Elektrické dráhy královského hlavního města Prahy.

Pražské městské dráhy jsou již od let předmětem ustavičných stesků. Byly jím, dokud vládl na nich pohon koňský a nalézaly se v majetku soukromého podnikatele, který byl nad to cizozemcem, a jsou jím nyní, a snad ještě více, za správy městské a po zavedení pohonu elektrického. Neuspokojují ani vozbou, ani sazbami, ani konečně finančními výsledky. Zavdávají podnět k neustálým poradám a experimentům jak se strany správní rady, tak od obecního zastupitelstva, budí nespokojenost obecenstva i městské správy, vyvolávají rozhovory v tisku, na schůzích zřízenců i v korporacích odborných.

Také Česká společnost národohospodářská zahájila letošní podzimní přednáškovou serii tímto vždy časovým thematem. Inženýr Vl. List přednášel o rentabilitě městských elektrických drah pražských.

Otázka má význam i theoretický: jde o uznání způsobilosti veřejných korporací a činitelů, obce, země, státu, k hospodářskému podnikání, o výhodnost hospodářského podnikání se strany veřejných činitelů jak pro lepší ukojování dotyčných potřeb obyvatelstva, tak pro finanční hospodářství těchto činitelů, tak konečně po stránce sociální pro mzdové a společenské postavení zaměstnaných zřízencův a dělníků.

V theorii není dnes již sporu, že jsou veřejná hospodářství — obce, okresy, země, stát — způsobilými podnikateli ve všech těch oborech podnikání hospodářského, jejichž znakem jest stejnoměrnost a stabilita provozování, záležejícího často jen v mechanickém pořadu jednotlivých, rychle se opětujících výkonů (vodárny, plynárny, jatky, elektrárny, tržnice a pod.) — ve skutečnosti ale vzdychají při nepříznivých zkušenostech s podniky, v rukou obcí nebo státu se nacházejícími, účastníci i veřejné mínění, jak daleko lépe prý bylo

v tom či onom směru o potřeby obecenstva postaráno, dokud podniky ony byly v majetku společností soukromých. To slyšíme i v Praze jak o státním telefonu a státních železnicích, tak o městských drahách uličních.

A přece právě městské dráhy svojí povahou jsou výborným předmětem podnikání komunálního. Lze poměrně velmi snadno rozvrhnouti jejich síť, stavba neposkytuje valných obtíží technických, jisté problémy naskýtají se technice i zde (na př. ochranná zařízení proti přejetí), ale v celku bylo již možno do značné míry užiti zkušeností nabytých s drahami meziměstskými, provozování samo děje se většinou šablonovitě, mechanicky, jen zřídka je potřebí mimořádných opatření, případů nepředvídatelných takořka není. Namnoze může veřejný podnik užiti zkušeností, nabytých dřívějším, svůj osobní prospěch bystře postihovavším podnikatelem soukromým.

Zvlášť od zavedení elektrického pohonu v dopravu pouliční množí se podniky městských drah uličních; elektrický pohon zmenšuje dopravní náklady, umožňuje tím snížení sazeb, které znamená opět získávání nových mass používatelů a stoupnutí příjmů, dovoluje neobyčejné rozmnožení vozby v případě potřeby. Tam, kde obce již mají elektrárny k účelům osvětlovacím, využije se dokonaleji jejich zařízení, zavede-li se elektrický pohon i pro městské dráhy a jiné účely (průmyslové, zemědělské).

Také finanční ohledy silně padají na váhu.

Při podniku soukromém finanční výtěžek připadne jednotlivci nebo malému počtu kapitalistických účastníků vůbec; je-li podnik v rukou kapitálu cizozemského, plyne čistý zisk do ciziny. U podniků komunálních finanční výtěžky připadnou celku poplatnictva obecního. Obce pak stejně jako stát stojí před vždy většími a většími úkoly správními, kulturními, humanitními, hospodářskými a tím i před víc a více vzrůstajícími potřebami finančními. Naproti přívalu výdajů jest v ostré protivě obtížnost zjednati nové příjmy; zvyšování přirážek a ještě více zavádění samostatných dávek obecních setkává se namnoze s odporem, nalézání nových objektů daňových je tím nesnadnější, čím více konkurentů, stát, země, okresy, obce, zápolí o všechny možné formy projevu daňové způsobilosti poplatníkovy.

