

100 let



ve službách města

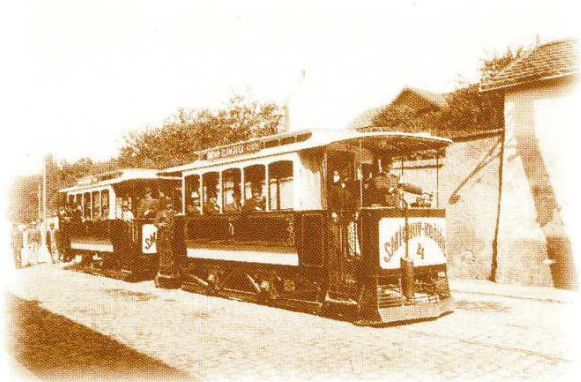
Dopravní podnik hl.m. Prahy,
akciová společnost

100 let

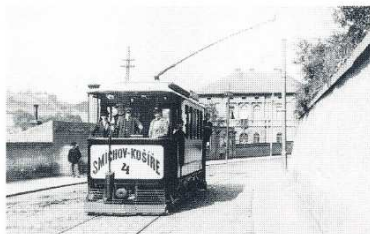


ve službách města

Již sto let slouží Pražanům městský dopravní podnik. Vznikl 1. září 1897. Tehdy se jmenoval Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, protože kromě provozování městské hromadné dopravy měl na starosti také výrobu a rozvod elektriny.



Před sto lety, 13. června 1897, zahájila provoz také soukromá elektrická dráha ze Smíchova do Košíř. Postavil ji obětavý košířský starosta Matěj Hlaváček. V roce 1900 dráhu převzaly pražské Elektrické podniky.



Elektrická dráha Smíchov – Košíř měla neobvyklý způsob odběru proudu. Trolejový drát byl umístěn nad krajem vozovky, aby byla ulice co nejméně zadrátovaná.

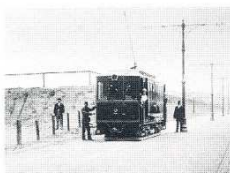
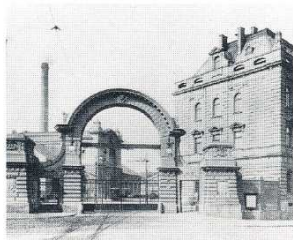


Tak vypadalo Václavské náměstí v roce 1894. V té době zajišťovala městskou hromadnou dopravu v Praze, nepočítáme-li Křižikovu dráhu na Letné, jen soukromá koněspřežná tramvaj.

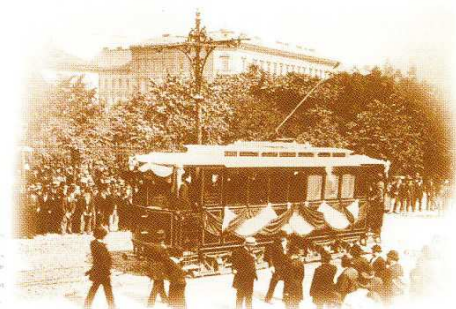
Elektrická tramvaj se od konce 19. století stala nedílnou součástí pražských ulic. Na snímku křižovatka Myslíkovy a Spálené kolem roku 1901.



V roce 1900 uvedly Elektrické podniky do chodu holešovickou elektrárnu, která se stala na mnoho let hlavním dodavatelem elektriny pro celé město.

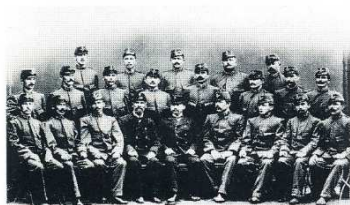


Vinohradská dráha vedla ještě nezastavěnou Korunní třídou. Trať postavil pro vinohradskou obec František Křížik.



Městská elektrická dráha Královských Vinohrad slaví také své sté výročí. Zahájila provoz za velkého zájmu obyvatel 25. června 1897. Jako samostatný dopravní podnik existovala jen půl roku, pak ji koupily pražské Elektrické podniky.

