DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY pražské městské HROMADNÉ DOPRAVY 1875-1975

Stanislav LINERT

Městská hromadná doprava v Praze má své začátky již ve třicátých letech minulého století, kdy byla zahájena omnibusová doprava. Tento druh dopravy však v Praze nikdy nedosáhl charakteru hromadné dopravy.

Prvním druhem dopravy v Praze, majícím již ráz městské hromadné dopravy, byla koněspřežná dráha. Byla založena právě před sto lety. Od té doby prošla městská hromadná doprava složitým vývojem od animálního pohonu až ke klasické trakci elektrické. Z počátku soukromými provozovateli, přes akciové společnosti až po dnešní výrobně hospodářskou jednotku[1]) byl utvářen dopravní systém, který postupně nabýval jednotných moderních rysů až do provozně i technicky dořešené koncepce.

Ohlédneme-li se zpět do historie pražské hromadné dopravy, pak v každém jejím vývojovém období je patrno, že vozový park byl vybudován vždy pokrokově a vyrovnal se velkým městům jiných zemí. U kolejové dopravy tomu napomáhá ještě ta okolnost, že tramvaj byla a stále ještě dnes je základním dopravním prostředkem, který se podílí rozhodujícím způsobem na zajištění přepravních nároků, a že právě v Praze je sídlo proslulého výrobce tramvajových vozů. Původní závod založený Františkem Ringhofferem, až po dnešní oborový podnik ČKD,[2]) závod Tatra Smíchov, dodal pro Prahu první vozy již v roce 1876 a dodává je pravidelně až do dnešních dnů.

Svůj podíl odvedla také trolejbusová doprava, která však v Praze nebyla příliš rozšířena, což ovlivnilo také skladbu vozového parku. V posledních letech úplně zanikla.

Zato autobusová doprava, přes nesmělé začátky již v roce 1908, přes slibný rozvoj počínaje rokem 1925, je pro svoji pružnost a operativnost v současné době stále více rozšiřována a má dnes více jak 1000 autobusů. Vozový park byl za tři čtvrtě století velmi pestrý a až teprve v posledních letech se ustálil na modifikacích autobusů Škoda RTO a ŠM 11.

Lanové dráhy byly spíše atrakcí než dopravním prostředkem, i když lanová dráha na Petříně sloužila návštěvníkům rozhledny a byla plně využita při Všesokolských sletech a Spartakiádách na Strahově.

Při příležitosti stoletého výročí[3]) městské hromadné dopravy v Praze chceme vzpomenout na všechna vozidla, která za celou tuto dobu se vystřídala v pražských ulicích a neúnavně přepravovala cestující našeho hlavního města.

TECHNICKÝ POPIS VOZIDEL

OMNIBUSY

Byly to vozy dostavníkového typu s rejdovnou přední nápravou. Přední kola byla malého průměru, zadní velká. Uzavřená dřevěná skříň měla vysoko na předním čele umístěný kozlík pro kočího, v zadním čele byly zasazeny dveře a žebřík pro přístup k sedadlům na střeše (tzv. imperiál).

KONĚSPŘEŽNÁ DRÁHA

Pro pražskou koněspřežnou dráhu, provozovanou tehdejším belgickým podnikatelem Eduardem Ottletem, byly dodány první vozy v roce 1875. Zřejmě byly do Prahy dovezeny. Vagónka Františka Ringhoffera na Smíchově zhotovila prvé vozy až v roce 1876 a do konce roku 1896, kdy se dosáhlo v Praze maxima 117 vozů, bylo pražské koněspřežné dráze předáno přes 100 vozů — téměř celý tehdejší vozový park, který činil 79 vozů zavřených a 38 vozů letních, otevřených. Několik otevřených vozů bylo dovezeno z Belgie.

U zavřených vozů byl použit jednoduchý dvounápravový ocelový spodek a lehká dřevěná skříň. Plošiny byly otevřené, vnitřní prostor oddělen od malých plošin jednoduchými posunovacími dveřmi. K sezení sloužily dvě podélné dřevěné nebo čalouněné lavice. Větrání zajišťovala výklopná okénka v nástřešku nebo spouštěcí okna boční. Vozy měly krátký rozvor vzhledem k nutnosti projíždění kolejových oblouků o malém poloměru.

Otevřené vozy měly nízký jednoduchý dvounápravový spodek, dřevěnou podlahu, trámkové pažení a lehkou pevnou střechu. Lavice byly příčné, s možností nastupování po celé délce vozu. Jiný typ otevřených vozů měl základní uspořádání obdobné zavřeným vozům, avšak bez oken a bez příčných stěn mezi plošinami a vnitřkem. Místo oken byl tento typ vybaven svinovacími plachtami.

LANOVÉ DRÁHY

a) Lanová dráha na Letné

Byla vybudována v roce 1891 v délce 190 m jako dvoukolejná s ozubenou kolejnicí uprostřed, o rozchodu 1000 mm a překonávala výškový rozdíl 38,285 m.

Oba vozy byly spojeny lanem a měly vázaný pohyb jeden na druhém. Poháněny byly tzv. vodní převahou. Každý měl pod podlahou mezi nápravami velkou nádrž, do které byla v horní stanici napuštěna voda. Vodou zatížený vůz vytáhl při jízdě dolů vůz druhý. Dole se voda vypustila a celý postup se opakoval.

Pro nedostatek vody byla tato lanová dráha v roce 1902 přeměněna na elektrický pohon. Každý z vozů byl vybaven dvěma Křižíkovými elektromotory na střídavý třífázový proud o výkonu 9 k při 160V napětí. Nápravy byly poháněny pomocí šroubového převodu.

b) Lanová dráha na Petřín

Tato lanová dráha byla postavena rovněž v roce 1891 a sloužila hlavně k dopravě návštěvníků rozhledny na Petříně. Její délka byla 396,477 m ve svahu od 235 ‰ do 295 ‰. V obou přímých částech trati měla tři kolejnice; prostřední byla společná pro oba vozy, na výhybce byla trať úplně dvoukolejná. Uprostřed kolejí byla dvoudílná Abtova ozubnice. Rozchod 1000 mm. Vozy byly stejné jako letenské, se čtyřmi oddíly stup-

---

[1]) Přesné názvy provozovatelů v různých obdobích a termíny jejich změn nejsou pro obsáhlost v textu ani v přehledu vozidel zvlášť vyznačeny

[2]) Název dodavatele je uváděn vždy názvem platným v popisovaném období

[3]) Vzhledem k termínu odevzdání rukopisu (červen 1975) jsou zahrnuty údaje pouze do konce roku 1974.

ňovitě uspořádánými a otevřenými plošinami, pohon na vodní převahu.

V roce 1932 byla trať přestavena. Byla prodloužena na 511 m s výškovým rozdílem 130,45 m a největším stoupáním v horní části 298 ‰. Přestavba byla provedena firmou ČKD podle soustavy Pohligovy s brzdnými lany. Pohon Ward Leonardovým soustrojím v horní stanici, kde třífázový motor o napětí 3000 V poháněl stejnosměrné dynamo, které napájelo hlavní hnací motor o výkonu 200 k. Vozy byly postaveny v Ringhofferových závodech na Smíchově. Měly pět oddílů stupňovitě uspořádaných. Rozchod 1435 mm. Rychlost vozu byla 3,75 m/sec. Doprava byla zastavena 7. 6. 1965 pro poškození trati sesutím půdy.

ELEKTRICKÉ DRÁHY

Křižíkova elektrická dráha na Letné

V roce 1891 byl vyroben u Ringhoffera dle návrhu Františka Křižíka první tramvajový motorový vůz pro dráhu na Letné. Byl to vlastně otevřený vůz stejného provedení jako pro koňku, který si Křižík sám vybavil elektrickým zařízením. Vůz byl v provozu ještě s jedním vozem koupeným Křižíkem od norimberské firmy Schuckert, který byl předváděn na elektrotechnické výstavě v Mnichově v roce 1882. Oba vozy měly po jednom motoru o výkonu 8 k, napájeném napětím 120—150 V. Převod hnací síly na nápravu byl proveden pomocí Gallova řetězu.

V roce 1894, kdy byla letenská trať prodloužena, zhotovil pro ni František Ringhoffer dva dvounápravové motorové vozy s uzavřenou vozovou skříní.

Křižíkova elektrická dráha Praha—Libeň—Vysočany

Ringhofferova továrna zhotovila v roce 1896 pro trať Praha—Libeň—Vysočany 12 motorových a 5 vlečných vozů. Tyto vlečné vozy však byly přestavěny na motorové. Přestavba byla snadná, neboť vozová skříň byla úplně shodná s motorovými vozy, takže stačilo doplnit elektrickou výzbroj a upravit spodek vozů. Motorové vozy byly vybaveny 2 motory po 10 k při napětí 500 V.

V roce 1899 dovezl Křižík dva akumulátorové motorové vozy amerického původu a jeden z nich upravil na traťový provoz. Zkoušky prováděl na železniční trati v úseku Nusle—Zbraslav—Vrané n. Vlt.—Měchenice.

Vlečné vozy byly upraveny z původních motorových vozů z Letné a tři otevřené vozy zakoupeny od koňky.

Hlaváčkova elektrická dráha Smíchov—Košíře

V roce 1897 dodala Ringhofferova vagónka 5 motorových a 5 vlečných vozů pro soukromou trať Smíchov—Košíře košířského starosty Matěje Hlaváčka. Skříň vozů byla stejná, motorové vozy měly po jednom motoru typu Walker o 25 k při 500 V. Také tyto vozy, stejně jako vozy Křižíkovy, měly otevřené plošiny a neměly ani čelní sklo.

Elektrické dráhy Královských Vinohrad

K dopravě sloužilo 5 čtyřnápravových dvoupodvozkových motorových vozů dodaných Ringhofferem v roce 1897, každý se dvěma motory po 25 k a 2 vlečné vozy stejného provedení. Ty však byly příliš těžké a proto byly doplněny elektrickou výzbrojí a přeměněny na vozy motorové. Všech 7 vozů bylo převzato Elektrickými drahami hl. m. Prahy pod evid. č. 1—7.

ELEKTRICKÉ DRÁHY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

a) Motorová hnací vozidla osobní dopravy

Elektrické dráhy hl. m. Prahy přešly 11. března 1898, spolu s vykoupenou koňkou, pod správu nově založených Elektrických podniků král. hl. m. Prahy. Bylo ihned započato s elektrizací některých tratí. K již dříve dodaným čtyřnápravovým vozům č. 8—11 a 16, stejného provedení jako převzaté vozy evid. č. 1—7 z Vinohrad, byly dodány dvounápravové vozy evid. č. 12—15. Motorové čtyřnápravové vozy (tedy již včetně obou přestavěných vlečných vozů) měly dva podvozky o kolech stejného průměru s jednou hnací nápravou v každém podvozku, poháněnou motorem o 25 k. Stejný motor byl použit i u dvounápravových vozů evid. č. 12—15.

Další dodávkou v roce 1897 bylo 15 čtyřnápravových vozů evid. č. 17—31. Jejich podvozky byly typu „maximum traction" — obě nápravy v podvozku měly kola různých průměrů. Do roku 1900 bylo dodáno ještě 46 čtyřnápravových motorových vozů tohoto typu, zařazených pod evid. č. 122—166 a 172. Stejné provedení měl i salónní motorový vůz evid. č. 200, vystavovaný v roce 1900 na pařížské světové výstavě.