Za těch okolností vítán je každý nový druh příjmův obecních, zvláště lze-li jej vybrati snadno, bez zvláštního berního aparátu a kontroly, skoro nepozorovaně za příležitosti poskytování výkonů

dopravních nebo výrobků průmyslových v ceně těchto výkonů a výrobků, která nemusí ani nutně býti vyšší, nežli by byla při podnikání soukromém, zejména monopolickém.

Pro poměštění drah uličních mluví dále i možnost lepšího vytčení sítě nikoliv výlučně dle zřetelů finančních, nýbrž dle potřeb komunikačních i hledisk sociálních. Vhodným rozvržením sítě dalo by se dosíci provádění jednotné a účelné politiky bytové a pozemkové, arci předpokládajíc, že obec má v obvodě svém pozemky nezastavené v množství dostatečném.

Konečně je-li síť městských drah v majetku obecním, je tím zároveň dána i větší veřejnost, volnější diskuse o vadách a potřebách i větší vliv celku na zařízení a správu dopravního podniku. Arci bude se vliv ten projevovati směrem obecně prospěšným jenom tehdy, docházejí-li ve správě obce zastoupení jak ti, kteří svými dávkami přímými i nepřímými uhrazují výdaje obecní, tak i massy používatelů drah uličních. Dosáhne-li se větší výnosnosti může veřejný podnik snížiti sazby na prospěch uživatelů. Je-li založení i provozování drah uličních vhodné, může snížení sazeb rozmnožením frekvence přivoditi po nedlouhé přechodné době i zvýšené výtěžky finanční.

Doprava tato stoupá s rozvojem města, který pokračuje daleko mohutněji nežli rozvoj ostatního hospodářství národního. Přírost dopravy má arci nepřekročitelné hranice; jsou jimi přípustná rychlost a hustota vozů za sebou následujících na úzkém a do jisté míry chodci i povozy zabíraném pozemku uličním.

Elektrických drah městských zvlášť v posledních letech silně přibývá. V Německu bylo koncem r. 1901 úhrnem 3006 km uličních drah (z toho 2118·8 km v Prusku, 293 km v Sasku, 116 km v Bavorsku, 108·8 km v Hamburce, 42 km v Bremách). V září 1899 byly drobné dráhy s elektrickým pohonem v 89 městech a okresích německých v úhrnné délce 2049 km se 4504 vozy motorovými. Příjem všech silničních drah německých činil v roce 1900 asi 112 mil., výdaje asi 78 mil. M. Průměrná cena jízdního lístku obnášela asi 10 pfeniků. Dráhy tyto jsou arci dosud po většině v majetku a provozování akciových společností (velká berlínská společnost uličních drah s tratěmi v délce 233 km, společnosti v Hanoveru se 137 km a v Hamburce se 124 km), avšak vždy větší počet měst chápe se vlastního podnikání v oboru drah elektrických. Jsou mezi nimi (1901) Kolín n. R. (54·18 km), Frankfurt n. M. (38·95 km), Düsseldorf (36·52 km), celkem 29 měst.

Vždy víc a více rozšiřuje se kommunální podnikání uličních drah zvláště v Anglii a Skotsku.

Dlužno připomenouti, že co do samostatného městského zbudování a provozování uličních drah Praha vedle Petrohradu a několika měst švýcarských, časově předcházela všem ostatním městům na pevnině evropské.

*

Jak tedy s těchto hledisk posuzovati uliční dráhy pražské? Zajímavou jest již sama historie městské organisované dopravy v Praze, jak ji podal inž. Pelikán v únorové (1903) schůzi Spolku architektů a inženýrů v král. Českém.

Do roku 1871 nebylo v Praze — kromě t. zv. hotelových omnibusů, drožek a fiakrů — jiných prostředků k veřejné dopravě. Nebylo toho také valně potřeba. Praha byla sevřena hradbami a měla takřka jediná dvě předměstí nevalně vyvinutá, Karlín a Smíchov. Na místě ostatních předměstí stála ojedinělá stavení a villy, ostatek zaujímala pole.

