



Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany

130 let služby cestujícím



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Slovo úvodem

Z letošních pražských tramvajových výročí si nyní připomínáme rok 1896 a s ním 130. výročí dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Tato dráha poprvé v pražské aglomeraci předvedla výhody elektrické trakce v každodenní praxi. Zajisté je pro většinu čtenářů známý i letopočet 1891 a tedy i úplně první pražská elektrická tramvaj, dráha na Letné, která vyjela před 135 lety. Tuto dráhu rovněž zmíníme, ostatně letenskou výstavní dráhou Křížík seznámil Pražany i ostatní návštěvníky Zemské jubilejní výstavy s možnostmi elektrické dopravy.

A když jsme u nestora české elektrotechniky, Františka Křížíka, i ten má letos své výročí. Před 85 lety se uzavřel jeho dlouhý a plodný život a na stránkách této publikace ho připomínáme právem – stál totiž u zrodu nejen letenské, ale i libeňské tramvajové dráhy, kterou vybudoval a 11 let provozoval.

Přejete si další výročí? Budiž. Před 95 lety skončila jedna kuriozita spjatá s jubilující libeňskou tramvajovou dráhou – úrovně křížení dvou drah s osobní kolejovou dopravou na Palmovce, a to Rakouské severozápadní dráhy s naší tramvajovou jubilantkou. Pravidelná železniční osobní doprava s dlouze spuštěnými závory na přejezdu narušovala jízdní řád tramvají – a tak tramvaje, jako ten slabší hráč, při nejbližší vhodné příležitosti provoz přes kolejové křížení opustily a vrátily se do této trasy až po ukončení osobní železniční dopravy na Těšnov. I o těchto peripetiích se na dalších stánkách dovíme a ukáže se, že historie se vrací, byť v opačném gardu. V roce 1931 kolejové spojení mezi horní a dolní Palmovkou směrem na Libušák a Vychovatelnu bylo nahrazeno novým tramvajovým spojením přes Libeňský most. Uběhlo necelé století a spojení přes Libeňský most budeme několik roků postrádat, a tak na Vychovatelnu a dále na sever opět tramvaje míří z horní Palmovky bez chybějící alternativy.

Nečekané zvraty k historii patří. V naší drobné publikaci se zmíníme i o loňském šedesátém výročí, tedy o tom, jaké komplikace přinesl na libeňsko-vysočanské větví tramvajové sítě úplný přechod ze starých dvounápravových tramvají na obsluhu čtyřnápravovými, tehdy novými tramvajemi typu T3. Výročí nejtěžšího zvratu v tramvajové dopravě si pro změnu připomeneme za rok, už to bude čtvrtstoletí od ničivé povodně, která naplno odstartovala urbanistické změny v Karlíně, Libni i na slavicí tramvajové trati.

Ale zpět na začátek. Ohlédněme se zpět, dráha Praha – Libeň – Vysočany se poprvé cestujícím předvedla 19. března 1896 a slaví stotřicátiny. Vkrádá se mi rčení s více významy – „to byla jízda“!

**Za celý autorský tým vás na další stránky zve
Miroslav Bureš**

František Křižík

8. 7. 1847 Plánice u Klatov – 21. 1. 1941 Stádlec u Tábora



Počátky elektrické trakce a elektrifikace vůbec jsou v Praze i v Čechách spjaty se jménem František Křižík. Byl klíčovou postavou i pro vznik nyní jubilující elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Jméno Křižíkovo je všeobecně známé, ale jeho pozoruhodný a dlouhý životní příběh s mnoha zvraty bývá zastřen výčtem jeho úspěchů na poli propagace elektrotechniky. Pojďme si tedy celý Křižíkův životní příběh připomenout.

Malý František byl po úmrtí prvního potomka Křižíkových (v roce 1834) dlouho očekávaným dítětem. Narodil se 8. července 1847 do velmi chudé rodiny chromého ševce a posluhovačky v městečku Plánice v Pošumaví jako vymodlené dítě v době, kdy už oběma jeho rodičům bylo čtyřicet pět let. Své vzdělání začal Křižík v roce 1853 v plánické dvoutřídce. Učil se dobře a jeho matka si přála pro synka dobré vzdělání, proto se rodiče i s Františkem přestěhovali do Klatov, kde žili v jedné místnosti. Jeho otec se věnoval ševcovině, jak se říkávalo, přištipkařil, matka posluhovala u místního varhaníka a synek zde s dobrým prospěchem navštěvoval německou školu. Křižíkovi rodiče pochopili, že pokud chtějí synka vytrhnout z naprosté chudoby, musí mu dopřát řádné vzdělání. A když dobré vzdělání, tak ve velkém městě. Odvážná paní Křižíková se vydala pěšky z Klatov do Vídně ke svému bratrovi, dělostřeleckému setníkovi. Doufala, že Františkův strýc chlapci pomůže, ale vracela se bez peněz, bez příslibu ubytování ve Vídni, zato s bratrovou radou: „Milá Mařko, kdybys dala hochovi nějaké peníze nebo nějaký jiný majetek, ať jakýkoli, může o něj přijít vždycky. Dopřeješ-li mu však vzdělání další, umožní mu nabytí majetku, o který jej nebude moci připravit nikdy nikdo.“

Z vídeňských škol nebylo nic, a tak František za další dva roky dokončil v Klatovech nižší reálku. Nezdolná Křižíkova matka se nevzdávala a s pomocí řady známých vyjednala v roce 1859 pro Františka studium v Praze, nejprve v německé reálné škole. Cestu do Prahy František s maminkou absolvoval pěšky, cestu zdolali za tři dny. Ubytovaní v Praze měl domluveno u krejčího pana Sládka, spát mohl pod kuchyňským stolem a za nocleh platil tím, že doučoval dcerky pana mistra krejčího. Sám se mohl učit jedině dokud mistr krejčí ještě svítil... Tomu odpovídal Františkův školní prospěch, ročník opakoval. Na stravu mladý Křižík moc prostředků neměl, obědvat mohl v klášteře u sv. Tomáše a jednou týdně chodil na oběd k sestře řádového provinciála. O večere se postarala jeho obětavá matka; proviant mu jednou měsíčně nosila v nůši pěšky 130 kilometrů z Klatov a na přilepšenou mu přidala jednu zlatku. Připomeňme si, že tento výkon zvládala milující Františkova matka jako bezmála šedesátiletá! Po roce František změnil ubytování a po dvou letech vyměnil německou reálku za českou. Později už se doučováním, jak se říkávalo kondicemi, i dalšími výdělky začal živit a lepší ubytování získal u své starší sestřenice.

Českou reálku František dokončil a aby mohl jít k maturitě, katecheta mu daroval starší černý oblek. Maturitu ale Křižík přesto nesložil, protože neměl na úhradu nově zavedené maturitní taxy za vykonání zkoušky. Poté se devatenáctiletý Křižík

na přechodnou dobu stáhl z Prahy zpět do rodné Plánice, aby se vyhnul nuceným, tzv. divokým odvodům do armády probíhajícím po prohře Rakouska v bitvě u Hradce Králové ve válce prusko-rakouské.

Až se situace uklidnila, Křižík se vrátil do Prahy a měl štěstí. Nešťastného Křižíka si povšiml profesor pražské polytechniky (dnešní ČVUT) Václav Zenger, rozpoznal jeho velký talent a zařídil, že Křižík bude na studia přijat i bez vykonané maturitní zkoušky jako mimořádný posluchač. Křižík neklamal a studium zvládl za dva a půl roku – byť, jak později poznamenal, v elektrotechnice byl pouhým samoukem, neboť na vysokém učení absolvoval o elektrotechnice jedinou dvouhodinovou přednášku profesora Zengera – vždyť elektrotechnický obor teprve vznikal. Více vědomostí i praktických dovedností získal ve svém prvním zaměstnání u firmy Markus Kaufmann zabývající se výrobou telegrafních a signalizačních zařízení, kam nastoupil už během studií.

Po vysokoškolském absolutoriu inženýr Křižík jako začínající absolvent nastoupil na podúřednické místo na c.k. privilegované Severní dráze císaře Ferdinanda (*k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn – KFNb*), a to nejprve v Olomouci, později v Brně. O dva roky později se stihl oženit. V dalších letech se manželům Křižíkovým narodilo celkem osm dětí, avšak dospělosti dožily pouze tři – dcery Růžena a Anna a syn Jan. O synovi Janovi se ještě dočteme v závěru tohoto příběhu.

Nyní se vraťme zpět ke Křižíkově drážní kariéře. V roce 1872 Křižík přešel k c.k. privilegované Moravsko-slezské ústřední dráze (*k.k. privilegierte Mährisch-Schlesische Centralbahn – MSCB*) do Krnova a zde uskutečnil svůj první vynález – zdokonalené elektromechanické návěstidlo. I přes tento úspěch rád v následujícím roce opustil Krnov a natrvalo zakotvil v Čechách. Nastoupil v Plzni u plzeňsko-březenké dráhy (*k.k. privilegierte Eisenbahn Pilsen – Priesen – Komotau*) jako přednosta telegrafního oddělení a zde začal naplno uplatňovat svou technickou invenci. Zdokonalil elektrické staniční návěstí a ústřední stavění výhybek. V roce 1878 přišel s blokovacím zařízením, které udržovalo na železnici vlaky v bezpečné vzdálenosti za sebou. Tento vynález byl prvním, který František Křižík později uplatnil i v zahraničí, a to v roce 1882 v patnáctikilometrovém svatogotthardském tunelu ve Švýcarsku.

V tomto stabilizujícím, „plzeňském“ období Křižík podává několik patentů a je přítomen jejich zavádění přímo na dráze. Jedním z jeho prvních honorářů za vynález byla náležitá odměna – jeden tisíc zlatých; pro přirovnání lze uvést, že tento honorář byl vyšší, než jeho roční nástupní úřednický plat. Křižík se tak stal ekonomicky nezávislý a mohl začít cestovat, mimo jiné například roku 1878 do Paříže na světovou výstavu. Zde ho zaujala elektrická oblouková lampa zdokonalená ruským vynálezcem Jabločkovem. Elektrický oblouk byl prakticky předveden už roku 1810 a různí vynálezci obloukovou lampu v dalších letech vylepšovali. Princip lampy spočíval v elektrickém výboji mezi dvěma uhlíky, které postupně uhořívaly. Tehdy představená obloukovka od Jabločkova vydržela svítit pětadvacet minut, což byl ve své době světový rekord.

Do řady zdokonalovatelů obloukovek se přidal i František Křižík a originálním způsobem změnil regulaci posunu i vzájemnou polohu odhořívajících uhlíků. Na svůj vynález vzpomínal se slovy „*místo rovnoběžných, těsně vedle sebe postavených uhlíků jsem zavedl uhlíky proti sobě skloněné a byl jsem si jist, že v této vzájemné poloze budou oba uhlíky ohořívát rovnoměrně v celém svém průřezu*“. Diferenciální regulaci svitu obloukové lampy si patentoval roku 1880. V Plzni si pak otevřel dílnu v domě „U zvonu“ a seznámil se s podnikatelem Ludvíkem Piettem, jehož papírnu jako první osvětlil obloukovými lampami. Zkušenější Piette mu na oplátku pomohl uvést zdokonalenou obloukovou lampu na český i zahraniční trh.

Cesta Křižíkova světla do Čech ale byla trnitá. V červnu 1881 sice instaloval několik obloukových lamp na hradním nádvoří v Praze, aby zazářily při návštěvě korunního prince Rudolfa, avšak ten slavnostní osvětlení zakázal se slovy „*nechci být obtěžován světlem ni lidmi*“. Narychlo tedy byla parní lokomobila s dynamem převezena k hlavnímu celnímu úřadu v Hybernské ulici a, jak praví Národní listy z 8. června 1881, slavnostní osvětlení bylo instalováno v Hybernské ulici a u Pražské brány.

Ve své domovské Plzni představil František Křižík obloukovou lampu v divadle 18. srpna 1881, v den jedenapadesátých narozenin císaře Františka Josefa I. V témže roce se Křižík také přihlásil do vyhlášeného konkursu na elektrické osvětlení Národního divadla obnovovaného po požáru. Trpce neuspěl. Osvětlení českého národního divadla bylo zadáno zahraniční firmě. Satisfakce se dočkal o dva roky později – při prvním slavnostním představení selhala elektrická dynamo, která musel opravit a pak nad osvětlením Národního divadla, ač ho vybudovala konkurence, bděl po 30 let.

Opravdové uznání svých schopností ale Křižík zažil sice ještě v roce 1881, zato ale v Paříži. Na Mezinárodní výstavě elektřiny (Exposition internationale d'Électricité) konané od 15. srpna do 15. listopadu 1881 byla jeho oblouková lampa oceněna zlatou medailí. Ocenění to bylo významné, byla to jediná medaile pro vystavovatele z Rakouska-Uherska. Ohlasy na jeho vynález byly značné a patentová práva pro zahraniční trhy Křižík prodal. Ekonomicky se tak zajistil takřkajíc na celý život. Poté, co se výroba rozeběhla mimo jiné ve Francii a v Anglii, činil jeho roční příjem z patentu 15 000 zlatých, což Křižík okomentoval po svém. „*Mohl jsem konečně zanechat ouřadování a věnovat se cele elektrotechnickému bádání.*“

Rok po evropském úspěchu a opatrné pražské premiéře se Křižíkovy obloukové lampy v Praze opět rozsvítily, tentokrát pro dva pražské prestižní podniky: Stýblovo knihkupectví na Václavském náměstí a Heinzovo hodinářství na Staroměstském náměstí. Elektrickou energii dodávala dynamo poháněná plynovými motory. V následujícím roce, a to na přelomu února a března 1883 zazářila světla na Staroměstském náměstí. Byl to úspěch, ale ne zas tak velký. Městská rada sice dovolila Křižíkovi, aby svými elektrickými lampami osvětlil veřejný prostor, ale jen na 14 dní. Jde přeci o drahou záležitost...

Křižík se přesto v Praze etabloval a z peněz, které mu přinášely licenční poplatky ze zahraničí, si roku 1883 pronajal tovární objekt v pražském Karlíně, kam z Plzně přesunul výrobu. V roce 1887 získal první zakázky na městské pouliční osvětlení. Nejprve osvětlil ulice Jindřichova Hradce a poté v dalších českých městech. Křižík svou továrnu začal rozšiřovat, kromě obloukových lamp vyráběl i dynamo a další elektroinstalační materiál. V roce 1889 Křižík spustil první městskou elektrárnu na Žižkově a o šest let později i v Karlíně. Zapsal se i do historie automobilismu a postavil tři elektromobily, s jedním z nich v Praze vyjel strmou Nerudovu ulici. Jeho další podnikání mělo veliký propagační dopad, ale ekonomický efekt mu nepřinášelo – byl více nadšeným technikem než obchodníkem.

Dosud jsme se nezmínili o významném tématu Křižíkova života – o elektrické dráze. Poprvé tento vynález viděl roku 1879 na průmyslové výstavě v Berlíně. V knižně vydaných Křižíkových pamětech se dočítáme: *„Zde mne ze všeho nejvíce zajímala malá elektrická dráha, postavená berlínskou elektrotechnickou firmou Siemens & Halske. Vypadalo to spíše jako velká hračka, ale ve skutečnosti to byla věc tehdy netušeného velikého dosahu, první to pokus používat elektrického proudu k pohonu vozidel. Trať elektrické dráhy té, dlouhá asi 150 metrů, byla zcela primitivní. Na zplanýrovaném vodorovném terénu byly položeny volně dřevěné pražce a na těch upevněny o úzkém rozchodu železné koleje.“*

Zážitek s elektrickým vláčkem byl pro Františka Křižíka inspirativní a byl umocněn poté, když 16. května 1881 vyjela v Berlíně první elektrická pouliční dráha na světě. Nechejme opět promluvit nestora české elektrotechniky: *„Sleduje bedlivě všechny pokusy, dospěl jsem na základě studií těch k poznání a přesvědčení, že elektrická trakce pro dráhy vůbec a jmenovitě pro dráhy městské dokonale se hodí, a že proto také není daleka doba, kdy alespoň ve směru poslednějším na celé dráze prorazí a zvítězí, a záhy vytlačí všechny ty dosavadní, moderní, rychlému vývinu velkých měst nikterak už nestačící a nevyhovující tramvaje parní a hlavně koňské, což poslednějším platilo jmenovitě o Praze s její pověstnou, již pomalou koňskou tramvají Otletovou.“* Pražská obec však s takovou změnou nespěchala a jak pravil Křižík: *„Víra v konečné ať již dřívější, či pozdější vítězství myšlenky byla tak pevná, že nepřipouštěla pochybností. Přemýšlel jsem proto o věci a jejím uskutečnění stále, dospěl jsem posléze k závěru, že nezbude nic jiného než podniknouti věc přece jen na vlastní pěst a na vlastní riziko. A to jsem posléze také učinil, pokládaje za příležitost k podniku takovému nad jiné vhodnou – Zemskou jubilejní výstavu v roce 1891. Když budována ta, rozhodl jsem se já, že současně postavím někde v Praze pokusnou pouliční dráhu elektrickou, že jí budu dopravovati obecnost, jmenovitě návštěvníky výstavy, tím, že dána jim možnost, aby se z vlastního názoru přesvědčili o modernosti a přednostech a tlak veřejného mínění že pak vykoná již další potřebné.“*



Akumulátorový tramvajový vůz č. 18 zachytil fotograf v dubnu 1899 v železniční stanici Zbraslav. Vůz měl zajímavou historii, původně jezdil v New Yorku a poté byl testován ve Vídni, odkud jej získal František Křižík (na snímku stojí jako pátý zprava).

Tak se přiblížila doba, kdy Křižík dráhu na Letné opravdu postavil a později byl osloven libeňskými radními ohledně letos jubilující tramvajové dráhy, které se budeme věnovat v dalších kapitolách. Mimo vlastního tramvajového podniku se dále podílel na stavbě tramvajového provozu bouřlivě se rozvíjejícího města Královské Vinohrady a také v Plzni. Mezitím už testoval akumulátorový pohon tramvají, a to jak na pouliční dráze, tak i na železnici.

Elektrickou trakci na železnici skutečně prosadil, ne však v akumulátorové formě. V roce 1903 zatrolejoval první železniční trať v Rakousku-Uhersku, a to dodnes fungující dráhu z Tábora do Bechyně. V témže roce byla dokončena také elektrifikace pozemní lanové dráhy na Letnou – také podle projektu Františka Křižíka.

