovského vorového přístavu ve fotografiích // Die Geschichte des Floßhafens in Smichow in Fotografien**

Voroplavba je jedním z nejstarších druhů dopravy vůbec. Voroplavba na Vltavě zároveň sloužila po celou dobu své existence (tj. od středověku až do r. 1960) k přepravě osob. Po vorech cestovali běžně např. trhovci dopravující potraviny a další zboží do Prahy. Zejména ve 20.–40. letech 20. století používali vory s oblibou vodáci a výletníci, mezi nimiž značné procento tvořili Pražané. Praha byla vždy důležitým střediskem voroplavby a obchodu se dřevem. Ten se soustředil od středověku do vesnice Podskalí, pozdější součásti Nového Města pražského. V reakci na velkou povodeň z r. 1890, kdy utržené vory způsobily zřícení části Karlova mostu, byl v l. 1899–1903 vybudován ochranný vorový přístav na Císařské louce na Smíchově, pojmenovaný po císaři Františku Josefovi I. Ten byl vybaven nejmodernější technikou (telefon, elektrické výtahy, železniční vlečka, parní jeřáby) a soustředila se v něm většina voroplavby a obchodu se dřevem. Některé vory se zde převazovaly, upravovaly do normalizovaných dvojic (zvaných pražské šipy) a pokračovaly pomocí remorkérů po Vltavě, případně po Labi až do Hamburku. Kromě toho v přístavu přistávaly i nákladní čluny se dřevem. V zimě pak přístav sloužil k přezimování osobních parníků Pražské paroplavební společnosti (nedaleko se nacházely její dílny), přístavních můstků, dřevěných plováren apod. Císařská louka, která rovněž sloužila k letní i zimní rekreaci Pražanů, byla spojena s Vyšehradem a se Smíchovem dvěma přívozy. Můžeme tedy říci, že smíchovský vorový přístav představoval svého druhu uzel „integrované dopravy“ – voroplavby, nákladní železniční dopravy, nákladní lodí dopravy a pražské veřejné dopravy – osobních parníků a přívozů. Po ukončení voroplavby ve 40. letech 20. století se přístav postupně stal především kotvištěm hausbótů. V současnosti zde kotví hlavně sportovní lodí. Z různých období existence vorového přístavu se dochovala řada zajímavých fotografií, z nichž některé zde představujeme.

**Veronika KNOTKOVÁ** (Archiv hlavního města Prahy)

**V čele nebo v pozadí: Eustach Mölzer a jeho působení v rozhodujících obecních strukturách // Im Vordergrund oder im Hintergrund: Eustach Mölzer und sein Wirken in entscheidenden kommunalen Strukturen**

**Marie KOPŘIVOVÁ** (Ústav bohemistiky pro cizince a komunikace neslyšících, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova)

**Odras městské hromadné dopravy v současných českých textech // Die Reflexion des öffentlichen Personennahverkehrs in aktuellen tschechischen Texten**

Každá nová skutečnost má vliv i na jazyk. Nejprve ji potřebujeme pojmenovat, a tak v lexikální rovině vznikají nová pojmenování nebo již existující slova získávají nové významy. Tyto jednotky je nutné zapojit do jazykového systému, zejména k nim vybrat vhodná slovesa. Pak je začneme používat v různých kontextech, a ty pak zpětně modifikují jejich význam a mohou jim přidávat pozitivní i negativní konotace. Ve vzácných případech může dojít k posunu z oblasti terminologie do oblasti frazeologie. Pomocí nástroje pro sémantickou podobu slov se pokusím naznačit, jak se označení MHD a jejich prostředků odráží v současných českých textech a jaké výrazy se ve spojení s nimi používají. Jedná se o slovní zásobu, která je pro nás tak běžná, že se nad ní nezamýšlíme.

**Matyáš KRACÍK – Anna SCHRÁNILOVÁ** (oba Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Praze)

### **Metro C jako součást občanského vybavení Jižního Města // Die Metrolinie C als Teil der städtischen Infrastruktur der Südstadt**

Trasa II.C dokončená v roce 1980 coby třetí etapa výstavby pražského metra navázala na nejstarší úsek metra C (Florenc – Kačerov), otevřený roku 1974. Bylo dosaženo obslužení největšího pražského sídliště Jižní Město, jehož plánování a výstavba se prolínají s plánováním a výstavbou metra II.C.

Nové bezpilířové stanice nesly ideologicky zabarvené názvy Primátora Vacka, Budovatelů, Družby a Kosmonautů, po převratu dostaly současné označení Roztyly, Chodov, Opatov a Háje. V průběhu projekčních prací bylo, s výjimkou konečné stanice, upuštěno od použití materiálů charakterizujících nejstarší část metra, tj. kamenných obkladů stěn. Pro ostatní tři stanice se sjednocujícím prvkem stal nově keramický režný obklad. Okolí stanic doplňovala výtvarná díla a sochařsky pojaté větrací výduchy.

Návrh trasy metra přibližně sledující vznikající dálnici D1 byl součástí územního plánu Jižního Města. Výsledné variantě se čtyřmi stanicemi se přizpůsobilo urbanistické řešení sídliště. Pro plánování nové části města určené pro 80 000 obyvatel měly stanice metra klíčový význam. Představou architekta Lasovského bylo vytvoření svébytného celku, v němž bude obyvatelům zajištěna veškerá vybavenost, pracovní příležitosti, vzdělávání a kulturní vyžití. Kolem stanic metra vznikala centra jednotlivých okrsků sídliště. Fungování celku mělo zajistit hlavní městské centrum, původně koncipované u stanice Družby, tedy Opatov. Realizace záměru byla zahájena výstavbou velkorysé podchodové haly s vestibulem stanice. Další objekty měly postupně následovat. Realita socialistické výstavby byla ovšem jiná, plánované vize nebyly naplněny. Jak se liší původní vize od pozdějších realizací a aktuálních developerských záměrů?