Teprve r. 1871 vznikl karlínský podnik omnibusový, ke kterémuž r. 1872 přidružila se nová, t. j. První pražská společnost pro omnibusy, kteráž však teprve 1. června 1873 činnost svoji šesti omnibusy počala. Společnost tato vykonávala dopravu, jako společnost první, dvěma nejživějšími tratěmi města, z Karlína na Smíchov a z Karlína na Malou Stranu. Sazba bez rozdílu vzdálenosti byla 10 kr. Počet vozů rozmnožen na 10, i první společnost jezdila 10 vozy.

Roku 1873 měla Praha dočkati se i koňské dráhy od Anglo-české společnosti, kteráž vytkla si za účel vystavěti dráhu od invalidovny na Smíchov (k západnímu nádraží) a to dvěma směry. Ale následkem peněžní krise, zatím vypuknuvší, jakož i následkem odročení stavby třetího řetězového mostu přes Vltavu (od přívozu na Smíchov) akce uvázla. Se stejným nezdarem skončil záměr zřízení lanové dráhy na Letnou a jiná místa v Praze: na Hradčany, do Obory a do Hvězdy, k čemuž jednomu pražskému družstvu v březnu 1873 povolení bylo uděleno.

I zřízení koňské dráhy bylo ještě v prvních měsících r. 1875 pochybno, jednak nedostatkem potřebného kapitálu, jednak nedbalostí a několikerým porušením smlouvy s obcí se strany podnikatelů, takže také radě městské vidělo se prohlásiti část kauce za propadlou a posléze i smlouvy vypověděti. Teprve když společnost prohlásila, že udělenou koncesi přenese na Ed. Otleta, vlastníka

koňských drah ve Versaillu a j. městech, a když rada městská odvolala výpověď smlouvy a udělila svolení k předchozímu přenesení koncese, počato 3. května s kladením kolejí u býv. Poříčské brány a dne 23. září 1875 zahájena doprava na trati od konce Karlína až k mostu cís. Františka. Zpočátku bylo pohotově 10 vozů a 32 koní. Brzy též zahájeno jednání s obcí smíchovskou, vojenským erárem a společností Řetězového mostu v příčině dalšího vedení trati. V dubnu 1876 začato s kladením kolejí v ulici Chotkově a na Smíchově a byla tato trať 16. května 1876 veřejné dopravě odevzdána. Ovšem, že trať přerušena byla mostem cís. Františka. Doprava nabývala vždy větších rozměrů na újmu dopravy omnibusové. Roku 1881 položena trať v ulici Myslíkově.

Smlouvou ze 6. července 1882 převzal Otlet závazek ke zřízení těchto nových tratí: Jezdecká ulice po Palackého mostě na Smíchov, od Radeckého nám. po kamenném mostě do Žižkova ke hřbitovům olšanským, od Můstku na Vinohrady, z Josefského nám. po mostě cís. Frant. Josefa do Král. Obory, od Národního divadla na Křižovnické nám.

Roku 1897 počala obec pražská stavěti vlastní elektrické dráhy, k čemuž zavdal podnět Fr. Křižík svým projektem dráhy okružní. Část trati této od nového něm. divadla územím vinohradským vystavěla obec vinohradská svým nákladem, i byla na ní vozba zahájena dnem 25. června 1897. Na druhé části této trati, od německého divadla kolem nádraží cís. Frant. Josefa, Žižkovem, k Jungmannově třídě, již na účet obce pražské provedla také firma Křižíkova, zahájena vozba dnem 18. září 1897.

Na to zahájeny trati: Spálená ulice—Purkyňovo nám. dnem 2. února 1898; Spálená ulice—Kr. Vyšehrad a Karlovo nám.—Palackého most dnem 8. září 1898. Dne 30. června 1898 podepsána smlouva o koupi dosavadní koňské dráhy obcí pražskou a přikročeno ihned k přeměně v dráhu elektrickou. První přišla na řadu trať z Josefského náměstí do Král. Obory, na níž zahájena elektrická vozba dnem 28. září 1898.

Po zřízení kamenného mostu u Národního divadla utvořena nová trať středem města po Václavském nám., Ferdinandovou třídou na Smíchov, kteráž později prodloužena na jedné straně Husovou třídou do Žižkova, na straně druhé pak do Košíř. Tato trať měří 7·7 km. Ještě delší (8·515 km) je trať ze Spálené ulice přes Kr. Vinohrady, Žižkov, Prašnou branou k Národnímu divadlu, která po zřízení spojky z ulice Spálené do třídy Ferdinandovy stane se tratí okružní.