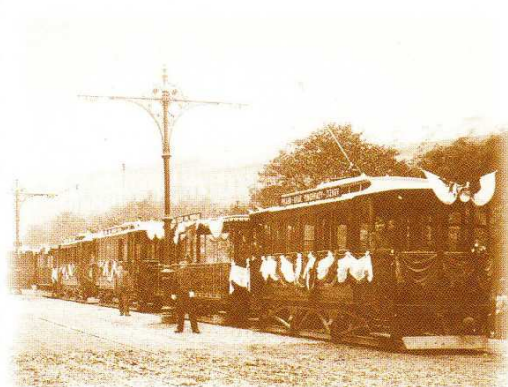
Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost



První zaměstnanci Elektrických podniků královského hlavního města Prahy.



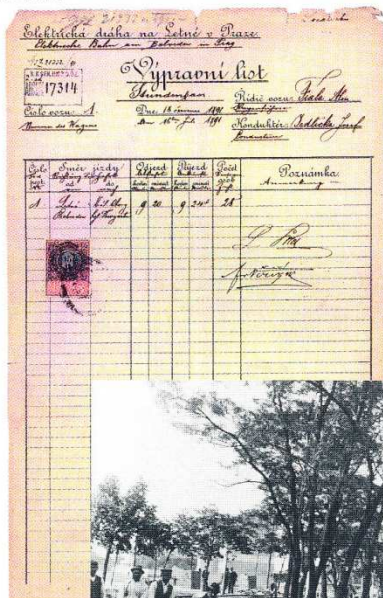
Jedním z prvních úkolů Elektrických podniků byla elektrifikace koňky, která se stala jejich majetkem v roce 1898.



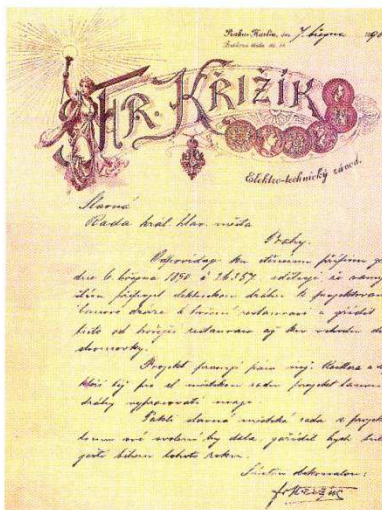
Elektrické podniky královského hlavního města Prahy zahájily slavnostně provoz na své první trati dne 18. září 1897.

Jednou z nejvýznamnějších postav, která stála u počátků městské hromadné dopravy v Praze byl bezesporu jeden z průkopníků české elektrotechniky Ing. Dr.h.c. František Křižík. Narodil se před 150 lety, 8.7.1847, a byl nerozlučně spjat s počátky elektrifikace Prahy i s počátky elektrické trakce v dopravě. Už v červnu 1881 se jeho zásluhou rozžářila poprvé elektrickým světlem pražská Hyberská ulice. Zřídil elektrické osvětlení celé řady významných pražských budov a 1. prosince 1889 zahájil činnost první veřejné elektrárny v českých zemích na Žižkově, který byl tehdy samostatným městem.

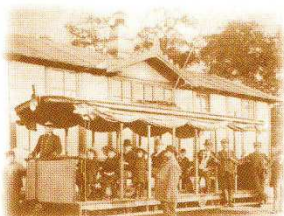
Výpravní list z první jízdy Křižíkovy elektrické dráhy na Letně.



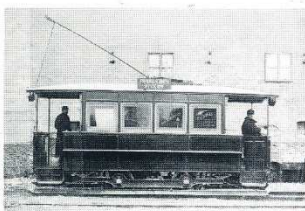
Výstavba první elektrické dráhy v Praze u restaurace v Letenských sadech v červnu 1891.



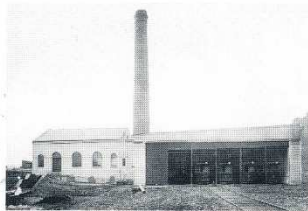
Na pole městské hromadné dopravy v Praze František Křižík vstoupil v roce 1890, kdy zahájil přípravné práce k výstavbě první české elektrické dráhy z Letně do Královské Obory.



Tak vypadala první pražská elektrická dráha. V popředí je na fotografii i František Křižík. Zahájila provoz slavnostně 18. července 1891 během slavné Zemské jubilejní výstavy.



Dne 19. března 1896 Křižík slavnostně zahájil provoz na prvním úseku dráhy Praha - Libeň - Vysočany, která byla až do roku 1907 samostatným dopravním podnikem.