Jestliže v roce 1903 představil Křižík železnici s trolejí, o dva roky později naopak zprovoznil tramvajovou trať bez troleje. Konkrétně se jednalo o poslední elektrifikovaný úsek pražské koňky vedený po Karlově mostě. Pro provozovatele, Elektrické podniky, bylo nepřijatelné, aby na Karlově mostě byla zavěšena trolej, proto Křižík přišel se spodním odběrem proudu, který si už bez cestujících odzkoušel roku 1896 na své elektrické dráze na Letné. Doprava cestujících elektrickými tramvajemi přes Karlův most byla zahájena 28. září 1905. Křižík dodal nejen vybavení kolejíště, ale také osadil 31 tramvají zařízením pro spodní odběr proudu. Navržené řešení bylo důmyslné, avšak komplikované, pravděpodobně poddimenzované – a především ne zcela spolehlivé. Můžeme předelat, že tato technická hříčka se neosvědčila, a tak Elektrické podniky tramvajovou dopravu na Karlově mostě definitivně zastavily 30. dubna 1908, údajně i proto, že na tuto trať nebyl vydán souhlas k trvalému provozu.

Roku 1905 byl v souladu s dobovými zákony František Křižík císařem Františkem Josefem I. doživotně jmenován poslancem Panské sněmovny (*Herrenhaus*), což byla horní komora Říšské rady (*Reichsrat*), rakousko-uherského parlamentu, a to za zásluhy o vědu. Shodou okolností záhy poté Křižík ve Vídni představil i své profesní aktivity. Roku 1905 nechal postavit na vlastní náklad dvounápravovou elektrickou lokomotivu, osadil ji vlastní velmi výkonnou elektrickou výzbrojí a v následujícím roce ji se jménem Wien a evidenčním číslem „1“ začal testovat na vídeňské městské dráze (*Stadtbahn*) v úseku Hauptzollamt – Praterstern, který měl pro své zkoušky a prezentaci vyhrazen. Použil dvou vodičové stejnosměrné napájení 2 x 1500 V, neboť jeho výkonná lokomotiva musela vyhovět náročnému provozu s častými rozjezdy v nepříznivých sklonových a směrových podmínkách. Zkušební jízdy byly technicky úspěšné, ale cenově nebylo možné dosáhnout uspokojivého výsledku. Opakovaně a dlouhodobě ve Vídni probíhaly neúspěšné diskuse o možné elektrifikaci městské dráhy. Konec veškerých bezvýsledných debat přinesla vypuknutí první světové války a Křižíkova vídeňská aktivita přišla vniveč.

Další pocty se Křižík dočkal roku 1906. České vysoké učení technické mu udělilo čestný doktorát – Dr.h.c. Navrhovanou profesuru odmítl, stal se však členem zkušební komise pro elektrotechniku. V téže roce začala probíhat jednání o koupi Křižíkovy libeňské tramvajové dráhy pražskou obcí, která chtěla dovést monopolizaci tramvajové dopravy v pražské aglomeraci. Po více kolech jednání šedesátiletý Křižík dráhu i s veškerým inventářem prodal Elektrickým podnikům v roce 1907.

V téže roce však odmítl jinou nabídku, a to od konkurenta a profesního rivala Emila Kolbena na sloučení jejich firem, což není překvapivé. Kolbenova nabídka na sloučení podniků byla zcela jistě jitréním starých ran. Roku 1898 totiž zastánce elektrizace střídavým proudem Kolben porazil „stejnosměrného“ Křižíka v koncepčním sporu v soutěži na výstavbu ústřední pražské elektrárny v Holešovicích. Tuto nesmírně výnosnou a reprezentativní zakázku získal o patnácti lety mladší Kolben, což bylo

jasné potvrzení nového trendu – nastupující dominance střídavého proudu. Křižík na svou obchodní prohru doplatil prestižně i ekonomicky, zejména poklesem důvěry bank poskytujících úvěry, které potřeboval pro své další ambiciózní projekty.

Pro stárnoucího Křižíka nastalo rozporuplné období. Roku 1909 byl jmenován členem rakouské železniční rady, o rok později se podílel na zřízení provozu elektrických tramvají v chorvatském Dubrovniku a další rok vystavěl parní elektrárnu v Kolíně. Ohlédneme-li se však na všechny Křižíkovy aktivity minimálně posledního desetiletí, můžeme konstatovat obrovské rozpětí zájmů, které fakticky přesahují možnosti firmy řízené jedním člověkem. Tento podnikatelský počín mu přinesl čest a slávu – a také finanční problémy, z nichž se jeho firma ani po letech nevzpamatovala.

Koncem roku 1913 už Křižík přiznává, že „*bankovní úvěr pohltit všechen můj zisk*“. Je naprosto zadlužen u Pražské úvěrní banky a byl nucen vyhovět veškerým požadavkům bankovní správní rady. Odpověď z banky je v lednu 1914 strohá a jasná. „Vzhledem k tomu, že jste předal bance de facto vedení svého podniku, nepovedeme proti vám exekuci.“ V téže roce vypuká první světová válka, ekonomika se přeorientovává na válečnou výrobu, se kterou Křižíkův stagnující podnik neměl nic společného. Hospodářský obrát k lepšímu se nedostavoval, a proto v roce 1917 ustavuje Pražská úvěrní banka akciovou společnost, která nese název Českomoravské elektrotechnické závody Fr. Křižík, akciová společnost, Praha-Karlín. Společnost sice nese Křižíkovo jméno a Křižík zde ještě získal pozici předsedy správní rady, ale s jediným hlasem v radě pocituje naprosté oslabení své role v továrně a jeho návštěvy v kdysi vlastním podniku brzy ustávají. Zklamáný sedmdesátiletý vynálezce se stáhl do ústraní a věnoval se bádání a experimentům ve své soukromé laboratoři. Výsledky svého bádání ale nijak nezaznamenával a tedy ani nepublikoval.

Po rozpadu monarchie a vzniku Československé republiky už Křižík-podnikatel neexistoval, v mladé republice však zůstával velikou morální autoritou a častokrát byl zván k účasti na různých slavnostních akcích spojených s elektrotechnikou. Za své vynálezy a technická řešení v elektrotechnice se roku 1918 stal František Křižík členem České akademie věd a umění. V roce 1927 se stal úplně prvním laureátem významné ceny československých techniků – Ceny dra Hanuše Karlíka, ve své době nazývané „*československá Nobelova cena*“.

Jmenované pocty byly jednou stranou mince, na straně druhé Křižík pocítoval ztrátu celoživotně budované firmy a těžké osudové rány zažíval i v osobním životě. Připomeňme si, že z osmi jeho dětí přežily do dospělosti pouze tři a v roce 1923 mu zemřela i milovaná manželka Pavlína. Ve stáří mu naštěstí pomáhaly přežít děti. Potomci mu opláceli péči, kterou věnoval do vysokého věku své mamince. Poslední léta pobýval Křižík částečně v Praze v Korunovační ulici, částečně v Bechyni u dcery. Dožil na zámku ve Stádlci na Tábořsku, jehož majitelem se po sňatku s Annou Felnerovou z Feldeggu stal Křižíkův syn Jan.

Křížík nebyl opuštěn ani zapomenut. Na sklonku svého života natočil několik přednášek a vystoupení pro Československý rozhlas. Snad nejznámější je jeho a Čapkův „Pozdrav lidem dobré vůle“ – rozhlasové projevy, které v přímém přenosu odvysílal Československý rozhlas v politicky přituhující Evropě na Štědrý večer, 24. prosince 1937 ve 23 hodin. Karel Čapek se ve svém mírovém poselství obrátil na spisovatele Rábindranátha Thákura a devadesátiletý František Křížík, kterého všechny noviny nazývaly českým Edisonem (ačkoliv tak nechtěl být označován), svým pevným a silným hlasem oslovil Alberta Einsteina: *„Chci dnes pronést k vám, k lidem dobré vůle, poselství opravdové víry v mír. Profesore Einsteine, jsme si tak vzdáleni, a přece tak blízcí. Věřím, že věda může sblížit všechny lidi i národy. Věřím v šťastnou budoucnost světa. Lidstvo musí nakonec pochopit, že si je povinno úctou a láskou.“*

František Křížík se narodil roku 1847 v domku chudého a chromého ševce. Začínal v bídě, do Prahy přišel z pohraničí pěšky, učit se k maturitě mohl jen tehdy, když jeho bytný svítil v dílně loučemi. Zažil tři válečné konflikty a zemřel v úplně jiném světě, než do jakého se narodil. Obklopen svými nejbližšími dodýchal na zámku svého syna 22. ledna 1941 ve věku nedožitých 94 let. Svým nadáním, pílí i lidsky nezbytným štěstím se stal tím, kdo, obrazně řečeno, nám svítil a vozil nás. Své vědomosti dal do služeb lidem, které měl rád. Ve své době se stal symbolem, ba až miláčkem národa. Jeho pohřeb na pražském Slavíně se stal tichým protestem proti nacistické zvůli, která tehdy české země ovládala. Odpočívá na Vyšehradě mezi elitami, nedaleko Boženy Němcové, Bedřicha Smetany a Mikoláše Alše.



Hmatatelnou památkou na Křížíkův libeňský provoz je originální podvozek jednoho z vozů dráhy Praha – Libeň – Vysočany, který je majetkem Národního technického muzea a je vystaven v expozici Muzea městské hromadné dopravy ve vozovně Střešovice.

Co předcházelo vzniku Elektrické dráhy

Praha – Libeň – Vysočany

Úplně první elektrický vlak představil na berlínské výstavě Werner von Siemens už roku 1879; byla to na svou dobu převratná, ale přeci jen atrakce. První elektrická tramvaj na světě vyjela v berlínské čtvrti Lichterfelde 16. května roku 1881. Nastupující osmdesátá léta 19. století se stala předetapou drobných krůčků vedoucích k šíření elektrické trakce. Teprve poslední dekáda 19. století byla v Evropě ve znamení nových elektrických, respektive nově elektrifikovaných tramvajových systémů, přičemž se většinou jednalo o postupně se rozvíjející tramvajové sítě.

Tento trend nám dokumentuje malá exkurze do nejbližšího středoevropského okolí, která není plným výčtem vznikajících evropských tramvajových systémů. V Drážďanech vyjely poprvé elektrické tramvaje roku 1893, v Lipsku a Norimberku se tak událo v roce 1896 a následujícího roku se rozjely elektrické tramvaje v městech naší tehdejší monarchie, ve Vídni a Linci. Pro srovnání dlužno podotknout, že technický pokrok se nezastavil ani na české straně hranic – v Teplicích elektrické tramvaje svezly své první cestující roku 1895 a v Liberci o dva roky později. V roce 1899 už vyjely „elektriky“ v Plzni, Ústí nad Labem a na Moravě v Olomouci.

Tato fakta nijak nemohou zahanbit vývoj v pražské aglomeraci, byť nástup elektrické trakce byl zpočátku velmi nesmělý a vůbec ne v režii pražské radnice. Hlavním iniciátorem a hybatelem se stal podnikatel a nadšený elektrotechnik František Křižík a následně také zástupci libeňské radnice.

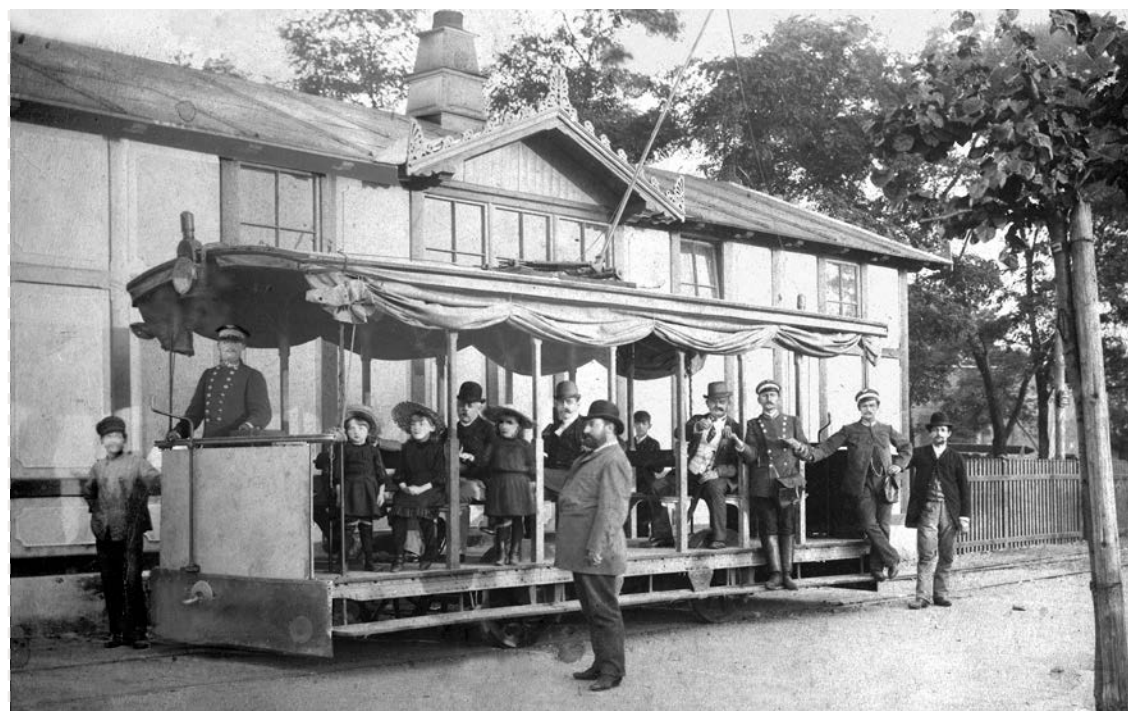
Velikou událostí se v Praze stala Zemská jubilejní výstava pořádaná roku 1891. U příležitosti této výstavy zřídil František Křižík první pražskou a současně i první českou elektrickou dráhu. Tramvajová trať vedla z Letenských sadů Ovineckou ulicí ke vstupu do Královské obory a zpočátku nedosahovala ani délky 800 metrů. Tramvaje na této dráze poprvé vyjely 18. července 1891. I po ukončení Zemské jubilejní výstavy zůstala trať zachována a o dva roky později ji dokonce Křižík prodloužil k Místodržitelskému letohrádku o dalších 600 metrů. Elektrická dráha však měla, obdobně jako o dvanáct roků dříve Siemensův výstavní vláček, více předváděcí než praktický účel a tramvaje zde jezdily pouze v letních měsících. Naposledy se na Letné projely roku 1900.

I přes velmi krátký provozní život splnila letenská elektrická dráha svůj propagační účel. Zatímco se veřejnost, odborní i političtí činitelé mohli v praxi obeznámit s nastupujícím trendem a výhodami elektrické trakce oproti tehdy obvyklému koněspřežnému provozu, souběžně probíhal jiný, ale důležitý děj v úrovni neveřejné.

Představitelům libeňské radnice bylo zřejmé, že pro další rozvoj obce bude žádoucí propojit Libeň s Prahou tramvajovou dopravou. Zprvu se libeňští radní konzervativně obrátili na provozovatele pražské koňky Edouarda Otleta se žádostí o prodloužení jeho koněspřežky z Karlína do jejich obce. Otlet ale odmítl ze svých zdrojů hradit prodloužení dráhy, a tak libeňští roku 1892 oslovili Františka Křižíka a projevíli zájem o vybudování elektrické dráhy spojující rozvíjející se industriální Libeň s Prahou.

Křižík, který v té době podnikal ve své firmě v sousedním Karlíně, na své úvahy o stavbě tramvajové trati později vzpomínal: „*Uvažoval jsem o tom a chodil řadu dní směrem z Libně po silnici a před Invalidovnou jsem počítal, kolik lidí přejde tudy obojím směrem v určitých dobách denních. Výsledek byl ten, že dospěl jsem k názoru, že by stavba nebyla riskantní, ale přímo žádoucí.*“ Tuto událost tedy můžeme hodnotit jako jeden z prvních dopravních průzkumů. Poté se tedy František Křižík, který už měl první praktické zkušenosti s elektrickou tramvají na Letné, rozhodl této nabídce využít a začal připravovat elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany.

První elektrickou tramway zprovoznil František Křižík (na snímku stojí v popředí) v roce 1891 na Letné.



Na tomto místě je vhodné představit Libeň, obec původně obklopenou zemědělskými usedlostmi a vinicemi rozloženými na svazích nad Vltavou a Rokytkou a ležící především kolem rumburské silnice vedoucí z Prahy přes Palmovku a Prosek směrem do severních Čech. Připomeňme si, že v průběhu 19. století se zemědělská obec dramaticky proměnila v bohatnoucí správně samostatné průmyslové předměstí Prahy s překotnou výstavbou činžovních domů, většinou s malými a špatně vybavenými byty. Podle sčítání lidu z roku 1843 měla Libeň 2185 obyvatel, o 14 roků později už 3618 obyvatel a v roce 1895 nalézáme v kronice člena libeňského obecního výboru Ladislav Hejtmánka informaci o tom, že Libeň má již 17 tisíc obyvatel. O tři roky později, tedy roku 1898, se Libeň stala samostatným městem.

Libeňské reálie druhé poloviny 19. století jsou obsáhle popsány v prozaické trilogii spisovatelky Heleny Dvořákové s názvem Pád rodiny Bryknarů, kterou napsala v letech 1938–1947. Na základě studia pramenného materiálu autorka ve svém díle vyprávěním osudů dvou rodin zachycuje přerod Libně z vesnice v nejprůmyslovější část Prahy. V trilogii je pozoruhodný podrobný popis řady libeňských lokalit. Odhlédneme-li od levicově-ideového podtónu daného dobou vzniku díla, tak se jedná o čtivou a nevšední pragmatii.

Zavátou minulost Libně a jejích velkých usedlostí reprezentují jména, která dodnes existují v místních a uličních názvech. Příkladem za všechny je například Carl Anton Ballabene, průmyslový a finanční podnikatel, rodák z Frankfurtu nad Odrou, jedna ze zásadních postav průmyslové revoluce v Čechách.

V industrializované Libni sídlila řada průmyslových podniků, a to například Pražská akciová strojírna, dříve Ruston a spol., Akciová společnost strojírní, dříve Breitfeld, Daněk i spol., chemická továrna a lihovar firmy Franz X. Brosche, přádelna a tkalcovna Bratři Perutzové/Brüder Perutz, nebo také tzv. Belgická plynárna, která mimo jiné napájela tehdejší plynové osvětlení. Proměnu charakteru obce akcelerovala na tehdejší dobu moderní a kapacitní doprava surovin a zboží usnadněná vyhlášením Labských plavebních akt v roce 1821, zaručujících svobodnou plavbu až do Hamburku. Postupným odstraněním většiny cel se Labe se svým přítokem Vltavou stalo první řekou, v níž byly realizovány zásady o bezcelní plavbě, přijaté v roce 1815 na Vídeňském kongresu. Dostupnost nákladní dopravy vzrostla roku 1873, kdy Rakouská severozápadní dráha zřídila nádraží v Libni a také na Rohanském ostrově v katastru sousedního Karlína.