Další nutná spojka navrhuje se z ulice Bolzanovy ulicí Marianskou do ulice Hybernské, čímž získá se prodloužení stávající trati vršovické až ku Prašné bráně a tím nové přímé spojení Františkova nádraží s vnitřním městem.

Lanová dráha na Letnou převzata elektr. podniky roku 1901 a pojata v síť městských drah pražských. Provozovací délka drah pražských měří nyní 44·055 km, dráhy do Libně a Vysočan 7·51, na Letnou 1·37, na Petřín 0·39, tedy celkem 53·325 km.

Potřebný proud k pohonu elektr. drah dodávala z počátku prozatímná centrála na Karlově a centrála obce vinohradské. Počátkem r. 1900 spuštěna nová ústřední stanice v Holešovicích, podružné stanice jsou nyní na Karlově a na Malé straně.

Veškeré dráhy elektrické zřízeny s vrchním přívodem proudu středovým, i byla na tuto soustavu přeměněna i dráha košířská, která měla postranní vedení Dickinsonovo. Zbyla tudíž nyní jediná koňská dráha z Křižovnického na Malostranské náměstí.

První elektrické dráhy, okružní a ze Spálené ulice na nám. Purkyňovo, vystavěl Fr. Křižík, ostatní trati stavěny městem ve vlastní režii.

Vozů motorových měly počátkem roku 1903 elektr. dráhy 172

Pokud se dopravních sazeb týče, roku 1884 platily 3 sazby: do 4 stanic 10 h, přes 4 stanice 20 h, z předměstí přes Prahu do předměstí 30 h. Roku 1895 zrušeny lístky 30hal. a zavedeny v roce 1896 lístky po 15 h platné pro 9 stanic a rozšířena platnost 10hal. lístků na 6 stanic. Roku 1898 lístky 15hal. zrušeny a zavedeny pro dělníky 6hal. s právem jízdy do 6 stanic a 10hal. s právem jízdy přes 6 stanic; lístky ty vydávaly se pouze do 7. hod. ranní. Při zřízení okružní dráhy elektrické v roce 1897 zavedla obec vinohradská sazbu 5 hal. za 4 stanice, kterážto sazba roku 1898 zvýšena byla na 6 hal. za 3 stanice, od sazby této bylo však brzy upuštěno a zavedeny i na této dráze sazby, platné dotud na koňské dráze. V roce 1902 zavedena jednotná sazba 12hal. za libovolnou vzdálenost ve dny všední a 20hal. ve dny sváteční. Při tom poskytnuta na zvláštní legitimaci dělníkům do 7. hod. ranní jízda za 6 hal. Tato jednotná sazba, zdražujíc silně jízdy nedělní, zmenšila nejenom značně průměrný počet dopravených osob, nýbrž i průměrný příjem v neděle a svátky. Hned 1. ledna 1902 činila frekvence uličních drah pouze 53.288 osob proti 70.374 v roce předcházejícím, cestující na malé vzdálenosti drah v neděli vůbec ne-

používali. Roku 1903 zavedena tudíž opětně sazba dvojitá (12 hal. do 6 stanic a 20 hal. přes 6 stanic).

Čítá se, že asi 17·3 mil. osob jede ročně v Praze po 12 h, asi 3 mil. osob po 20 h, asi 1·5 mil. po 6 h (lístky dělnické). Roku 1902 činily 20h lístky 13·5% všech vydaných lístků.

*

Městské dráhy v Praze mají v leckterých směrech postavení nevýhodnější nežli v městech jiných.