**Hana KRÁLOVÁ** (Národní technické muzeum) – **Martin SOVÁK** (Státní oblastní archiv v Praze)

**Prodloužení tramvajové tratě ve Vršovicích. Angažovanost firmy Waldes a spol. // Die Verlängerung des Straßenbahnnetzes in Werschowitz. Das Engagement der Firma Waldes und Co.**

Firma Waldes a spol. sídlila od roku 1907 v nové moderní továrně ve Vršovicích a její snahou bylo zajistit svým zaměstnancům kvalitní pracovní prostředí. S tím souviselo také zajistit rychlejší dopravní spojení a umožnit tak pohodlnější dojíždění za prací. Továrna stála v této době stále na periferii města a veřejná doprava sem zasahovala jen okrajově. Proto se vedení společnosti spolu se sousedící firmou Josef Feigl připojilo ke snaze Městského úřadu ve Vršovicích o prodloužení tramvajové tratě ke svým továrnám. Tato snaha byla korunována v roce 1913, kdy byl zahájen pravidelný provoz tramvají na tehdejší trati č. 1 z původní konečné stanice Kovárna přes nově zavedenou zastávku Čechovo náměstí až na Třidu krále Jiřího, kde nedaleko areálu továrny firmy Waldes a spol. nově trať končila. Cílem příspěvku je ukázat, že podnikatelské subjekty se aktivně snažily ovlivnit rozvoj veřejné dopravy s ohledem na své zájmy.

**Marek KREJČÍ** (Center for Art Studies Brno)

**Emanuel Hruška a plánování městské dopravní politiky v Praze a Brně // Emanuel Hruška und die Planung der städtischen Verkehrspolitik in Prag und Brünn**

Architekt Emanuel Hruška (1906–1989) věnoval ve své urbanistické práci významnou pozornost plánování městské veřejné dopravy. Svou profesní kariéru začínal jako doktor technických věd ve Studijní kanceláři Elektrických podniků hlavního města Prahy. V první polovině čtyřicátých let pracoval pro plánovací komisi pro Prahu a okolí. Zde věnoval zvýšenou pozornost rozvoji infrastruktury integrované dopravy propojující jednotlivé části širší pražské aglomerace. Po roce 1945 působil ve Studijním úřadu plánovacím v Brně, kde se již před válkou účastnil soutěže na dopravní a komunikační plán. Od padesátých let Hruška působil jako vysokoškolský profesor a vedoucí Ústavu stavby měst na vysoké škole technické v Bratislavě. V slovenské metropoli se účastnil i práce na dopravní části směrného územního plánu města. Hruškovu teoretickou i plánovací činnost charakterizuje výrazné prolínání dopravních a urbanistických aspektů, neboť si byl vědom významu dopravy pro plánovitý rozvoj města.

**Radan KUKAL** (Dopravní podnik hlavního města Prahy)

**Uniformu dělá čepice – aneb netradiční pohled do služebního života a sociálního postavení zřízců/zaměstnanců pražského městského dopravce od konce 19. století dodnes // Die Uniform macht die Mütze – ein ungewöhnlicher Einblick in das Berufsleben und die soziale Stellung der Angestellten/Mitarbeiter des Prager Nahverkehrsbetriebs vom Ende des 19. Jahrhunderts bis heute**

Provozní zaměstnanci (zřízcenci) Elektrických podniků (královského) hlavního města Prahy (EP) požívali ve společnosti značné úcty a respektu. Zájemci čekali na možnost se osobně ucházet o práci několik měsíců, někdy i déle než rok. Zřízcenci fasovali služební stejnokroj, byli pojištěni pro případ nemoci, měli nárok na volnou jízdenku po celé Praze pro sebe a jednoho dalšího člena rodiny a dokonce i na dovolenou. Po pěti letech nepřetržité služby získali tzv. definitivu (jistotu zaměstnání a důchodového pojištění). Jejich identifikace se svým zaměstnavatelem, resp. s hl. m. Prahou jako zřizovatelem, byla veliká. I dnes patří Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (DPP) k žádaným zaměstnavatelům. Pro řidiče MHD nabízí nejlepší sociální a mzdové podmínky v České republice. Uniforma sice determinovala v dobách Rakousko-Uherska a První Československé republiky jejich sociální postavení výrazně silněji než v dobách pozdějších, ale i dnes vnímá představenstvo DPP stejnokroj jako významnou součást podnikové identity. Zrcadlí se to ve snaze o výběr nového funkčního a zároveň reprezentativního stejnokroje, který právě vrcholí. Nová uniforma vzniká pod taktovkou renomovaného oděvního výtvarníka ak. mal. Česlava Jaroše a Lenky Bernardes da Silva – stylistky manželky prezidenta republiky Evy Pavlové. V designové soutěži, kterou vyhlásil DPP, je, mimo jiné, vybírali kostýmní výtvarník Theodor Pištěk (držitel Oscara za kostýmy k filmu Miloše Formana Amadeus) a světově proslulý módní návrhář prof. ak. mal. Josef Třapfuch z Vysoké školy uměleckoprůmyslové.

**Jan LEIBL – Martin ZUBÍK** (oba Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ústí nad Labem)

**Hledání ztraceného času – proměny města a místa tramvajové dráhy v Ústí nad Labem od hlavní pošty do Telnice // Auf der Suche nach der verlorenen Zeit – Veränderungen der Stadt und der Straßenbahnstrecke in Aussig von der Hauptpost bis nach Telnitz**

Příběh městské tramvajové dopravy v Ústí nad Labem na příkladu části dráhy z Ústí nad Labem do Telnice. Příspěvek ilustruje změny v městské a příměstské krajině spojené s budováním i rušením trati tramvaje v 1. polovině 20. století. Součástí referátu bude představení největší tramvajové nehody Československa v horkých červencových dnech roku 1947.

**Patrik LÍBAL** (Ústav pro klasickou archeologii, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova)

**Otto Wagner a jeho žáci jako designéři dopravních staveb i prostředků // Otto Wagner und seine Schüler als Designer von Verkehrsmitteln**

Příspěvek se zaměří na architekty, kteří, převážně v období fin de siècle, navrhovali nejen v oblasti „klasického“ stavitelství, ale i design dopravních prostředků, pochopitelně především v městském prostředí. Architekt Otto Wagner (1841–1918) patřil k nejvýznamnějším osobnostem přelomu 19. a 20. století, a to jak z hlediska vlastní tvorby, tak i pedagogické činnosti. Tento tvůrce neprojektoval pouze obytná, administrativní a sakrální díla, ale také technické stavby, konkrétně určené pro dopravu, a dokonce i samotné vozy či vagony. Z tohoto důvodu budou představeny jeho realizace pro Vídeň, ale i méně známé návrhy, týkající se českých zemí. Dlouhodobě pedagogicky působil na vídeňské Akademii výtvarných umění, kde u něj studovalo mnoho žáků, též z českých zemí, ze kterých se v mnoha případech také stali významní architekti. Zmínit můžeme především Jana Kotěru (1871–1923), zakladatele moderní české architektury, který se mimo jiné tvorby věnoval také designu železničních vozů a tramvají. Pozornost bude věnována i dalším Wagnerovým žákům, kteří s ním na dopravních stavbách spolupracovali. K nejproslulejším patřili především Max Fabiani (1865–1962), Joseph Maria Olbrich (1867–1908), Josef Hoffmann (1870–1956) i Jože Plečnik (1871–1957) a tito architekti byli nějakým způsobem svázáni s českými zeměmi, a to buď svým původem nebo tvorbou.