Prosperita a sebevědomí rostoucí obce logicky vyvolala zájem o dopravní spojení s Prahou – jednak pro libeňské občany cestující do Prahy a opačně také pro návoz zaměstnanců z Prahy do nových libeňských firem a podniků. Další přípravné kroky už řídil František Křížík a rozjela se mašinerie nezbytných úředních aktů.

Vídeňské ministerstvo obchodu 11. června 1892 povolilo Křížíkovi předběžné technické práce pro trať elektrické dráhy „Praha na Florenci, Karlínem do Vysočan, s odbočkou přes Starou Libeň do Trojy“. Následoval podrobný projekt dráhy dokončený v říjnu téhož roku a 28. února 1893 se konalo místní úřední šetření, jež se skrývalo pod dobovým názvem „politická pochůzka“, při kterém příslušné úřady celý projekt podrobně projednaly.

Na výřezu z projektu libeňsko-vysočanské tramvajové dráhy je zakreslen kolejový oblouk mezi nynějšími ulicemi Sokolovská a Šaldova, kterému později musela ustoupit stavební čára domovního bloku. Ukosené průčelí nárožních budov je němým svědkem na Křížíkovo tramvajovou dráhu. V dolní části výkresu je zakreslena nerealizovaná odbočka ke Křížíkově továrně (nároží Křížíkova a Šaldovy ulice), kde byla původně plánována vozovna s elektrárnou.



Projednaný záměr se ale ještě lišil od později realizovaných úseků. Křížík počítal s hlavní tratí vedenou z Florence od nádraží Státní dráhy (nyní Masarykovo nádraží), dnešními ulicemi Křížkovou, Šaldovou a Sokolovskou, ulicí Švábky, podjezdem pod železniční tratí Rakouské severozápadní dráhy, Voctářovou ulicí po tehdejším nábřeží Vltavy a dále přes Židovskou Libeň nynější Koželužskou ulicí do Zenklovy ulice směrem k Palmovce. Jednokolejná trať s 9 výhybnami dlouhá 4058 metrů měla být zakončena u dnešní ulice U Synagogy. Jednokolejná odbočná trať byla zamýšlena na Balabenku a měla se od tratě hlavní oddělit u Rustonky. V polovině délky této tratě měla vzniknout výhybna na Palmovce. Součástí projektu bylo také nezbytné zázemí provozu – vozovna, navržená v areálu Křížkovy karlínské továrny. K napájení elektrické dráhy měla posloužit rozšířená Křížíkova podniková elektrárna.

Poté se rychlý spád událostí značně zpomalil. Proti projektu elektrické dráhy protestoval zástupce Generálního ředitelství Pražské tramwaye (tzn. koněspřežné dráhy), protože elektrická tramvaj navržená v úseku z Florence do Karlína souběžnou ulicí by konkurovala koňce. Protest nebyl úspěšný a v konečném důsledku projekt neohrozil. Větší komplikace přineslo zjištění, že na Švábkách by podjezd pod Severozápadní dráhou musel být kvůli vedení tramvajové tratě rekonstruován. Stavební náklady naprosto logicky Rakouská severozápadní dráha nést nechtěla a pro Křížíka by se staly nežádoucí finanční zátěží. Patovou situaci odblokovalo rozhodnutí prioritně vybudovat úsek z Florence na Balabenku, k dnes již zaniklé usedlosti „Nová Balabenska“ poblíž křížovatky dnešních ulic Sokolovská a Pod Náspem. Obsluha Staré Libně byla odložena na pozdější dobu, a to novou odbočkou vedenou z Palmovky přímo do dnešní ulice Zenklovy.

Definitivní koncesi ke stavbě i provozu dráhy na dobu 60 roků obdržel František Křížík vyhláškou ministerstva obchodu teprve 16. března 1895. Po etapě příprav nastal čas viditelných činů – bylo možné zahájit stavební práce i výrobu vlastních tramvajů.

Vyhláška o udělení koncese ke stavbě a provozu byla publikována v tehdejší Zákonníku říšském, předchůdci nynější Sbírky zákonů.

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXVI. — Vydána a rozeslána dne 12. dubna 1895.

Obsah: (Čís. 52—53.) 52. Vyhláška o koncesování drobné elektrické dráhy o kolejích pravidelných z Prahy k Vysočanům s odbočkou do Libně k libeňskému zámku. — 53. Nařízení, jímž mění se ustanovení §. 11, čísla 9 předpisů, ministerským nařízením ze dne 29. října 1892 vydaných, pro bezpečnost plavby po Bodamském jezeře.

52.

Vyhláška obchodního ministeria ze dne 16. března 1895,

o koncesování drobné elektrické dráhy o kolejích
pravidelných z Prahy k Vysočanům s odbočkou do
Libně k libeňskému zámku.

C. k. obchodní ministerium na základě a podle ustanovení zákona o drahách nižšího řádu ze dne 31. prosince 1894 (Z. Ř. č. 2 z r. 1895) ve shodě s účastnými c. k. ministerii a s c. a k. říšským ministeriem vojenství udělilo za podmínek dále podrobněji uvedených inženýrovi Františku Křížíkovi v Praze žádanou koncesi ke stavbě a ku provozování elektrické drobné dráhy o kolejích pravidelných z Prahy k Vysočanům s odbočkou do Libně k libeňskému zámku.

§. 1.

Povolené železnici propůjčují se finanční výhody v článku V svrchu dotčeného zákona uvedené.

Doba, po kterou podnik, jak v článku V, lit. d) řečeného zákona jest ustanoveno, osvobozen bude od daně z výdělku a z příjmu, od zapravování kolových poplatků kuponových i od každé nové státní

(Böhmisch.)

daně, která by snad příštími zákony byla zavedena na její místo, určuje se na 15 let ode dneška.

O případné záměně kolku z osobních lístků jízdných v poplatek procentuální platiti mají ustanovení v článku XX, odstavci druhém zákona dotčeného daná.

§. 2.

Koncessionář jest povinen stavbu svrchu dotčené železnice ihned započítati, ji nejdéle do jednoho roku, počítajíc ode dneška, dokonati; vystavěnou dráhu pak veřejné vozbě odevzdati a po celou dobu koncesse pravidelnou vozbu po ní provozovati.

Za dodržení stavební lhůty tuto dotčené koncessionář jest povinen dáti jistotu, slože kauci dvou tisíc (2000) zlatých v papírech cenných k ukládání sirotčích peněz způsobilých.

Kauce tato může prohlášena býti za propadlou, nedostojí-li se uvedenému závazku.

§. 3.

K vystavění této povolené železnice propůjčuje se koncessionáři právo expropriační dle ustanovení příslušných předpisů zákonných.

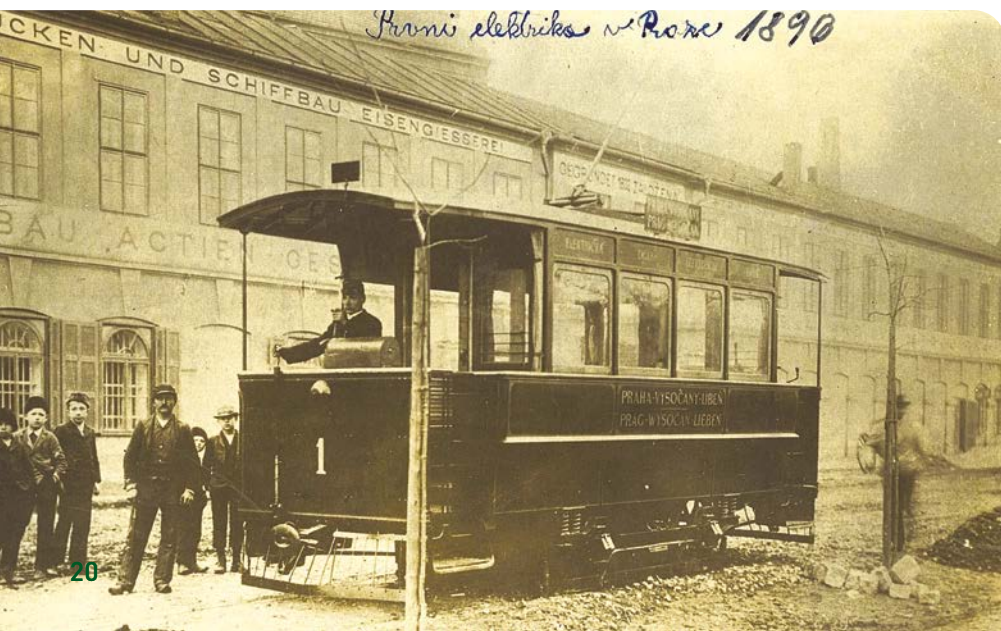
Provoz dráhy

Praha – Libeň – Vysočany

Jak vyplynulo z předchozích řádků, Křižík přehodnotil původně zamýšlené trasování a získal koncesi na bezproblémový úsek spojující Florenc s Balabenkou. Vzhledem k potřebě brzké návratnosti vložených prostředků Křižík v první fázi dokončil provozní úsek od dnešní Šaldovy ulice v Karlíně, kde by mohli cestující jedoucí z centra Prahy přestoupit z koňky a dále pokračovat na Balabenu. Než se ale mohli elektrickou tramvaj svést první cestující, bylo nezbytné splnit dva úřední akty.

Bezmála jako v nějakém pohádkovém příběhu, do roka a do dne od vydání koncese ke stavbě i provozu dráhy, tedy 17. března 1896, bylo pět motorových a pět vlečných vozů vyrobených ve Smíchovské Ringhofferově továrně podrobeno úřední zkoušce. Tohoto aktu se účastnili zástupci Generální inspekce rakouských drah, C. k. místodržitelství pro Království české, silničního eráru, policejního ředitelství, okresního hejtmánství a dalších úřadů. Snad není třeba dodávat, že tramvaje elektrotechnika Křižíka byly osazeny elektrickou výzbrojí z jeho karlínského elektrotechnického závodu. Stejného původu bylo i veškeré elektrotechnické zařízení tramvajové tratě.

Na dobovém snímku ze zkušební jízdy, pořízeném před bývalou Rustonovou továrnou, je dobře vidět řidič kontroler tramvaje situovaný nikoliv vertikálně, nýbrž horizontálně. Řidič volil jízdní stupně pákou. Za povšimnutí stojí návěstní zvonek instalovaný vně na čele tramvaje a také spřáhlo vozu. Nejedná se totiž o klasické tramvajové spřáhlo připevněné na otočném čepu, nýbrž o neotočný a velmi zjednodušený železniční nárazník, do kterého se při spřahování vozů vkládá samostatný propojovací segment. Tento typ spřahovacího ústrojí byl nahrazen klasickým spřáhlem po převzetí provozu Elektrickými podniky.



Snímek z roku 1896 zachycuje elektrárnu a vozovnu. Před vozovnou není klasické kolejové zhlaví, nýbrž přesuvna, ze které tramvaje vyjížděly do haly s kladkou otočenou „proti srsti“. Před vraty bylo nutné kladku stáhnout a vjet setrvačností, neboť trolej nebyla průběžná a byla přerušena spouštěcí roletou nahrazující vrata.



Pro srovnání snímek z roku 2016 zachycuje stejný areál jako na předešlé fotografii. Vlevo vzhledu je vidět červená střecha a snížený komín bývalé elektrárny. Vozovenská hala byla několikrát dostavovaná a je téměř k nepoznání. V tomto stavu budovy stojí dodnes a patří k dochovaným stavebním památkám libeňské tramvaje.

Následující den proběhla tzv. technicko-policejní zkouška; účastníci příslušné komise projeli tramvaj celou trať. Žádné závady nebyly shledány a František Křižík obdržel povolení k zahájení pravidelného provozu s cestujícími. Den poté, ve čtvrtek 19. března 1896 byl na prvním traťovém úseku soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany slavnostně zahájen provoz.

Veškeré zázemí provozu vybudoval František Křižík na Švábkách mezi Rustonovou továrnou a areálem plynárny. V novém areálu se nacházela tepelná elektrárna, napájející tramvajový provoz, vybavená dvěma parními stroji pohánějícími čtyři dynamy o celkovém výkonu 180 kW. Zařízení bylo technologicky rozděleno do dvou bloků, přičemž jeden byl v provozu a druhý sloužil jako provozní záloha. Elektrárna byla zásobována uhlím dopravovaným po železnici prostřednictvím krátké vlečky z blízkého nádraží Libeň. Křižík nezapřel svou vášeň pro elektrotechniku a elektrárnu vybavil i akumulátorovými bateriemi o kapacitě 315 ampérhodin, což postačovalo na nouzové napájení tramvají až po dobu devíti hodin!

V sousedství elektrárny vznikla vozovna s pěti odstavnými kolejemi celkem pro 24 vozů. Jako zajímavost můžeme uvést, že jednotlivé vozovenské koleje nebyly obsluhovány přes kolejové zhlaví (harfu), nýbrž pomocí posuvny, což je manipulačně i časově méně výhodné, ale při tehdejších minimálních vozovém parku to nepůsobilo problémy. V hale zůstávala i prostorová rezerva pro šestou odstavnou kolej, ale za Křižíkovy éry ještě k dostavbě této koleje nedošlo, neboť vozovna i tak byla více než dostačující. Areál vozovny v nyní již zaslepené ulici Švábky dodnes existuje, ale samotná hala vozovny byla několikrát stavebně pozměněna a je již zcela k nepoznání. Z dálky viditelným orientačním bodem tak zůstává cihlový komín zaniklé elektrárny.

Během roku 1896 František Křížík prodloužil tramvajovou trať, a to dokonce nadvrát. Na podzim, 4. října 1896 byly po předchozím úředním schválení uvedeny do provozu dva úseky. Jednak to byla odbočná větev z Palmovky přes nový betonový most přes Rokytku k tzv. Libušač, což je lokalita pojmenovaná podle již zcela odtěžené skály přibližně pod dnešní tramvajovou zastávkou U Kříže. Zmíněný betonový most přes Rokytku je nejstarší betonový silniční most v Čechách, dodnes existuje, je památkově chráněný a můžeme právem ho považovat za jednu ze stavebních připomínek na Křížíkovu tramvajovou dráhu.



Reprodukce dobové pohlednice nás vrací do roku 1896 na křižovatku nynějších ulic Sokolovská a Zenklova. Čtyřpodlažní budova na pravém okraji snímku stojí dodnes a má přistavěné páté podlaží. Budova v levé části snímku se nazývala Stará Balaběnka a zanikla kolem roku 1965. Ústřední dominantou celého prostoru a tehdejší Primátorské ulice byla překvapivě stavbička pánských pisoárů. Nezapomínejme, že hodinovou cestu z Prahy do Vysočan tehdy mnozí zdolávali pěšky, a tak bylo vhodné, aby měli kde si zcela lidsky ulevit. Za povšimnutí stojí i jiný atribut dobového komfortu. Okna tramvaje jsou opatřena stahovacími roletami chránícími cestující před výhní od letního slunce.



Roku 1896 vznikl pro tramvajovou trať i tento betonový most. Nelze vyloučit, že na snímku je zachycen první přejezd tramvaje po mostě – pochopitelně za velkého zájmu veřejnosti.

Na Palmovce tramvajová trať křížila frekventovanou železnici, Rakouskou severozápadní dráhu (Österreichische Nordwestbahn, zkráceně ÖNWB). Železniční přejezd byl chráněn závorami, avšak pro tramvajový provoz zde byla stanovena velmi přísná doplňující bezpečnostní opatření. Řidič tramvaje musel vždy před přejezdem zastavit a průvodčí byl povinen se osobně otázat závoráře, zda je trať volná a tramvaj může přejet přes přejezd. Často ale bývaly závory po mnoho minut spuštěny a docházelo k nežádoucímu zdržení tramvajového provozu, což se na jednokolejné trati s výhybnami negativně promítalo do pravidelnosti provozu u všech spojů na celé trati. Proto bylo přijato pragmatické, ale z dnešního pohledu překvapující rozhodnutí, že v případě



Elektrické tramvaje zcela změnilý ráz tehdejších ulic a staly se věčným předmětem zájmu tehdejších fotografů. Na snímku z roku 1896 je zachycena tramvaj jedoucí z horní na dolní Palmovku dnešní ulicí Zenklovou. Závary železničního přejezdu se nacházely přibližně v místě současné křižovatky s ulicí Na Žertvách. Stromy v proluce mezi domy nám identifikují prostor před dosud stojící libeňskou synagogou.

spuštěných závor se tramvaje od přejezdu bez čekání vrací zpět. V celé pražské kolejové síti se jednalo o historicky jediné úrovnňové kolejové křížení tramvajové trati s železnici s pravidelnou osobní dopravou. Toto křížení i v dalších letech působilo komplikace a vrátíme se k němu i v následující kapitole.

Druhé prodloužení zprovozněné také 4. října 1896 vedlo v Karlíně od prozatímní konečné stanice v blízkosti nynější zastávky Urxova poměrně mírným obloukem do Šaldovy ulice. Dále se tramvajová trať zanořila pravotočivým obloukem do starší karlínské zástavby v dnešní ulici Křížíkova a pokračovala k divadelní budově tehdy zvané Théâtre Variété, nyní Hudební divadlo Karlín.

O necelé tři měsíce později, 21. prosince 1896 byla trať od Variété prodloužena do ulice Na Florenci až k nádraží Státní dráhy (Praha-Masarykovo nádraží). Na tomto místě je záhodno se zmínit, že souběh koňky vedené ulicí Sokolovskou a Na Poříčí s paralelně trasovanou elektrickou tramvají v ulicích Křížíkova a Na Florenci vytvořil konkurenční prostředí dvou dopravních systémů. To vskutku nelibě nesl provozovatel koňky Edouard Otlet, který zažaloval Křížíka i pražskou obec za porušení práv plynoucích z jeho koncese. Soud mu ale nedal za pravdu a přiznal mu pouze právo na provoz dráhy koněspřežné, nikoliv elektrické. Otletovi přitížila i skutečnost, že on sám odmítl investovat do prodloužení koňky do Libně v době, kdy si mohl monopol na provoz kolejové dopravy v této lokalitě uchovat.



