

Do Prahy zavítá historická tramvaj „Křižík“ z Plzně

09.07 2021 17:46, Libor Hinčica, Tramvaje

Pražský DP získá dočasně do svých muzejních sbírek historickou tramvaj Plzeňských městských dopravních podniků (PDMP) přezdívanou „Křižík“. Motorový vůz ev. č. 18 z roku 1899 je nejstarší v česku dochovanou historickou elektrickou tramvají ve funkčním stavu. V Plzni patřila do první série vozů, jež byla dodána pro zahájení provozu tamějších tramvají.

Praha bude mít vůz zapůjčený bezplatně. Jelikož jde o movitou kulturní památku, musel dát souhlas k zápůjčce i příslušný odbor krajského úřadu Plzeňského kraje. Pro dopravce je přitom zapůjčení vozidla výraznou pomocí. Jak známo, v Plzni byla zahájena rekonstrukce vozovny Slovany, kdy se původní hala, v níž se ukrývaly i historické vozy, odporoučela k zemi. Historické tramvaje proto byly přemístěny do obřího stanu, u nějž byla zajištěna ventilace i odvětrávací mřížky. Jak se ale ukázalo, řešení cirkulace vzduchu nebylo dostatečné a ve stanu se dlouhodobě udržuje vlhkost, která by při delším působení mohla způsobit poškození dřevěné konstrukce unikátní historické tramvaje. Možnost přesunutí vozidla do důstojnějšího prostředí zaručujícího patřičnou péči o vůz tak byla ze strany PDMP vítána. I pro Prahu je možnost prezentace vozidla hezkým zpestřením muzejní expozice, zvlášť v roce 130. výročí od zahájení provozu první elektrické tramvaje v Praze, za níž nestál nikdo jiný než František Křižík, který pro plzeňskou „osmnáctku“ dodával elektrickou výzbroj.



Motorový vůz ev. č. 3 z roku 1899 na pohlednici z období první republiky. (sbírka: Libor Hinčica)

Ostatně František Křižík (1847–1941) byl s plzeňskými tramvajemi provázán velmi úzce. Plzeňské zastupitelstvo se s ohledem na růst města zabývalo možností zřízení pouliční dráhy, která by byla koncipována jako koňka či parní. I pod vlivem úspěchu Křižíkovy první tramvaje v Praze (ta úplně první přitom vznikla přestavbou staršího ojetého vozu z roku 1882 získaného z Německa) bylo rozhodnuto již v roce 1892, že tramvajová dráha bude koncipována jako elektrická. Vypracováním projektu dráhy byl pověřen právě František Křižík, avšak žádost o koncesi dle tohoto projektu byla udělena až posledního června roku 1896 a samotná stavba se protáhla až do roku 1899. I na ní významně participoval František Křižík, který získal zakázku na výstavbu trati, napájecího systému, elektrárny (bez parních kotlů) i elektrických částí vozů. Samotná výroba skříní vozidel, kterých bylo pro první etapu objednáno 20, byla svěřena plzeňské firmě Václav Brožík a syn, na konstrukci participovala i plzeňská strojírna Zeman. Stejný tandem výrobců dodal o rok později ještě dalších 5 motorových vozů a 4 vlečné vozy identické konstrukce.

Část motorových vozů byla po v letech 1936–40 na vlečné (do r. 1940 šlo o ev. č. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9 a 24), další rekonstrukce proběhly v letech 1951 a 1952, a to u vozů ev. č. 2, 21 a 25), u nichž již zaujalo jednosměrné provedení, pevné stanoviště průvodčího a mechanické ovládání dveří. První z „Křižíků“ byl z osobní dopravy vyřazen v roce 1940. Konkrétně se jednalo o vůz ev. č. 23, jenž byl ale ještě převeden do stavu služebních vozidel a k jeho definitivnímu odstavení došlo až v roce 1956. Roli služebních vozidel získaly později ještě další z prvních plzeňských tramvají, konkrétně tramvaje ev. č. 8, 10 a 12. Vůz ev. č. 8 byl v roce 1950 adaptován na tzv. reklamní vůz (nosič reklamních panelů) a využíván byl i jako pracovní. Po jeho vyřazení v roce 1953 převzal tuto roli vůz ev. č. 12, nicméně i on sloužit v této úloze poměrně krátce a již v roce 1955 došlo k jeho vyřazení. Tramvaj ev. č. 10 pak sloužila od roku 1952 do roku 1959 jako kolejový brus.



Ještě jeden pohled na historickou tramvaj ev. č. 18, která bude déle než rok deponována v Praze. (foto: Libor Hinčica)

Největší vlna vyřazování tramvají z let 1899 a 1900 přišla v roce 1955, kdy byly odstaveny všechny motorové vozy, které předtím nebyly adaptovány na vlečné či pracovní. Konkrétně šlo o deset tramvají. Již tehdy byl jako historický ponechán vůz ev. č. 18, který se ale dočkal nákladné rekonstrukce do původního stavu až v roce 1995. Úplně poslední vůz pamatující zahájení provozu tramvají v Plzni byl vyřazen v roce 1961. Jednalo se o (v té době již vlečný) vůz ev. č. 2. Nemalá část z vyřazených tramvají nalezla ještě další uplatnění v roli nejrůznějších přístřešků a příbytků. Tramvaj ev. č. 18 tak není jedinou, kterou se podařilo do dnešních dnů zachránit. Vůz ev. č. 20 byl dlouhá léta po svém vyřazení využíván jako včelín a později skladiště. Jeho torzo bylo v roce 2011 získáno Plzeňskými městskými dopravními podniky a dnes je uchováno ve vozovně Karlov pod střechou. Stejně se podařilo pod střechu vozovny Karlov ukrýt i vůz někdejšího ev. č. 9. Na případnou rekonstrukci tramvají ale scházejí prostředky. Vůz ev. č. 6 – již ve stavu po přestavbě na vlečný a bohužel bez jedné z plošin – se dochoval jako kůlna v obci Sedlec, odkud jej v roce 2018 získalo Muzeum dopravy ve Strašicích (ŠKODA-BUS klub). Zde je tramvaj po částečné opravě (zejména střechy) k vidění v rámci venkovní expozice a členům klubu slouží momentálně jako zázemí. V obci Obora v okrese Plzeň-sever bychom pak dodnes nalezli i vůz ev. č. 1 sloužící nadále jako chata, u Hracholuské přehrady jsou dochovány jako chaty vozy bývalých ev. č. 2 a 4.



Vlečný vůz ev. č. 6 v Muzeu dopravy ve Strašicích. (foto: Michal Kouba)

Tramvaj ev. č. 18 by měla být do Prahy převezena v příštím týdnu. Již 13. 7. 2021 hodlá DP hl. m. Prahy vůz prezentovat pozvaným novinářům. Zapůjčení vozidla by mělo trvat nejpozději do 30. 9. 2022, tedy déle než rok. Se souhlasu vlastníka (PMDP) a při dodržení podmínek stanovených pro provoz vozidla (včetně předepsané údržby) bude mít pražský DP možnost tramvaj i vypravovat do ulic města.

Url: Do Prahy zavítá historická tramvaj „Křižík“ z Plzně