**Zuzana LOPATKOVÁ** (Katedra histórie, Filozofická fakulta, Trnavská univerzita v Trnave)

**Vlak vo Vysokých Tatrách – historické kontexty sídelných a turistických premien „na zelenej lúke“ // Der Zug in der Hohen Tatra – historische Kontexte der Siedlungs- und Tourismusveränderungen „auf der grünen Wiese“**

Rakúsko-uhorské vyrovnanie (1867) sa stalo signálom kvýraznému zvýšeniu úsilia o hospodársky rozvoj Uhorska. Význam, prikladaný v tejto súvislosti železniciam, azda najlepšie vyjadriala pozornosť, venovaná riešeniu spôsobu ich budúcej správy už počas samotných rokovaní o vyrovnaní. Významným cieľom Uhorska sa v rámci úsilia o rozvoj hospodárstva krajiny stala podpora exportu; to si vyžiadalo výstavbu nových komunikácií, ležiacich prioritne na území Uhorska, a nezávislých na Viedni. Preto už v marci 1867 vyzval uhorský parlament ministra Imre Mikóa k vypracovaniu návrhu na výstavbu uhorskej železničnej siete. Projekt obsahoval 25 železničných trás, predstavujúcich celkom 4820 km železníc. Medzi nimi bola aj tzv. Košicko-bohumínska železnica, dokončená v júni 1872.

Príspevok sleduje kontextualizáciu historických premien tatranského regiónu na prelome 19. a 20. storočia, pričom práve spomenutá železnica sa výraznou mierou podieľala na jeho sprístupnení pre návštevníkov, ako aj osídľovaní.

V roku 1896 bola sprevádzkovaná ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso, v roku 1906 sa začala budovať železničná trať, ktorá mala spojiť Poprad a Starý Smokovec. Vo februári 1908 bola výstavba v podstate dokončená. O tri roky neskôr (16. decembra 1911) bola spojzdnená aj trať z Tatranskej Lomnice cez Starý Smokovec do Tatranskej Polianky a na poslednom, najnáročnejšom úseku na Štrbské Pleso sa začala premávka 13. augusta 1912.

Ešte začiatkom 70. rokov 19. storočia v tatranskom regióne prišlo k zrodu organizovanej turistiky, vytvárania turistických spolkov, výstavbe zariadení turistickej infraštruktúry a prvopočiatkom značkovania turistických chodníkov (v tom čase ešte bez jednotnej metodiky). Dňa 10. augusta 1873 bol v Starom Smokovci ustanovený Uhorský karpatský spolok. A hoci nemožno povedať, že úroveň železničnej dopravy bola jediným a výlučným stimulom pre rozvoj turistiky v tomto období, jej význam je nespochybniteľný. Dovtedy sa záujemcovia zo vzdialenejších častí Rakúsko-uhorskej monarchie mohli dostať do Tatier iba po namáhavom, nepohodlnom a drahom cestovaní. Vďaka výstavbe Košicko-bohumínskej železnice získali Vysoké Tatry dobré dopravné spojenie s ostatnými časťami monarchie, až do tej miery, že už na začiatku 20. storočia boli Tatry vyhľadávanou turisticko-rekreačnou oblasťou v Uhorsku. Vhodné klimatické podmienky južnej strany Vysokých Tatier stáli za zrodom histórie tatranského kúpeľníctva. Prvé liečebné domy a sanatóriá boli vystavané už koncom 19. storočia. Po sprevádzkovaní železničnej trate a jej prípojok rýchlo vznikali nové tatranské osady (Štrbské Pleso, Nový Smokovec, Dolný Smokovec, Tatranská Kotlina, Studenopotocké kúpele, Tatranské Matliare, Tatranská Polianka, Vyšné Hágy, Tatranská Lomnica, Nové Štrbské Pleso).

**Martin LUKÁŠ** (Ústav pro českou literaturu Akademie věd ČR)

### **Obraz pražské tramvajové dopravy v literatuře a filmu // Das Bild des Prager Straßenbahnverkehrs in Literatur und Film**

Príspevek se ohlédne za způsoby zobrazení infrastruktury a prostředků pražské tramvajové dopravy ve vybraných publicistických a beletristických textech a filmových dílech 19. až 21. století. Dobově podmíněný obraz MHD bude sledován s ohledem na její funkci v organismu města i ve struktuře literárního textu, respektive filmového díla.

**Aleksander ŁUPIENKO** (Warszawa, Instytut Historii im. T. Manteuffla Polskiej Akademii Nauk)

**Welchen Einfluss hatte der Ausbau des Straßenbahnnetzes im Kronland Galizien auf die räumliche Entwicklung der Lembergs (und anderer Städte)? // Jaký vliv měla výstavba tramvajové sítě v rakouské korunní zemi Halič na prostorový rozvoj Lvova (a jiných měst)?**

Ausgehend von meiner Forschung zur technischen Infrastruktur der Städte des österreichischen Kronlandes Galizien versuche ich die Frage zu beantworten, ob der Ausbau der Straßenbahnen während der Belle Epoque die räumliche Entwicklung der Städte der Region beeinflusste. Vor 1914 erhielten nur sehr wenige Städte in Mitteleuropa ein neues Straßenbahnnetz – zunächst mit Pferdebahnen in den 1880er Jahren, dann mit elektrischen: in Galizien nur die beiden größten Zentren Lemberg und Krakau und eine kleinere Stadt Tarnów. In meinem Vortrag analysiere ich kartografische und statistische Quellen, Presseberichte sowie die vorhandene, wachsende Literatur zu diesem Thema. Ich werde die räumliche Entwicklung der drei genannten Zentren Galiziens nachzeichnen und dabei auch Warschau, Łódź und Prag als Beispiele größerer Städte mit einem Straßenbahnnetz heranziehen. Ich versuche, den Einfluss der Straßenbahn auf die Entwicklung von Stadtteilen (bis 1939) außerhalb des eigentlichen Zentrums, definiert als die ehemalige Stadt innerhalb der vormodernen Stadtmauern, aufzuzeigen.