Historická fotografie nás vrací na křižovatku dnešních ulic Na Florenci a Havlíčkova. Tramvaj stojí poblíž dnešního výstupu z metra linky B, stanice Náměstí Republiky. Na snímku vidíme Křižíkovu tramvaj, koňská spřežení a jako kuriozitu i jeden z prvních automobilů v Praze, který zrovna při míjení polekal koně.



Tramvaj se skupinou tehdy jistě významných vysočanských občanů pózuje před hotelem Krása. Budova na nároží ulic Sokolovská a Zbuzkova stojí dodnes, pozbyla ale zdobnou atiku. Naopak na nároží budovy přibyla busta, připomínající, že v hotelu bydlel v letech 1915–27 filosof a básník Ladislav Klíma.

Další prodloužení kmenové tratě přibýlo v roce 1898, pokračování vedlo z Balabenky k vysočanské lékárně, přibližně ke dnešní zastávce a smyčce Vysočanská. Kmenová trať tak dosáhla celkové délky 5,770 km a byla v celém průběhu jednokolejná se třinácti výhybnami pro vzájemné křížování vozů. Odbočná trať z Palmovky k Libušáku byla také jednokolejná, měřila 1,259 km a byly na ní zpočátku dvě, později tři výhybny.

Přestože tramvajová dráha prosperovala, dlouhodobé provozování takového podniku přesahovalo možnosti jednotlivce. V březnu roku 1900 proto Křižík navrhl prodej dráhy Elektrickým podnikům královského hlavního města Prahy za více jak jeden milion zlatých. Toto rozhodnutí posléze přehodnotil a ustavil akciovou společnost nazvanou Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany, na niž převedl veškerá práva ke dni 1. července 1900. Akciový kapitál nové společnosti činil 800 000 korun a byl rozdělen do dvou tisíc akcií. Křižík si však ve vzniklé akciové společnosti zachoval většinový podíl, stal se předsedou její správní rady a řídil společnost po dalších sedm roků.

Posledním prodloužením kolejové sítě se stala druhá odbočná trať z kmenové tratě, a to 730 metrů dlouhá jednokolejka od Balabenky okolo kotlární a strojírny Bratři Prášilové & spol. k Českomoravské strojárně, kde končila před železniční vlečkovým přejezdem šikmo přetínajícím Českomoravskou ulici, tedy téměř u dnešní zastávky Aréna Libeň jih. Trať byla bez výhyben a pendloval na ní jediný motorový vůz, ze kterého cestující museli u Balabenky přestupovat na tramvaj jedoucí po kmenové trati. Ač byl projekt této odbočky schválen již 15. února 1898, byl nový úsek uveden do provozu až 30. března 1901.

Ani tímto prodloužením neustal stavební vývoj Křižíkovy tramvaje. Roku 1903 byl Karlín povýšen na samostatné město a na území bývalého vojenského cvičiště mezi ulicemi Šaldovou a U Invalidovny se připravovala další etapa výstavby – tzv. Nový Karlín – tvořená navrženými deseti novými bloky zástavby (následně stavěnými postupně až do první světové války). Nejprve bylo u pozemků, které pro výstavbu obytných domů zakoupila karlínská obec, nutné značně zvýšit niveletu. Totéž se týkalo i silnice s elektrickou dráhou, tedy dnešní Sokolovské ulice. Stavebním pracem musela krátkodobě ustoupit stávající tramvajová trať a proto správní rada akciové společnosti nechala postavit provizorní trať „přes invalidní pozemky v prodloužené Palackého třídě vedoucí“, neboli na čtyři měsíce přeložit provoz z tehdejší Královské třídy, nyní Sokolovské ulice, do stopy nynější Křižíkovy ulice.

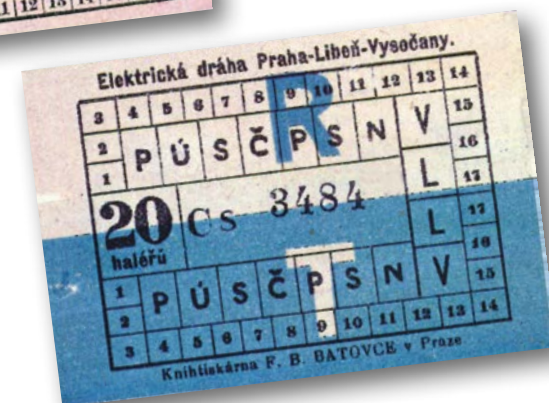
Úplně posledním rozšířením se stala v roce 1905 postavená krátká jednokolejná a jednosměrná trať tzv. Novým Karlínem vedená dnešními ulicemi Urxovou a Křižíkovou, která ale sloužila jen pro jízdy ve směru do Prahy. V opačném směru z Prahy zůstal tramvajový provoz veden ulicemi Šaldovou a Sokolovskou. A právě na nároží jmenovaných ulic nalezneme další stavební památku na Křižíkovu tramvaj. Jedná se o elegantně zkosené nároží činžovních domů č. p. 466 a 467, které muselo respektovat polohu kolejového oblouku o větším poloměru. Tento dodnes nepřehlédnutelný

urbanistický prvek uděluje tomuto veřejnému prostranství přívětivou a vzdušnou dimenzi. Je to jediné nároží skosené pod úhlem 45°, které narušuje rastr pravoúhlých domovních bloků přilehlých k Sokolovské ulici.

Provoz tramvají byl udržován celotýdenně od 6.00 do 22.00 hodin v desetiminutovém intervalu. Jízdné činilo 10 haléřů pro vzdálenost do šesti stanic a při projetí delšího



Reprodukce jízdenek za 10 haléřů (krátká jízda do šesti stanic), za 20 haléřů (při projetí delšího úseku) a za 12 haléřů (snížené dělnické jízdné).



úseku bylo jízdné dvojnásobné. V určité hodiny (6:00–7:00, 12:00–13:00 a 18:00–19:00) platilo v označených vozech snížené dělnické jízdné ve výši 6, respektive 12 haléřů.

Akciová společnost Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany měla i další záměry na rozvoj kolejové sítě, například na prodloužení do Troje, propojení obou vysočanských provozních větví či na stavbu navazující meziměstské, přibližně 40 km dlouhé tramvajové tratě vedené až do Brandýsa nad Labem a dnes již neexistující obce Mladá, která v letech 1904–1906 zanikla a ustoupila nově vznikajícímu vojenskému cvičišti rakousko-uherské armády. Z těchto úvah se neuskutečnilo nic, neboť tou dobou se už další vývoj ubíral jiným směrem.

Nově vzniklé Elektrické podniky královského hlavního města Prahy postupně přebíraly pod svá křídla ostatní dopravce zajišťující tramvajovou dopravu v pražské aglomeraci. Roku 1898 odkoupily celou síť koňky a promptně zahájily její elektrizaci, přičemž v Karlíně elektrické tramvaje nahradily koňku 14. května 1900. Do konce roku 1900 už Elektrické podniky sjednotily celou pražskou tramvajovou síť s výjimkou Křižíkových drah – letenské a libeňsko-vysočanské tramvaje.

Další důležitá událost, která ovlivnila Křižíkův dopravní podnik, nastala roku 1901. Tehdy byla Libeň, na rozdíl od Karlína, připojena k Praze, a tak se stalo žádoucí také začlenění libeňské tramvaje do jednotného podniku. V tomto roce už bylo zřejmé, že Křižíkova elektrická dráha na Letné skutečně zanikne, a tak nakonec zůstala posledním samostatným dopravním podnikem Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany.

Po vícero jednáních Elektrické podniky i tuto dráhu i s veškerým inventářem odkoupily za 2 200 000 korun a od 5. srpna 1907 se celá dráha stala majetkem Elektrických podniků královského hlavního města Prahy. Od té doby má hlavní město jediného provozovatele tramvajové dopravy. Původní Křižíkovy koncese byly na hlavní město převedeny dodatečně vyhláškou ministerstva železnic ze dne 29. března 1909.

Dobový leták nám dokazuje, že i prodej Křižíkova dopravního podniku se stal předmětem politických půtek. V éře předinternetové bylo obvyklé mnohé informace propagovat formou letáků, které byly vylepovány nejen na místech k tomu určených, ale i na spoustě míst, která bychom dnes označili jako plochy černého výlepu reklam. Tyto zkušenosti nám také objasňují původ dobového posměšného lidového rčení – „jména hloupých po všech sloupích“.

Libeňská elektrická dráha poměštěna!

Vzdor agitacím socialně-demokratickým a intrikám strany národně-socialní podařilo se

= svobodomyslným obecním starším z Libně =

prosaditi, že **v dnešní mimořádné schůzi** sboru obecních starších byla libeňská elektrická dráha zakoupena a přešla dnešním dnem do správy

král. hlav. města Prahy.

Zaslouhou **strany svobodomyslné** rozřešena dnes naše nejpalčivější otázka a rozřešena šťastně jak **pro obecnstvo, tak i pro zřizence elektrické dráhy.**

Důvěřujte proto **straně svobodomyslné!**

Důvěřujte její zástupcům!

Osvědčte svoji důvěru zítra jednomyslnou a hromadnou volbou pro

kandidáta strany svobodomyslné, jímž jest

VÁCLAV KARBUS

ředitel, Král. Vinohrady 1010.

Tisk Josef Kolář v Píseči-VIII. Nákladem strany svobodomyslné.

Důvod vzniku cenného výkresu trati Praha – Libeň – Vysočany ze srpna 1903 neznáme. Pro dokreslení širších souvislostí ale můžeme připomenout, že 16. června 1903 byl tehdy ještě samostatný Karlín povýšen na město a na výkresu je vyznačeno rozvojové území tzv. nového Karlína. Jednalo se o pozemky bývalé vojenské střelnice poničené povodní v září roku 1890, které od eráru odkoupila obec Karlín. Roku 1901 vznikl pro novou zástavbu regulační plán od architekta Bohumila Štěrby a nový Karlín zde vyrostl v letech 1903–1911.

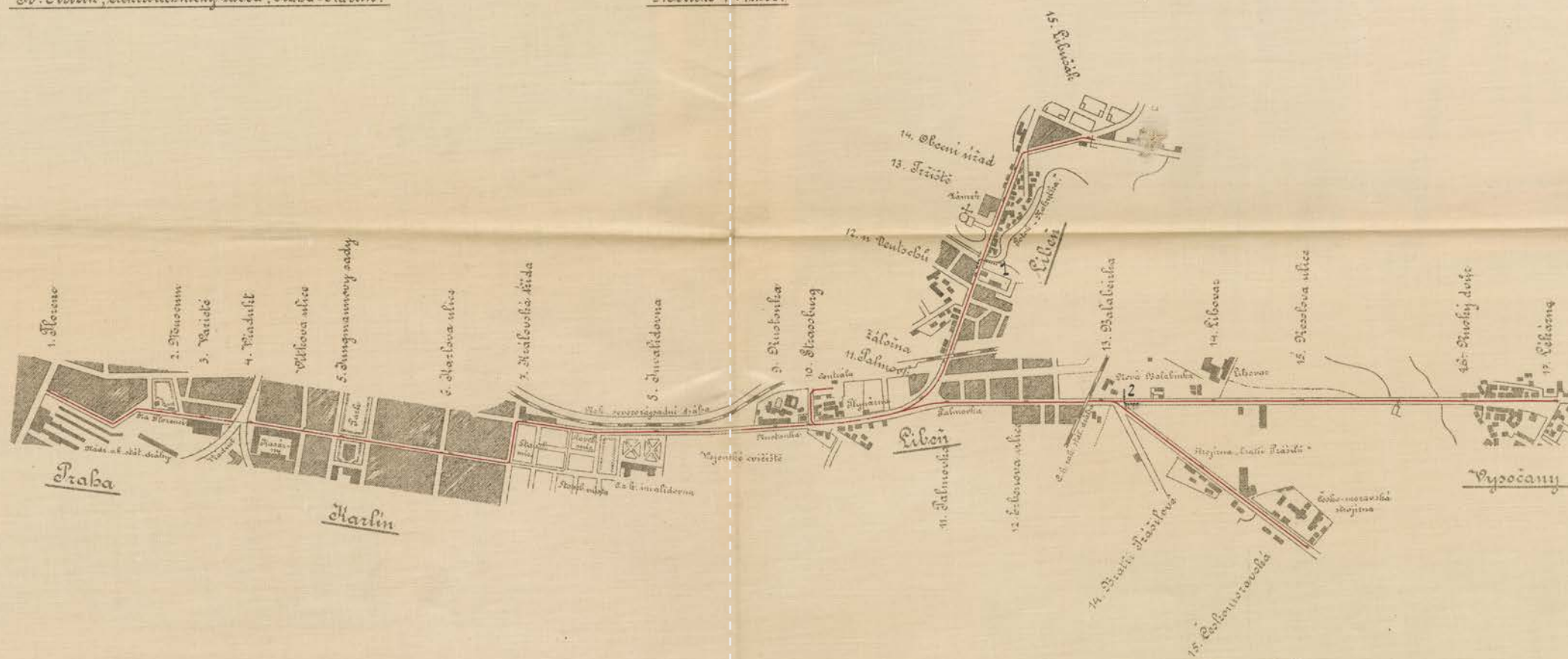
Za povšimnutí stojí i vyznačená usedlost Nová Balabinka, která se nachází u zastávky č. 13 se správným názvem Balabinka. Lidový výraz Balabinka připomínáme i na jiném místě této publikace a dlužno podotknout, že v ústním podání se předával až do 70. let 20. století.

Elektrická dráha

„Praha - Libeň - Vysočany“

Tr. železniční, elektrotechnický závod, Praha - Karlín.

Měřítko 1 : 12.500.



12 přechody lam m. elektr. podniků
Válec 3x50 mm (3000 Volt)

Karlín, v srpnu 1903.

Proměny Křižíkových tramvajových tratí po začlenění do jednotné sítě

Elektrických podniků

Po převzetí dráhy Praha – Libeň – Vysočany začaly Elektrické podniky ihned připravovat její zintegrování do kolejového systému Elektrických podniků a také rekonstrukci včetně postupného zdvoukolejnění.

Prvním integračním krokem se stalo v prosinci 1907 připojení tratě z ulice Na Florenci pravým kolejovým obloukem do kolejiště Elektrických podniků v Havlíčkově ulici. Následovala první etapa zdvoukolejnění v dnešní Sokolovské ulici, včetně důležitého dvoukolejného propojení obou dosud samostatných provozů na křižovatce u karlínské vozovny. Tím bylo umožněno přímé spojení tramvajovou linkou z Malé Strany na Palmovku a později až do Vysočan. Kolejové propojení bylo zprovozněno 27. září 1908 a na rekonstruovaný úsek z Karlína na Palmovku vyjely tramvaje 15. listopadu téhož roku. Součástí stavebních změn bylo i zrušení krátké (350 m) jednosměrné jednokolejky vedené tzv. Novým Karlínem a trasované ulicemi Urxovou a Křižíkovou a tečující dnešní Lyčkovo náměstí. Je ironií, že nejmladší Křižíkova trať postavená roku 1905 se stala o pouhé tři roky později, 29. března 1908, prvním zrušeným úsekem. Do konce roku 1909 dosáhly zdvoukolejňovací práce až na Balabenku.

To už ale byly v plném proudu práce na zdvoukolejnění tratě z Palmovky na Libušák s výjimkou kolejového křížení s železnicí na Palmovce. Dokončené dílo bylo schváleno 7. ledna 1910 a následně byla původní trať 25. května 1910 prodloužena o jeden kilometr Zenklovou ulicí až na Vychovatelnu.



Snímek není datován, ale můžeme se oprávněně domnívat, že objektiv fotografa zachytil první oficiální jízdu tramvaje Elektrických podniků na trati bývalé Křižíkovy dráhy Praha – Libeň – Vysočany.

Další stavební činnost se přesunula do paralelní tratě v nynější ulici Křižíkově a Na Florenci včetně nového dvoukolejného připojení do tratě v Havlíčkově ulici – tentokrát již kolejové oblouky směřovaly do centra. V rámci přestavby tramvajové trati v nynější Křižíkově ulici byla u Varietě zřízena odstavná kolej pro vyčkávání vozů určených pro vložení divadelní spoje. Součástí změn bylo i vybudování spojky, rovněž určené pro divadelní spoje, vedené mezi oběma paralelními tratěmi tehdejší ulicí Sadovou, nyní Ke Štvanici. Paradoxně i po tomto zdvoukolejnění zůstal třiatřicetimetrový jednokolejný úsek v Šaldově ulici, zřejmě z důvodu prostorové stísněnosti kolejového odbočení do Křižíkovy ulice. Všechny tyto změny byly uvedeny do provozu 30. října 1910. Stavební práce pokračovaly dostavbou převzaté vozovny na Švábkách a od ledna 1911 již byla její kapacita zvýšena ze 24 na 62 vozů. Tramvajovému provozu pak tato vozovna sloužila ještě dalších 40 roků.