Především chybí tu dosud politické spojení obcí předměstských s ostatní Prahou. Předměstí tato, vyjímajíc jedině Karlín, rostou daleko značněji nežli vnitřní město — zjev, jejž shledáváme ostatně u velkoměst vůbec. Tak čítaly obyvatelstva

	1890	1900	přírůstek
Praha, vlastní město	182.530	204.478	+ 12%
Karlín	19.540	21.094	+ 8%
Žižkov	41.236	60.089	+ 45·7
Libeň	12.536	21.300	+ 69·9%
Smíchov	32.646	47.094	+ 44·3%
Košíře	5.126	7.247	+ 41·4%
Vinohrady	34.531	52.483	+ 52%
Vršovice	8.624	13.609	+ 57·8
Nusle	11.740	20.440	+ 74·1
obce předměstské	161.979	243.356	+ 47·7
Praha s těmito obcemi	347.509	447.834	+ 28·8

Obyvatelstva v obcích předměstských přibylo tudíž v letech 1890—1900 průměrem čtyřikrát a v některých i sedmkrát více nežli ve vnitřní Praze.

Pro velkoměstské úkoly je Praha vnitřní malou, a každá společná akce setkává se s obtížemi a předpokládá zdlouhavá vyjednávání. Úkolem uličních drah, jich největším úkolem sociálním jest decentralisace obyvatelstva. Mají umožňovati přebývání na obvodě města těm, kdo nuceni jsou pracovati uvnitř města, zabraňovati přílišnému hromadění se obyvatelstva a přílišnému stupňování bytových a pozemkových cen v městě. Ale takováto rozumná a sociální dopravní politika jest, jsou-li předměstí samostatnými celky správními a finančními, nepřítelem finančních zájmů vnitřního města na prospěch předměstí, která se takto stávají jeho parasity. Město zbuduje nové spojení, a spekulanti předměstští ihned zvýší ceny svých pozemků na prospěch svůj a svého předměstí. Celek hospodářský, jakým jest město se svými předměstími, měl by býti zároveň i celkem politickým a finančním

Dále vadí pahorkovitý ráz půdy, časté a značné stoupání, Vltava, která jsouc po stránce esthetické klenotem Prahy a majíc v budoucnosti státi se dopravní tepnou její, jest prozatím pro město samo komunikační překážkou, kterou pořád ještě nedostatečně překonáváme nákladnými mosty s pověstným, třebas prozatím neodstranitelným poplatkem i pro pěší chodce.

Konečně úzké a nerovné ulice ve starších částech města, poskytující nepřekročitelnou druhdy hranici rychlosti i hustotě vozů elektrických.

Tyto specificky pražské poměry nebyly dosti respektovány ani při vedení tratí, ani při jich zařízení.

Byly však i jiné okolnosti, které přivodily, že elektrické dráhy neuspokojují ani obec svými výsledky finančními, ani obecenstvo svými výkony.

Pokud jde především o finanční výnosnost městských drah, elektrické dráhy města Prahy trpí na ten čas značným schodkem.

Dle účtů za rok 1902 činilo vydání elektrických drah města Prahy 3,153.868 K, příjem 3,097.770 K (z toho příjem 9 tratí obnášel 2,630.364 K), schodek tedy 56.098 K, koňská dráha schodek 199.850 K, lanová dráha na Letné ztrátu 12.052 K. Z výdajů elektr. drah připadá na úroky 762.718 K, na správu, zřízence a dělníky 607.316 K, na elektr. sílu 505.550 K, na mostné, které se správně účtuje, protože je musí platiti každý, 168.279 K, na opravy a udržování 544.335 K.

Elektrické dráhy musí totiž především zúrokovati nepoměrně vysoký kapitál v nich investovaný. Stará koňská tramway byla draho koupena, elektrická nová draho byla zařizována.

Dále zřízeny byly trati, které buď později zcela byly opuštěny, jako trať z Karlova náměstí k mostu Palackého, nebo nikterak nebyly na ten čas hospodářskou potřebou a jsou zhola pasivní, jako trať z Malé Strany k jatkám holešovickým. Město udržuje dále zbytek koňské tramwaye na trati od Křižovníků přes Karlův most na Malou Stranu se značným deficitem a zbytečně, protože o spojení s Malou Stranou postaráno jest dvěma směry jinými. Některé trati byly z počátku pochybeny, jako okružní trať od Františkova nádraží Vinohrady, Volšany a Žižkovem, nemající středisk, jež by spojovala, hřešící proti základnímu požadavku, že místní dráhy mají spojovati vnitřek města s jeho obvodem a vésti od nádraží k městu a nikoliv z města.

Neuspokojují však ani svými výkony pro obecenstvo.