V pozdějších letech byly všechny čtyřnápravové vozy přestavěny na dvounápravové.

V téže době bylo postupně dodáno 90 motorových vozů dvounápravových evid. č. 32—121 se dvěma motory různých typů o výkonech po 20, 25 a případně 30 k. Mimo provozní elektrickou brzdu byly všechny vozy vybaveny čtyř nebo osmišpalíkovou ruční brzdou. Část vozů měla také brzdu sací. Skříně měly již zasklené plošiny, vchody s mřížovými dvířky a podélné dřevěné lavice.

Po těchto dodávkách následovaly již dvounápravové motorové vozy novějšího typu. Byly dodány postupně od roku 1905 až do roku 1910 pod evid. č. 178—199, 201—275, 278—290, 293—347. Tvarově byly vozy upraveny architektem Kotěrou. Mimo estetické zaoblení dosud hranatých tvarů došlo také k vnitřní úpravě sedadel. Na jedné straně zůstala podélná lavice, na druhé straně byla sedadla příčná. Tato úprava byla však pouze do evid. č. 275. Od č. 278 byly vozy vyráběny opět s podélnými sedadly (lavicemi) na obou stranách.

V roce 1915 byly dodány vozy evid. č. 348—358. Byl to zesílený a překonstruovaný dřívější typ. Úprava spočívala ve snížení plošin, které umožnily cestujícím pohodlnější nástup a výstup, v uzavření vchodů posuvnými jednokřídlovými dveřmi, vnitřní prostor byl od plošin oddělen dvojitými posuvnými dveřmi. Sběrací tyč byla nahrazena lyrou, elektrické zařízení firmy Kolben se dvěma motory TM 40, po 40 k. Vozy měly též kolejnicovou brzdu, která však byla po čase odstraněna, ochranný masivní rám a novou úpravu zařízení proti přejetí systému Svoboda-Jirgl-Charvát.

V letech 1920—1933 bylo dodáno celkem 457 vozů evid. č. 359—498 a 2001—2317 obdobného provedení jako série evid. č. 348—358. Nové vozy však měly dveře skládací, v každé bočnici 9, později 5 oken (od evid. č. 2051). Novinkou byla skládací stěna kabiny řidiče od evid. č. 2051. Od téhož evid. č. byla i kolejnicová brzda. Okna byla rámová, od evid. č. 2091 bezrámová. Všechny tyto vozy byly vybaveny motory TM 60 o výkonu 60 k v důsledku zavedení třívozových vlaků. Rozvor náprav do evid. č. 2050 byl 3600 mm, dále pak 3100 mm. 32 vozů z nejvyšších evid. č. bylo později rekonstruováno na jednosměrné.

Výjimky z těchto uvedených sérií tvořily motorové vozy převzaté od Hlaváčka, evid. č. 161—171 a bývalé vleč-

né vozy předělané na motorové evid. č. 173—177. Salónní vozy evid. č. 193 a 200 se lišily od normálních vozů hlavně úpravou oken a vnitřním vybavením. Vůz evid. č. 276 měl neobvyklou skříň se středním vstupem, pouze příčná sedadla a stejně jako vůz evid. č. 193 dva jednonápravové podvozky. Vozy evid. č. 277, 291 a 292 byly upravené původní vozy převzaté od Křižíka.

V roce 1913 byl dodán otevřený motorový vůz pro vyhlídkové jízdy evid. č. 500. Jeho konstrukce byla řešena tak, že na běžný spodek vozu byla zhotovena otevřená skříň s příčnými lavicemi a spouštěcí plachtovou střechou.

Výraznou novinkou bylo vyrobení dvou dvojic dvojčitých vozů evid. č. 3001+3002 a 3003+3004 v letech 1930 a 1931. Vozová skříň byla použita celkem beze změn, stejná jako u vlečných vozů se středním vstupem. Proti všem předchozím motorovým vozům, které měly dřevěnou kostru skříně vně oplechovanou, tyto motorové vozy byly prvními, které měly skříň celokovovou. První dvojice měla elektrické zařízení Škoda, druhá ČKD. Jízdní odpory byly na střeše. Vozy měly též kolejnicovou brzdu jako všechny následující. Stanoviště řidiče bylo v jednom čele každého vozu, neboť vozy jezdily výhradně ve dvojici spřaženy zadními čely k sobě. Oba vozy dvojice měly tyčový sběrač, používal se však vždy jen jeden podle směru jízdy. Každý vůz byl vybaven dvěma silnými rychloběžnými motory, které umožňovaly rychlé rozjíždění i zastavování.

Počínaje rokem 1935 až do roku 1942 bylo dodáno 64 jednosměrných dvounápravových motorových vozů evid. č. 3005—3068. Byly to vozy zvané „ponorka" s jedním stanovištěm řidiče a s dveřmi pouze na jedné straně vozové skříně. U vozů evid. č. 3005—3018 byly dveře na levé straně, od evid. č. 3019 na pravé straně ve směru jízdy (po zavedení jízdy vpravo v Praze od 27. března 1939). Vozy dodané pro levosměrný provoz byly ještě v roce 1939 rekonstruovány na pravosměrný. Vstupní (přední) a výstupní (střední) dveře byly ovládány u vozů evid. č. 3005, 3006, 3008 pneumaticky, ostatní elektrohydraulicky. U výstupních dveří se samočinně sklápělo stupátko s pohybem dveří. Vozy měly, jako vůbec první, pevné stanoviště průvodčího. Elektrické zařízení ČKD neb Škoda, trakční motory typu TM 28/42 měly hodinový výkon 2× 55 kW, trvalý 2× 40 kW.

Poslední dodávkou motorových dvounápravových vozů byly v roce 1948 evid. č. 3069—3098. Byla to obdoba předcházejících vozů, ovšem podstatně modernizovaná a vozy byly nazvány podle právě probíhající mezinárodní výstavy rozhlasu „mevro". Podlaha vozu byla v celé délce v jedné rovině, po pravé straně byly celkem troje dveře (přední nástupní, střední a zadní výstupní), u předních a zadních v podlaze zapuštěn schod, u středních dveří schůdek výklopný vně vozu. Brzdy: provozní elektrická, ruční vřetenová Ackleyova, hydraulická a kolejnicová. Tyto vozy byly vybaveny pomocnými elektrickými obvody napájenými z akumulátorové baterie.

Všechny uvedené motorové vozy (mimo převzatého vozu evid. č. 292) byly zhotoveny ve smíchovské vagónce.

Další kapitolou v pražské městské hromadné dopravě je zavedení nových čtyřnápravových motorových vozů řady T. Kolejová doprava zaujímala v městské hromadné dopravě stále rozhodující úlohu v přepravě cestujících. Koncepce doposud vyráběných vozů již nevyhovovala provozním nárokům, vozy se nepřizpůsobovaly toku uličního provozu, měly malé zrychlení, poměrně nízkou rychlost, dlouhé zábrzdné dráhy, nehodily se pro zavedení jednoslužného provozu podle tehdejších představ. Kromě toho byly hlučné, nepohodlné, špatně nebo vůbec nevytápěné a hlavně málo kapacitní. Proto byla v Tatře a v ČKD navržena současným potřebám odpovídající zcela nová řada tramvajových motorových vozů typu T. Vozy byly opět jednosměrné, se 3 dveřmi, čtyřnápravové, se všemi nápravami hnacími, opatřenými motory po 44 kW a převodovkami.

Dne 22. listopadu 1951 vyjela na první oficiální zkušební jízdu nová tramvaj typu T 1, evid. č. 5001. V letech 1952—1956 bylo pro Prahu dodáno celkem 133 vozů typu T 1, evid. č. 5001 až 5133. Vozy byly celosvařované konstrukce, s podélnými sedadly pro 26 osob a s maximální rychlostí 65 km/hod. Brzdy: elektrodynamická odporová jako provozní, čelisťová s inversním působením jako zajišťovací, kolejnicová nouzová, napájená z akumulátorové baterie, šlapka „mrtvého muže".

Zkušeností z provozu čtyřnápravového vozu T 1 bylo využito při vývoji dalšího typu čtyřnápravového vozu T 2, jehož dva prototypy byly vyrobeny roku 1954. Kapacita byla zvýšena tím, že délka skříně vozu se zvětšila ze 13,3 m na 14,0 m a šířka ze 2,4 m na 2,5 m. Podvozky byly v principu převzaty beze změny z typu T 1, takže i jízdní vlastnosti zůstaly v podstatě stejné tak jako parametry. Vozy měly evid. č. 6001 a 6002 a byly předány do provozu v roce 1955.

Následujícím typem vývojové řady čtyřnápravových vozů byl vůz T 3. Vozy T 3 mají proti vozům T 2 sníženou váhu, sedadla jsou příčná, tyčový sběrač nahražen pantografem a byly provedeny vzhledové změny zejména v čelech vozu, která jsou nyní laminátová. Ostatní, včetně parametrů, prakticky beze změn.

V roce 1970 byl získán od ČKD Tatra, n. p. Praha, vůz č. 5500 typu T4D a je využíván pro zvláštní jízdy.

K vozům typu T je ještě nutno dodat, že jsou to první vozy, vyrobené pro mnohočlenné řízení, tzn., že jeden řidič může obsluhovat pomocí dálkového ovládání dva i více vozů spřažených do jednoho vlaku současně. Tímto zařízením nebyly vybaveny jen vozy tzv. první série T 1/1 evid. č. 5001—5025, na něž bylo později mnohočlenné řízení montováno a zkoušeno před rozšířením ve výrobě na pozdější dodávky.

b) Vlečné vozy osobní dopravy

První vlečné vozy byly dodány v roce 1897 ze smíchovské vagónky.

Otevřené vlečné vozy, ač značně větší a mohutnější než vozy koňky, byly jim svou koncepcí velmi podobné. Evid. č. 201—203 byla s příčnými lavicemi, čísla 204 až 206 s lavicemi podélnými, ale v podélné ose vozu opěradly k sobě a s postranními vchody z obou plošin. (201—206 po přečíslování 501—506.)

Poslední dodávka zavřených vozů objednaných pro koňku, ale dodaných až po jejím vykoupení, byla převzata po malé úpravě spřáhel jako vlečné vozy tramvaje evid. č. 207—221 (po přečíslování 507—521). Tyto vozy měly již kola kryta bočním prkenným rámem.

Vlečné vozy evid. č. 222—257 (po přečíslování 522 až 557) a dále 558—595 vznikly rekonstrukcí z vozů bývalé koňky. Větší část zavřených (48) i otevřených (26) vozů byla vybavena spřáhly, byly rekonstruovány brzdy a osvětlení. Několika vozům byla rekonstruována celá vozová skříň.

V roce 1908 byly vyrobeny vlečné vozy evid. č. 596 až 615. Stále připomínaly vozy koňské dráhy otevřenými plošinami, byly jen poněkud delší a těžší a měly již větší rozvor.

Vlečné vozy evid. č. 616—622 byly bývalé Křižíkovy vlečné vozy z Libně.

Evid. č. 623—692 byla dodána v letech 1909—1910. Plošiny byly zaskleny, vchody měly mřížová dvířka.

Vlečné vozy evid. č. 693—707 vznikly rekonstrukcí motorových vozů od Křižíka po převzetí jeho dráhy Praha—Libeň—Vysočany.