**Ivo MAHEL** (Praha)

### **Vybrané aspekty vývoje pražských tramvají // Ausgewählte Aspekte in der Entwicklung der Prager Straßenbahnen**

Jednotlivé typy pražských tramvají byly vícekrát podrobně popsány v dostupné literatuře. Mnohem méně se však píše o tom, jaké důvody vedly k některým řešením. Například v počátcích existence Elektrických podniků hlavního města Prahy byly souběžně pořizovány vozy ve dvou typových řadách. Nic také nebylo publikováno o souvislostech mezi druhem použitého sběrače proudu a vybavením vozů. V neposlední řadě pak některá řešení souvisela s unifikací.

**Peter MARTINKO** (Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, Bratislava)

### **Bratislavská Viedenská električka, predchodca systému Tram-Train // Die Pressburgerbahn, Vorläufer des Tram-Train-Systems**

Lokálna elektrická železnica Viedeň – Bratislava, známa ako Viedenská električka, alebo Pressburgerbahn, predstavovala od roku 1914 unikátny dopravný koncept kombinujúci mestskú električkovú prevádzku s medzimestskou železničnou dopravou. Jej 69 km dlhá trať využívala trojité napájanie (600 V DC vo Viedni, 15 kV 2/3 Hz AC na medzimestskom úseku, 550 V DC v Bratislave), čo umožňovalo nasadenie súprav spôsobilých fungovať v uliciach miest a aj na železničnej trati. Tento systém možno považovať za predchodcu dnešného systému Tram-Train. Po vzniku Československa bol jej bratislavský úsek jediným reprezentantom tohto dopravného systému u nás. V roku 1935 bol československý úsek prestavaný na rozchod 1000 mm a začlenený do bratislavskej úzkorozchodne električkovej siete, čím zaniklo priame spojenie s Viedňou. Rovnako skončilo aj 21 rokov trvajúce obdobie, kedy v Bratislave boli na tomto úseku

v prevádzke električky na rozchode 1435 mm. Počas druhej svetovej vojny bola časť trate na bývalom československom území obnovená v čisto železničných intenciách. Po roku 1945 tento dopravný systém na našom území úplne zanikol.

**Zoltán MEGYERI-PÁLFFI** (Lehrstuhl für ungarische Staats- und Rechtsgeschichte, Rechtswissenschaftliche Fakultät, Eötvös-Loránd-Universität Budapest)

**Die verkehrliche Erreichbarkeit als Einflussfaktor auf die Organisation der Gerichte. Die infrastrukturellen Bedingungen der Justiz in Ungarn zwischen 1867 und 1918 // Dopravní dostupnost jako faktor ovlivňující organizaci soudů. Infrastrukturní podmínky soudnictví v Uhrách v letech 1867–1918**

Der Verkehr war zwischen den Staaten der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1867 eine Angelegenheit von gemeinsamem Interesse, was bedeutete, dass die wichtigsten Fragen (z.B. technische Normen) zwischen den Parteien harmonisiert wurden und die Vorschriften in eigenen Normen, aber mit demselben Inhalt, erstellt wurden. Allerdings wurde die Art und Weise, wie und wo die Eisenbahnen im Königreich Ungarn gebaut wurden und wie das damalige Netz der öffentlichen Verkehrslinien entwickelt wurde, im Wesentlichen von ungarischen Interessen bestimmt.

Die geplante Präsentation wird sich auf das sich allmählich entwickelnde ungarische Eisenbahnnetz als Gegebenheit stützen. Im Mittelpunkt steht die Frage, inwieweit in den frühen 1870er Jahren die Durchfahrt der Eisenbahn durch eine Siedlung ein Faktor bei der Bestimmung des Sitzes der Gerichte erster Instanz war. In der Präsentation soll daher untersucht werden, ob das Vorhandensein des Eisenbahnverkehrs in einer bestimmten Gemeinde ein Kriterium für die Bestimmung der Sitze der Gerichte war. Außerdem soll beleuchtet werden, ob in späteren Fällen die Neuordnung der Gerichtssitze auch dadurch motiviert gewesen sein könnte, dass eine andere Gemeinde eine bessere Verkehrsanbindung hatte.

Diese Frage ist wichtig, da bei der Bestimmung des Sitzes von Gerichten unter anderem berücksichtigt wird, wie leicht die rechtsuchende Kundschaft die für ihren Fall zuständige Justizbehörde erreichen kann. Tatsächlich spielten bei der Auswahl der Gerichtsstandorte eine Reihe von Faktoren und Aspekten (z. B. wirtschaftliche, lokale und nationale politische Interessen) eine Rolle, aber es lohnt sich auch, die Bedeutung von Verkehr und Erreichbarkeit zu untersuchen.

Darüber hinaus können dieselben Überlegungen auch bei der Wahl des Standorts des Gerichtsgebäudes an einem bestimmten Gerichtssitz eine Rolle gespielt haben. Diese Frage dürfte sich vor allem in den größeren Sitzstädten gestellt haben, in denen es ein Gerichtshof gab. Es sollte auch hervorgehoben werden, inwieweit die Nähe eines Bahnhofs oder die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb einer Gemeinde ein Faktor bei der Wahl des Standorts für einen ländlichen Justizpalast war.

Die Präsentation konzentriert sich auf die Epoche zwischen 1867 und 1918. In dieser Periode wurden das ungarische Eisenbahnnetz und das Justizsystem fast gleichzeitig aufgebaut. Für beide Systeme ist dieser Zeitraum von großer Bedeutung, denn die damals geschaffene Organisation (das Netz der Eisenbahnlinien und das Netz der Gerichte) besteht noch heute fast unverändert fort.

Die Präsentation ist inter- und multidisziplinär und verbindet Elemente der allgemeinen Geschichte, der Staats- und Verfassungsgeschichte, der Stadtarchitektur und der Verkehrsgeschichte.

**Tomáš NIGRIN** (Institut mezinárodních studií, Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova)

### **Doprava a politika. Berlínský S-Bahn a U-Bahn po roce 1961 // Verkehr und Politik. Die Berliner S- und U-Bahn nach dem Jahr 1961**

Berlínská doprava představuje dnes vzor pro městské systémy kapacitní, efektivní a rychlé dopravy. Berlín se zařadil mezi nejvýznamnější světové metropole až v 19. století, tedy v technologicky pokročilém období. Spolu s rozvojem města probíhalo také budování městských kolejových dopravních systémů – tramvaje, U-Bahn a S-Bahn. Boje druhé světové války a následné rozdělení Německa uvrhly Berlín na celá desetiletí do zvláštního stavu. Město bylo rozděleno na dvě poloviny, které spolupracovaly pouze v nezbytně nutných oblastech.