Měřítkem je zde množství dopravených osob. Frekvence na drahách dříve rostla a klesala souhlasně se snižováním neb zvyšováním sazeb. Při prvním značném snížení sazeb r. 1896 vzrostla frekvence ze 7·6 mil. r. 1894 (r. 1895 s 9·8 mil. nelze čítati pro výstavu národopisnou) na 10·25, tudíž o 2·65 mil., více než o $^1/_3$. Další nejbližší léta nelze srovnávati dobře, jelikož byl vzrůst elektr. drah příliš náhlý, aby bylo lze srovnávati přímo vliv sazeb na frekvenci, účinkovala i sama přeměna starých tratí v pohon elektrický, i novota věci samé přilákala mnohé k jízdě, kteří jinak potřeby té neměli. Nicméně po stoupnutí frekvence následkem plného vybudování sítě počtu dopravených osob nepřibývá nyní tou měrou, jak by bylo snad lze očekávati.

Tak dopraveno roku 1898 na elektrických a koňských drahách obce pražské 17,170.978 osob, roku následujícího 17,990.811 osob. Avšak od r. 1901 doprava osob klesá. Roku 1900 dopravila pražská tramway 19,220.000 osob,

r. 1901	21,828.000	osob, tedy proti	r. 1900	+ 2·6	mil.
» 1902	20,666.294	» » »	» 1901	— 1·1	»
» 1903 asi dopraví	20,580.000	» » »	» 1902	— 0·1	»

Mimo to není doprava na pražské tramwayi, srovnává-li se s jinými městy, příliš živá. Tak na př. dopravují dle dat sebraných inž. Listem uliční dráhy ročně na 1 km. trati

ve Vídni (1,673.000 obyv.)	1,050.000 osob
v Budapešti (713.000 obyv.)	702.000 »
v Praze s obcemi sousedícími (408.738 ob.)	475.000 »
v Terstu (133.000 obyv.)	438.000 »
v Št. Hradci (138.000 obyv.)	253.000 »

V Praze jezdí průměrem denně necelých 60.000 (v nedělích 80.000) osob, v Drážďanech r. 1900 (počet obyvatelstva 396.146) denně 165.621, v Lipsku (obyvatelů v roce 1900 456.124) denně 173.598, v Kamenici Saské (206.913) při tehdy málo vyvinuté síti elektrické 32.993 cestujících.

Počet dopravených osob po uličních drahách v r. 1900 činil v Berlíně (s předměstími 2·53 mil. obyv.) 280·73 mil., v Hamburce-Altoně (0·867 mil. obyv.) 103·21 mil., v Mnichově (499.959 obyv.) 40·03 mil., v Lipsku (455.089 obyv.) 64·03 mil., v Drážďanech (395.349 obyv.) 73·83 mil., ve Frankfurtě n. M. (288.489 obyv.) 34·5 mil., ve Vratislavi (422.738 obyv.) 31·15 mil., při čemž Mnichov a Vratislav mají uličních drah asi stejně jako Praha, Frankfurt o třetinu méně.

K tomu jest uvážiti, že v Praze není té rozmanitosti místních dopravních prostředků jako v jiných městech; málo drožek a fiakrů, vnitřní městské dopravě neslouží ani omnibusy ani lokomotivní dráhy ani paroplavba, která dopravuje na př. v Paříži 25 milionů osob ročně.

Hlavní příčinou jest malá střední dopravní rychlost (i se zastávkami).

Tato obnáší dle údajů Listových za 1 hodinu

ve Vídni	10·15	km
v Berlíně v nejživějších ulicích	9·6	»
v předměstích	13·7	»
ve Frankfurtě n. M. v městě	12·3	»
v Brusselu v městě	11·9	»
bývalá vídeňská koňská tramway	8·6	»

Praha má však dle osobních měření inž. Lista za 1 hod. na méně živých tratích 8·9 km, na živých 7·3 km, a v hodinách živé dopravy dokonce jen 5·8 km. Tato »rychlost« klesá na rychlost chůze a vysvětluje, proč se tramwaye málo používá, neboť se stává luxusní, nedocilujíc žádné úspory času. Platí zde »okřídlené slovo« konduktérů, že elektrická dráha je pro pohodlí cestujících, nikoliv pro rychlejší dojití cíle.