Teprve po první světové válce, v roce 1920, byly dodány vlečné vozy evid. č. 708—767. Novým konstrukčním prvkem byl pouze jeden vchod v každé bočnici a rozdělení vnitřku vozu středními posuvnými dveřmi na dva stejné oddíly. Tím byl vůz vlastně bez plošin a podélná sedadla byla posunuta vždy na jedné straně až k čelu vozu. Ostatní bylo normální, vozy měly nástřešek.

Evid. č. 768—779 byly rekonstruované motorové vozy evid. č. 1—12 na otevřené vlečné vozy, 780—804 a 1951 až 1974 bývalé motorové vozy ze série 32—121 upravené na vlečné.

V letech 1924—1931 bylo dodáno celkem 415 dvounápravových vlečných vozů evid. č. 805—1219. Byly to vozy úplně nové koncepce. Vozy měly celoocelovou skříň. Pokrokem bylo také použití kotoučových brzd na nápravách. Sedadla byla u všech vozů podélná, dveře skládací, plošina oddělena pouze stropní výztuží. Všechny vozy byly stejné a lišily se jen nepatrně rozměry, provedením oken a větračů na střeše. Lidově se jim říkalo „plecháče".

Posledním typem pražských vlečných vozů jsou vozy se středním vstupem, zv. „krasiny". Byly dodávány postupně od roku 1930 až do roku 1946. Celkem jich bylo 280. Rozměry měly stejné kromě prvních deseti, jež byly nepatrně vyšší. Do čísla 1388 byly spodky vozů nýtované, další již svařované elektrickým obloukem. Od evid. č. 1390 měly také svařovanou kostru střechy, zatímco skříň byla nadále nýtovaná pro snadnější opravy deformací vzniklých v pouličním provozu. Jednotlivé série těchto vozů se lišily pouze počtem střešních ventilátorů. Poslední série z roku 1946, evid. č. 1551—1580 měla navíc čelní štěrbinové větrání. Všechny měly střední plošinu a dva postranní oddíly uzavírané dvoudílnými posuvnými dveřmi. V obou oddílech byly podélné lavice, okna bezrámová. Na střední plošině bylo instalováno táhlo záchranné brzdy. V letech 1961 až 1964 byly tři vlečné vozy tohoto typu upraveny jako jednosměrné a byly označeny evid. č. 1581—1583. Evid. č. 3003 a 3004 byly bývalé dvojčité motorové vozy upravené na vlečné; 3003 byl v roce 1964 přečíslován na 1603.

Všechny dodávky nových vlečných vozů byly převzaty od pražského výrobce na Smíchově, rekonstrukce byly provedeny v Rustonce, část také v Ringhofferových závodech.

c) Motorová hnací vozidla nákladní dopravy a pro zvláštní účely

V roce 1899 dodal František Ringhoffer tři motorové sněhové pluhy evid. č. 2001—2003, v roce 1901 evid. č. 2004, v roce 1907 dva pluhy evid. č. 2005 a 2006 a v roce 1910 evid. č. 2007 a 2008. V roce 1926 byly pluhy 2001—2008 přečíslovány na 4001—4008. Další sněhové pluhy byly upraveny v n. p. Tatra Praha až v roce 1949 a to přidáním radlice na motorové vozy evid. č. 183 a 184. V roce 1963 bylo takto vyzbrojeno v Rustonce 9 vozů ze série 348—358 a byly označeny evid. č. 4021—4029. Sněhovou radlicí byly též vybaveny služební vozy evid. č. 4032 a 4037.

Roku 1917 bylo převzato od Ringhofferových závodů pět nákladních motorových vozů evid. č. 2051—2055 (od roku 1926 evid. č. 4051—4055), do provozu však byly uvedeny až v letech 1918—1920. V roce 1927 zhotovil tento výrobce tři výklopné nákladní motorové vozy systému Ochsner. Klika ovládacího mechanismu je na plošině. Vozy jsou označeny již od dodání č. 4058 až 4060.

Za první světové války v roce 1917 byl rekonstruován osobní motorový vůz evid. č. 152 na pohřební, pro převoz mrtvol v rakvích. Také bylo upraveno 18 motorových vozů na sanitní, pro převoz raněných vojáků z nádraží do lazaretů.

V letech 1921—1922 byly postaveny v ústředních dílnách v Rustonce tři kropicí vozy evid. č. 2502—2504. Za základ byl použit spodek vyřazených motorových vozů, na který byla posazena jímka kruhového průřezu. Další kropiče tohoto provedení evid. č. 2505 a 2506 byly zhotoveny v letech 1925—1927, evid. č. 2507—2510 pak v roce 1933. Tyto 4 vozy měly jímku hranatého průřezu a jako základ byl použit spodek vyřazených motorových vozů.

Pro čištění kolejových žlábků byly zakoupeny v roce 1922 a 1925 u firmy Isola-Berlín dva čističe č. 2056 a 2057 (později 4056 a 4057).

Strojní hoblování kolejnic bylo zahájeno v roce 1926 a postupně k tomu byly adaptovány vozy evid. č. 88, 96, 99, 109, 167, v roce 1962 č. 297 pod novým číslem 4091. V roce 1966 byl dovezen z NSR brus typu Schörling č. 4092.

Pro posun železničních vozů v Rustonce byly postupně používány motorové vozy evid. č. 97, 104, 173, 151, 152, 207, které byly opatřeny na čelech příslušným zařízením. V letech 1951 a 1952 byly zhotoveny v Rustonce dvě nové posunovací lokomotivy evid. č. 4071 a 4072.

Po zavedení ferografitových smykadel a pantografových sběračů je přimazáván trolejový vodič. K tomuto účelu byl upraven nejprve vůz evid. č. 183, později v roce 1961 č. 310 a od roku 1965 vykonává tuto funkci vůz č. 4049, rekonstruovaný z vozu evid. č. 447.

Řada vozů byla v letech 1964—1967 upravena na služební vozy vozoven pod evid. č. 4030—4044. Byl u nich snesen nástřešek.

V období 1966—1971 zkonstruovaly ústřední dílny v Rustonce postupně tři víceúčelové vozy evid. č. 4090, 4089 a 4088. Vůz č. 4090 byl upraven z osobního vozu č. 2104, další dva jsou novostavby s použitím různých dílů ze starých vozů i vozů T 3.

Pro kontrolu a měření napájecí soustavy byl Dopravními podniky adaptován v roce 1967 vůz evid. č. 3098 a označen č. 4100.

K reklamním účelům byl přizpůsoben vůz evid. č. 3068 a přečíslován na č. 4101.

V letech 1972—1973 bylo po vyřazení z provozu přečíslováno 12 motorových vozů na čísla 4073—4084 pro použití k výcviku nových řidičů.

V roce 1974, po ukončení provozu dvousměrných vozů, byly některé převedeny na služební vozy č. 4201 až 4209.

d) Vlečné vozy nákladní dopravy a pro zvláštní účely

V roce 1896 byly zhotoveny Ringhofferovou vagónkou tři vlečné nákladní vozy s nízkými stěnami pro Křižíkovu trať Praha—Libeň—Vysočany.

Velmi podobných pět vozů bylo dodáno v letech 1898—1899 již Elektrickým podnikům král. hl. m. Prahy pod č. 1001—1005.

V roce 1902 bylo rekonstruováno dvacet bývalých vozů koňky na nákladní vozy pro odvoz sněhu. Byly zachovány obě plošiny, na podlahu vnitřního prostoru byly připevněny dřevěné postranice. Vozy byly majetkem obce a nebyly očíslovány.

V roce 1905 byly poprvé pokropeny pražské ulice a kolejiště z vlečného kropicího vozu evid. č. 2501, který svým tvarem připomínal tendr.

Při rekonstrukci bývalých Hlaváčkových motorových vozů v letech 1908—1910 bylo využito jejich původních podvozků tím způsobem, že na ně byly zhotoveny nízkostěnné nákladní skříně. Vozy byly očíslovány evid. č. 1006—1010.

V roce 1916 byl zahájen odvoz popela. Pro tento účel bylo adaptováno 11 bývalých nákladních vlečných vozů pro odvoz sněhu. Ložný prostor byl zakryt poklopy. Vozy byly očíslovány na č. 1011—1021.

Ringhofferovy závody na Smíchově předaly v roce 1917 deset nákladních vlečných vozů evid. č. 1022 až 1031. Poslední z nich byl později v Rustonce přestavěn na sklopný.

V roce 1926 byl ještě počet nákladních vlečných vozů rozmnožen o výklopné vozy č. 3032 a 3033 systému Ochsner, rovněž zhotovené na Smíchově.

Pro přepravu transformátorů byl v roce 1919 zhotoven v Rustonce zvláštní dvounápravový plošinový vlečný vůz, který měl na ložné ploše zabudovány dvě kolejnice pro snadnou manipulaci s transformátory. V roce 1926 byl vyroben Škodovými závody k tomuto účelu ještě čtyřnápravový hlubinný vlečný vůz. Oba tyto vozy byly majetkem elektrárny. Očíslovány nebyly.

Ringhofferovy závody zhotovily také v letech 1927 a 1930 dva čtyřnápravové skříňové vozy, které ČKD vybavila elektrickým zařízením jako pojízdné měnírny elektrického proudu. Byly majetkem elektrárny a měly č. 5100 a 5101.

Postupně během let 1917—1922 bylo v ústředních dílnách zhotoveno 7 menších nákladních vozíků, 4 vozíky s uzavřenou skříní pro přepravu poštovních zásilek a 5 vozíků pro dopravu chleba a pečiva pekáren „Odkolek". Tyto vozíky byly přivěšovány za vozy elektrické dráhy. Na místě určení byly pomocí řidicí oje vykolejeny a pokračovaly dále po dlažbě taženy dvěma zřízenci (snad i koněm).

Po přečíslování všech dosavadních nákladních vlečných vozů v roce 1926 (1001—1031, 3032 a 3033 na 5001—5033), byly v období 1928 až 1934 upraveny z vyřazených vlečných vozů pojízdné prodejny předplatných jízdenek č. 5034—5039.

Po druhé světové válce byly zhotoveny v roce 1949 v ústředních dílnách dva plošinové vozy evid. č. 5051 a 5052.

V letech 1965—1969 bylo rekonstruováno v Rustonce 8 vyřazených vlečných vozů na služební vlečné vozy evid. č. 4541—4548 s velmi nízkými postranicemi. Ještě před tím byl vyřazený „plecháč" ponechán ve vozovně Motol jako šatna a sklad pod č. 4500. Další vůz tohoto typu byl upraven na dopravu štěrku; měl č. 4540.

Ve vozovně Pankrác se nachází malý vozík označený č. 4550, ale jeho původ se nepodařilo objasnit.

Výstavba a údržba tratí vyžadovala vyřešit dopravu kolejnic. Proto bylo postupně od roku 1917 až do roku 1970 zhotoveno 7 párů malých vozíků. (Bez čísla.)

V roce 1952 byly zbývající vlečné vozy řady 5001 až 5039, 5051, 5052, 5100 až 5101 přečíslovány na řadu 4501—4539, 4551, 4552, 4600 a 4601.