Stavba berlínské zdi v roce 1961 rozdělila město i fyzicky. Mimořádný dopad to mělo na dynamiku města a také na fungování zbytku celistvé sítě, tedy U- a S-Bahn. Provoz byl rozdělen do dvou oddělených systémů, i ten západní ale projížděl Východním Berlínem. Stavbou zdi byli nejvíce postiženi obyvatelé Západního Berlína, zůstali uzavřeni a obklíčeni ve své části města. V této chvíli hledali všechny možnosti vzdoru vůči východoněmeckému režimu. Právě ten ale provozoval S-Bahn v Západním Berlíně. Willy Brandt, západoberlínský úřadující starosta, vyhlásil záhy po stavbě zdi tzv. bojkot S-Bahnu, což odstartovalo celá desetiletí trvající úpadek systému S-Bahn v Západním Berlíně. Lidé jej bojkotovali, západoberlínské dopravní podniky BVG vedly paralelní autobusové linky, a rozvoj U-Bahnu s S-Bahnem nadále nepočítal.

Tento stav nebyl již nadále udržitelný, a tak v roce 1984 předaly východoněmecké Deutsche Reichsbahn provozování S-Bahnu západoberlínskému BVG. Předávaly neefektivní, takřka muzeální provoz v zásadě v předválečném stavu a se zastaralým vozovým parkem. Až sjednocení Německa v roce 1990 vedlo k nápravě tohoto stavu: rychlé obnově zaniklých přeshraničních spojení, obnově veškeré infrastruktury a vozového parku a k dalšímu rozvoji.

**Karin PÁTROVÁ** (Státní oblastní archiv v Praze – Státní okresní archiv Praha-venkov se sídlem v Dobřichovicích)

**„Zítřa jedem do Všenor.“ Cesty Pražanů na venkov ve 2. polovině 19. století a 1. polovině 20. století // „Morgen fahren wir nach Wschenor.“ Ausflüge der Prager aufs Land in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts**

Pravidelné cesty Pražanů na venkov se začaly rozmáhat po polovině 19. století v souvislosti s výstavbou železnice. Zpočátku se jednalo o krátké výlety za Prahu na čerstvý vzduch či za zábavou, posléze se pobyty v okolí Prahy stávaly dlouhodobější. Bohatší Pražané si ve vybraných lokalitách pořizovali vily k letnímu bydlení pro svou rodinu, za níž pravidelně dojížděli, později se rozšířila rovněž stavba chat a tramping. Poptávce se musela přizpůsobit doprava, ať už častější frekvencí spojů, budováním zastávek či výstavbou nových tratí a silnic. Po rozšíření Prahy v roce 1922 se ocitly na periferii velkoměsta dříve samostatné obce pražského předměstí, jejichž napojení na pražskou dopravu bylo potřeba dále rozvíjet. Dopravní spojení mezi vnitřní a vnější Prahou a mezi Prahou a jejím okolím v této době využívali už nejen výletníci či majitelé vil a chat, ale také lidé denně dojíždějící za prací či do škol.

**Michal PLAVEC** (Národní technické muzeum)

**Přístaviště vzdušných lodí na Strahově. Projekt ideální Velké Prahy architekta Maxe Urbana // Die Luftschiffanlegestelle in Strahow. Das Projekt des Architekten Max Urban für das ideale Groß-Prag**

Na počátku 20. století mnoho architektů i leteckých konstruktérů bylo natolik ovlivněno vzducholoděmi, které oproti letadlům těžších vzduchu dosahovaly mimořádných výkonů, že je viděli jako budoucnost létání. Především vzducholodě hraběte Ferdinanda Zeppelina se natolik zlepšily během Velké války, že se staly skutečnou Mekkou, futuristickou vizí letecké dopravy. Max Urban, známější jako jeden z prvních českých filmařů, který produkoval především dokumentární filmy ve společnosti ASUM, ovšem byl také architektem a v rámci svých návrhů urbanistické přestavby Velké Prahy se zabýval i projektem přístavu vzdušných lodí na Strahově. Byl to velkolepý plán z prosince 1917, ovšem nikdy nebyl realizován. Samotné Praze se vzducholodě spíše vyhýbaly. Neuskutečnila se plavba Zeppelinovy vzducholodě nad hlavním městem království v roce 1908, u příležitosti 60. výročí vlády Františka Josefa I., ani nad stověžatou matičku nezavítaly jiné vzducholodě. To se změnilo až v srpnu 1930, kdy nad Prahou prvně prolétla vzducholodě. Max Urban měl k letectví blízko, neboť v jeho společnosti ASUM (iniciály jména a příjmení Maxe Urbana a jeho manželky Anduly Sedláčkové), která zanikla ještě před vypuknutím světového konfliktu, vznikly i záznamy například akrobacie francouzského aviatika Adolphe Pégouda nad Letnou a další v prosinci 1913.

**František PROŠEK** (Praha)

**Pražská koňka (1875–1905) // Die Prager Pferdebahn (1875–1905)**

Příspěvek se zabývá vývojem poznání historie pražské koňky v souvislosti s historií celé městské dopravy. Stručně popisuje jeho jednotlivé etapy a obecně zmiňuje a částečně hodnotí použité prameny. Popisuje současný stav jako výsledek procesu bádání, který lze považovat z určitého pohledu za uzavřený, ale nikoliv konečný. Uvádí členění a hrubý obsah jednotlivých částí posledního dokončeného a dosud nepublikovaného textu a současně informuje o právě v současné době uveřejňované nebo k uveřejnění připravené z něj odvozené podoby. Ke každé kapitole textu subjektivně hodnotí úplnost jejího obsahu, přičemž se podrobněji zaměřuje na specifikaci dosud neznámých skutečností s určitou představou o jejich doplnění.

