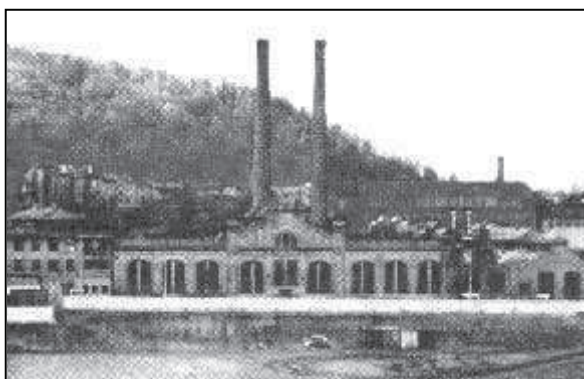


## Tatrovka pana Ringhofferera

Což takhle skočit rovnýma nohama do doby technické revoluce? Bylo o ní a bude jistě ještě sepsáno mnohé, technických památek si vážíme a opatrujeme je. Obvyčejně se nám vybaví dědeček automobil, stařenka lokomotiva, nebo bicykl kostitřas jak je nejlépe poznáme v technickém muzeu. Tam nás napadá, jak vlastně to či ono vyráběli bez počítači řízeného strojního vybavení, jak zajišťovali dopravu a kolik času a nesmírného úsilí na ty věci museli vynakládat. Ze Smíchova na Florenc, na to stačí deset minut jízdy metrem, nebo čtvrt hodinka tramvají a pěšky dejme tomu něco přes hodinku. Ale na dopravu velice neobyčejného nákladu, provozovanou po dobu téměř dvaceti let, bylo nezbytné tuto vzdálenost překonávat nejméně půlden.



Potomek někdejšího kotláře a pozdější baron Franz Ringhoffer (1817–1873) zahájil na Smíchově v roce 1852 výrobu železničních vagónů. O dvacet let později tu pracovalo téměř 2 300 lidí. Musíme si připomenout, že tehdy ještě nestál železniční most, tedy nemohly existovat ani vlečky z továrny až na dráhu. Jak tedy dopravovat pět tunové kolosy na nádraží? Speciální valník o šesti silných kolech s

mohutnou gumovou obručí byl na té straně, kde zapřáhali koně, opatřen navijákem. Vzadu byly sklápěcí líhy. Ty byly vybaveny kolejnicemi stejně, jako plocha valníku. Nízké, zato velmi silné bočnice by v nejhorším zabránily sesutí nákladu, kdyby vykolejil. Není však žádná zpráva o tom, že by se to někdy stalo. Nakládka probíhala tak, že vůz museli přistavit těsně pod transmisi, tj. řemenicový rozvod parního pohonu do celé fabriky. Obrovské kolo zajišťovalo velmi pomalé otáčky navijáku. Tak tedy pomocí navijáku, sochorů a klínů sehraná parta čtyř, někdy i pěti chlapů, vytáhla vagón na vůz. Zajistili ho mnoha dřevěnými klíny, osa navijáku byla zajištěna proti samovolnému otočení pořádným “zákolníčkem”. Osm silných valachů ve čtyřspreží zabralo a mohutný povoz se vydal na náročnou cestu křivolakými uličkami Malé strany a Starého Města po kočičích hlavách pražského dláždění.

Nejhůř bylo v Lázeňské ulici, kde nebylo možné povozem zatočit do Mostecké bez vypráhnutí jednoho páru koní. Jeden povozník řídil spřežení a čtyři museli po kouskách podkládat a poodsazovat kola, tlačit a koním ze všech sil napomáhat. Navíc tam velmi překážel nárožní kámen. Došlo tu k jedinému neštěstí, o kterém se dochoval zápis. Jakýsi malý chlapec, nechtěje přijít o nevšední podívanou, přitiskl se k tomu patníku. Bohužel obrovský vůz se v zatáčce na mokřím dláždění dostal do smyku, nebylo v lidských silách ho ubrzdit a zadek vozu nešťastného chlapce těžce poranil.

A pak při stoupání na Karlův most bylo znovu nutné koním zatlačit a překonat svah i zrady hrubého dláždění. U staroměstské mostecké věže číhalo další nebezpečí, dosti prudký spád. Ubrzdit tu sílu a přitom zatáčet, to byl velký kumšt. Platněřskou ulicí pak transport pokračoval okolo radnice Celetnou až k Prašné bráně. Nakonec teprve Hybernská ulice ústila k vlečce do kolejisti dnešního Masarykova nádraží. Když průvod po mnoha hodinách dorazil až sem, došlo na spuštění nákladu na nádražní

koleje. Líhy se sklopily, konce zapadly přesně do vlečky a dva koně pak pomáhali protisměrem přibrzďovat rychlost popouštěného lana. Sláva! Vagón sjel na zem a setrvačností sám majestátně vplul do nádražního kolejiště. Teprve nový železniční most a k němu Ringhofferem vybudovaná vlečka umožnily přibližně od roku 1880 dopravu vagonů po vlastní ose.

Krátce před 100. výročím svého vzniku byla Ringhofferovka znárodněna. Z několika názvů zůstává nejznámějším Vagonka TATRA Smíchov. Parní pohon zrušili, transmisní rozvodové řemenice také, jen u stropu zůstaly po dlouhá léta hřídele a ozubená kola. I na ně došlo, všechno nahradily elektromotory, jeřáby a kompresory.

Budovy továrny byly původně postaveny natolik účelně, že kromě rozšíření celého areálu v zadním traktu nebylo zapotřebí závažnějších přestaveb.

Továrna byla v plném provozu celých sto čtyřicet let. Docela však nezanikla. Střední část průčelí její hlavní budovy je zachována poblíž křižovatky U Anděla a tovární výroba pokračuje v moderních halách pražského Zličína. Na černobílém obrázku je jeden z posledních záběrů v polovině 90. let před demolicí Tatro Smíchov, těsně před zahájením výstavby areálu Nový Smíchov.



*Tet je zpracován podle knihy Ignáta Hermanna „Procházky Prahou“ a dalších starších materiálů. Barevné foto vlevo je z poloviny 90. let (autor Aussie, server Mageo).*

*Fotografie vpravo(2002) ukazuje nešťastné řešení pofidérní záchrany – historický přílepek na fádní utilitární stavbu obchodního centra vyvolává nahořklý úsměv.*

: bt

---

Pod vedením zástupce majitelů Ing. Františka Ringhofferů IV. se realizovala řada progresivních a vývojových změn, dařilo se vyvíjet a produkovat konkurenčně zajímavé železniční vagony (4500 vozů za léta 1874 - 1890) a společně s tramvajemi je i úspěšně exportovat do zahraničí. Postupně došlo k vybudování vůbec největší vagonky v rakouské monarchii, která od roku 1863 vyráběla i osobní vozy. Prvních deset vagonů bylo prodáno Jižní státní dráze.

Zanedlouho přišla prestižní zakázka, a to přímo od císařského dvora ve Vídni. Rodinná firma Ringhoffer na jejím podkladě např. dodala tři salonní vozy pro rakouskou císařovnu Alžbětu. Na rozvoji výroby vagonů a posléze i tramvají vč. jejich prodeje do zahraničí se výrazně také podílel i F. A. Hering. Jako prokurista a člen rodinné rady Ringhofferů měl samozřejmě svůj podíl na rozvoji dalších podnikatelských aktivit rodiny majitelů, které se odehrávaly po celé české zemi.

(Citace z článku Pavla Heringa na adrese <http://rodopisna-revue-online.tode.cz/clanky-obory/hering.pdf>)