TROLEJBUSY

Trolejbusovou dopravu v Praze zahajovaly v roce 1936 první tři prototypy dodané firmami Škoda, Tatra a ČKD-Praga, evid. č. 301—303. V letech 1938—1939 byl vozový park rozmnožen dodávkou 11 trolejbusů ČKD/Praga TOT (č. 304—314), 5 vozy Škoda 2Tr (č. 315—319) a 5 vozy Tatra T86 (č. 320—324). Všechny byly konstruovány pro levosměrný provoz. Po změně směru jízdy v roce 1939 musely být upraveny. Jako základ podvozku bylo použito autobusových dílů. Trolejbusy byly vyzbrojeny jedním (Škoda 1Tr), dvěma (Praga TOT, Škoda 2Tr) neb čtyřmi motory (Tatra T86) o výkonu 66—100 kW.

Větších dodávek se dočkala pražská trolejbusová doprava až v letech 1948—1954, kdy bylo postupně dodáno n. p. Tatra 135 trolejbusů typu T400 evid. č. 325 až 459. Od DP Most bylo v roce 1959 převzato 8 starších vozů tohoto typu a byly označeny č. 462—469.

Trolejbusy T400 měly již osvědčený podvozek s centrální nosnou rourou jako nákladní automobil Tatra 111. Trakční motory tvořily nosnou část podvozku. Kostra skříně byla celokovová, svařená z ocelových profilů, pokryta ocelovým plechem. Stěny a strop uvnitř byly obloženy dřevovláknitými deskami.

V roce 1960 byl dodán prototyp tzv. IV. série Tatra T400, u kterého byla zvýšena bezpečnost provozu a pohodlí cestujících. Měl evid. č. 460. Prototyp Tatra T401, líbivých tvarů, evid. č. 461, byl pouze ve zkušebním provozu.

Dodávky trolejbusů byly uzavřeny již v jiných městech osvědčeným typem Škoda 8Tr, kterých bylo dodáno v roce 1960 třicetpět pod č. 470—504.

AUTOBUSY 1908—1944

V roce 1908 byl učiněn pokus o zavedení městské dopravy autobusy. Čtyři zakoupené autobusy byly od čtyř různých firem. Jeden o výkonu 32 k dodala firma Laurin & Klement z Mladé Boleslavi, druhý s motorem o výkonu 40 k došel z Itálie od turinského Fiata, třetí byl francouzský Aries se 40 k, čtvrtý pak od Süddeutsche Automobil Fabrik z Gagenau o 35 k. Všechny tyto autobusy měly čtyřválcové vodou chlazené motory, řetězový převod a plné pryžové obruče. V důsledku velké nehody, způsobené přetržením hnacího řetězu, ke které došlo 18. listopadu 1909, byla autobusová doprava zastavena.

Obnovena byla po více jak patnácti letech v roce 1925. Z počátku byly k dispozici tři autobusy Laurin & Klement (třetí dodán až v roce 1926) a dva autobusy Praga N. Vyznačovaly se vysoko položenou skříní (podlaha 1200 mm vysoko) a úzkými vstupy (LaK u řidiče, Praga N v zadním čele). Měly již vzduchové pneumatiky.

Teprve v roce 1926 dodané autobusy Praga NO byly předznamenáním rychlého rozvoje tohoto odvětví městské dopravy. Každý rok se počet autobusů zvyšoval novými dodávkami. Byly to různé typy nejrozšířenějších značek Praga, Tatra a Škoda, ale i Walter (2 vozy) a Büssing (1 vůz). Výkon motorů se zvyšoval od 35 k až po 140 k. Převládala sice smíšená koncepce vozové skříně, kdy dřevěná kostra byla pokryta ocelovým plechem, ale u autobusů Tatra byla již od roku 1935 celokovová.

Změna směru jízdy na pravosměrný provoz si vyžádala přestavbu 131 autobusů, u kterých musely být přemístěny dveře z levého boku na pravý.

Druhá světová válka poznamenala celý autobusový park. Vozidla byla přetěžována, chyběly náhradní díly; pro nedostatek benzínu byla používána náhradní paliva: generátorový plyn (dřevoplyn), stlačený i nestlačený svítiplyn, tekutý plyn (směs propanu s butanem).

AUTOKARY „PRAHA"

V autobusovém parku bylo také celkem 10 autokarů pro okružní jízdy Prahou, ale i pro různé zájezdy. Byly označeny nápisem „PRAHA".

AUTOBUSOVÉ PŘÍVĚSY

Autobusové přívěsy byly v historii pražské městské dopravy zavedeny 2 X. Poprvé v roce 1927, s deseti přívěsy Motor Company pro autobusy Praga NO, které byly v provozu až do roku 1935. Podruhé koncem války, kdy čtyři přívěsy typu Sodomka sloužily převážně na lince X do Modřan, až do roku 1953.

AUTOBUSY 1945—1973

První poválečnou dodávkou, nepočítáme-li konfiskovaný německý autobus Deutz evid. č. 150, byly v roce 1948 autobusy Praga NDO se skříní vyrobenou Karosou Vysoké Mýto. Měly šestiválcový motor o výkonu 125 k, pět rychlostí, Wilsonovu převodovku.

Po zkušebním provozu prototypů Škoda 706 ROS a ROL a dodávce dvou malých autobusů Praga RN, začaly dodávky velkoprostorových městských autobusu. V letech 1951 až 1958 to byly autobusy Škoda 706 RO, kterých jezdilo v Praze 69 městského dvoudvéřového provedení a dvoulinkového jednodvéřového provedení (evid. č. 101 a 102). Byly to předchůdci ještě dnes jezdících autobusů Škoda RTO. Měly uzavřenou podvozkovou karosérii s motorem nad přední nápravou. Kostra karosérie byla zhotovena z lehkých elektricky svařených ocelových profilů s ocelovým oplechováním. Výkon motoru 135 k, mechanická převodovka s pěti stupni.

Modernizovaný typ Škoda 706 RTO, dodávaný v letech 1959 až 1968, rovněž tak jako předchozí, vyráběný v Karose Vysoké Mýto na podvozcích LIAZ, obohatil pražský autobusový park 613 vozy dvoudvéřového městského provedení MTZ, 19 jednodvéřovými linkovými typu CAR a 1 autobusem zájezdového provedení LUX. V roce 1972 bylo dodáno z SVA Holýšov dalších 50 jednodvéřových autobusů linkového typu CAR. Autobusy typu RTO mají motory s přímým vstřikem paliva o výkonu 160 k, karosérie má proti typu RO modernější tvary.

Téměř shodné s typem MTZ jsou i dvoudvéřové autobusy licenčně vyráběné v Polsku pod značkou Jelcz. Těch jezdí v Praze od roku 1973 třicet osm.

V roce 1963 bylo dodáno z Maďarské lidové republiky 40 autobusů Ikarus 620 se šestiválcovým motorem Scepel D614 o výkonu 145 k, ale již v roce 1966 jich bylo 37 vyřazeno.

Poslední kapitolou jsou autobusy typu ŠM11. Dodávky začaly v roce 1965 a do konce roku 1974 jich bylo dodáno 842 v městském provedení ŠM11, 3 dálkového zájezdového provedení ŠD11 a 82 meziměstského linkového typu ŠL11.

Autobusy typu ŠM11 jsou moderní dvounápravové autobusy se samonosnou karosérií, podpodlahovým motorem, automatickou převodovkou a vzduchovým pérováním. Karoserie je sestavena z panelů a je svařena s příhradovým roštem v jeden celek. Šestiválcový ležatý, kapalinou chlazený naftový motor Škoda ML634 s přímým vstřikem paliva dává výkon 210 k. Převodovka je automatická s hydrodynamickým měničem a dvoustupňovou mechanickou převodovkou s nepřímým dálkovým ovládáním.

AUTOBUSY MANIPULAČNÍ — POJÍZDNÉ DÍLNY PROVOZOVEN

Pro operativní zásahy přímo na trati a pro případné odtahy autobusů do garáží bylo upraveno již 18 vyřazených autobusů Škoda RTO.

★

Do tohoto přehledu omezeného rozsahu nemohly být pochopitelně pojaty veškeré události týkající se vozidel. Za bezmála 100 let provozu (do 31. 12. 1974) bylo provedeno mnoho rekonstrukcí a úprav často měnících i vzhled vozidel. Byly to hlavně úpravy skříně, při kterých byl změněn počet oken v bočnicích, zesíleny okenní sloupky, dosazeny větrací nástřešky neb naopak byly odstraněny, výměny sběračů, vnitřní úpravy sedadel, dveří, úpravy rozvoru náprav, rekonstrukce čtyřnápravových vozů na dvounápravové, změny elektrického zařízení atd. Také údaje o vyřazování vozů a o jejich předávání jiným provozovatelům jistě by nebyly nezajímavé.

Všem obdivovatelům a přátelům městské hromadné dopravy, pracovníkům DP, kteří věnovali část života práci prospěšné všem Pražanům a celé cestující veřejnosti, na pamět lidského důmyslu, práce a pokroku, bylo ponecháno několik vozů jako muzejní exponáty. Zatím jsou umístěny ve vozovně Vokovice, v areálu ústředních dílen v Hostivaři a v expozici městské hromadné dopravy Technického muzea v Brně. Jsou to zatím tyto vozy:

Vokovice:

koňka: bývalý otevřený vůz ze série evid. č. 86—112, později upravený na vlečný vůz č. 586, nyní označený č. 15, které však neodpovídá skutečnosti

motorové vozy: evid. č. 88, 109, 200, 275, 357, 444, 500, 2222, 2239, 2294, 3063, 3083

vlečné vozy: evid. č. 608, 646 (zatím není obnoven), 999, 1111, 1219, 1580, 1583

vlečný nákladní vůz evid. č. 5007 (dle dnešního číselného systému 4507)

trolejbusy evid. č.: 9412 a 9494

Hostivař:

motorové vozy evid. č.: 240, 352, 2102, 2132, 2172, 2272, 3062

vlečné vozy evid. č.: 1175, 1202, 1502, 1562

trolejbus evid. č.: 9431

Brno:

motorové vozy evid. č.: 430 (byl předán v roce 1965 z Prahy do Olomouce, kde jezdil pod č. 205), 2051, 3005

vlečné vozy evid. č.: 1207, 1404

motorový pracovní evid. č.: 4057 (byl předán v roce 1967 do Olomouce, kde byl veden pod č. 62)

trolejbusy evid. č.: 461 a jeden ze série 315—319 předaných v roce 1953 do Plzně

autobusy: podvozek autobusu Praga NO

Je jistě pozoruhodné, že jedna stará pražská tramvaj se dostala do tramvajového muzea až do Anglie. V roce 1968 byl předán The Crich Tramway Museum motorový vůz označený č. 180.

METRO

V současné době začíná v pražské městské hromadné dopravě nová epocha, která je ve znamení metra. Metro se stane páteří a základem nově tvořeného dopravního systému a postupně bude přejímat stále větší podíl přepravy cestujících našeho hlavního města.

Od zahájení provozu 9. 5. 1974 uplynula zatím příliš krátká doba, aby mohly být zaznamenány nějaké významné události či změny. Trasa „C" má zatím padesát sovětských čtyřnápravových, osvědčených a v provozu vyzkoušených vozů typu Ečs, vyrobených v Mitiščinském závodě u Moskvy. Jsou označeny evid. č. 1001—1050 a mají tyto parametry:

délka vozu		19 206 mm
šířka skříně		2 712 mm
výška střechy nad kolejí		3 662 mm
	normální	maximální
počet míst k sezení	42	42
počet míst k stání	128	220
počet míst celkem	170	262
max. rychlost	90 km/hod.	
váha prázdného vozu	32 550 kg	
výkon trakčních motorů	4 × 70 kW	

Vozy mají jedno řídicí stanoviště, průchozí čela, podélná sedadla, na obou stranách skříně čtvery dveře.