Ani dostavbou vozovny stavební činnost neustala a na předchozí práce v letech 1911–1912 navázalo zdvoukolejnění tratě z Balabenky do Vysočan včetně krátkého prodloužení ke Kolbenově továrně dnešní ulicí Pod Pekárny. Pro sedlové odstavování vlečných vozů byla u Kolbenovy továrny ještě zřízena asi 120 metrů dlouhá odstavná kolej v tehdejší Zengrově ulici, později pojmenované U Kolbenky – nyní se jedná o neprůjezdnou severojižně orientovanou součást ulice Pod Pekárny. Do této odstavné koleje tramvaje najížděly táhlým pravým obloukem pod krytým přechodovým mostem spojujícím protilehlé budovy. V závěru roku 1924 byla kusá odstavná kolej

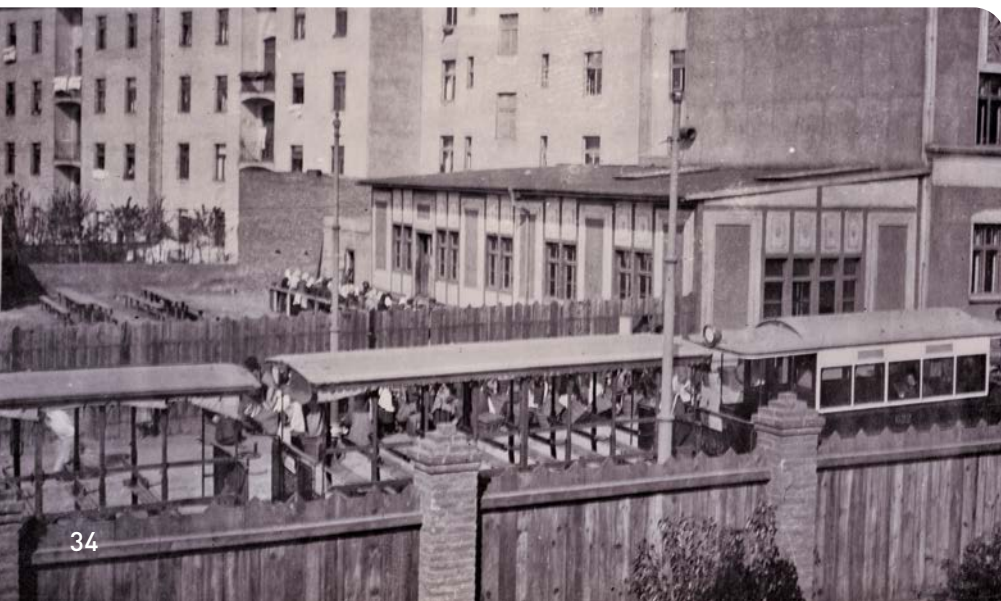
Fotograf zamířil svůj fotoaparát na vozovnu Elektrických podniků v Karlíně, ale zaznamenal i další detaily, které ilustrují náš příběh. Snímek byl pořízen v rozmezí let 1907–1908, po odkoupení Křižíkovy dráhy pražskými Elektrickými podniky. Na snímku jsou viditelné dva napájecí kabely od jednoho trolejového sloupu k troleji, a to na nádvoří vozovny a současně i k troleji bývalé Křižíkovy dráhy. Je tedy evidentní, že už se jedná o jeden podnik. Současně je na snímku vidět kusá kolej mířící směrem k trati dráhy Praha – Libeň – Vysočany, ale ještě zjevně nezapočaly stavební práce propojení obou tramvajových drah a kolej bývalé Křižíkovy dráhy se v uctivé vzdálenosti vyhýbá křižovatce ulic se současnými názvy Sokolovská a Šaldova. Ke škodě věci fotografie nezachytila nové činžovní domy č.p. 466 a 467 z roku 1905, jejichž ukosená průčelí musela ustoupit tramvajové trati.





Reprodukce pohlednice nás vrací na Karlínské náměstí do období krátce po odkoupení Křižíkovy tramvajové dráhy Elektrickými podniky.

Pozoruhodný snímek pořídil neznámý fotograf v první polovině 20. let z areálu Kolbenky směrem do vnitrobloku budov v ulici Pod Pekárnami. Dnes tento pohled není možný, nedívali bychom se do vnitrobloku, nýbrž na uliční fasádu domu postaveného patrně koncem 20. let. V uličním prostoru tehdejší Zengerovy ulice (nyní součást ulice Pod Pekárnami) se nacházela odstavná kolej, na níž byly v době přepravního sedla deponovány vlečné tramvajové vozy. Vpravo stojí zavřený vůz č. 622, což je bývalý motorový vůz z Křižíkovy letenské dráhy! Vedle něj stojí vlečný vůz, tzv. ořeňák č. 525. Vůz shodného typu s evidenčním číslem 526 si mohou zájemci prohlédnout v expozici Muzea městské hromadné dopravy ve vozovně Střešovice.



Pohled do smyčky Kolbenka nedlouho po zprovoznění. Od roku 1951 už tudy tramvaje nejedí a ulici na dlouhá desetiletí pohltil areál továrny ČKD. Pokud se však uskuteční zamýšlené vymístění tramvajové smyčky Vysočanská z náměstí OSN, může se stát, že tudy opět tramvaje budou jezdit.



Pohled do dnešní ulice Kolbenovy nás vrací poválečného období let 1946–47. Tramvajová trať do Nového Hloubětína ještě neexistuje a vidíme pouze kolejový oblouk blokové smyčky zaniklé roku 1951. Tovární areál ČKD je nyní zbouraný a do současnosti zůstaly pouze činžovní domy zachycené v pravé části snímku.

prodloužena a přes Kolbenovu ulici zpětně připojena do tratě v Sokolovské ulici. Vznikla tak velká kolejová smyčka objíždějící domovní blok, byla funkční až do roku 1951, kdy tuto komunikaci pohltit rozvíjející se areál ČKD.

K traťovému úseku z Balabenky do Vysočan se vážou i dvě nákladní odbočky. Tou první byla odbočka pro odvoz popela na skládku u Rokytky, zprovozněná 31. ledna 1916 a zrušená ve 40. letech 20. století. Důvodem k této neobvyklé úloze pro nákladní tramvaje byl za Velké války nedostatek koní, neboť tažná zvířata byla rekvírovaná pro vojenské účely. Druhou odbočkou se vracíme do již zmíněné ulice U Kolbenky. V srpnu 1923 byla před obloukem do této ulice vložena výhybka připojující krátkou nákladní kolej vedoucí na vlečku do Kolbenovy továrny.

Nyní se ale vraťme do Karlína do časů před první světovou válkou. V sousedství Křižíkovy vozovny se nacházela bývalá Rustonova továrna, běžně nazývaná zkráceně „Rustonka“, jejíž areál byl výhodně napojen na železniční síť vlastní vlečkou. Nevyužívanou továrnu roku 1912 odkoupily Elektrické podniky a začaly si areál upravovat pro své potřeby. Rustonka byla na kolejovou síť Elektrických drah napojena 13. října 1913. V areálu vznikly Ústřední dílny elektrických drah určené na opravy tramvají. Provoz dílen byl zahájen 18. dubna 1914 po vydání užívacího povolení generální inspekcí rakouských drah. V srpnu 1914 se v nové montážní hale rozběhla výroba kolejových konstrukcí a koncem roku do Rustonky přesídlily i další provozy vrchní stavby, které se do té doby



Sokolovská ulice, vjezd do ústředních dílen DP v Rustonce v roce 1963. Fotograf může být rád, že ho nesledoval nějaký bdělý a uvědomělý občan nebo příslušník tajné policie, kterému by se jistě nelíbil záběr, na němž chodci pobaveně pozorují tramvaj s právě vypadlou kladkou, tedy sběračem proudu, který na trolejovém křížení opustil trolej a tramvaj musela zastavit tak, že zatarasila Sokolovskou ulici ve směru do centra. Na plotě Rustonky se skví budovatelské agitační heslo vyzývající k naplnění usnesení XII. sjezdu KSČ, tedy sjezdu, na kterém byl po sérii hospodářských neúspěchů zrušen 3. pětiletý plán. A to byl na počátku jen záměr si jen pěkně vyfotografovat tramvaj.

nacházely roztržštěně v jiných tramvajových vozovnách. Ústřední dílny zde sídlily více jak 60 let, dokonce 7. ledna 1958 přestály ničivý požár, při němž mimo dalších škod zde byly zcela zničeny tři tehdy zánovní tramvaje typu T1. Těžká údržba tramvajů tady byla završena následně po ukončení provozu dvounápravových tramvajů v roce 1974. Poté kolejové napojení areálu využívaly až na výjimky už jen nákladní tramvaje při přepravě kolejnic a materiálu pro potřeby vrchní stavby. V souvislosti se zrušením provozu nákladních tramvajů byl s platností od 31. prosince 1980 trvale ukončen vjezd kolejových vozidel do objektu Rustonky a kolejová odbočka byla demontována v rámci rekonstrukce Sokolovské ulice probíhající od 27. července 1981.

Po připojení Rustonky v roce 1913 na kolejovou síť Elektrických podniků nastalo na tratích bývalé dráhy Praha – Libeň – Vysočany dvanáctileté období bez zásadních stavebních změn, což bylo bezesporu ovlivněno válečnými událostmi v letech 1914–1918 a následnou poválečnou konsolidací nově vzniklé Republiky Československé.

Teprve v roce 1925 zaznamenáváme nové stavební aktivity a 13. července konečně bylo zprovozněno nejen zdvoukolejnění úseku od Balabanky po strojírnu tehdy nazývanou Českomoravská – Kolben, ale také prodloužení dvoukolejné tratě na Harfu. Zajímavostí této stavby byla tři úrovněová křížení s železničními vlečkami z libeňského nádraží přes Českomoravskou ulici do protějších areálů továren. Vlečková kolejová křížení zde vydržela čtyři desítky let a postupně byla rušena v šedesátých letech po zprovoznění nového vlečkového kolejíště ČKD.

Stojí také za povšimnutí, že jak u tratě na Libušák a do Vysočan, tak i u tratě k Českomoravské strojírně bylo zdvoukolejnění tratí bývalého Křížíkova podniku současně doprovázeno prodloužením zmíněných úseků.

Jmenujeme-li zde jednotlivé větve oddělující se od hlavní, vysočanské trati, tak bychom v současném jazyku použili výraz rozvětvení tratí. Jinak tomu ale bylo v roce 1914

a oběžník Elektrických podniků číslo 120 s názvem „Změna směrů některých tratí a zřízení nových tratí“ nás seznamuje s novotvarem „rozvidlení“. Konkrétně se předpis věnuje rozvidlení tratí na Balabince, což je další dobový tvar úředního jazyka Elektrických podniků, ač se ve skutečnosti jedná o zkomolené hovorové označení.

K č. j. 1614/14.

Oběžník čís. 120.

**Změna směru některých tratí
a zřízení nových tratí.
(Nový provoz.)**

V důsledku otevření nového mostu arcivévoddy Frant. Ferdinanda u Rudolfiny jakož i s ohledem na potřebu zjednotit co nejpřímější a nejrychlejší spojení předměstí se středem města usnesla se správní rada, a rých tratí přeměněny a zřízeny, jak v následujícím

I. Směry a délky je

Čís. tr.	Směr tr
1.	Vrsovice —Purkyňovo nám Prašná brána—Starom. ná Klášrov—Král. hra
2.	Rudolfinum —Národ. divadlo Purkyňovo nám
3.	Jako dosud (Král. O
4.	Jako dosud (Výsta

15

V zájmu uspořádání hospodárného provozu v části trati čís. 5 od Balabinky jednak směrem k Vysočanům, jednak směrem k Českomoravské továrně budou pojižděti po celý den mimo hodiny ranní a večerní střídavě vozy jednak k Vysočanům, jednak ku Českomoravské továrně, a budou za tím účelem opatřeny příslušnými orientačními tabulkami.

Na jízdních řádech bude přesně vyznačeno, které vozy mají pojižděti k Vysočanům a které k Českomoravské továrně.

V důsledku tohoto rozvidlení trati musí ve stanici »Balabinka« přivodčí při jízdě směrem do konečné stanice před udělením znamení k odjezdu výhybku na příslušný směr postaviti.

V této stanici mají přednost vozy jedoucí od Vysočan směrem do Prahy před vozy směrem k Českomoravské továrně jedoucími. Při současném vyjíždění vozů ze stanice »Balabinka« směrem do Prahy, které při nepravidłnostech může nastati, má přednost vždy vůz, kterému dle jízdního řádu tato přísluší, aby tak pravidelný sled vozů v části trati »Balabinka«—»Klášrov« byl zachován.

Na jednokolejné části trati po dobu rozvidlení křižování ve stanici »u Prášilů« odpadá a vozy zajiždějí v konečné stanici »Českomoravská továrna« na onu část koncové výhybky, která právě je volná, aby tak vůz v této stanici stojící mohl pak ihned v jízdě směrem do Prahy

V oběžníku č. 120 z roku 1914 nacházíme výraz „rozvidlení tratí“ a také místní název Balabinka. Jen stěží bychom mohli odhadnout, jakým současným výrazům se budou podivovat naši následovníci za více než sto let...

36

37



Pohled do tehdejší Palackého ulice, nyní Křížkovy, v období po roce 1910. Tramvajová trať je již zdvoukolejněna a před Karlínským divadlem se nachází třetí, odstavná kolej sloužící pro vyčkávání tzv. divadelních vlaků. Ozdobné portály z roku 1895 patří karlínské obci a nesou Křížkovy obloukové lampy zajišťující veřejné osvětlení. Tramvajová trolej ale na portálech zavěšena není, tu nesou samostatné sloupy, které jsou v majetku Křížíkova-dopravního podniku.

S jistou racionalizací zřejmě souviselo zastavení provozu na paralelní trati v dnešní Křížkové ulici a Na Florenci včetně spojky v ulici Ke Štvanici, ke kterému došlo roku 1927. Kolejové odbočky z Havlíčkovy a Sokolovské ulice byly odpojeny a následně sнесeny. Stojí za zmínku, že do ulice Na Florenci se ještě v letech 1948–1983 tramvajová doprava vrátila, ale to již nesouvisí s popisovaným tématem.

V době ukončení tramvajové dopravy v Křížkové ulici se blížil i další zánik provozu na jiném z úseků bývalé dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Od roku 1924 už byl ve stavbě nový Libeňský most ve stylu avantgardního funkcionalismu se zřetelnými kubistickými prvky, který je dílem mostního inženýra Františka Mencla a architekta Pavla Janáka. Součástí stavby mostu byla i dvoukolejná tramvajová trať vedená z Holešovic a předaná do provozu společně s dokončeným libeňským mostem roku 1928 u příležitosti 10. výročí republiky. Tramvajová trať byla provizorně zakončena na předmostí na libeňské straně. Teprve o tři roky později byla trať od mostu protažena ke dnešní Zenklově ulici a napojena do stávající kolejové sítě. Tramvaje obstarávající spojení s Libušákem a Vychovatelnou byly od 29. září 1931 směřovány od Holešovic. Tím byl nadlouho zpečetěn osud pravidelné tramvajové dopravy na spojnici mezi horní a dolní Palmovkou, vedené přes kolejové křížení s již dříve zmiňovanou železnicí. Do doby ukončení pravidelné osobní železniční dopravy přes toto křížení nemohlo být ani pomyšlení na návrat tudy trasovaných tramvajových linek a jedna kapitola pražských tramvajových kuriozit tak byla uzavřena.

Úsek mezi horní a dolní Palmovkou byl degradován pouze na manipulační trať. Předmětné křížení tratí sice nezaniklo, ale bylo pozoruhodně rekonstruováno a provedeno jako tzv. „skákáci“. Toto neobvyklé řešení v praxi znamená, že železniční kolejový přejezd přes silnici a tramvajovou trať byl tvořen z nijak nepřerušených vignolových kolejnic s opornicemi, zatímco tramvajová trať ze žlábkových kolejnic byla nepatrně vyvýšena tak, aby žlábek výškově odpovídal hlavě vignolových kolejnic. Technická zpráva popisuje rekonstrukci takto: „*Žlábek (tramvajové) kolejnice jest v křižovatce, před ní a za ní opatřen náběhem a v místech připojení ke kolejnici vignolové se úplně ztrácí. Kolo vozu el. dráhy přejíždí tudíž křižovatku po nákolku a žlábek na koleji státní dráhy musí přeskočiti. Jelikož je křižovatka šikmá (úhel = 63°22'), má vždycky jedno kolo vedené ve žlábků.*“ Rekonstrukce kolejového křížení byla předána k užívání 20. září 1934.

Tato úprava byla pro železnici bezproblémová, ale pro manipulačně přejíždějící tramvaje vrcholně nekomfortní. Proto byl přejezd pro tramvaje používán pouze ve zcela výjimečných a nezbytných případech. V poválečné éře máme dokumentováno, že průjezdu tramvaje preventivně asistoval autojeřáb, aby v případě vykolejení byla tramvaj okamžitě opět nakolejena a neblokovala železniční trať s pravidelnou osobní dopravou.

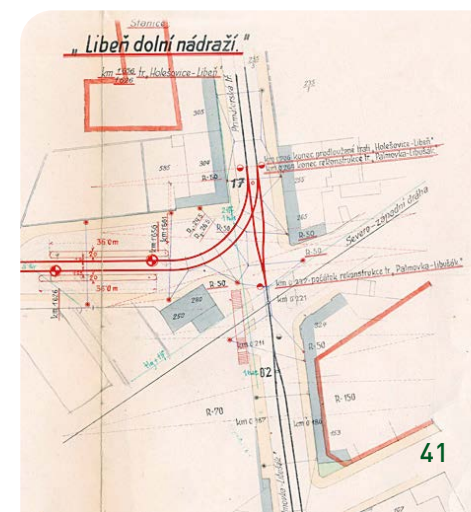
Přímé přepravní spojení horní a dolní Palmovky fungující od Křížkovy éry tedy roku 1931 zaniklo, ale nezmizela potřeba tohoto dopravního spojení. S tím se uměl vypořádat tarif pro jednotlivé přestupné jízdné, a proto byly na některých místech tramvajové

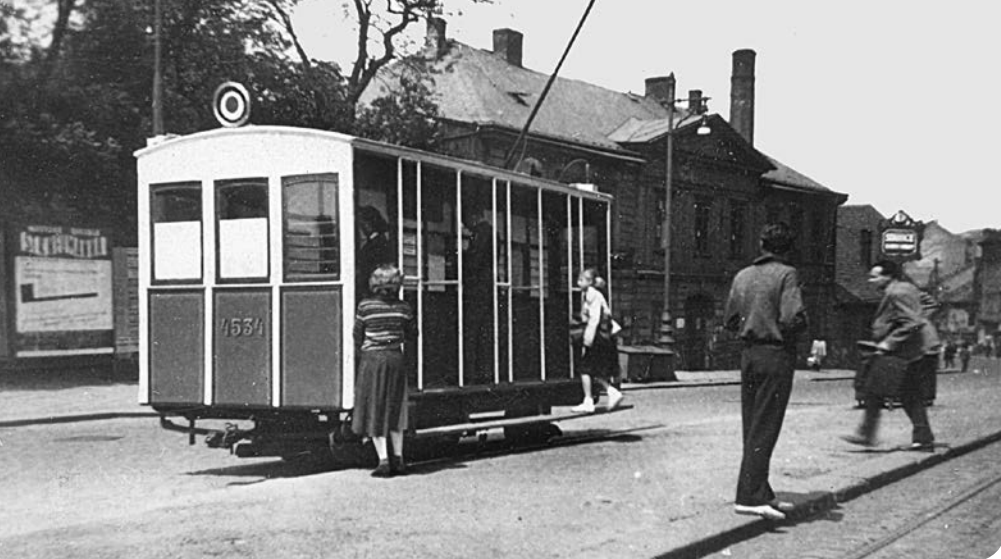


Momentka z rozmezí let 1928 až 1931 pořízená z okna domu v dnešní Zenklově ulici zachytila uliční dění před zahradou libeňské synagogy. Ve směru z dolní na horní Palmovku vidíme tramvajovou soupravu a za ní několik automobilů. Řidič tramvajové soupravy musel vyčkat až tramvaj blokováná pohybním průvodem jedoucí z Horní na Dolní Palmovku opustí železniční přejezd. Důvodem k vyčkávání bylo to, že kolejové křížení tramvaje se železnicí zůstalo jednokolejné i po zdvoukolejnění tramvajové trati.

