



Na místě slavné vagonky (na fotografii vpředu) dnes stojí Zlatý Anděl. Ze slévárny (v pozadí) se dochovala pouze přední zeď – dnes obchod Humanic v Novém Smíchově (foto M. Polák kolem roku 1994)

filantropické zásluhy byl povýšen krátce před smrtí do šlechtického stavu. Zemřel 23. března 1873. Ohromné dědictví, zahrnující panství v Kamenici, Štíříně, Kostelci u Křížku, Popovicích a Lojovicích, smíchovskou továrnu, továrnu na Novém Městě a v Kamenici získali jeho synové František, Emanuel a Viktor.

Výrobky smíchovské Ringhofferky a později Tatry šířily slávu českých techniků a dělníků po celém světě a s celou řadou z nich se můžeme setkat na ulicích mnoha světových metropolí doposud.

Poslední kapitolu smíchovské vagonky však, bohužel, napsala naše doba. V roce 1996 byly budovy továrny odstřeleny a její provozy se přestěhovaly na čas do moderních hal ve Zličíně, aby i tady byla po čase výroba pražských tramvají ukončena.

Na vzhledu celé řady továrních objektů se podílel na počátku minulého století význačný český architekt Osvald Polívka (1859–1931). Ten v roce 1906 navrhl pozoruhodnou vilu baronky Ringhofferové v Kartouzské ulici čp. 20/7, která vznikla přestavbou staršího objektu, a je autorem řešení fasády bývalé kovárny (z roku 1916), která zůstala dochována v Plzeňské ulici. Posledním zachovaným objektem je „zámeček“ v Radlické ulici čp. 19/1, postavený roku 1852 v duchu neorenesance se sloupovým portikem. Na místě továrny se nyní nachází multifunkční obchodní středisko Nový Smíchov.

## Waltrovka

Jestliže se František Ringhoffer mohl opřít o rodinný majetek, další přední průmyslník vybudoval svůj závod z velmi nuzných poměrů. Jeho počátky sahají do roku 1898, kdy se Josef Walter (narozen r. 1874) pustil s jednou vrtačkou, výhni, kovadlinou a nejnútnejší výbavou do oprav vah jízdních kol, jež také montoval. V následujících letech několikrát přemístil svůj podnik (do Kinského ulice a do ulice Na Zatlance). To již sortiment tvořila motorová kola (od roku 1902), která doplnily dvouválcové motocykly s přívěsným vozíkem a posléze Waltrova proslulá tříkolka. Po krátkodobém neúspěšném spojení s firmou Breitfeld-Daněk následoval vznik akciové společnosti, na němž se mimo jiné podílel přední smíchovský stavitel A. Šimek, ředitel smíchovského pivovaru, jeden z jinonických statkářů, jenž dal na stavbu nové továrny k dispozici svůj pozemek.

Zatímco v původních prostorech Na Zatlance se zdokonalovaly dosavadní typy, začala se v jinonické továrně realizovat výroba automobilů. Jejich produkce později převládla a zcela vytlačila motocykly. V letech první světové války Waltrovka plnila jako podnik důležitý pro vojenskou správu ve velkých sériích objednávky na granáty, zapalovače a vzduchem chlazené motory. Na samém sklonku války pověřilo ministerstvo války J. Waltera výrobou vojenských motocyklů. Po jejím skočení se firma opět vrátila k automobilům, což se odrazilo ve změně jejího názvu na Akciová továrna automobilů Josef Walter a spol.



Waltrova tříkolka

do těchto míst a jejich okolí. Denně se mezi Prahou a Zbraslaví plavilo deset párů velkých parníků, z nichž tři páry obsluhovaly i další obce až po Štěchovice. K tomu každých dvacet minut odplouvaly menší lodě z Prahy do Chuchle.