PRAHA '75

měsíčník o historii, současnosti i budoucnosti hlavního města. Na 40 bohatě ilustrovaných stranách seznamuje s Prahou známou i neznámou.

PRAHA '75

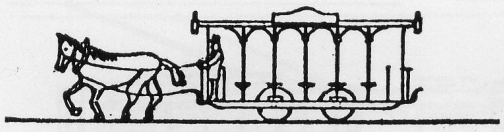
- **věnuje se problémům velkoměsta a životnímu stylu jeho obyvatel**
- **přináší novinky z výstavby a přestavby**
- **informuje o dopravě a službách**
- **nezapomíná ani na historii**
- **objevuje málo známé krásy a zajímavosti Prahy**
- **přináší články o kultuře, sportu a zálibách lidí**

PRAHA '75

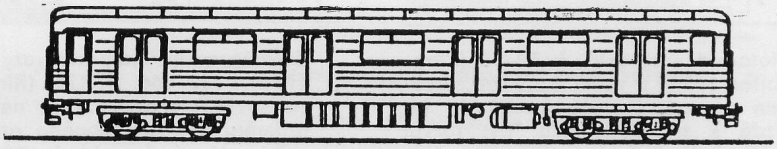
je časopis pro ty, kteří mají Prahu rádi.

V prodejnách novin a časopisů za 2 Kčs. Roční předplatné 24 Kčs — zajistěte si na adrese redakce 110 01 Praha 1, nám. dr. V. Vacka 2.

Vytiskly Středočeské tiskárny, n. p., provoz 01, Praha 2, Hálkova 2

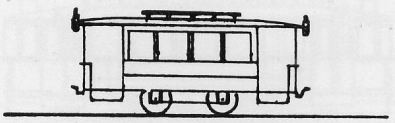


OD KOŇKY K METRU

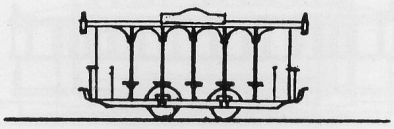


DĚJINY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE ZAČALY 23. ZÁŘÍ 1875. TEN DEN ZAHÁJILA PROVOZ PRAŽSKÁ KOŇKA. V PRŮBĚHU STA LET SLOUŽILY PRAŽANŮM A JEJICH HOSTŮM DESÍTKY A STOVKY TYPŮ VOZIDEL KOLEJOVÝCH I NEKOLEJOVÝCH. PŘINÁŠÍME PŘEHLED VYBRANÝCH REPREZENTANTŮ STOLETÉ HISTORIE MĚSTSKÉ DOPRAVY JAKO PŘÍSPĚVEK ČASOPISU K JEJÍM OSLAVÁM.

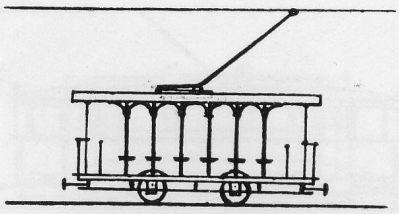
RED



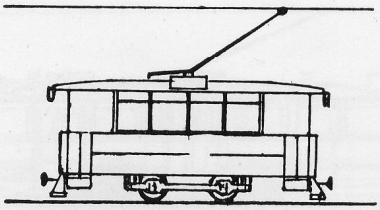
Zavřené vozy koněspřežné dráhy. Prvních 10 vozů dovezl v roce 1875 Ed. Ottlet, belgický podnikatel a koncesionář pražské koňky, ostatní dodal Fr. Ringhoffer !1876–1883). Po ukončení provozu koňky byly upraveny na vlečné vozy elektrické dráhy.



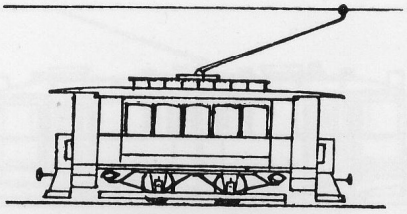
Otevřené vozy koněspřežné dráhy, tzv. „offeňáky" pro 26 cestujících. Část dovezena z Belgie (1885), ostatní dodány od Ringhoffera (1886–1889). V letech 1899–1905 upraveny na vlečné vozy elektr. dráhy.



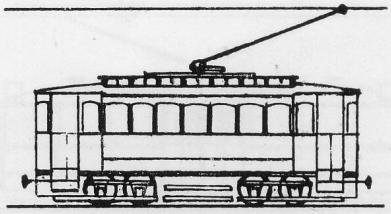
Otevřené motorové vozy Křižíkovy elektrické dráhy na Letné. Prvý vůz koupen v roce 1891 od firmy Schuckert z Norimberka (vyroben 1882), druhý zhotoven u Ringhoffera (1891) a vybaven Křižíkovou elektrickou výzbrojí s motorem o výkonu 5,8 kW (8 k).



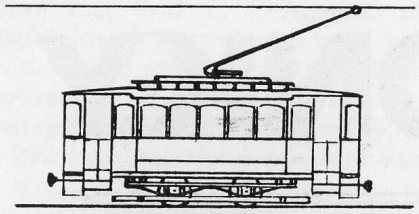
Motorové vozy Křižíkovy elektrické dráhy Praha–Libeň–Vysočany (Ringhoffer 1896). Po převzetí této dráhy Elektrickými podniky byly vozy v letech 1910–1911 rekonstruovány na vlečné.



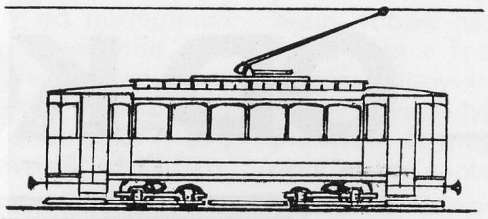
Motorové vozy dodané Fr. Ringhofferem (1897) pro soukromou elektr. dráhu Smíchov–Košíře. Patřila Matěji Hlaváčkovi, košířskému starostovi a majiteli Klamovky.



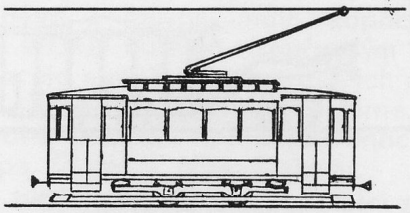
Čtyřnápravové vozy evid. č. 1–11 a 16 (Ringhoffer 1897) Elektrických drah královského hlavního města Prahy, kterými byla doprava zahájena. Po vyřazení z provozu byly v roce 1921 rekonstruovány na otevřené vlečné vozy.



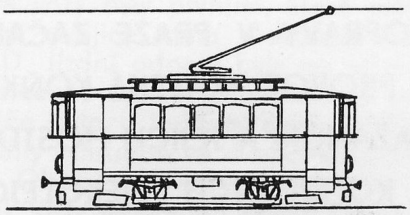
Motorové vozy evid. č. 12–15 (Ringhoffer 1897) s velmi krátkým rozvorem náprav. Protože docházelo při jízdě k houpání vozů, byl rozvor zvětšen. Po vyřazení z provozu byly vozy rekonstruovány na kropicí (1921 –1922).



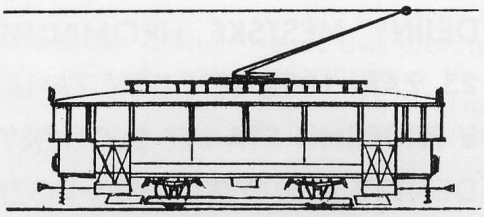
Čtyřnápravové motoravé vozy evid. č. 17–31, 122–166 a 172 (Ringhoffer 1898–1901) s podvozky o nestejném průměru kol. Obdobného provedení byl i salónní vůz evid. č. 200. Z provozu vyřazeny v létech 1929–1933, vůz č. 200 je zachován v podnikovém muzeu.



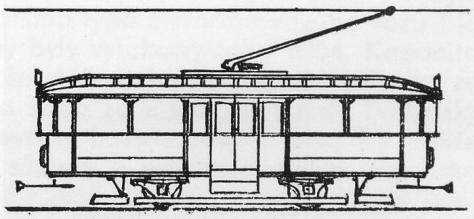
Motorové vozy evid. č. 32–121 (Ringhoffer 1898–1901). Po vyřazení z provozu (1921–1928) část upravena na vlečné vozy, na vozy k broušení kolejnic, na reklamní vozy a na lokomotivy k posunu železničních vagonů v Rustonce.



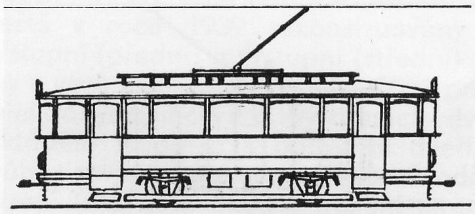
Motorové vozy evid. č. 167–171 a 173–177 vznikly rekonstrukcí (1903 až 1904) původních Hlaváčkových vozů po převzetí Elektrickými podniky. Byly max. pro 45 cestujících a vyřazeny byly koncem dvacátých let.



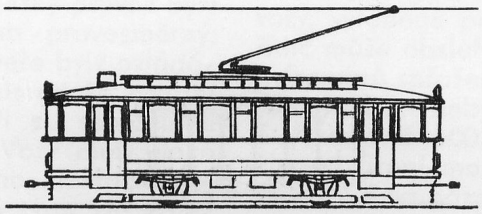
Motorové vozy evid. č. 178–347 (mimo evid. č. 200, 276, 277, 291, 292) dodány Ringhofferem (1905–1910). Byly vyřazeny v letech 1947–1963, větší část předána DP Košice, Olomouc, Ostrava a Plzeň. Vůz evid. č. 180 byl věnován tramvajovému muzeu Crichy v Anglii.



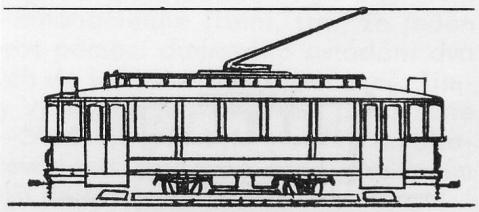
Motorový vůz se středním vstupem evid. č. 276 (Ringhoffer 1908) pro okružní jízdy Prahou. Původně byl vybaven jednonápravovými podvozky. V roce 1951 byl předán do Ostravy.



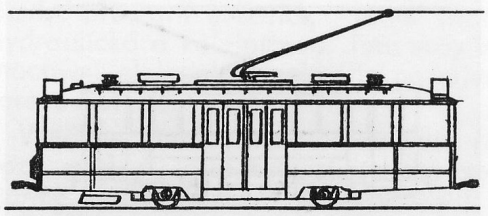
Motorové vozy evid. č. 348–358 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1915) přinesly mnoho nových konstrukčních prvků. Od roku 1963 je 9 těchto vozů používáno jako sněhové pluhy. Jeden vůz byl zničen v roce 1945 na barikádách, druhý při pouliční nehodě.