Takzvané „skákáci kolejové křížení“ sice pochází z roku 1934, ale technicky se nezměnilo ani po několika desetiletích. Ze snímku je evidentní, že tramvaj musela doopravdy „přeskákat“ přes hlavy železničních kolejnic. Vyfotografovaný stav vozovky dokládá značně zanedbanou údržbu.

Výřez z výkresu z roku 1931 dokumentuje jednokolejné křížení mezi tramvajovou tratí a železnicí. Rovněž z výkresu vyčteme nové kolejové napojení tramvajové trati od libeňského mostu do Zenklově ulice, které znamenalo konec pravidelné tramvajové dopravy přes úrovnňový přejezd s železniční tratí.





Atmosféra počátku 60. let 20. století číší ze snímku pořízeného na nástupní stanici linky č. 25, která z Palmovky odvážela zaměstnance průmyslových podniků ve Vysočanech. Kuriozitou je vyfotografovaná pojízdná prodejna jízenek, která byla vykolejena a odstavena ve vozovce nynější Zenklovy ulice. Budova v pozadí snímku se nazývala Stará Balabenka a už jsme si ji mohli prohlédnout na fotografii v předešlé kapitole. Do demolice budovy zbývá necelých 5 roků.

sítě přípustné tzv. dovolené přechody mezi zastávkami. Mezi tato místa náležel i více než třísetmetrový přechod mezi zastávkami Libeň, dolní nádraží a Palmovka, kde mohli cestující mezi těmito stanicemi projít pěšky a dále pokračovat v cestě s původní přestupní jízdenkou – obdobně jako bylo možné přestupovat ve standardním přestupním bodu. Kontrolu přestupů bedlivě střežili průvodčí, neboť jedině v přestupním bodu bylo možné uznat přestupní jízdenku z jiné linky. Celý tento princip přestupného tarifu zanikl až 9. května 1974 se zrušením funkce průvodčích a přechodem na tzv. mechanické odbavování cestujících s nepřestupným tarifem.

Na pěší přechod cestujících mezi zastávkami Libeň, dolní nádraží a Palmovka, a tedy i skokový nárůst frekvence cestujících na Sokolovské ulici, reagoval dopravce od 31. srpna 1959 zavedením linky 25 v trase Palmovka – Nový Hloubětín, což byla ve své době jediná linka, která se nedotýkala centra města ani ho netečovala. Otáčení tramvají na Palmovce bylo možné díky blokové kolejevé smyčce vyprojektované v roce 1931, ale v mírně pozměněné podobě vybudované až o dvě dekady později a do provozu předané 29. července 1950. Kolej blokové smyčky byla tehdy vedena ulicemi Palmovka a Novákových a byla postavena tak, že se do ní dalo vjet i vyjet jak ve směru z centra, tak i do centra. Na pravidelné praktické využití smyčky si ale cestující ještě počkali dalších devět roků.

Hlavním významem nové špičkové linky bylo posílit provoz přetížených linek do vysočanských továren a do Nového Hloubětína. Palmovka se stala jedním z největších přestupních bodů a dnes již je obtížné hodnotit, který z napaječů měl hlavní dopad

na nárůst frekvence cestujících na Sokolovské ulici v oblasti Palmovky. Tramvajová linka vyjíždějící z Palmovky byla vhodná pro přecházející cestující, jedoucí ve směru od Kobylis a Holešovic, ale nemůžeme podcenit ani přestupy cestujících od vlaku, blízké trolejbusové trati či regionálních autobusů. Nezvyklá předměstská tramvajová linka v této podobě fungovala do 8. ledna 1967, kdy byla prodloužena přes centrum na Královku – ale to už byla tramvajová doprava na celé Sokolovské ulici posílena jednak energeticky a také obměnou vozového parku tudy projíždějících linek, což je téma, ke kterému se ještě vrátíme v druhé části této kapitoly.

V předešlých odstavcích jsme se věnovali především období, kdy „to nešlo“ a tramvaje spojnicí mezi horní a dolní Palmovkou nejezdily a jaké důsledky mělo toto dopravní opatření. Nyní se zaměříme na období, kdy „to šlo“ a tramvaje touto historickou trasou projížděly zprvu sporadicky, později už pravidelně.

Díky „skákačimu“ kolejevému křížení s železnicí s osobní dopravou byl pravidelný provoz tramvají v tomto úseku nevhodný a tato manipulační tramvajová trať zůstala zachována výhradně jako nezbytné záložní řešení pro dopravní obsluhu průmyslových Vysočan s intenzivní dělnickou dopravou. O tom, jak často a kdy poprvé byla prakticky využita manipulační trať mezi horní a dolní Palmovkou (mezi zastávkami Palmovka a Libeň, dolní nádraží), moc informací není. Nicméně víme, že v éře dvounápravových tramvají při ojedinělých a krátkodobých výlukách tratě v Sokolovské ulici mezi Těšnovem a Palmovkou přes kolejevý přejezd výjimečně projížděly, přesněji skákaly i s cestujícími až třívozové noční vlaky vysočanských tramvajových linek 5 a 19 odkloněných přes Libeňský most.



Během prázdninové výluky v roce 1973 při neprůjezdnosti Sokolovské ulice musely tramvaje manipulačně (a bez cestujících) přejíždět přes „skákačí kolejevé křížení“ na Palmovce. Preventivně byl ke křížení přistaven pohotovostní autojeřáb, aby urychleně nakolejil tramvaj, která by zdárně nezvládla překonat toto rizikové místo.



Nastal den „D“, je 11. červen 1984 a na první zkušební jízdu vyjel prototyp kloubové tramvaje typu KT8D5. Tramvaj přes kolejové křížení jede pomalu, a tak si na ni počíhal fotograf. Zaznamenal tak nejen první jízdu nové tramvaje, ale také zdokumentoval dvoukolejné křížení tramvaje se železnici zprovozněné roku 1980.



Pouhých 8 dní před vznikem sousední fotografie byl pořízen záběr zvláštní jízdy na přejezdu na Palmovce. S přejezdem i s tramvajemi se dne 3. června 1984 rozloučil poslední vlak vedený lokomotivou zvanou Karkulka.

O dlouhodobějším využití manipulační spojovací trati se objevují spolehlivé informace až z prázdninových období roku 1966 a 1973, kdy byla po dobu výluk neprůjezdná trať v Sokolovské ulici mezi centrem a Palmovkou. Vysočany a Hloubětín byly obsluhovány zkrácenými výlukovými linkami vyjíždějícími z Palmovky a tak přes kolejové křížení nebyly vedeny. Z vozovny Hloubětín ale do centra Prahy musely vyjíždět další tramvaje a využít dotýčnou manipulační spojku. Pro případ vykolejení tramvaje na „skákáckém křížení“ byl u železničního přejezdu trvale připraven v pohotovosti autojeřáb.

Po projetí manipulační spojkou ale tramvaj, jedoucí z hloubětínské vozovny, nemohla odbočit na Libeňský most, protože tu neexistoval kolejový oblouk a musela pokračovat



Je listopad roku 1986, za plechovou ohradou vznikla proluka po zbouraných budovách v rámci přípravy na stavbu stanice metra „Palmovka“. Přes kolejové křížení už půl roku opět nejezdí tramvaje a tak tudy chvátají cestující, aby na dolní Palmovce stihli ten nejbližší přípoj.

do tehdejší smyčky U Kříže, tam se obrátit a teprve pak mohla jet do centra. Stejným způsobem se provádělo večerní zatažení do vozovny. O prázdninách roku 1973 už ale neexistovala ani kolejová smyčka U Kříže, tudíž se provizorní výjezd prodloužil a tramvaje se musely jezdit obracet až přes smyčku Vychovatelna. V obou případech trvalo toto krkolomné řešení do konce prázdnin a pak se doprava vrátila do normálu.

Roku 1972 byla zastavena osobní doprava na nádraží Praha–Těšnov a trať přes popisované kolejové křížení nadále sloužila jen v omezeném rozsahu pro nákladní dopravu a manipulační účely, a to až do roku 1984. Kolejového křížení na Palmovce se tato změna zprvu nijak nedotkla. Konec tohoto komplikovaného stavu přinesl až rok 1980, kdy bylo 29. srpna zprovozněno nové a již dvoukolejné kolejové křížení a také byly položeny spojovací oblouky směrem na Libeňský most. Napojení na obě větve stávající jednokolejné blokové smyčky Palmovka bylo řešeno pomocí protisměrných oblouků.

Od zmíněného data se po 49 letech na spojkou mezi horní a dolní Palmovkou vrátila osobní tramvajová doprava, ale ne nadlouho, protože 21. dubna 1986 byl na tomto úseku provoz opět dlouhodobě přerušen, tentokrát z důvodu stavby metra. V roce 1990 se ve dvou etapách do této značně proměněné lokality tramvaje vrátily. Stará blokova smyčka v ulicích Palmovka a Novákových zanikla a od 10. července 1990 byl zahájen provoz na nové trati v ulici Na Žertvách, byť zpočátku jen jednosměrně. Plný dvoukolejný provoz mezi horní a dolní Palmovkou i v ulici Na Žertvách nastal 23. listopadu 1990, a tak po téměř století plném změn se Křížikova trasa z Palmovky na Libušák dočkala stability a doufejme že i perspektivy na mnoho dalších let.

Ohlížíme-li se za změnami na historických Křížikových tratích, tak je v rámci celé pražské kolejové sítě zcela nepřehlédnutelná tramvajová trať v Sokolovské ulici, přičemž úsek mezi zastávkami Urxova a Balabenka je nejstarší nepřetržitě provozovaný úsek pražských elektrických tramvají. Tramvajová trať v Sokolovské ulici měla a má dodnes klíčový dopravní význam jako páteřní spojnice centra města s oblastí Karlína, Libně a dále Vysočan.

Jedno z nejtěžších období této tratě zaznamenáváme v 60. letech 20. století. V té době nastávala postupná generační obnova vozového parku tramvají. Zastaralé dvounápravové tramvaje začaly být nahrazovány jednosměrnými čtyřnápravovými tramvajemi americké koncepce PCC. Tramvaje T1, a především novější T3 přinesly cestujícím velkou změnu v komfortu, ale Dopravním podnikům přinášely řetězení se technické obtíže.

Vzhledem k odlišné jízdní dynamice panoval zájem na kompletní obměně vozového parku nejen na celé lince, ale s ohledem na souběh linek i na celém vozebním rameni. Tím se ovšem v některých oblastech tramvajové sítě objevovaly lokality se značným nárůstem spotřeby elektrického proudu a realita generační obměny vozového parku nemohla být úplně v revolučním tempu. První vlašťovkou se stala již zmiňovaná předměstská tramvajová linka 25, na které se od 13. března 1961 objevily tramvaje T1.



V první polovině 60. let se už okolo Rustonky proháněly tramvaje T1, ovšem jen v sólo provozu, nasazení souprav prozatím bránila napájecí soustava.



Fotograf zachytil v roce 1964 jednu z prvních souprav tramvají T3 u Invalidovny. Z hlediska komfortu i jízdních vlastností se jednalo o velký krok kupředu. Oproti soupravám dvounápravových tramvají ale násobně vzrostl i odběr elektrického proudu a obtíž s napájením proto přetrvávaly ještě řadu let.

Nasazení čtyřnápravových tramvají T3 na plnohodnotnou diametrální linku souviselo se spuštěním nové měnirny elektrického proudu v Karlíně v roce 1963 – na lince 5 se od 16. dubna 1963 objevily nejprve tramvaje T3 v sólo provozu a v následujícím roce už i ve spřažených soupravách. Za důležité datum můžeme považovat 21. duben 1965, od kdy už přes Karlín, Libeň i Vysočany v pracovních dnech projížděly na všech linkách výhradně tramvaje řady T; tato trasa se stala teprve druhou radiálou v Praze projížděnou pouze moderními tramvajemi.

Zastavení trolejbusové dopravy do Čakovic po 9. červenci 1965 už na posílení napájení vysočanské radiály nemělo významný dopad, byť trolejbusovou trasu i popisovanou tramvajovou trať napájela stejná měnirna v Libni. Napájení tramvajové dopravy ale není jen otázkou měnění. Slabá místa se projevila v havarijním stavu nejen původních napájecích kabelů mezi měnirnami a tramvajovou tratí, nýbrž také, jak praví dobové dokumenty, se negativně projevilo položení nevhodných a poddimenzovaných kabelů při jejich výměně v Karlíně, provedené v letech 1961–62.

Na tomto místě je vhodné se zastat všech stupňů stavební přípravy od projektantů až po zásobovače. Problematika nedostatku mědi a jmenovitě napájecích kabelů byla v té době celostátně natolik alarmující, že se dostala v březnu 1959 až na zasedání československé vlády. Byla přijata administrativní opatření, která se měla projevit v blízkém III. pětiletém plánu pro období 1961–65, jenž centrálně řídil celé československé hospodářství.

Do připravovaného plánu byly direktivně zahrnuty i takové ukazatele, které přesahovaly reálné možnosti československé ekonomiky. Následovalo nesplnění hospodářského

plánu na celostátní úrovni v letech 1961 i 1962 a poté byl pětiletý plán úplně anulován. Za této situace se zásobování podniků, obzvláště u strategicky významných komodit, jako je například měď, řídilo dobovým rčením „ber, kde ber“... Tento jev však přetrvával po celou dobu existence centrálně plánované socialistické ekonomiky.

Vrátíme-li se zpět do Karlína, Libně a Vysočan, tak konstatujeme, že rychlý nástup energeticky náročnějších tramvají T3, především jejich spřažených souprav, vedl v průběhu roku 1965 k opakovaným výpadkům napájení. Následkem této situace docházelo k redukci vypravených tramvají na příslušné linky a v případě celkových výpadků napájení bylo nutné dopravu operativně zajišťovat autobusy. Situaci vyřešily úpravy v energetické síti během měsíce října. Od 1. listopadu 1965 byl pravidelný provoz obnoven a ohrožení dělnické dopravy do místních významných průmyslových podniků bylo zažehnáno.

Zajímavý vývoj ve vozovém parku byl bývalé elektrické dráze Františka Křižíka přisouzen i v následujících letech. Od roku 1976 se do provozu dostávají tyristorové tramvaje T3M, které odstartovaly věk výkonové elektroniky a polovodičů. Jejich vývoj probíhal ve vysočanských závodech ČKD Elektrotechnika a ČKD Trakce ležících u prodlouženého úseku od Kolbenovy továrny do Nového Hlobětína. Na počátku 80. let, návazně na zavedení metra do oblasti Florence, bylo uvažováno se zavedením vozby třívozovými vlaky T3 pro zhospodárnění návozu pracujících do libeňsko-vysočanských továren od stanice metra. Pro různé technické překážky však zůstalo jen u projektování a zkušebních jízd. Od 7. 7. 1986 byly na linku 15 jezdící z dnešní Florence přes Harfu

Realitu častých výpadků napájení a nepravidelností v provozu ve strategicky významné Sokolovské ulici dokumentuje snímek z roku 1977 pořízený nedaleko horní Palmovky. Řada tramvají T1 a T3 čeká na obnovení provozu a pokračování směrem do centra města.



na dnešní smyčku Lehovec nasazeny první tříčlánkové obousměrné tramvaje KT8D5. Od uvedení tramvaje T3 v roce 1962 se jednalo o první nový typ, jehož provozní život je významně spojen s nedalekou vozovnou Hloubětín. Ta v roce 1951 nahradila bývalou Křížickou vozovnu Libeň i starší vozovnu Karlín. Tramvaje KT8D5 již mohly plně využívat inovací infrastruktury provedených pro tramvaje T3, přinesly však do provozu nové půdorysné rozměry skříně s umístěním dveří v rovné části bočnic, což si vyžádalo postupnou rekonstrukci křižovatek a oblouků pro možnost bezkolizního potkávání dvou míjejících se vozů KT8D5.

V úvodu této kapitoly jsme se věnovali rozvětvení, neboli dobovým jazykem rozvidlení, tramvajových tratí na Balabence. Nyní se k tomuto místu vrátíme ještě z pohledu variability kolejové sítě. Po dlouhá desetiletí vzhledem k absentujícím kolejovým obloukům nebylo možné odbočit ve směru od Kolbenovy a Sokolovské ulice do Českomoravské. Situace vygradovala při kolejové výluce mezi Palmovkou a Balabenkou v roce 1982. Tehdy bylo vybudováno v ulici Na Rozcestí kolejové provizorium, umožňující jízdu od centra Vysočan do ulice Českomoravské pro náhradní tramvajovou dopravu. Toto provizorium ale bylo po prázdninách zlikvidováno a omezená variabilita kolejové sítě přetrvávala. Teprve po vymístění čerpací stanice pohonných hmot byly na jejím místě zřízené kolejové oblouky, které trvale umožňovaly operativní tramvajové spojení od Vysočan do Českomoravské ulice. Ke zprovoznění oblouků došlo 13. srpna 1988. Ale ani tímto opatřením se kolejistiště na Balabence nedostalo do definitivní polohy. Další změnou prošla celá silniční i kolejová křižovatka v letech 1993–94, kdy byl úplný kolejový trojúhelník odsunutý východním směrem blíže k Vysočanům. Tato úprava nebyla nijak samoučelná, posun silniční i kolejové křižovatky uvolnil prostor pro tehdy probíhající výstavbu silničního přemostění Čuprova – Spojovací. Předmětné manipulační kolejové oblouky nikdy nesloužily pravidelné tramvajové dopravě, ale jsou důležité pro operativní řešení odklonů tramvajové dopravy a z provozního hlediska tak zvýšily variabilitu kolejové sítě.

Sledované území a s ním i bývalé Křížikovy tramvajové tratě zažilo ještě další komplikované, přesněji dlouhé transformační období. Začátek éry, v níž se začalo proměňovat území obsluhované páteřní tratí spojující Karlín, Libeň a Vysočany, můžeme datovat rokem 1986 a souvisí se stavbou úseku metra II.B. Během výstavby stanice metra Palmovka bylo zbouráno centrum Staré Libně a byly zlikvidovány pozůstatky železniční tratě z Těšnova včetně kolejistiště libeňského dolního nádraží. Zůstala zachována jen výpravní budova, která tehdy posloužila jako součást zařízení staveniště pro výstavbu metra a teprve nedávno opuštěný domek upravený ze stavědla na těšnovském zhlaví vedle bývalé Křížikovy tramvajové vozovny s elektrárnou. Pro doplnění ještě můžeme zmínit, že v Karlíně skrytě za moderními budovami na Rohanském nábřeží dodnes existují památkově chráněné budovy celnice (původně výpravní budova) a skladiště z roku 1872 v prostoru bývalého osobního, posléze nákladního nádraží.