Hlemýždí rychlost uličních drah však působí antisociálně; zabraňuje tisícům obyvatelů bydleti levněji, lépe a zdravěji za městem, připravuje jiné tisíce na periferii města bydlící o možnost stravovati se doma, a ničí účinky zkrácené doby pracovní.

Malá střední rychlost zaviněna jest opět především dlouhými a četnými zastávkami. Střední doba zastávky obnáší dle Lista

v Praze	34	vteřin,
kdežto ve Vídni pouze	11	»
v Berlíně v živé třídě	15	»
ve Frankfurtě ve městě	10	»
v Brusselu v živé ulici	15	»

Zaviněna jest dále obtížným úzkým vstupem o 3. stupních, kdežto všude jsou pouze dva stupně pohodlnější, dvířkami, které nutno otevříti, dále sousedskou pohodlností pražského publika a malou čilostí konduktérů i řidičů.

Velkým zlem jest zpropitné, které zaviňuje, že konduktéři čekají na publikum i z velké vzdálenosti přibíhající, ač všude jinde tramway vůbec na nikoho nečeká, a nedá-li se znamení, na méně

živých ulicích ani nezastavuje a stanice projíždí. V Belgii pro urychlení obecenstvo zadem nastupuje a předem vystupuje. V zájmu urychlení dopravy mohlo by odpadnouti i čekání na přestupující, jímž obětuje se čas cestujících ve vagoně několika přestupujícím a zdržuje se čekání všech osob, nastupujících v dalších stanicích. Budou-li vozy rychleji za sebou následovati, nebude nikomu vaditi, odpadne-li čekání na přestupující, protože v krátké lhůtě 2—3 minut dostaví se vůz další. Nyní arci v Praze čekává se na přestupných stanicích až 10 a více minut.

Odstraněním zpropitného zamezilo by se i zlořádu, že průvodčí zastaví vůz již se rozjíždějící, by mohlo publikum, schopné dáti zpropitné, nastoupnouti. Každé rozjetí stojí obec 9·9 h za proud. Odstranění zpropitného učinilo by řidiče od choutek publika nezávislými a interesovanými na rychlé dopravě.

Zadní vstup jest na př. ve Vídni vůbec bez dvířek, by se mohlo volně naskakovati a seskakovati, čímž se zastávkám odlehčuje. To skoro všude jest dovoleno, i v největších městech.

Další závadou pražské tramwaye jsou p ř e č a s t é zastávky. Dle evropského průměru připadá 1 zastávka na 280—350 m, pražský průměr činí 220 m. U Musea na trati Žižkov—Košíře připadají 3 zastavení na 83 m, podobně jsou dvě blízké zastávky u čes. techniky a na Komenského a Purkyňově náměstí.

Počet stanic bylo by lze velmi dobře bez újmy přestupujícímu obecenstvu omeziti.

Těmito opatřeními, zmenšením počtu a zkrácením doby zastávek, disciplinovanějším řízením personálu a urychlením vstupování obecenstva bylo by možno v témž poměru s t ř e d n í d o p r a v n í rychlost bez zvýšení rychlosti j í z d y zvýšiti na 9·4 km čili o 16 %. Bylo by však v zájmu obecenstva i rentability tramwaye i vlastní rychlost jízdy zvýšiti a dosáhnouti aspoň (ve Vídni povolených) 14 km za hodinu v městě a 16 km v hodině mimo město. Při rychlejší jízdě na téže dráze pracuje motor úsporněji nežli při rychlosti menší.

Dnes vykoná pražský vůz motorový na nejživější trati 129 km denně, na tratích méně živých ještě méně; stejnou službu s vozem konají i zřízenci. Průměrně připadá však na kontinentě 150 km na vůz, v Americe 200—250. Zvýšením střední dopravní rychlosti aspoň na rychlost vídeňské tramwaye, t. j. na 10·15 km čili o 25 proc., byla by možno v témž poměru zredukovati vydání za

řízení vagonů a průvodčím, na vydání 534.000 kor. bylo by dle Lista K 132.000 úspory.