Vozovna a elektrárna dráhy Praha - Libeň - Vysočany



V roce 1905 František Křižík postavil na Karlově mostě trať elektrické dráhy, která neměla běžné vrchní trolejové vedení, ale byla vybavena spodním přívodem proudu. Složitě zařízení se však obtížně udržovalo, a proto byla tramvajová trať na Karlově mostě už v roce 1908 zrušena.

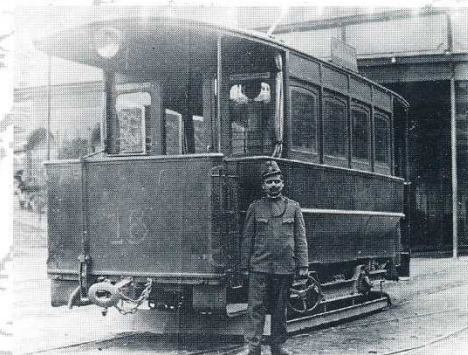
František Křižík



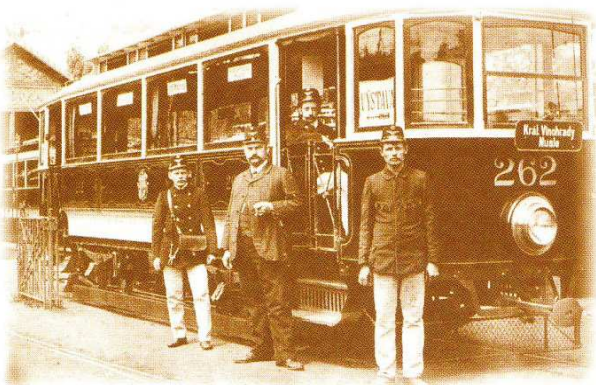
Křižík v Praze hledal také různá nová technická řešení. Pro libeňskou dráhu zakoupil dva akumulátorové vozy. S jedním konal v roce 1899 důležité pokusy na železniční trati Nusle - Modřany - Měchenice. Fotografie ze zkušebních jízd byla pořízena v železniční stanici Zbraslav.



Na Palmovce byla přestupní stanice odbočné trati k Prosecké ulici, k tzv. Libušáku.



Řidič a vůz libeňské elektrické dráhy. Řidič nedrží volant, jak by se na první pohled zdálo, ale zařízení na ovládání kontrolerů.

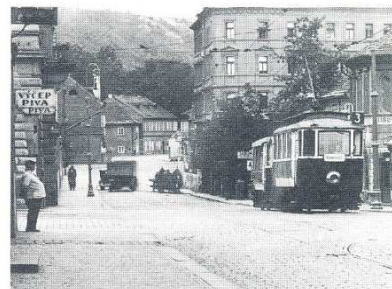


Tramvajoví zřízcenci na konečné u vozovny v Královské oboře v roce 1908.

Elektrické dráhy jsou nejstarším druhem dopravy, který dnes provozuje Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. Prážské tramvaje v roce 1996 přepravily přibližně 341 000 000 cestujících, to představuje téměř třetinu ze všech přepravených osob.



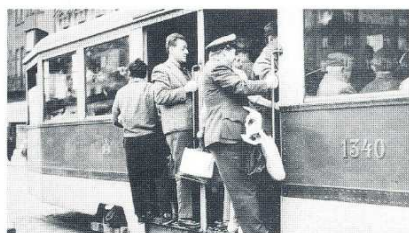
Tramvajové tratě se staly významným městotvorným prvkem. Během meziválečných let vznikla převážná část současné tramvajové sítě. Poznali byste na fotografii okolí dnešního Kubánského náměstí ve Vršovicích?



Prážské tramvaje pamatují mnohé proměny města. Tak vypadaly staré Holešovice v roce 1935, kdy byla před holešovickou elektrárnou konečná stanice linky č. 3.



Neměnila se však jenom Praha, ale i její tramvaje. Ty staré dvounápravové dojezdily v pravidelném provozu v květnu 1974.



Ukončením provozu „starých tramvajů“ skončil pro Pražany zajímavý způsob cestování...



Historii je také profese průvodčích. Zanikla se starými vozy v roce 1974.



Dnes jsou už minulostí i vozy T1 představující první generaci současné typové řady pražských tramvajů.



Z některých míst už tramvaje zmizely. Po Václavském náměstí se jimi mohli cestující svězt naposledy v prosinci 1980.



Elektrické dráhy

Tramvajová doprava má v Praze své nezastupitelné místo a v dalších letech se počítá s výstavbou dalších tratí.