Při průjezdu výlukové linky č. 33 přes manipulační kolejový oblouk propojující Vysočany s Českomoravskou ulicí zachytil fotograf 20. července 1989 tehdy úplně novou tramvaj KT8D5 č. 9005. Číslo linky se standardně zobrazovalo na převíjecí roletě v „budníku“ na střeše. Na roletě ale nebyla všechna čísla linek, a tak bylo nutné použít plechovou tabulku a umístit ji za čelní sklo tramvaje.

Snímek z 21. dubna 1994 dokumentuje stavební práce na Balabence. Z původní odbočky do Českomoravské ulice už zůstaly jen neodtěžené výhybky ve vozovce a nové rozvětvení tratí je posunuto přibližně o 30 metrů východním směrem. Původní kolejová i silniční křižovatka musela být posunuta, aby uvolnila místo budoucímu silničnímu přemostění. Na lince 3 je vypravena souprava tramvají T3M s tyristorovou pulzní regulací.



Další vliv na přeměnu celého území započal v roce 1988 asanací ve Vysočanech, a to demolicemi činžovních domů mezi ulicemi Sokolovskou, Jandovou a Na Břehu. Tím byl symbolicky předznamenán urbanistický vývoj celého sledovaného území, kdy po roce 1989 v rámci ekonomické transformace postupně zanikaly průmyslové areály od Karlína přes Libeň až po Vysočany a rozsáhlá území byla připravována pro vznik významných administrativních i rezidenčních celků.

Mezitím byl 22. listopadu 1990 zprovozněn úsek metra II.B se čtyřmi novými stanicemi – Křižíkova, Invalidovna, Palmovka a Českomoravská. Naštěstí již byla opuštěna teze o nevhodnosti souběhu tratí metra a tramvaje; povrchová kolejová doprava zde zůstala zachována, což umožnilo efektivní rozložení cestujících mezi oběma traktami. Na Palmovce vznikl kapacitní přestupní uzel včetně autobusového terminálu v místě zaniklé zástavby dolní Libně, kterou zachytil ve svém díle spisovatel Bohumil Hrabal. Po dalším prodlužování metra ale tento terminál ztratil svůj původní význam a pro dnešní potřeby je značně předimenzovaný až zbytečný. V současné době již proběhly nezbytné povolovací procesy pro náhradu terminálu novou výstavbou s komerčními prostory, rezidenčním a nájemním bydlením. Transformaci veřejného prostoru by měl prospět i vznik nového náměstí Bohumila Hrabala s hustou stromovou výsadbou bránící přehřívání lokality a také efektivně zachycující dešťovku.

Autor snímku nás vrací téměř o čtyři desetiletí zpět, do 21. února 1988, na křižovatku Sokolovské a Paříkovy ulice. Začíná demolice poloviny bloku, a to dvou a třípodlažních dosloužilých budov, které v tomto prostoru ustoupí nové vícepodlažní zástavbě.



Nezvyklý pohled na prostor bývalého úrovněného křížení tramvajové tratě se železnicí na Palmovce v roce 1988. Fotograf míří od Libeňského mostu do ulice Na Žertvách, kde probíhá výstavba vestibulu metra B. Tramvajové koleje nevedou z žádné strany a stabilním orientačním bodem zůstává židovská synagoga vlevo.

V listopadu 1990 zmíněného přestupního uzlu dosáhla i nová tangenciální tramvajová trať Ohrada – Palmovka, která primárně nahradila autobusové spojení linkami č. 126 a 127. Nicméně si zde můžeme dovolit i jednu historickou reminiscenci a vysledovat paralelu z pohledu dopravního spojení mezi Sokolovskou ulicí a Žižkovem. Již jsme si popsali tarifní přípustnost tzv. dovoleného pěšího přechodu mezi zastávkami bezprostředně nesouvisějících tramvajových tratí v rámci přestupného tarifu před rokem 1974, a to v případě spojení mezi horní a dolní Palmovkou. Obdobně byl ve stejné době tarifně přípustný více jak 800 metrů dlouhý pěší přechod mezi Tachovským náměstím (na již zrušené tramvajové trati v Husitské a v nynější Hartigově ulici) a zastávkou Thámova v Karlíně s tím, že cestující může za účelem přestupu pěšky projít tunelem ze Žižkova do Karlína. Toto nekomfortní spojení tedy nahradila trať Ohrada – Palmovka a stejnojmenný přestupní uzel se stal spádovým i pro území Žižkova a další tangenciální vazby.

Novodobá historie

aneb od povodní po současnost

V předchozí kapitole jsme zmínili o výstavbě metra, vedoucího paralelně s tramvajovou tratí a věnovali jsme se i počátku urbanistických změn ve Vysočanech a Libni. Třetím faktorem, který dramaticky ovlivnil přerod sledovaného území, se stala katastrofální povodeň v srpnu 2002. Nespoutaná voda zaplavila metro i ulice a v některých místech vystoupala až tři a půl metru nad terén. Provoz tramvají i metra byl přerušen 13. srpna a na obou traktích přírodní živel způsobil značné škody. Metro celou trasou B projelo po nezbytné obnově teprve 17. února 2003, ale do velmi poničených stanic Křižíkova a Invalidovna se cestující vrátili až 22. března 2003. Těžce poškozená tramvajová trať v úseku Florenc – Urxova musela projít sanací podloží a také musely být upraveny zastávkové prostory. Tramvajový provoz byl obnoven po déle jak roční výluce až 13. září 2003.

Před velkou vodou muselo být evakuováno pětadvacet tisíc lidí. Škody v Karlíně a Libni dosáhly mnohamiliardových hodnot, ale mnohanásobně větší investice obnova území přitáhla a stále ještě přitahuje, neboť ani téměř čtvrtstoletí po tehdejší zkáze není hotovo.

Na odstraňování povodňových škod časově navázala kompletní rekonstrukce Českomoravské ulice včetně rozšíření komunikace a přeložky tramvajové tratě. Impulzem pro opravdu rozsáhlou rekonstrukci se stala od roku 2002 probíhající výstavba víceúčelové sportovní haly Sazka arena (od roku 2008 nese název O2 arena) pro mistrovství světa v ledním hokeji v roce 2004.

Po přerušení tramvajového provozu ke dni 15. března 2003 nabrala proměna celé Českomoravské ulice mezi Balabenkou a smyčkou Harfa stavební tempo, které vyvrcholilo neobvyklým opatřením. Vzhledem k užití stavební technologii bylo vhodné provést poslední, tedy třetí podbití kolejí až po dílčím provozním zatížení tramvajové tratě a v listopadu téhož roku byl zahájen omezený zatěžovací tramvajový provoz bez cestujících dvěma vlaky KT8D5 zatíženými balastem, nahrazujícím zatížení cestujícími. Po ukončení této fáze došlo k poslednímu podbití kolejí a následovalo finální zatravnění otevřeného svršku, respektive zádlažba nezbytných úseků. Zrekonstruovaná trať byla zprovozněna 27. března 2004 bezprostředně po dokončení multifunkční haly a necelý měsíc před zahájením mistrovství světa v ledním hokeji. Dlužno podotknout, že tramvajová doprava se zdárně podílela a podílí dodnes na dopravní obslužnosti třetí největší hokejové arény v Evropě, oceněné v soutěži Stavba roku 2004.



Úplná rekonstrukce Českomoravské ulice je hotová, je 28. březen 2004 a vrcholí práce na dokončované víceúčelové sportovní hale s tehdejšíším názvem Sazka arena. Zatěžkávací zkoušku modernizované trati za několik dnů přinese Mistrovství světa v ledním hokeji.



Pro srovnání se vracíme do roku 1975, kdy proběhlo před konečným podbitím rekonstruované trati „přežehlení“ opakovaně tam a zpět projíždějící dvounápravovou služební tramvají. Byl to stejný proces, jaký jsme popisovali výše u rekonstrukce Českomoravské ulice v roce 2004. Jen se ta oněch 29 let změnila dostupná technika, a tedy i konečný výsledek.

Jako drobnou historickou reminiscenci můžeme uvést, že obdobným způsobem před definitivním podbitím už byla „žehlena“ tramvajová trať v Sokolovské ulici mezi Balabenkou a poliklinikou o tři desetiletí dříve, v létě roku 1975. Zásadní rozdíl byl ale v tom, že tehdy bylo nutné si vystačit s dvounápravovými služebními vozy s mnohem menším nápravovým tlakem, takže i efekt tohoto provozu byl nižší, než na Českomoravské ulici se zatěžkávacími „ká-té-osmičkami“.

Modernizace další „křižíkovské“ tramvajové trati proběhla mezi červnem 2005 a červnem 2006, a to ve vysočanském úseku Sokolovské ulice od Balabanky po ulici Na Břehu, tedy v úseku, o kterém se zmiňujeme ve vzpomínce na rok 1975. Při nynější rekonstrukci už byly použity antivibrační prvky, které v tomto úseku přispěly ke snížení hluchnosti kolejového provozu o cca 3 dB. Došlo i ke snížení prašnosti zatravněním části rekonstruovaného kolejíště. Zajímavostí je zavlažovací systém provádějící automatické kropení zatravněného povrchu, přičemž postřik probíhá výhradně v nočních hodinách, kdy je jeho účinnost nejvyšší.

Předehrou dalšího dějství, přerodu Karlína a Libně, se v letech 2007 a 2008 stalo dvouetapové zprovoznění nové komunikace Pobřežní, nyní pojmenované Rohanské nábreží. Roku 2007 byla zahájena také demolice Rustonky, o níž jsme se v textu již vícekrát zmiňovali. Areál bývalé strojírný protнула nová komunikace spojující Rohanské nábreží a Sokolovskou ulici. Tato spojovací komunikace, dokončená roku 2008, nese název U Rustonky a je poslední připomínkou areálu, v němž se vystřídalo více provozů Elektrických, posléze Dopravních podniků. Nová komfortní a kapacitní komunikace na Rohanském nábreží se stává osou rodící se moderní zástavby a úspěšně odsála automobilovou dopravu, která do té doby neúměrně zatěžovala Sokolovskou ulici.



Nejen tramvajová trať v Sokolovské ulici, ale i její pomyslné kulisy se zcela proměnily – jak dokazuje snímek z června 2022 u Invalidovny.



V obou směrech zastávkové mysy, prosklené čekárny, vyloučená automobilové doprava – to je od roku 2016 realita u bezbariérové zastávky Invalidovna. Na již zbouranou Rustonku, která tomuto území dominovala, si už nyní řada Pražanů ani nevzpomene.

Přesměrováním automobilové dopravy vznikly podmínky pro odlišně a moderně pojatou rekonstrukci tramvajové trati v Sokolovské ulici, která se rozeběhla s odstupem až 5. března 2016. Před zastávkou Urxova, tam, kde skončila v roce 2003 popovodňová obnova trati, byla instalována povrchová výhybka Californien pro úvratěvé ukončení tramvajové dopravy ve směru od centra. Mezi zastávkami Urxova a Palmovka proběhla rekonstrukce 1,42 km dlouhého úseku Sokolovské ulice. Krátce za zastávkou Urxova trať vstupuje do území, které postupně prochází velkou urbanistickou transformací. Podél zklidněné komunikace započala výstavba udělující Karlínu novou tvář. Projekt rekonstrukce trati byl věcně koordinován se změnami urbanistickými, ale protože záměr Institutu plánování a rozvoje na přetvoření ulice překračoval projekt rekonstrukce trati, byla vypracována rovněž dokumentace na úpravy vozovek a chodníků včetně zastávek, které se jako investor ujala Technická správa komunikací.

Výsledkem je změněná podoba a ostatně i funkce Sokolovské ulice. V úseku od zastávky Urxova po ulici U Rustonky bylo rekonstruované kolejiště zatravněno. V dalším úseku až po Palmovku má kolejiště živičný kryt, pod nímž je skryta moderní konstrukce kolejové jízdní dráhy s pružným upevněním systému W-tram na betonové monolitické desce. Toto technické řešení zmírňuje hluk a vibrace emitované tramvajovým provozem.

Viditelné změny se dotkly zastávek Urxova a Invalidovna, které jsou nově vybaveny čekárnami, došlo ke zrušení standardních nástupních ostrůvků a v obou směrech byly zřízeny zastávkové mysy. Celkovému zklidnění modernizované Sokolovské ulice prospělo vyloučení automobilové dopravy v úseku okolo Kaizlových sadů a u zastávky Vychovatelna. V rámci rekonstrukce tramvajové trati došlo i na výměnu části kolejové konstrukce v křižovatce na horní Palmovce. Výluka tohoto úseku trvala do 10. května 2016 a modernizovaná Sokolovská ulice se tímto úsekem stala výkladní

skříní transformovaného území. Význam této tramvajové trati neplánovaně vzrostl po 11. lednu 2024, kdy uzavřením Libeňského mostu dlouhodobě odpadla jedna z alternativních tras pro spojení Vysočan s centrem města.

V roce 2017 se ve čtyřech etapách uskutečnila komplexní obnova tratí v oblasti Palmovky, a to v ulici Sokolovské mezi horní Palmovkou a Balabenkou a dále v ulicích U Balabenky, Na Žertvách a Zenklovy mezi horní a dolní Palmovkou. Údržbovými pracemi prošla i tramvajová křižovatka na dolní Palmovce.

V rámci rekonstrukčních prací zahájených 25. března 2017 došlo na řadu modernizací. Tou nejviditelnější změnou ve všech rekonstruovaných traťových úsecích byla náhrada koncepčně překonaných velkoplošných panelů BKV novou konstrukcí pevné jízdní dráhy systému W-tram. Povrchovou úpravu tramvajového tělesa nově tvoří litý asfalt. Rekonstrukcí tratí zanikla všechna rychlostní omezení vyvolaná technickým stavem trati. Současně došlo také k částečné výměně navazujících kolejových konstrukcí. Jednalo se o šestisrdcovku na horní Palmovce, včetně spojovacích oblouků od Balabenky a osmnáctisrdcovku na dolní Palmovce, včetně obou spojovacích oblouků i nepojížděných částí přímých kolejí.

Před půlstoletím tudy ještě byla trasována železnice. Nyní je zde významný přestupní uzel mezi metrem, tramvajemi, autobusy a nejnověji ještě i trolejbusy. Tramvajová trať zde prošla rekonstrukcí roku 2017, ale přilehlé území ještě na urbanistický přerod teprve čeká. Tramvaj T3M2DVC má trolejbus SOR TNS 18.



Ani ne tak viditelnou, jako slyšitelnou změnu přinesla v oblouku na křižovatce ulic Na Žertvách a U Balabenky instalace dvou skříní s mazacím zařízením a vyhodnocovací jednotkou, napájených z trolejového vedení. Zařízení splnilo účel a snížení hluku z tramvajového provozu je markantní.

Práci řidičům tramvají usnadňuje změněné elektrické ovládání výhybek. Před rekonstrukcí se v oblasti Palmovky nacházely dva zastaralé ovládací trolejové kontakty, a to v ulici U Balabenky před Sokolovskou (rozvětvení vlevo a vpravo) a dále za rohem ve směru od Vysočan pro jízdu přímo po Sokolovské a vpravo do ulice U Balabenky. Třetí trolejový kontakt se nacházel před větvením na Balabence ve směru z centra; tyto ovládací kontakty už patřily mezi několik posledních v Praze. Všechny byly nahrazeny radiovým ovládáním výhybek, které tolik nezatěžuje pozornost řidiče.

V neposlední řadě byla instalována signalizace postavení výhybky a také ohřev rozjezdové pružné a sjezdové čepové výměny na Sokolovské ulici ve směru z centra před křižovatkou s ulicí U Balabenky. Pro doplnění uvedme, že s odstupem několika roků bylo i u této výhybky doplněno elektrické ovládání řízené radiovým signálem.

Kompletní rekonstrukce téměř 1300 metrů kolejí v oblasti Palmovky a navazující trati k Balabence byla dokončena 30. července 2017. Na obnovu tohoto významného kolejového uzlu časově navázala rekonstrukce tramvajové trati v Zenklově ulici od Elsnicova náměstí až k Bulovce. Před dalším popisem je vhodné předeslat, že úsek Palmovka – Elsnicovo náměstí prošel rekonstrukcí v obdobném rozsahu už roku 2011.

Na přelomu let 2017 a 2018 byla na nejstarším betonovém mostě v Čechách, který převádí vozovku Zenklovy ulice přes tok říčky Rokytka, zřízena provizorní devadesátimetrová jednokolejná trať mezi náměstím Dr. Václava Holého a Elsnicovým náměstím, a to z důvodu přípravných prací před kompletní rekonstrukcí tratě v Zenklově ulici. Provoz na jednokolejce byl zahájen 1. listopadu 2017. Na obou koncích jednokolejného úseku byly instalovány povrchové kolejové spojky s výhybkami Californien.

Provizorium trvalo do 2. ledna 2018 a poté následovala úplná výluka provozu, během níž byla opravena Zenklova ulice v délce 1,6 kilometru. Vedle kolejí a vozovky byl obnoven také most přes Rokytka a zrekonstruovány inženýrské sítě. Tramvajová trať pak byla na řadě míst nově oddělena od jízdních pruhů pro auta. Změnami prošly rovněž zastávky; stanice Stejskalova byla přemístěna před Libeňský zámek a přejmenována na Libeňský zámek, zatímco na zastávce U Kříže byly zřízeny zastávkové mysy. Že jsou zastávky vybudovány jako bezbariérové ani není zapotřebí zdůrazňovat. Tramvajová doprava se do Zenklovy ulice vrátila 1. září 2018 a elektrická traktice se zde o čtyři roky později projevila ještě výrazněji – od roku 2022 tudy vede jednosměrná trolejbusová trať ve směru od Palmovky. Můžeme připomenout, že to je návrat starého známého, neboť manipulační trolejbusové stopy už byly Zenklovou ulicí vedeny v úseku Elsnicovo náměstí – U Kříže v letech 1952–1965.

S uspokojením můžeme konstatovat, že naši současníci se zdárně postarali o historické dědictví Křižíkova dopravního podniku. Až na jednu drobnou výjimku celá Křižíkem vybudovaná kolejová síť prošla modernizačním programem a plně odpovídá parametrům tramvajové dráhy 21. století. Posledním kamínkem do mozaiky je akce s názvem Rekonstrukce tramvajové tratě Sokolovská – Kolbenova. Tato rekonstrukce sestává ze tří etap, přičemž první etapa dlouhá 1500 metrů, realizovaná v Kolbenově ulici v úseku mezi zastávkami Špitálská a Vozovna Hloubětín, proběhla v roce 2018, nicméně přesahuje původní Křižíkovu kolejovou síť, a proto ji zmiňujeme pouze informativně.