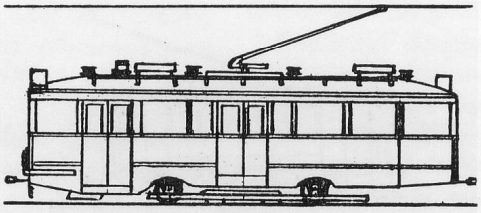
Motorové vozy evid. č. 359–498 a 2001–2050 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1925–1926, posledních 8 vozů Továrna na vozy a. s. Kolín 1926). Trakční motory o celkovém výkonu 88 kW (120 k) umožňovaly provoz se dvěma vlečnými vozy. Vyřazeny byly v létech 1964–1972.



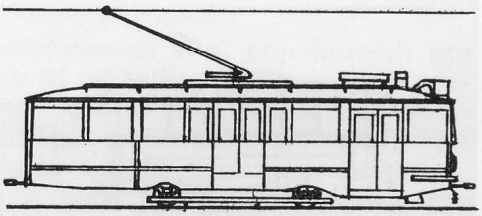
Motorové vozy evid. č. 2051–2317 (Továrna na vozy a. s. Kolín a Ringhofferovy závody a. s. Paha 1927 až 1933) byly vylepšeny proti předchozím. Od roku 1964 byly postupně vyřazovány až do 8. 5. 1974, kdy byl s nimi ukončen provoz starých vozů.



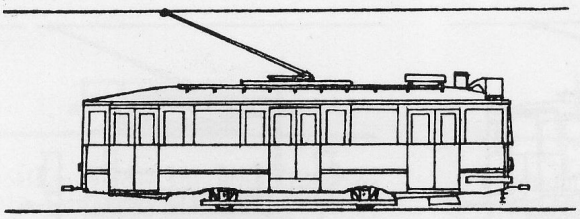
Dvojčité motorové vozy se středním vstupem evid. č. 3001 + 3002 a 3003 + 3004 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1930–1931). Prvá dvojice předána v roce 1951 do Ostravy, druhá již v roce 1939 upravena na vlečné vozy.



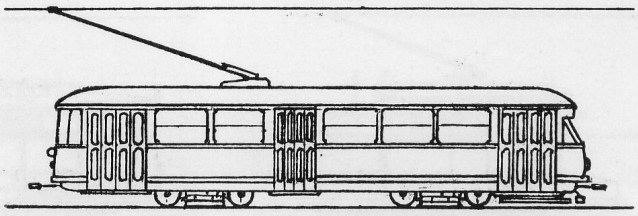
Jednosměrné motorové vozy evid. č. 3005–3008 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1936) pro levosměrný provoz, výkon 110 kW (150 k). V roce 1939 rekonstruovány na pravosměrné. Vůz č. 3005 je nyní v Technickém muzeu v Brně.



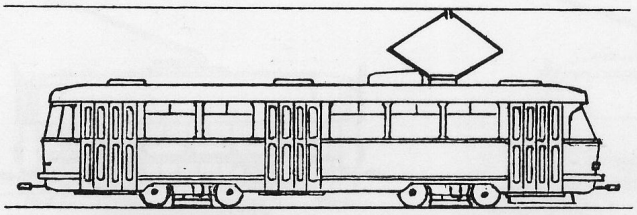
Jednosměrné motorové vozy evid. č. 3019–3068 (Ringhofferovy závody Tatra a. s. 1939 a 1942) a rekonstruované vozy evid. č. 3005–3018 (dodané 1936–1938). Pro jejich vzhled se jim říkalo „ponorka". Jezdily až do roku 1967.



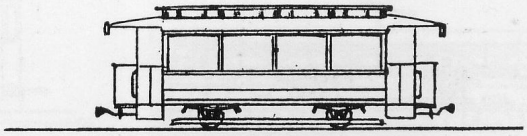
Jednosměrné motorové vozy evid. č. 3069–3098 (Tatro n. p. Praha 1948). Proti předchozím modernizované, max. obsazení 82 cestujících. Podle výstavy rozhlasu, konané v době jejich zařazení do provozu, se jim říkalo „mevro". S Pražany se rozloučily v roce 1966.



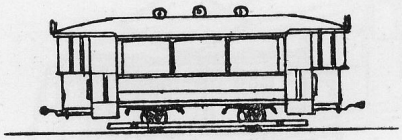
Čtyřnápravové velkoprostorové vozy typu T1 evid. č. 5001–5133 (Tatra n. p. Praha 1952–1956) se všemi hnacími nápravami, výkonem 177 kW (240 k) a max. rychlostí 65 km/hod. pro 136 cestujících, znamenaly začátek modernizace pražské městské hromadné dopravy.



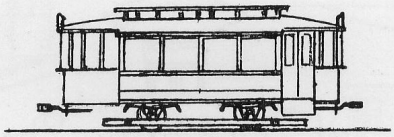
Čtyřnápravové velkoprostorové vozy typu T3 evid. č. 6101—6922 (Tatra n. p. Praha 1960—1962, od roku 1963 o. p. ČKD Praha) tvoří dnes s vozy T1 celý vozový park. Svými parametry patří ke světové špičce. Max. obsazení 162 cestujících.



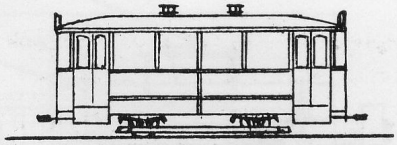
Vlečné vozy evid. č. 596–615 (Ringhoffer 1908), tzv. „vamberáky", měly otevřené plošiny a odnímatelná okna, která se při nepohodě dala nahradit stahovacími plachetkami. Vyřazeny byly v roce 1963.



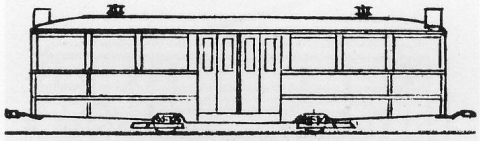
Vlečné vozy evid. č. 623–692 (Ringhoffer 1909–1910) měly již zasklené plošiny, vchody měly mřížová dvířka, okna byla odnímatelná. Max. pro 52 cestujících. Vyřazeny byly v létech 1963–1964.



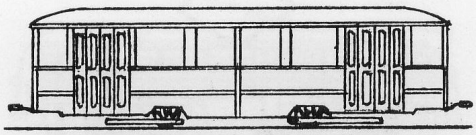
Vlečné vozy evid. č. 708–767 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1920). Na každém boku byl pouze jeden vchod, vnitřek rozdělen středními dveřmi. Později byly upraveny do běžné podoby. Vyřazeny byly v roce 1963.



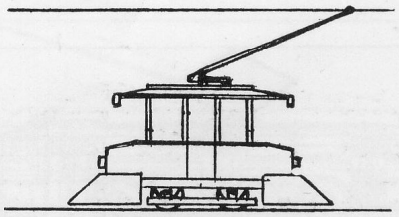
Vlečné vozy evid. č. 805–1184 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1924–1929) a evid. č. 1185–1219 (Továrna na vozy a. s. Kolín 1930–1931) s celoocelovou skříní, což vedlo k názvu „plecháč". Již tehdy měly kotoučové brzdy. Vyřazovány byly od roku 1964 do 8. 5. 1974.



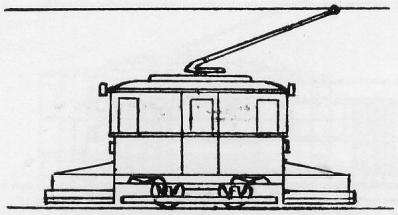
Vlečné vozy se středním vstupem evid. č. 1301–1580 (Závody Ringhoffer Tatra a. s. 1930–1946). Podle tehdy populárního sovětského ledoborce se jim říkalo „krasin". Kapacita max. 93 cestujících. Vyřazovány byly postupně od roku 1966 až do ukončení provozu starých vozů 8. 5. 1974.



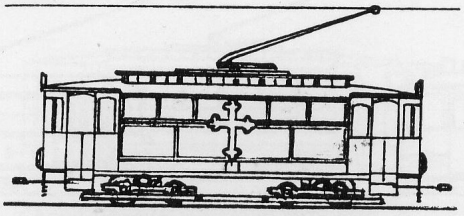
Jednosměrné vlečné vozy evid. č. 1581–1583 vznikly rekonstrukcí „krasinů" v letech 1961–1964. Tato plánovaná modernizace nebyla však pro brzké vyřazení sériově provedena. Prototypy byly vyřazeny v roce 1967.



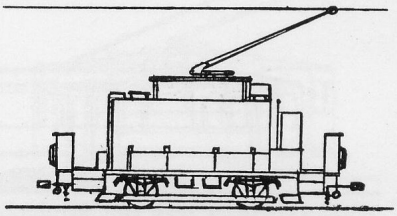
Sněhové motorové pluhy evid. č. 2001 až 2004 (Ringhoffer 1899–1901), později přečíslovány na č. 4001–4004, s otevřenou dřevěnou skříní. Vyřazeny byly v roce 1958.



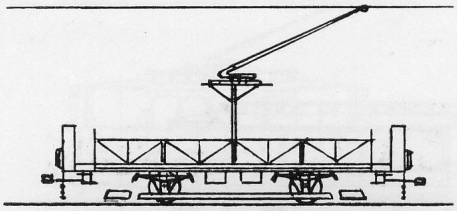
Sněhové motorové pluhy evid. č. 2005–2008 (Ringhoffer 1907–1910), později evid. č. 4005–4008, s uzavřenou vozovou skříní. Mimo zimní období byly využívány k tahání nákladních vlečných vozů. Vyřazeny byly v roce 1953.



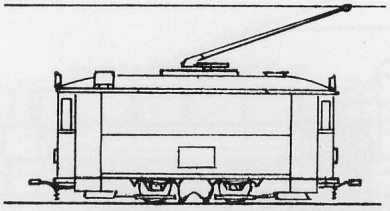
Pohřební motorový vůz evid. č. 152, rekonstruovaný v roce 1917 v dílnách EP z osobního vozu. Mohl převážet současně až 8 rakví. Po válce byl v roce 1922 opět rekonstruován na osobní vůz.



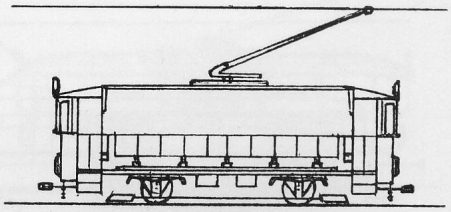
Motorové kropiče evid. č. 2502–2506 (dílny EP 1921–1927) s jímkou kruhového průřezu. Za základ byl použit spodek vyřazených motorových vozů. Byly v majetku obce a vyřazeny byly v letech 1958–1961.



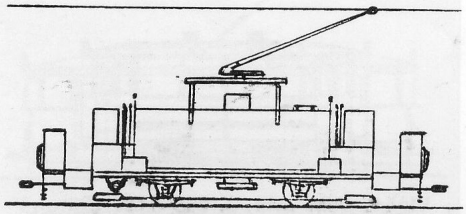
Otevřené nákladní motorové vozy evid. č. 2051–2055 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1917). Později přečíslovány na evid. č. 4051–4055. Vyřazeny byly v roce 1958. Rekonstruovaný vůz č. 4001 (původně č. 2053, respektive 4053) je dosud v provozu.