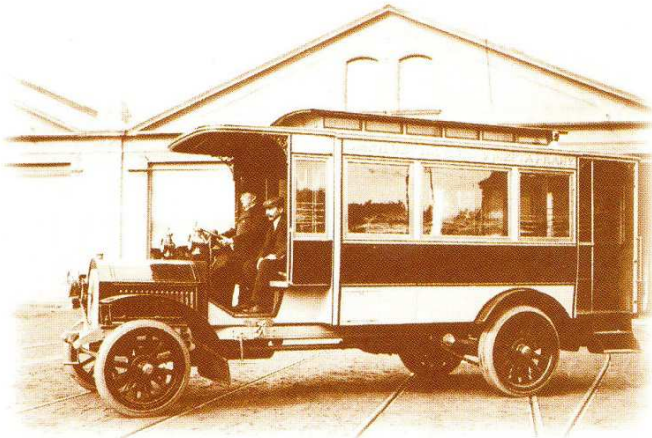


Nejnovější pražská tramvajová trať vede na sídliště Modřany. Slouží Pražanům od roku 1995.

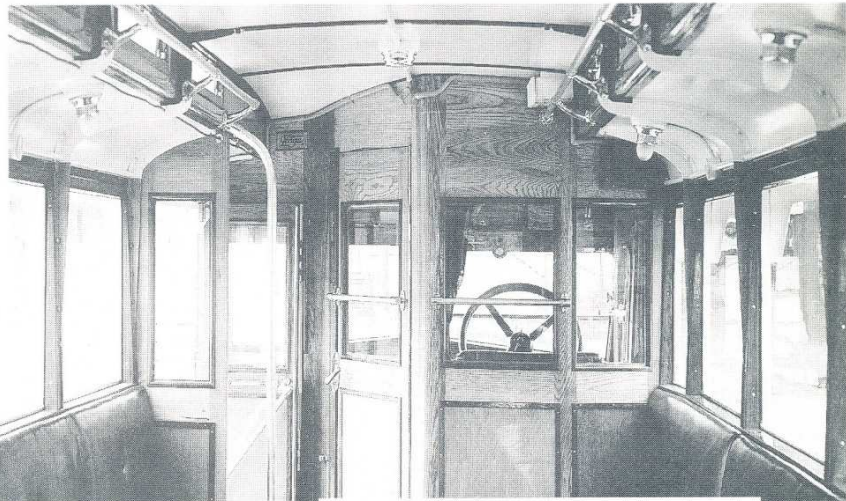


Dnes má pražský Dopravní podnik k dispozici celkem 966 tramvajů.

První autobusy Elektrických podniků se v pražských ulicích objevily už v roce 1908, kdy měly zajistit dopravní spojení z Malostranského náměstí na Hradčany a Pohořelec. Pro značné technické problémy však musela být autobusová doprava už koncem roku 1909 zrušena.



Autobus Laurin & Klement z roku 1908.



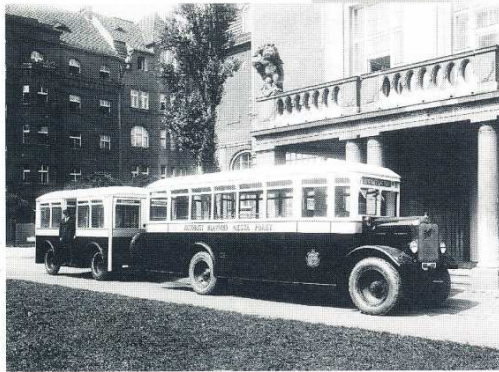
Autobus linky D v Malešicích.



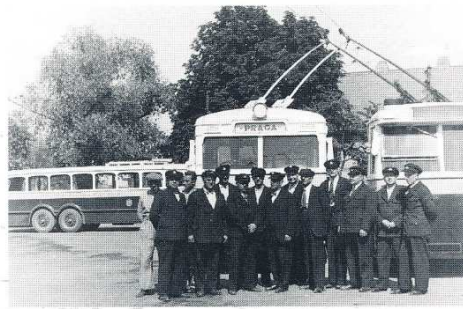
Podruhé, tentokrát už natrvalo, začaly v Praze autobusy jezdit od 21. 6. 1925. Trať linky A vedla z vršovického Čechova náměstí do Záběhlíc. Slavnostní zahájení provozu se ale uskutečnilo symbolicky před Staroměstskou radnicí.