**Radoslava RISTOVSKÁ** (Katedra histórie, Filozofická fakulta, Trnavská univerzita v Trnave)

**Vznik a fungovanie konskej železnice medzi Bratislavou s Trnavou a jej prínos pre spoločnosť a ďalšie rozširovanie železníc na západe Slovenska // Entstehung und Betrieb der Pferdebahn zwischen Pressburg und Tyrnau und ihr Beitrag für die Gesellschaft die Erweiterung der Eisenbahn im Westen der Slowakei**

Priebeh 19. storočia sa spája s priemyselným rozvojom, početnými technickými výtvarkami a ich postupným rozširovaním. Jednou z takýchto novinek bola železnica, s budovaním ktorej sa práve v 19. storočí začalo aj v kontinentálnej Európe, Uhorsko a Slovensko nevynímajúc. V roku 1837 sa začalo s výstavbou prvej konskej železnice na území Uhorska, vedúcej z Bratislavy do Trnavy, ktorá vznikla ako reakcia na budovanie tzv. Severnej železnice cisára Ferdinanda. Už počas roka 1840 sa podarilo dať do prevádzky úsek medzi Bratislavou a Svätým Jurom a do roku 1846 bola dokončená železnica po Trnavu a krátko nato pribudla trať až po Sereď. Napriek tomu, že v prvých rokoch slúžila táto železnica len na prepravu osôb, jej význam narastal a svoje využitie našla aj v rámci nákladnej prepravy, keďže prevážala obilie a drevo k Dunaju a následne do Viedne. Okrem osobnej a nákladnej dopravy však železnice neskôr zohrali dôležitú úlohu nielen pri prepájaní strategicky významných regiónov, ale aj pre potreby armády či rastúceho priemyslu.

Začiatkom 70. rokov 19. storočia, v čase, keď už konská železnica dosluhovala, pracovalo sa na budovaní modernej železnice. Prevádzka konskej železnice medzi Bratislavou a Trnavou bola ukončená v roku 1872, kedy sa začalo s jej rekonštrukciou a prebudovaním na parný pohon. Veľký význam pre Trnavu malo aj postupné dokončenie Považskej železnice v priebehu 70. a 80. rokov 19. storočia.

Bez ohľadu na to, že kónská Źeleznica medzi Bratislavou a Trnavou fungovala len necelě tri desaťročia, predstavovala míľnik v budovaní a rozširovaní Źelezničnej dopravy na našom území a samotná Trnava sa koncom 19. storočia stala dôležitým Źelezničným uzlom.

**Daniel RŮŽIČKA** (Česká televize)

**Metro jako „výkladní skříň“ socialistického Československa. Ideologická reflexe ve vysílání Československé televize // Die Metro als „Schaufenster“ der sozialistischen Tschechoslowakei. Ideologische Reflexion in den Sendungen des tschechoslowakischen Fernsehens**

V konferenčním příspěvku se zaměřím na reflexi pražského metra ve vysílání Československé televize. Přes svůj nesporný přínos pražské dopravě a praktickou funkčnost sloužilo v době komunistického režimu také jako prostředek a nástroj režimní propagandy. Pražské metro bylo politickými a státními orgány chápáno jako významný budovatelský čin a jeho výstavba jako doklad přátelství a bratrské spolupráce ČSSR a SSSR. Při zprovoznění proto nechybělo nejvyšší vedení KSČ v čele s generálním tajemníkem ÚV KSČ.

Československá televize jako státní sdělovací prostředek, podléhající vedení KSČ, věnovala metru samozřejmou a patřičnou pozornost. Především u příležitosti slavnostního otevření prvního úseku trasy C dne 9. května 1974 televize prokázala význam propagandistického prostředku a předestřela obyvatelům Československa verzi o úspěchu socialismu v naší zemi. Na televizních obrazovkách se objevovaly nejen reportáže a publicistické pořady o výstavbě metra, zpravodajské pokrytí prvního dne provozu metra, ale také pořady zábavné, a dokonce i hrané.

Ukázky z pořadů:

Zábavný: Máj přijede metrem – režie M. Sobota – 08.05.1974

Publicistický: Pražská premiéra – režie J. Danda – 08.05.1974

Hraný – komediální: Tři krtci pod Prahou – scénář J. Dietl

Celovečerní distribuční: Píseň o stromu a růži – scénář J. Procházka, režie L. Rychman

**Nikolaj SAVICKÝ** (Vysoká škola chemicko-technologická)

**Kterak pražská paroplavba v roce 1920 ke dvěma milionům cestujících přišla // Wie die Prager Dampfschiffverkehr im Jahr 1920 zu zwei Millionen Passagiere kam**

V letech 1911 až 1925 přepravila každoročně Pražská paroplavební společnost více než jeden milion cestujících, v letech 1920 a 1921 dokonce více než dva miliony cestujících

ročně. K datu účinnosti zákona o hlavním městě Praze, tj. k 1. lednu 1922, přitom Praha měla i se všemi přidruženými obcemi 676 tisíc obyvatel, zahraniční turistický ruch byl téměř na nule a ani domácí turistika nebyla krátce po první světové válce statisticky příliš významná. Jak si tedy vysvětlit enormní přepravní výkony pražské paroplavby oněch let?

**Petr STAREC** (Muzeum Prahy) – **Jarmila ČIHÁKOVÁ** (Národní památkový ústav – územní odborné pracoviště v Praze)

**Pražská tramvajová doprava z pohledu archeologie (Archeologické objevy při výstavbě a rekonstrukci tramvajových tratí v historickém jádru Prahy) // Der Prager Straßenbahnverkehr aus archäologischer Sicht (Archäologische Funde beim Bau und der Sanierung von Straßenbahnstrecken im historischen Zentrum von Prag)**

Budování a obnova dopravní infrastruktury nejsou z pohledu archeologické památkové péče jen předmětem nutného předstihového záchranného archeologického výzkumu, ale i významnou, někdy i ojedinělou příležitostí k poznání archeologických situací a památek pod povrchem veřejných komunikací. Předmětem zájmu archeologů není jen výstavba pražského metra spojená s hloubením rozsáhlých výkopů, ale i výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí. Zdánlivě technicky prostá výměna tramvajového svršku je však spojená s celou řadou dalších výkopů (např. hlubší založení trati a její odvodnění do kanalizace, nové sloupy trakčního vedení), které mnohdy zasahují do archeologických situací. Na příkladu několika archeologických objevů v prostoru pražských ulic, které by jinak zůstaly mimo dosah našeho poznání, poukazujeme na důležitost předstihového záchranného archeologického výzkumu při výstavbě a rekonstrukci tramvajových tratí nejen v historickém jádru Prahy.

