

Plzeňská tramvaj „Křižík“ z roku 1899 zamířila na opravu

13.05 2026 21:27, Libor Hinčica, Tramvaje

Velká renovace čeká nejstarší českou funkční historickou elektrickou tramvaj. Vůz ev. č. 18, který patří do série dvacítky vozidel, jež v roce 1899 zahajovala provoz tramvajové dopravy v Plzni, se vydal do Žamberku, kde se opravy zhostí místní Muzeum starých strojů a technologií. Veřejnou zakázku na renovaci přitom vyhrála společnost 1. Kolínská lokomotivní s. r. o., která je s žamberským muzeem provázána.

Tramvaj, jejíž elektrickou výzbroj dodala firma Františka Křižíka, měla skříň zhotovenou plzeňskou karosárnou Václav Brožík & syn, přičemž na výrobě se podílela také plzeňská strojírna Zeman. Na dvacítku vozů z roku 1899 navázalo o rok později ještě dalších pět identických motorových a čtyři vlečné vozy.

Od roku 1936 byly zahájeny přestavby části těchto nejstarších plzeňských motorových vozů na vlečné, které se do roku 1940 týkaly osmi vozů a v poválečných letech (1951 a 1952) dalších tří. K vyřazení prvního z „Křižíků“ z osobní dopravy došlo v roce 1940, větší vlna ale přišla až po roce 1950, s vrcholem v roce 1955, kdy byly odstaveny všechny vozy, které do té doby nebyly přestavěny na vlečné (poslední z vleků byl vyřazen až v roce 1961) či pracovní. Již tehdy byl jako budoucí historický exponát ponechán i vůz ev. č. 18, na rekonstrukci do takřka původního provedení si však musela tramvaj počkat celých 40 let – uskutečnila se až v letech 1994 a 1995.

V novodobé historii pak Plzeňské městské dopravní podniky získaly ještě vraky dalších dvou vozů (ev. č. 20 a později i ev. č. 9), které ale zůstaly v nálezovém stavu a vrak vozu ev. č. 20 byl v roce 2024 po vytěžění vybraných původních dílů nakonec zlikvidován. Vůz původního ev. č. 6 je pak k vidění ve sbírkách Muzea dopravy ve Strašicích (rovněž v předrenovačním provedení).

Vzhledem k dlouhé době, která uplynula od renovace vozu ev. č. 18, a konstrukci vozidla (dřevěná skříň) bylo po 30 letech nutné uskutečnit na tramvaji další rozsáhlou opravu. Počátkem roku 2025 dokončil Ing. Roman Šiler, přední znalec historických tramvají u nás, na základě požadavku PMDP posudek, v němž ohodnotil dle předpokládaného rozsahu prací renovaci na částku cca 12 mil. Kč bez DPH. Ta se pak objevila jako očekávaná hodnota zakázky, jež byla vypsána dne 30. 10. 2025.



Vůz ev. č. 18 z roku 1899 je dosud nejstarší renovovanou historickou elektrickou tramvají u nás. (foto: Libor Hinčica)

Vzhledem k tomu, že vozidlo je evidováno jako národní kulturní památka, byly na renovaci poměrně přísné kvalifikační požadavky. Zadavatel konkrétně požadoval, aby zhotovitel již dříve realizoval obnovu drážního vozidla, které bylo taktéž národní kulturní památkou. To spektrum potenciálních uchazečů výrazně zúžilo, jak ostatně ukázal i seznam přihlášených zájemců – kromě 1. Kolínské lokomotivní s. r. o. se do soutěže žádný další subjekt nepřihlásil. Jako výherce byla firma potvrzena závěrem ledna 2026, přičemž nabídková cena činila 11 582 250 Kč bez DPH. Většinu z uvedené částky by měla zaplatit dotace Evropské unie.

Do Žamberku byl „Křižík“ převezen dne 12. 5. 2026. Dodavatel má tři měsíce na to, aby tramvaj postupně rozebral, seznámil se s jejím stavem a navrhl postup renovace. Po odsouhlasení ze strany PMDP pak bude běžet lhůta 18 měsíců na dokončení vozidla. Všechny činnosti musí být – vzhledem k podmínkám dotačního titulu – dokončeny do 31. 12. 2027.

Oprava se týká všech částí vozidla – pojezdu a trakční výzbroje i vozové skříně. Rozsah prací přitom počítá s tím, že v případě zjištění závad vybraných částí bude nutné vyrobit některé díly jako zcela nové, včetně například celých náprav, pastorků motorů, hvězdic kol, ozubení náprav, nápravových ložisek, pružin atp. Současně bude probíhat také badatelská činnost ve snaze dopátrat se původního provedení a přizpůsobit stav vozidla těmto zjištěním. To se týká například řešení pískovačů či poklopů nápravových ložisek, u nichž má být zjištěno, zda byly či nebyly originálně vybaveny nápisy (a podle toho případně zajistit zhotovení repliky).

Nutné bude upravit také některé nepřesnosti či nedostatky z původní renovace. To se týká mj. zavěšení ochranného rámu, nebo ozdobných prolisovaných kovových pásků na obvodu nástřešku, které nebyly při první renovaci realizovány. Nástřešek se má dočkat také repliky původních leptaných skel.

Opravena musí být střecha a její potah, neboť do vozu momentálně zatékalo. Dojde také na přesklení všech oken, vyplnění prasklin na hlavních podélnících vozové skříně, lokální úpravy laku, výrobu nových smaltovaných nápisových tabulek atd.

Url: Plzeňská tramvaj „Křižík“ z roku 1899 zamířila na opravu