Zastávka autobusů poblíž krčského nádraží. Velkým problémem v počátcích provozu pražských autobusů byl stav vozovek.



Mnoho let se na některých autobusových linkách používaly také vlečné vozy.



Od roku 1936 měli Pražané k dispozici také moderní ekologický dopravní prostředek - trolejbus. První trať vedla ze Střešovic na Hanspaulku. Na fotografii první řidiči pražských trolejbusů během zkušebních jízd v červnu 1936 na konečné u sv. Matěje.



Trolejbusová doprava byla v 60. letech postupně rušena a na poslední lince byl provoz ukončen v říjnu 1972.

Autobusy



Během 72 let, co v Praze jezdí autobusy, se ve službě vystřídal celá řada různých typů vozidel. Typickými autobusy v období 60. let, kdy docházelo k největšímu rozšíření sítě, byly vozy ŠM 11 a Škoda 706 RTO.

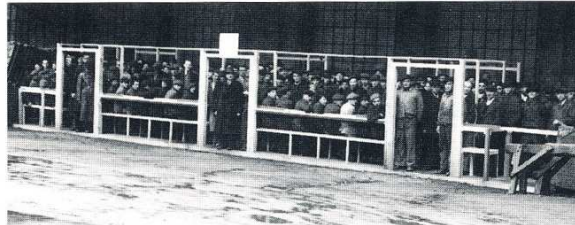


Nová generace autobusů nastoupila v roce 1982 a představuje ji typová řada Karosa.

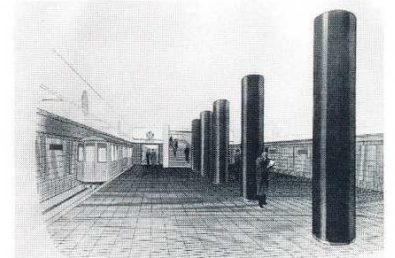


Dnes čítá vozový park autobusů Dopravního podniku hl. města Prahy 1392 vozidel jezdících na 200 denních a 10 nočních linkách o celkové délce 2107,7 kilometrů s 2385 zastávkami.

Metro je nejmladším prostředkem městské hromadné dopravy, kterým Dopravní podnik hlavního města Prahy přepravuje své cestující. Přesto je i historie metra zajímavá. Dnes už je téměř zapomenuto, že na přelomu třicátých a čtyřicátých let 20. století byl vypracován projekt pražské podzemní dráhy. Pro trať A z Dejvic na Pankrác dokonce existovaly prováděcí projekty. Zbývalo už jen začít stavět. Všechno zmařila druhá světová válka.



Zkouška obsaditelnosti vozu pro pražskou podzemní dráhu v závodě Ringhoffer-Tatra se uskutečnila už v listopadu 1939.



Ana Brückelová / Hl.m. Prahy

Tak měla podle projektové dokumentace z roku 1941 vypadat stanice podzemní dráhy Můstek.



V letech 1971 - 1972 se na zkušební trati mezi Kačerovem a nádražím Krč prověřovaly také dva prototypy vozů R1 určené původně pro pražské metro. Ještě před zahájením zkoušek už bylo ale rozhodnuto o nákupu vozů sovětské výroby.



Stanice na prvním úseku pražského metra jsou hloubené. Na snímku stavba stanice Budějovická.



V roce 1978 zahájil činnost i Centrální dispečink pražské městské hromadné dopravy. Na snímku pracoviště energetického dispečinku metra.



Střední A se v roce 1978 objevily i nové vozy.

Pražské metro zahájilo provoz 9.května 1974. V té době jezdily na první lince jen třívozové soupravy.

Síť pražského metra měří 43,6 km a má 46 stanic. Vozový park tvoří 528 vozů. Těch nejstarších typu Ečs je již jen 24. Metro přepravilo v roce 1996 více než třetinu všech cestujících (37,67%) – přes 406 milionů osob.

Metro



Jednou z nejmladších stanic pražského metra je Hůrka, uvedená do provozu v listopadu 1994 zároveň s nejmladším traťovým úsekem z Nových Butovic do Zličína.



Nejstarší vozy pražského metra se už vyzácejí z provozu a probíhají zkoušky prvních modernizovaných souprav. Pro nový úsek na Černý Most se počítá s nákupem zcela nových vozů.