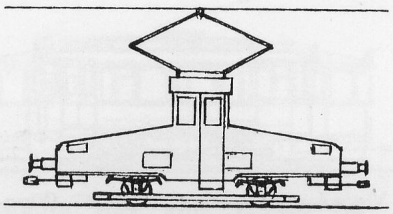
Čističe kolejových žlábků evid. č. 2056 a 2057 (Isola Berlín 1922 a 1925) později přečíslovány na evid. č. 4056 a 4057, byly určeny k vysávání nečistot z kolejnic. Vůz evid. č. 4057 předán v roce 1967 do Olomouce, druhý zrušen v roce 1971.



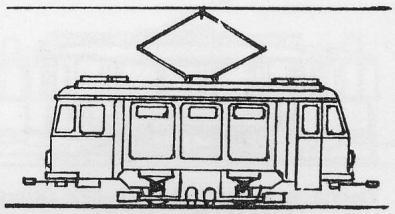
Motorové nákladní vozy evid. č. 4058–4060 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1927) se sklápěcí ložnou plochou dle systému Ochsner. Dosud jsou v provozu pod evid. č. 4003–4005.



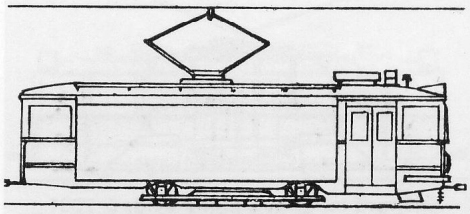
Motorové kropiče evid. č. 2507–2510 (dílny EP 1933) s jímkou hranatého průřezu. Za základ použity spodky vyřazených motorových vozů. Kropiče byly v majetku obce a byly vyřazeny v létech 1958–1961.



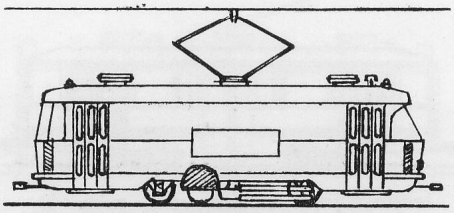
Elektrické lokomotivy pro posun železničních vagonů v Rustonce evid. č. 4071 a 4072. Byly zhotoveny v dílnách DP v létech 1951–1952 a dosud jsou v provozu.



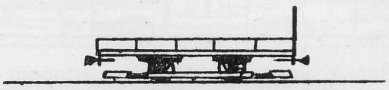
Motorový vůz pro broušení kolejnic evid. č. 4092 (Schörling Hannover 1966). Tento moderní vůz s hydraulickým ovládáním brusného mechanismu nahradil staré vozy s mechanickým ovládáním, které byly v provozu již od roku 1926.



Reklamní motorový vůz evid. č. 4101, upravený z „ponorky" evid. č. 3068 v dílnách DP v roce 1968. Dosud projíždí pražskými ulicemi.

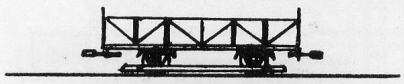


Víceúčelové vozy evid. č. 4088 a 4089, zhotovené v dílnách DP v letech 1970–1971, jsou upraveny pro kropení, stříkání, zametání a sypání, v zimě je lze vybavit sněhovými pluhy.

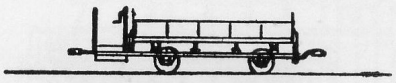


Nákladní vlečné vozy evid. č. 1001 až 1005 (Ringhoffer 1898–1899) v roce 1926 přečíslovány na evid. č. 5001 až 5005 a pak v roce 1952 na evid. č. 4501—4505. 3 byly vyřazeny v roce 1959, vozy 4501 a 4503 jsou ještě v provozu.

Nákladní vlečné vozy evid. č. 1006 až 1010, postavené v dílnách EP v letech 1908–1910 na vyřazených podvozcích bývalých Hlaváčkových motorových vozů. Později byly přečíslovány na č. 5006–5010, respektive č. 4506–4510. Vozy č. 4507 a 4508 jsou dosud v provozu, ostatní byly vyřazeny v létech 1959 a 1970.

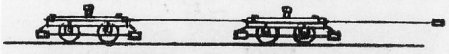


Nákladní vlečné vozy evid. č. 1022 až 1031 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1917), dvakrát přečíslované na evid č. 5022–5031, respektive č. 4522 až 4531. Vozy evid. č. 4523 a 4528 dosud v provozu, ostatní vyřazeny v letech 1959 a 1966.

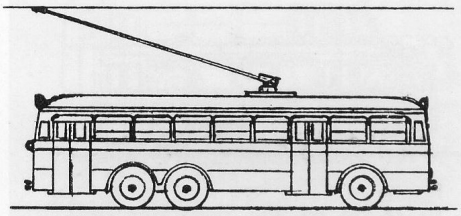


Nákladní vlečné vozy evid. č. 3032 a 3033 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1926) se sklápěcí ložnou plochou dle systému Ochsner. Dosud jsou v provozu pod evid. č. 4532 a 4533.

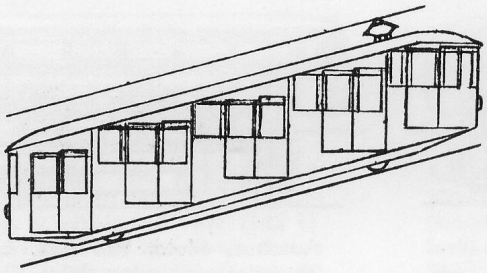
Nákladní vlečné vozy evid. č. 4541 až 4548 vznikly úpravou vyřazených osobních vozů typu „plecháč", provedenou v dílnách DP. Používají se jako služebnní vozy vozoven.



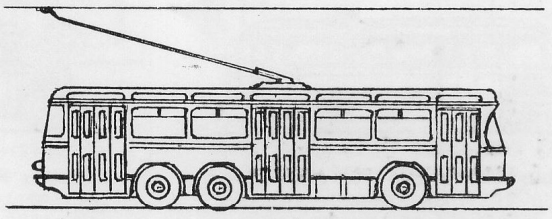
Vozíky na přepravu kolejnic, 7 párů bez evid. č. (dílny EP, později DP, 1917–1925, 1946, 1970). Výstavba a údržba tratí elektr. drah vyžaduje tyto malé jednoúčelové vozíky.



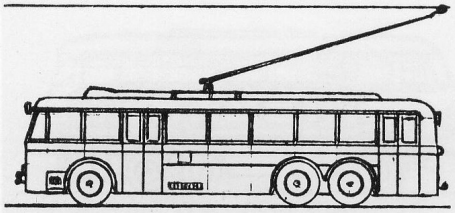
Trolejbusy Praga TOT evid. č. 303 až 314 (ČKD Praha 1936 a 1938–1939) se dvěma elektromotory o celkovém výkonu 90 kW (122 k). Kapacita 82 cestujících. Z provozu vyřazeny v létech 1958–1960.



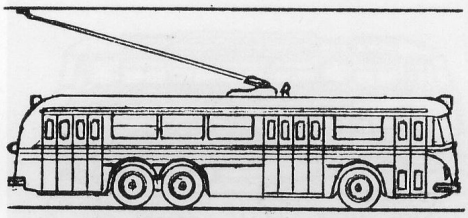
Vozy petřínské lanové dráhy s elektrickým pohonem evid. č. 1 a 2 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1932) s pěti stupňovitě uspořádanými oddíly. Doprava byla zastavena a vozy rozebrány v roce 1965 pro poškození trati sesutím půdy.



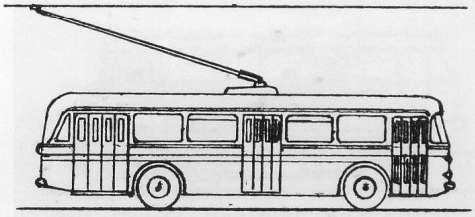
Trolejbus Tatra T401 evid. č. 461 (n. p. Tatra 1958). Tento prototyp prošel v letech 1959–1961 provozními zkouškami a potom se vrátil do n. p. Tatra. Nyní je ve sbírkách Technického muzea v Brně.



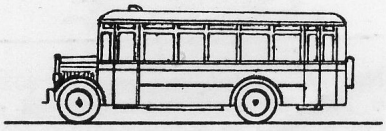
Trolejbusy Tatra T86 evid. č. 230 až 324 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1938–1939) se čtyřmi elektromotory o celkovém výkonu 100 kW (135 k) a max. rychlostí 45 km/hod. Po vyřazení v letech 1955–1956 předány DP Pardubice.



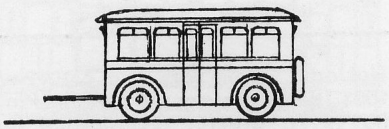
Trolejbusy Tatra T400 evid. č. 325 až 460 (n. p. Tatra a ČKD 1948–1955) a evid. č. 462–469 převzaté od DP Most (1959–1960) se dvěma elektromotory o celkovém výkonu 140 kW (190 k) a max. rychlostí 60 km/hod., max. pro 120 cestujících. Vyřazeny byly postupně v letech 1960–1970.



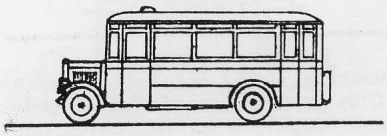
Trolejbusy Škoda Tr8 evidenční číslo 470—504 (n. p. Škoda 1960) s jedním elektromotorem o výkonu 110 kW (150 k), kapacita 96 cestujících. Většina vozů byla vyřazena až v roce 1972 při ukončení provozu trolejbusů v Praze.



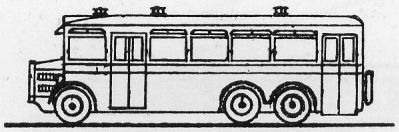
Autobusy Praga NO evid. č. 6–29, 34–39, 44–51 a 68–77 (Praga 1926 až 1930) se čtyřválcovým motorem o výkonu 40 kW (55 k). Vyřazeny byly postupně v létech 1935–1948.



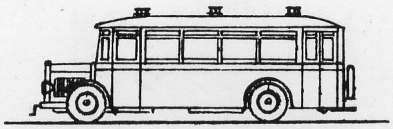
Autobusové přívěsy evid. č. 101–110 (Motor–Company 1927) příslušely k autobusům Praga NO. Vyřazeny byly v létech 1933–1935.



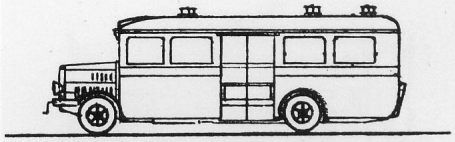
Autobusy Škoda 505 evid. č. 30–33 (Škoda 1928) se čtyřválcovým motorem o výkonu 26 kW (35 k) pro max. 32 osob. Vyřazeny byly v iétech 1933 až 1937.



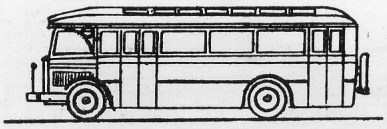
Autobusy Tatra T24 evid. č. 40, 41, 59–66, 78–92, 104–109 a 125 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1928 až 1935) se čtyřválcovým motorem o výkonu 48 kW (65 k) s max. rychlostí 35 km/hod, pro max. 80 cestujících. Pro jejich vzhled se jim říkalo „buldok". Vyřazeny byly v letech 1948–1953.