**Martin STLUKA** (Ústav lingvistiky, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova)

**Reflexe městské hromadné dopravy v průběhu 19. a 20. století v diachronních jazykových datech Českého národního korpusu // Die Reflexion des öffentlichen Personennahverkehrs im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts in diachronen Sprachdaten des Tschechischen Nationalkorpus**

Cílem příspěvku je na tématu pojednávajícím o vybraných aspektech městské hromadné dopravy podkrýt infrastrukturu vyvíjenou v rámci projektu HiČKoK (podpořen TA ČR), která umožní komplexní diachronní výzkum češtiny na základě korpusu. Stručně je představena vznikající infrastruktura, která propojuje vyvážená, reprezentativní a anotovaná data s nástroji přizpůsobenými pro diachronní výzkum. Prostřednictvím mini případových studií týkajících se aspektu městské hromadné dopravy v průběhu 2. poloviny 19. a celého 20. století je v příspěvku představen vytvářený monitorovací korpus češtiny a aplikace pro vyhledávání vývojových fenoménů ve svých třech modulech – jednoduchý dotaz, srovnání a časové asociace.

**Hana SVATOŠOVÁ** (Archiv hlavního města Prahy)

**Odvaha, nebo rozvaha? Založení Elektrických podniků hlavního města Prahy // Mut oder Besonnenheit? Die Gründung der Elektrizitätswerke der Hauptstadt Prag**

**Milan ŠIMŮNEK** (Praha)

**Doprava a dopravní stavby ve virtuálním modelu Prahy**

Městská doprava patří neodmyslitelně ke každému městu, i k tomu virtuálnímu. Od počátku práce na virtuálním modelu Prahy se ukázalo nezbytné začlenit do něj i nejrůznější pohybující se dopravní prostředky, aby model oživil. Zároveň se modelovaná dopravní infrastruktura výrazně podepisuje na podobě města; jak jednotlivé jeho části spojuje (mosty), tak je naopak i neprostupně odděluje (rozsáhlými železniční areály). Mezioborový příspěvek se dotkne celé řady témat konference – od jednotlivých druhů dopravy (zejména železniční a tramvajové) a záznamu jejich autentických zvuků, přes problematiku řízení dopravy ve virtuálním světě, až po historické vizualizace lokalit zajímavých právě z pohledu dopravy (např. Hlavního nádraží nebo Velkých Benátek) z let 1884 až 1934.

**Jan ŠTEMBERK** (Katedra historických věd, Fakulta humanitních studií, Univerzita Karlova)

**Železnice v městské hromadné dopravě – hledání vzájemného vztahu v 2. polovině 20. století // Die Eisenbahn im öffentlichen Personennahverkehr – auf der Suche nach einer Wechselbeziehung in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts**

V prostředí českých zemí se až do konce 20. století nepodařilo dosáhnout integrace železnice do systému městské hromadné dopravy. Cílem příspěvku je sledovat okolnosti vzájemného vztahu železničního podniku (ČSD) a městské hromadné dopravy v českých zemích ve druhé polovině 20. století. Vznik národních dopravních podniků (zák. č. 311/1948 Sb.) nevytvořil vhodné podmínky pro spolupráci na poli veřejné dopravy. Pozornost se zaměří na důvody nezájmu o kooperaci v oblasti veřejné dopravy mezi ČSD a městskými dopravními podniky. Bude sledovat, jak se tato „nespolupráce“ projevovala v otázce kultury cestování, zajištění dopravy cestujících na a z nádraží, zřizování či rušení stanic a zastávek atd.

**Veronika ŠTĚPÁNOVÁ – Pavel ŠTĚPÁN** (oba Ústav pro jazyk český Akademie věd ČR)

**Typy názvů zastávek pražské městské a příměstské dopravy a jejich zvuková podoba // Die Arten von Haltestellennamen im öffentlichen Nah- und Vorortverkehr in Prag und ihre phonetische Form**

Lingvisticky zaměřený příspěvek podá přehled základních typů názvů zastávek pražské městské a příměstské dopravy vycházejících z jejich formy, ale i z jejich motivace. Budou porovnána jména typická pro zastávky městské dopravy s názvy zastávek hromadné dopravy příměstské. Pozornost bude věnována především víceslovným názvům a autoři upozorní na některá úskalí spojená s jednotlivými typy pojmenování. Ta se v praxi velmi výrazně projevila např. při nahrávání hlášení zastávek Pražské integrované dopravy, které probíhalo v letech 2022–2023 ve spolupráci v Ústavem pro jazyk český AV ČR. Při této činnosti je totiž mimo jiné zapotřebí věnovat pozornost struktuře jednotlivých názvů, která může být někdy odlišná, než by se mohlo na první pohled zdát (např. název Nádraží Běchovice střed není strukturně totožný s Nádraží Klánovice sever, a proto by mělo být každé z těchto pojmenování realizováno s odlišnou intonací včetně přízvukování atd.). Druhá část příspěvku se proto podrobněji zaměří i na samotný proces nahrávání hlášení jmen zastávek PID, na kterém se spoluautorka příspěvku podílela.

**Magdaléna ŠUSTOVÁ** (Muzeum Prahy)

**Němí dřiči pražské koňky. Pracovní využití tažných koní pražské koňské dráhy // Die stummen Arbeitstiere der Prager Pferdebahn. Die Nutzung von Zugpferden für die Prager Pferdebahn**

Příspěvek se věnuje v českém prostředí dosud nepříliš frekventovanému tématu tzv. animal history. Welfare zvířat při jejich pracovním využití i porážce pro konzumaci se ve druhé polovině 19. století stává stále frekventovanějším tématem. Právě zacházení s tažnými koňmi bylo (nejen) ve městech otázkou, kterou řešila široká veřejnost. Nejinak tomu bylo i v případě pracovního využití tažných koní pražské koňské dráhy, kde se zejména v osmdesátých a devadesátých letech 19. století setkáme s opakovanými stížnostmi na přetěžování vozů množstvím pasažérů a surovým zacházením s koňmi. Z různých svědectví je ovšem patrné, že problém nebylo pouze neetické zacházení s koňskými potahy, ale velmi pravděpodobně také intenzivní pracovní využití a horší výživný stav zvířat. Sílicí hlas ochránců zvířat i laické veřejnosti, stejně jako postoj městských zvěrolékařů nutil provozovatele pražské koňské dráhy i magistrát situaci řešit, ovšem vzhledem ke stoupajícímu počtu obyvatel Prahy i vzrůstajícímu využívání hromadné dopravy bylo patrné, že koncept koňské dráhy se začal přežívat. Zlepšení situace je patrné po převzetí koněspřežné dráhy městem, kdy dochází k intenzivní elektrifikaci tratí a postupnému zániku koňky.