V té době byl automobil ještě vzácností, koncem dvacátých let, a především v letech třicátých však vzrůstal počet aut takřka geometrickou řadou, což se samozřejmě projevilo i v útlumu lodní dopravy, která od té doby sloužila zejména výletníkům. Jen během druhé světové války a krátce po jejím skončení byly parníky zase hojně využívaným dopravním prostředkem, jelikož každou kapku benzínu vypila německá armáda a civilní auta se ocitla na suchu. Potom se lodní paluby plnily opět především výletníky.

Vltava tedy byla platná coby dopravní tepna, ale je tu také druhá strana mince. Totiž ty situace, kdy bylo třeba dostat se z jednoho břehu na druhý a pokud možno suchou nohou. V tom případě je nejlepším řešením most, chybí-li však, nabízí se jednodušší možnost: přívoz. Ty v Praze fungovaly pravděpodobně od těch nejstarších dob. K prvním doloženým patří právo přívozu, které vlastnila Vyšehradská kapitula spolu s obcí Podolí počátkem 13. století. A protože lidu přibývalo, zatímco most byl stále jen jeden, tedy Juditin a po něm Karlův, poptávka rostla a s ní i počet přívozů. Co se týče břehů, na nichž se dnes rozkládá Městská část Praha 5, a břehů protějších, ty byly už od středověku spojeny především přívozem mezi Císařskou loukou a již zmíněným Podolím, který fungoval ještě v polovině 20. století, a mezi Smíchovem a Podskalím, jenž podlehl bezkonkurenčně levnějšímu Palackého mostu, otevřenému roku 1878.

Další přívozy pak propojovaly staroměstský břeh, prostor Újezda na břehu protějším a mezilehlé ostrovy. I ty zanikly ponejvíce v 19. století kvůli výstavbě mostu, ale v polovině 20. století zde byla v provozu populární „želva“, loďka, která jezdila mezi Slovanským, Střeleckým a Dětským ostrovem.

V letech nedávno minulých se ukázalo, že by nebyl špatný nápad některé z přívozů oživit, protože by o ně byl zájem coby o atrakci, ale nemálo lidí by je využilo i jako výhodného spojení při cestě za všedními povinnostmi. Výborná myšlenka byla skutečně realizována a roku 2007 byl zprovozněn přívoz mezi Lihovarem, Veslařským ostrovem a Dvorci, označovaný jako P3, jehož klienty jsou ve velké míře návštěvníci Žlutých lázní. O rok později přibýly další dva přívozy: prvním je P4 aneb ona vzpomínaná „želva“, která spojuje Smetanovo nábřeží (Hollar), Žofín, Střelecký a Dětský ostrov. Lodičku s prapodivným jménem Dofrechvoj řídí v současnosti, tzn. na jaře roku 2010, milá převoznice Vladka. Druhým přívozem je P5, na jehož lince loď Blanice absolvuje trasu Jiráskovo náměstí–botel Admirál na náplavce pod Hořejším nábřežím–Vytoň–Císařská louka, odkud v případě zájmu může zajet i k protějšmu Yacht Clubu, a zpět. Všechny tři přívozy jsou součástí Pražské integrované dopravy, takže vezmou na palubu každého, kdo má časovou jízdenku MHD či jízdenku přestupní, kterou je možno zakoupit i u pana



Přívoz mezi smíchovským břehem (od Lihovaru) a Žlutými lázněmi zajišťuje loď Josefína



Zimní přístav a dílny, kde se opravovaly parníky, byly na Smíchově poblíž železničního mostu již od konce 19. století (foto z roku 1937)



převozníka. Jsou v provozu od dubna do října celotýdenně, od 8 do 20 hodin; P3 začíná ráno dokonce v 6.00 od Lihovaru a poslední plavba se koná v opačném směru ve 22.00. (Pro úplnost dodejme, že přívoz P1 spojuje Sedlec a Zámky, P2 Podbabu a Podhoří, P6 jezdí z Lahoviček do Modřan a P7 je spojení, jež se plánuje přes Berounku mezi Lipenci a Mokropsy.)