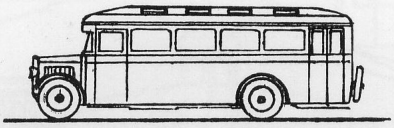
Autobusy Škoda 506N evid. č. 52 až 58 (Škoda 1929) se šestiválcovým motorem o výkonu 49 kW (67 k). Vyřazeny byly v roce 1945, když předtím za války byly přestavěny na pohon dřevoplynem.



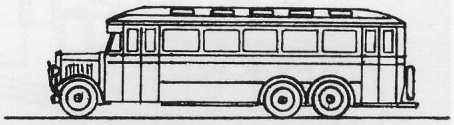
Autobus Fross Büssing 506, evid. č. 67 (Německo 1929) se šestiválcovým motorem o výkonu 55 kW (75 k) a s karoserií se středním vstupem. Vyřazen byl v roce 1934.



Autobus Škoda 506 PN evid. č. 93 (Škoda 1931) se šestiválcovým motorem o výkonu 49 kW (67 k) s karoserií nazývanou „Pullmann", trambusového provedení, připomínající anglické autobusy. Vyřazen byl v roce 1945.

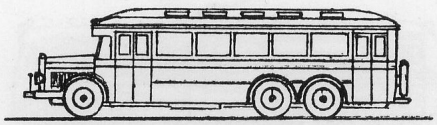


Autobus Praga TN evid. č. 94 (Praga 1931), dvounápravový se šestiválcovým motorem o výkonu 63 kW (85 k). Vyřazen byl v roce 1945.

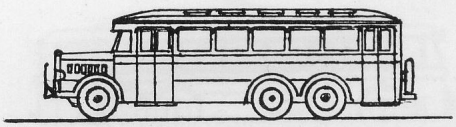


Autobusy Motor VT6 evid. č. 95 až 98 (sdružení automobilek Praga a Škoda 1932) a Praga VT6 evid. č. 101–103 (Praga 1932) se šestiválcovým motorem o výkonu 72 kW (98 k). Vyřazeny byly v roce 1945.

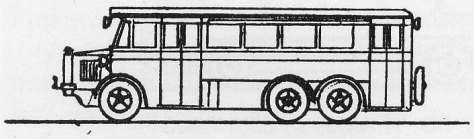
Autobusy Tatra T24/58 evid. č. 99, 100, 119, 122 a 126 (Ringhofferovy závody a. s. Praha 1932 a 1935) se šestiválcovým motorem o výkonu 73,6 kW (100 k) pro max. 90 cestujících. Vyřazeny byly v létech 1954 až 1955.



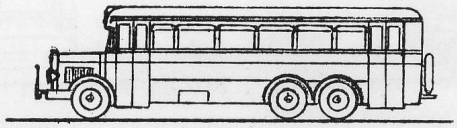
Autobusy Škoda 656 evid. č. 110 až 112 (Škoda 1932) se šestiválcovým motorem o výkonu 70 kW (95 k). Vyřazeny byly postupně v letech 1945–1948.



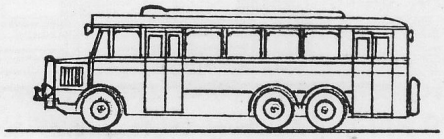
Autobusy Praga TO evid. č. 113–118 (Praga 1934) se šestiválcovým motorem o výkonu 88 kW (120 k). Vyřazeny byly v letech 1953–1956.



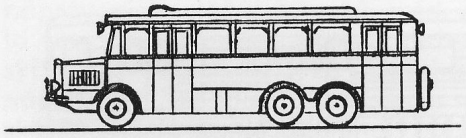
Autobusy Tatra T24/58 evid. č. 120 a 121 (Tatra 1935) s šestiválcovým motorem o výkonu 73,6 kW (100 k) a s celokovovou karoserií. Vyřazeny byly v roce 1955.



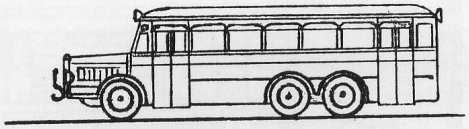
Autobusy Škoda 656 D evid. č. 123 a 124 (Škoda 1935) se šestválcovým dieselovým motorem o výkonu 77 kW (105 k). Vyřazeny byly v roce 1945.



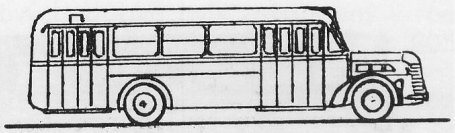
Autobusy Tatra T24/58 evid. č. 127, 128, 146 a 147 (Tatra 1937) se šestiválcovým motorem o výkonu 81 kW (110 k). Vyřazeny byly v roce 1955.



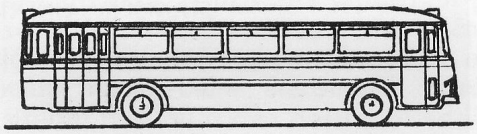
Autobusy Tatra T24/67 evid. č. 129, 130, 148 a 149 (Tatra 1937) se šestiválcovým dieselovým motorem o výkonu 103 kW (140 k). Vyřazeny byly v roce 1953.



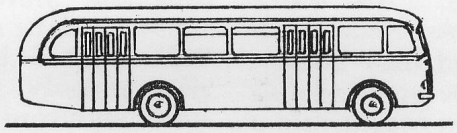
Autobusy Praga TOV evid. č. 133 až 145 (Praga 1937–1938) se šestiválcovým motorem o výkonu 88 kW (120 k) pro max. 90 cestujících, max. rychlost 47 km/hod. Vyřazeny byly v roce 1956.



Autobusy Praga NDO evid. č. 151 až 200 (Praga 1948, karoserie Karosa Vysoké Mýto) se šestiválcovým motorem o výkonu 92 kW (125 k) a s Wilsonovou převodovkou. Později byly přečíslovány na evid. č. 1–50. Vyřazeny byly v letech 1957 až 1962.

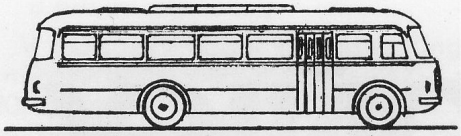


Autobus Škoda 706 ROL evid. č. 202 (LIAZ 1950) se šestiválcovým motorem o výkonu 107 kW (145 k). Tento prototyp byl zkoušen v letech 1951–1953, pak se vrátil do výrobního závodu.

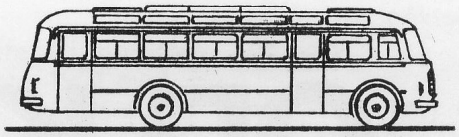


Autobusy Škoda 706 RO evid. č. 201, 205–228, 52–54, 79–100, 108–126 (Karosa Vysoké Mýto 1951–1958) se šestiválcovým motorem o výkonu 107 kW (145 k). Autobusy evid. č. 201, 205–228 byly v roce 1954 přečíslovány na evid. č. 51, 55–78. Vyřazeny byly postupně v letech 1962 až 1968.

Autobusy Škoda 706 RTO evid. č. 127–199, 214–252, 257–308, 4310 až 4499, 4540–4758, 4760–4799 (Karosa Vysoké Mýto 1959–1968) a Jelcz – licenční výroba Škody 706 RTO v PLR – evid. č. 4850–4888 (JSZ Jelcz k Olawy PLR 1973) šestiválce s výkonem 118 kW (160 k), max. rychlostí 65 km/hod. a max. obsaditelností 78–86 cestujících. Nižší evid. č. vyřazována od roku 1969.

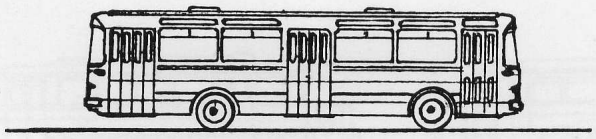


Autobusy Škoda RTO CAR – jednodvéřové meziměstské – linkové provedení – evid. č. 200–213, 253–256, 4759 (Karosa Vysoké Mýto 1960 až 1961, 1968) a evid. č. 4800–4849 (n. p. SVA Holýšov 1972). Nižší evid. č. vyřazována od roku 1970.

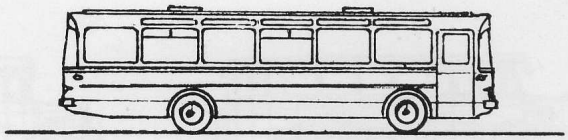


Autobus Škoda 706 RTO LUX evid. č. 309 (Karosa Vysoké Mýto 1964) se šestiválcovým motorem o výkonu 118 kW (160 k) a max. rychlostí 75 km/hod., pro 48 cestujících. Zájezdové uspořádání karoserie a interiéru. Vyřazen byl v roce 1970.

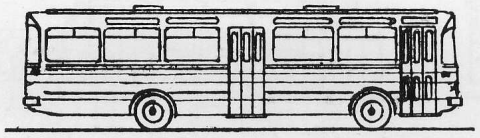
Autobusy Ikarus 620 evid. č. 500 až 539 (Ikarus Budapest MLR 1963) se šestiválcovým motorem o výkonu 107 kW (145 k), max. rychlost 66 km/hod. max. obsaditelnost 74 cestujících. Vyřazeny byly v letech 1965–1966.



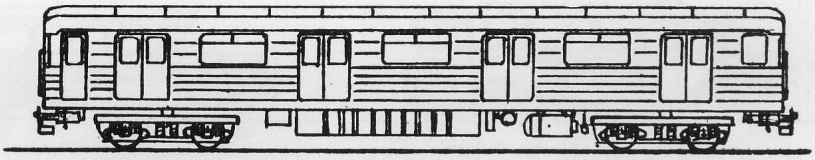
Autobusy ŠM 11 evid. č. 5001–5300. 5307–5503, 5505–5653, 5680–5875 (Karosa Vysoké Mýto 1965–1974) se šestiválcovým motorem s přímým vstřikem paliva o výkonu 132 kW (180 k), respektive 155 kW (210 k), automatickou převodovkou, max. rychlostí 65 km/hod., pro 96 cestujících. Nejstarší vozy jsou již vyřazovány od roku 1972.



Autobusy ŠD 11 evid. č. 5301–5303 (Karosa Vysoké Mýto 1969–1970) dálkové zájezdové provedení pro 47 cestujících s max. rychlostí 100 km/hod.

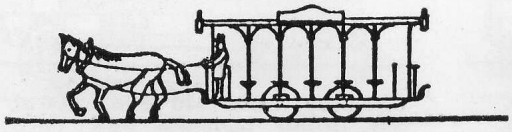
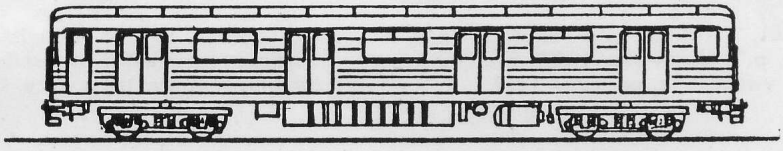


Autobusy ŠL 11 evid. č. 5304–5306, 5504, 5654–5679, 5876–5927 (Karosa Vysoké Mýto 1971–1974) meziměstské linkové provedení pro 85 cestujících, max. rychlost 100 km/hod.



Čtyřnápravový vůz metra Ečs evid. č. 1001–1050 Mitiščinský závod u Moskvy 1973–1974) se čtyřmi trakčními elektromotory o celkovém výkonu 280 kW (380 k), max. rychlostí 90 km/hod. a max. obsaditelností 262 cestujících.

STANISLAV LINERT



OD KOŇKY K METRU