**Peter URBANITSCH** (Wien)

**Die Wiener Stadtbahn und der Wiener Gemeinderat 1881 bis 1883 // Vídeňská městská dráha a vídeňská obecní rada v letech 1881–1883**

Ausgehend von einer kursorischen Darstellung früherer Planungen werden zwei Projekte vorgestellt, die in den Jahren 1881 bis 1883 im Wiener Gemeinderat ausgiebig besprochen wurden. Dabei sind verkehrspolitische, technische, wirtschaftliche ästhetische und stadtplanerische Aspekte thematisiert worden, doch auch politische Argumentationen spielten eine Rolle. Allerdings wurden beide Projekte letztendlich nicht umgesetzt, die Realisierung der Wiener Stadtbahn erfolgte erst rund 15 Jahre später.

**Jiří VLASÁK – Ondřej ZICH** (oba Archiv hlavního města Prahy)

### **Pražské dopravní živnosti a jejich organizace v letech 1869–1950 // Die Prager Transportgewerbe und ihre Organisation in den Jahren 1869–1950**

Veřejná doprava osob, provozovaná coby živnost, se v pražském prostředí objevuje již v 18. století. Skutečný rozvoj dopravních živností ale nastal až v polovině 19. století, především v důsledku rozšiřování městského prostoru i narůstajícími nároky na kvalitu života. Četnost pražských dopravních živností dokládá i zřízení dvou speciálních živnostenských společenstev roku 1869, samostatně zastřešujících živnost drožkářskou a živnost fiakristickou. Ty doplnila počátkem 20. století ještě organizace autodrožkářská. Paralelně k těmto samosprávným organizacím se příslušníci dopravních profesí organizovali i v dobrovolných spolcích, majících především podpůrný charakter. Přestože z činnosti těchto organizací, a to obojího typu, se převážně nedochovalo mnoho písemných pramenů, nabízejí významný střípek k vývoji a historii pražské veřejné dopravy, který by měl tento příspěvek alespoň v základních obrysech přiblížit.

**František ZAHNÁŠ** (Dopravní podnik hlavního města Prahy)

### **Spartakiádní doprava v Praze v roce 1965// Der Spartakiade-Verkehr in Prag im Jahre 1965**

Spartakiády byly hromadná tělovýchovná vystoupení, která se konala v době komunistického režimu, přesněji od roku 1955 do roku 1985 každých 5 let, výjimkou byl pouze rok 1970, kdy se spartakiáda z politických důvodů nekonala. Spartakiády měly nahradit pro komunisty ideologicky nevhodné Vsesokolské slety.

Spartakiáda se týkala nejen samotných účastníků a diváků, ale také pracovníků dopravy, jejichž úkolem bylo bezpečně cvičence i diváky dovézt na stadion a pak zpět – domů či na ubytovny. Dějištěm spartakiád byl stadion na Strahově. Z důvodu určité provozní zajímavosti jsem vybral popis tramvajového provozu během spartakiády v roce 1965. S ohledem na náročnost akce se začaly konat přípravy již na podzim roku 1964.

V roce 1964 bylo ve stavu již větší množství vozů T3, které od července 1964 začaly jezdit i ve dvojicích. Byla vyhotovena studie, dle které všechny linky jezdící na Strahov na Královku budou obsazeny vozy T3, zatímco linky jezdící na Dlabačov budou obsazeny

dvounápravovými vozy, v sestavě motorový vůz + vlečný vůz. Linky, kterých by se provoz na Strahov netýkal, by pak byly obsazeny buď starými vlaky, nebo sólo vozy T1. S ohledem na plánované přesuny ve vozovém parku byly zpracovány projekty na úpravu tratí. Zvětšení osově vzdálenosti kolejí, aby se mohly bezpečně potkat širší vozy T3, úprava trolejového vedení pro pantografový provoz a také řešení blokování výhybek kvůli tomu, že provoz vlaků 2xT3 byl předpokládán i do míst, kde v té době běžně nejezdily.

V neděli 20. 6. 1965 se konala generální zkouška provozu MHD. Tramvaje vyjely ráno dle spartakiádních parametrů do spartakiádních tras. V 15:00 byla zkouška ukončena. Jako neuralgický bod byl vyhodnocen úsek od Prašného Mostu k vozovně Střešovice.

Vlastní spartakiádní provoz probíhal od 29. 6. do 3. 7. 1965. Na Královku byly vedeny linky 8, 10, 11, 13, 18, 25, 26, 29, 32, 34, přičemž linky 8, 11 a 13 jezdily v sestavě 2xT3. Na ostatních pak jezdily vozy T3 sólo. Na Dlabačov byly vedeny linky 1, 2, 7, 20, 22, 23, 30, 31, 33 v sestavě motorový vůz + vlečný vůz. Vozy T1 obsluhovaly zcela linky 4, 17, 24, 27, a zcela výjimečně obsadily také linku 21. Staré dvouvozové vlaky pak obsluhovaly dlabačovské linky a dále pak 6, 7, 9, 16 a 28. Třívozové vlaky zůstaly na linkách 3, 14 a dále se dočasně objevily na linkách 5, 12, 15, 19.

Po vyhodnocení bylo rozhodnuto, že o spartakiádě 1970 budou všechny strahovské linky provozovány v sestavě 2xT3, neboť sólo vozy způsobují nežádoucí shluky vozidel, což vede k nepravdělnostem. Je pravda, že projekt na spartakiádní dopravu roku 1970 s tímto již počítal.

**Pavel ZOBAL** (Dopravní podnik hlavního města Prahy)

**Elektrická dráha Smíchov – Košíře (1892)1897–1900. Historický vývoj, provoz a odprodej Elektrické dráhy Smíchov – Košíře starosty města Košíř Matěje Hlaváčka // Die elektrische Bahn Smichow – Körber (1892)1897–1900. Historische Entwicklung, Betrieb und Verkauf der elektrischen Bahn Smichow – Körber des Bürgermeisters Matěj Hlaváček**

Elektrická dráha Smíchov – Košíře představuje počátky vývoje tramvajové dopravy na území dnešního hlavního města Prahy. První dostupné prameny o úmyslu založení dráhy pochází již z roku 1892. K samotné stavbě dráhy došlo až v roce 1897. Od uvedení do provozu dne 13. června 1897 do odprodeje a převzetí pražskou obcí v roce 1900 byla provozována jako samostatný (soukromý) dopravní podnik. Vedle historického vývoje a provozu dráhy lze vyzdvihnout i technické řešení dráhy. Dickinsonovo vrchní trolejové vedení představuje ojedinělé využití postranního vedení v historii českých tramvajových drah. Ve své podstatě představuje Dickinsonův způsob základ dnešních systémů používaných u trolejbusových drah.