Dalších úspor možno docíliti na energii elektrické. Mnoho proudu spotřebují těžké 4osové vagony, kde připadá 222 kg na jedno místo, proti normálním 150—180 kg. Tyto obrovské vagony jsou jakoby přímo vypočteny pro milionová města americká s dlouhými a širokými ulicemi a rovným terénem — a zatím vlekou se poloprázdné namáhavě do příkrých kopců, koleje posypávají se pískem, aby se zvětšilo tření, u vstupu ponechány všechny vady, které dávno byly odstraněny u vozů železničních.

Místo rychleji obíhajících vozů menších, pražskému terénu příhodnějších, máme malý počet zdlouhavých a ve velkých intervalech za sebou následujících obrovských vozů, v obyčejné dopravě nevyužitkovaných a při nadprůměrné právě pro skrovnou hustotu a rychlost stejně nedostačujících.

Správa zavádí proto právem lehčí vozy dvouosé. Možno však uspořiti i tím, že by se těžkých vozů užívalo pouze v době velké frekvence a na rovných živých tratích, aby byly pokud možno plně obsazeny.

Toto zvýšení rychlosti předpokládá ovšem lepší úpravu p o u l i č n í c h p o m ě r ů. Tak hlavně policejní stíhání nevyhýbajících se vozků, nákladních vozů užívajících kolejí tramwayových, je-li ostatní ulice volná, přeložení stanovišť drožek a fiakrů z ulic tramwayových do ulic vedlejších, na př. z Hybernské ul., Příkopů, Poříče a Ferdinandovy tř. do Senovážné, Nekázanky, Uršulinské a na Florenc, rozšíření chodníků a vydláždění přechodů uličních.

Ještě více nežli malá rychlost, vadí nestejnoměrnost jízdy. Touž tratí projedete jednou za 6, podruhé za 12—15 minut, vozy následují za sebou v intervalech druhdy naprosto nevypočítatelných. Nejvíce výchovy potřebuje však obecenstvo samo — jak uživatelé tramwaye, tak chodci pouliční. Pražská »elektrická« dráha, vlekoucí se líně ze Spálené ulice k technice, od Purkyňova náměstí k Volšanům, toť jen příznak života pražského, českého. Lidé vstupují i vystupují z tramwaye jako ze soukromé ekypáže; na rozchodnou se loučí a líbají a dávají si přednost jako v saloně a průvodčí trpělivě čeká, dostal nebo očekává zpropitné. Tam od rohu kdosi kývá, nespěchá, vždyť vůz počká — zpropitné. Na konec zavrou se nepraktická dvířka a průvodčí zdlouhavě natahuje se po zvonku nebo klade k ústům píšťalku. A trvá nové vteřiny, nežli si řidič uvědomí signál k odjezdu.

Má-li na přestupní stanici vůz křižující sečkati na cestovatele přestupující, co tu — na místě přesného signálu — ohlušujícího pískotu, a často nadarmo, protože z přestupujícího obecenstva, které zpropitné jednou již zaplatilo, další krejcar již nekouká.

Dobře by působilo omeziti též zvonění na nejnutnější míru a ponaučiti publikum ku zvýšené obezřetnosti při přecházení ulic. Nikde se snad nezvoní tolik jako v Praze a zbytečně, protože se tím otupuje pozornost obecenstva. Ostatně největší překážkou není tu nepozornost chodců jako svévole vozků.

*

Rozprava v České společnosti národohospodářské ukázala zásadní rozpor názorů. Jakoby šlo o dva světy: zde snaha postaviti Prahu na roveň jiným velkoměstům s jejich čilostí a ruchem, který je živou illustrací přísloví, že čas jsou peníze — tam jakýsi fatalism, že všechno je dobré tak, jak jest, jezdí-li elektrické dráhy pražské nervosním lidem příliš pomalu, že jezdí pensistům a domácím paním ještě příliš rychle, procházejí-li jinde lidé vozem, u nás že bychom trpěli průvanem, nekoná-li personál přesně svých povinností, že toho — v době mezinárodní rychlíkové dopravy s vteřinovou dochvilností — na něm při menším jeho vzdělání žádati nelze, je-li jinde čas drahý, u nás že lidé mají času dost, třebas neměli zase peněz.

A s těmito názory přešli jsme se svými drahami elektrickými a s jejich deficitem do století dvacátého! O.