Druhá, téměř půlkilometrová etapa již náleží do popisovaného území a trať v Sokolovské ulici byla modernizována v úseku začínajícím za zastávkou Poliklinika Vysočany a končila před Náměstím OSN. Rekonstrukční práce byly zahájeny 28. února 2020 a tak jako v předchozích úsecích i zde došlo na náhradu dožilých velkoplošných panelů BKV technologicky zcela odlišnou konstrukcí tramvajové trati s monolitickou betonovou deskou s tlumící antivibrační rohoží a pružným upevněním systému W-tram. Povrch tramvajového tělesa byl změněn na asfaltový a k vyšší preferenci tramvajové dopravy přispělo osazení dalších téměř 200 metrů oddělovacích tvarovek vymezujících

V přípravné fázi rekonstrukce tratě v Zenklově ulici v roce 2017 byl na přechodnou dobu tramvajový provoz převeden pouze na jednu kolej. Toto opatření umožnilo použití povrchových výhybek slangově nazývaných „kaliforňan“.





Snímek ze 13. ledna 2026 nám připomíná nejen že i v Praze někdy napadne sníh, ale hlavně to, že již čtvrtým rokem vedle tramvají Zenklovou ulicí projíždí i trolejbusy. Propagátor elektrické trase František Křížík by byl patrně spokojen.



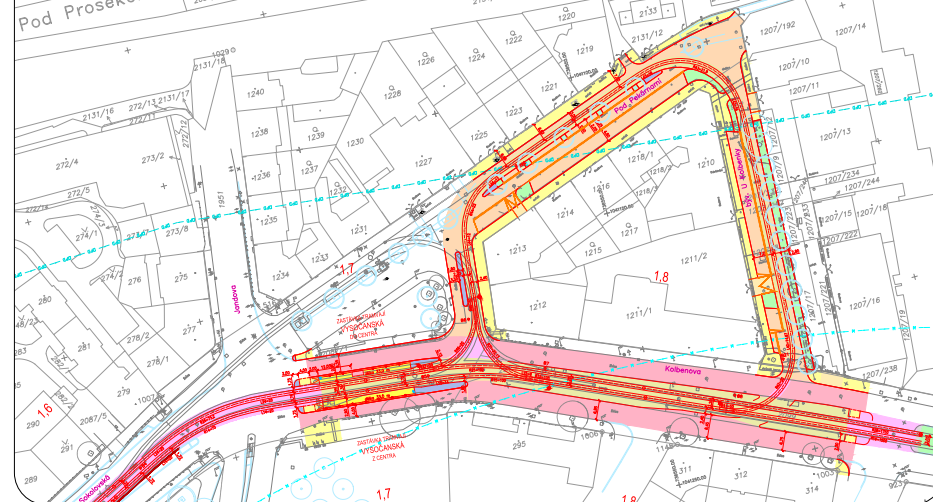
Úsek mezi zastávkou Poliklinika Vysočany a Náměstím OSN prošel rekonstrukcí v roce 2020. Tramvajové těleso je nyní vymezeno jednak vodorovným dopravním značením, ale především v místech, kde to bylo stavebně možné, osazením oddělovacích tvarovek zabraňujících vjíždění automobilů na tramvajové těleso.

tramvajové těleso, a to zejména v úseku mezi Nádražím Vysočany a Náměstím OSN. Modernizovaná tramvajová trať byla předána cestujícím k užívání 3. dubna 2020.

V celé délce pětikilometrové Sokolovské ulice tak skončila likvidace dožilého tramvajového kolejiště na bázi velkoplošných panelů BKV, která začala po povodních a proběhla mezi lety 2002 a 2020. Díky nové konstrukci trati na betonové desce je jízda tramvají naprosto klidná a znatelně tišší. Díky antivibrační vaně se navíc snížilo šíření vibrací do okolí.

Popisované rekonstrukční práce měly jistý přesah přes vytyčenou druhou etapu, neboť oprava se dotkla i přejezdu s Freyovou ulicí tak, aby byl zajištěn spolehlivý provoz až do doby budoucí revitalizace náměstí, což už je záležitost výhledové třetí etapy.

Prostoru Náměstí OSN se dotkne třetí etapa rekonstrukce tramvajové tratě, která může nastat až po schválení definitivní podoby revitalizace tohoto veřejného prostoru. Městský Institut plánování a rozvoje vytvořil koncepční studii, která počítá s vymístěním tramvajové smyčky ze současné polohy a jejím přesunutím do zalomené ulice Pod Pekárkami, čímž by zde vznikl kolejový objezd domovního bloku. Tato změna by přinesla několik efektů – jednak by vznikla pro cestující vhodnější sloučená nástupní i nácestná zastávka ve směru do centra. Z dopravně urbanistického hlediska by velmi prospěla eliminace pátého ramene dnešní křižovatky, do níž ústí pět ulic, a to



Nového pojetí prostor Náměstí OSN se snad dočkáme v dohledné době. Koncepční záměr předpokládá přemístění tramvajové smyčky Vysočanská ze současné polohy do zalomené ulice Pod Pekárkami, což by byl návrat tramvají do míst, kudy už tři čtvrtě století tramvaje nejezdí.

Sokolovská, Freyova, Kolbenova, Pod Pekárkami a Jandova. Přesunutím tramvajové smyčky z křižovatky do ulice Pod Pekárkami se uvolní plocha pro nové náměstí v pravém slova smyslu. A ještě dodejme, že tramvajová smyčka v navržené poloze už existovala v předválečném období a roku 1951 ustoupila rozšiřující se „Kolbence“. Podle koncepčního návrhu by nová tramvajová zastávka vznikla přímo na náměstí, čímž by se zkrátil a zpříjemnil přestup mezi tramvajemi, autobusy a metrem.

Zatím jsme v této i předchozí kapitole popisovali Palmovku pouze jako významný přestupní bod, avšak pro tramvajový provoz má ještě jiný důležitý význam. Palmovku můžeme označit jako důležitý střídací bod, kde řidiči tramvají čerpají bezpečnostní přestávky a v řízení vozidla je vystřídá tzv. řidič-svačinář. Aby řidiči čerpající bezpečnostní přestávku nemuseli čas na oddech strávit na ulici, mají na Palmovce k dispozici odpočinkové zázemí. Od konce května 2023 se azyl svačících řidičů nachází v rekonstruovaných prostorách výpravní budovy bývalé železniční stanice Praha-Libeň dolní nádraží.



Bývalá nádražní budova Praha-Libeň dolní nádraží po citlivé rekonstrukci pro potřeby DPP.



Zahájení zkušebního provozu tramvají 52T s cestujícími dne 20. 6. 2025. Vůz č. 9503 symbolicky míjí aktuálně nejstarší pravidelně provozovaný typ (mimo retro linky) T3M2DVC na dolní Palmovce.

V předchozí kapitole jsme se mohli dočíst, že tato budova přešla do majetku DPP po zrušení příslušné železnice a byla využita jako zázemí při výstavbě metra. Poté hodnotná budova z roku 1877, rozšířená roku 1899, dlouho čekala na smysluplné využití. Toho se jí dostalo po celkové rekonstrukci, jejímž vizuálním bonusem je zachování nádražního vzhledu z éry c. k. monarchie. Nyní zde mimo jiné mají řidiči tramvají solidně vybavené odpočinkové a občerstvovací prostory, které jsou výrazně větší než bývalá odpočinková místa na Palmovce. Z hlediska širší lokality můžeme konstatovat, že rekonstruovaný objekt se stal prvním nositelem krásy v dosud zanedbaném prostředí. Můžeme doufat, že dojde k naplnění zastavovací studie, která řeší toto území v širším měřítku, a dočkáme se celkové kultivace tohoto veřejného prostoru, ve kterém nádražní budova v majetku DPP nijak nezapadne.

Paralelně s rekonstrukcemi tratí probíhala po roce 2000 i významná modernizace vozového parku. Od roku 2006 zařazovala Praha do provozu první sériově dodávané, částečně nízkopodlažní tramvaje Škoda 14T, které od roku 2011 začal doplňovat modernější 100 % nízkopodlažní typ Škoda 15T. Typickými vozidly se dále staly modernizované modifikace tramvají T3 (T3R.P, T3R.PV, T3R.PLF a T3M2DVC), které jsou od roku 2017 jedinými zástupci slavné řady na běžných tramvajových linkách. Nesmíme zapomenout ani na modernizované obousměrné tramvaje KT8D5.RN2P s nízkopodlažním středním článkem. Velkou událost zažila bývalá Křižíkova dráha v červnu 2025, kdy byl do zkušebního provozu na lince 12, jezdící z Lehovce na Sídliště

Barrandov, zařazen nejnovější typ Škoda 52T, jímž bude vozový park rozšiřován a obnovován v následujících letech.

Na závěr si připomeňme ještě jedno prestižní datum, které se váže k bývalé Křižíkově tramvajové trati v Sokolovské ulici. V úseku mezi ulicemi Šaldova a Nekvasilova v neděli 21. září 2025 v dopoledních hodinách zde bylo za velikého zájmu veřejnosti vystaveno v rámci oslav 150 let MHD v Praze celkem 61 tramvají z celého spektra od historické koňky až po nejmodernější nízkopodlažní vozy. Revitalizovaný Karlín se stal důstojnou kulisou pro přehlídku historie, současnosti a snad i budoucnosti pražské tramvajové dopravy.

Ohlédneme-li se do uplynulých hektických desetiletí a sečteme-li všechny tři faktory, tedy výstavbu metra, sanaci povodňových škod i dlouhodobou restrukturalizaci postindustriálního území, konstatujeme, že Karlín, Libeň a ostatně i Vysočany nenávratně ztratily průmyslový kolorit. Snad to není škoda. Přeměna brownfieldů pokračuje až do současnosti, připravuje se řada menších i větších projektů, ať už bytových či komerčních. Pro revitalizované území se stávají příznačné administrativní komplexy a v této oblasti zaznamenal největší rozvoj Karlín. Nové objekty na sebe vážou řadu služeb, díky kterým zde roste moderní čtvrť. A mezi tyto služby počítáme i tramvajovou dopravu – se stotřicetiletou historií i se zřetelnou budoucností. Poznal byste dnes svou dráhu, pane Křižíku?



Nejdéle provozovaný úsek elektrické tramvaje v Praze se stal dne 21. září 2025 na několik hodin výstavním prostorem. Veřejnost si zde mohla prohlédnout v rámci oslav 150 let MHD v Praze přehlídku tramvají od koňky až po nejmodernější nízkopodlažní vozy.

Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany

130 let služby cestujícím

Autoři textů:

Miroslav Bureš, JUDr. Jan Čech, Ing. Ivo Mahel, Ing. Petr Malík, Ing. Robert Mara,
Ing. Jan Šurovský, Ph.D., František Zahnáš

Autoři fotografií:

Petr Adámek, Jan Bajer, JUDr. Jan Čech, Tomáš Dvořák, Mgr. Pavel Fojtík, Petr Hejna,
Peter Haseldine, Zdeněk Kačena, Ing. Miroslav Knížek, Ing. Ivo Mahel, Ing. Robert Mara,
Ing. Jan Šurovský, Ph.D., Jaroslav Veselý

Fotografie ze sbírek:

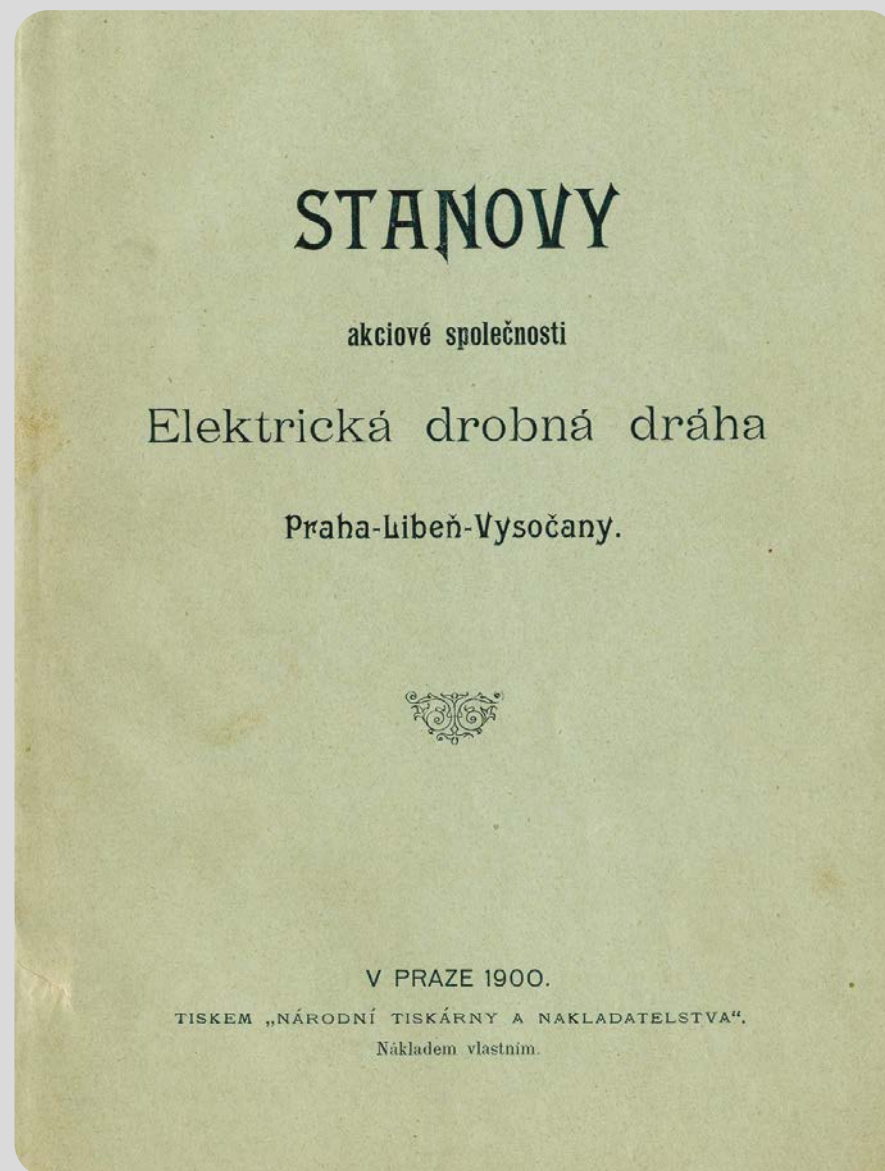
Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy, Archiv Muzea hlavního města Prahy,
Státní oblastní archiv v Praze, sbírka JUDr. Jan Čech, sbírka František Zahnáš.

Informační zdroje:

- Kolektiv autorů: Pražské elektrické dráhy 1891–1907. Praha: Kroužek přátel městské dopravy, 1981.
- Kolektiv autorů: Pražská městská doprava 1907–1918. Praha: Kroužek přátel městské dopravy, 1982.
- Fojtík, Pavel – Linert, Stanislav – Prošek, František: Historie městské hromadné dopravy v Praze – aktualizované vydání. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005.
- Fojtík, Pavel: 120 let Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2016.
- Fojtík, Pavel – Hozák, Jan – Malík, Petr: Fenomén Křižík. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy – Národní technické muzeum, 2016.
- Hejtmánek, Ladislav: Libeň – historický nástin. Libeň: Nákladem Obce Libeňské v knihtiskárně Vondruška a Kolanda Praha-Karlín, 1896.
- Kolektiv: Historie a současnost parků v Karlíně. In: Staletá Praha 1/2018, s. 103–131.
- Internetová stránka Pražské tramvaje [www.prazsketramvaje.cz]
- Památkový katalog Národního památkového ústavu [www.pamatkovykatalog.cz]
- DP-Kontakt – podnikový časopis Dopravního podniku hlavního města Prahy.

Speciální poděkování na závěr by autoři chtěli věnovat in memoriam kolegovi Mgr. Pavlu Fojtíkovi, který se v minulosti mimořádně zasloužil o propagaci díla Františka Křižíka a historie jeho pouličních elektrických drah. Nechť tato brožura dále rozvíjí jeho odkaz a poznatky.

Vydal Dopravní podnik hlavního města Prahy
Praha, březen 2026



Reprodukce titulního listu
z dochovaného výtisku stanov akciové
společnosti „Elektrická drobná dráha
Praha – Libeň – Vysočany“.

Fotografie na titulní straně
Elektrický motorový vůz č. 16, vyfotografovaný
na nádvoří Křižíkovy vozovny, vznikl roku 1898
dosazením elektrické výzbroje do vlečného
vozu stejného čísla. Tramvaj už měla vertikálně
orientované řídicí kontrolery, čímž se lišila od
motorových vozů z roku 1896. Kontroler řidič
neovládal klikou, nýbrž odnímatelným volantem.



Unikátní snímek nám představuje tehdejší Riegrovu, nyní Urxovu ulici v Karlíně s nepřehlédnutelnou lampou elektrického veřejného osvětlení, která zde již nestojí, ale poslední dvě shodné lampy z roku 1902 můžeme vidět na horním Malostranském náměstí. Tramvajová souprava odbočuje na tehdejší Riegrovo náměstí (nyní Lyčkovovo náměstí) a dále pojedje Palackého třídou (nyní Křižíkova) do Prahy na Florenc. Je vedena motorovým vozem Křižíkovy dráhy, ale vlečný vůz s neidentifikovaným trojmístným evidenčním číslem patří Elektrickým podnikům a je to patrně přestavěný vůz koňky. Mírný problém nastává u datace snímku. Křižíkova kolejová síť byla propojena se sítí Elektrických podniků v prosinci roku 1907 a tramvajová trať v Urxově ulici byla zrušena 29. března 1908. Do tohoto časového úseku, kdy by bylo snadné převézt vlečný vůz Elektrických podniků do bývalého Křižíkova podniku, ale snímek zařadit nemůžeme, neboť jsou na fotografii plně olistěné stromy. Nabízí se tedy teorie, že výjimečný snímek byl pořízen po sloučení obou tramvajových provozů v srpnu 1907, ale před opadem listí na podzim téhož roku. A to hlavní nakonec – vlečný vůz Elektrických podniků tedy musel být přetažen po dlažbě například na křižovatce u Karlínské vozovny a poté nakolejen na bývalou Křižíkovu dráhu. Každá doba si ponechává nějaké tajemství...



Dopravní podnik
hlavního města Prahy