

Žižkovská vozovna slaví 110 let

02.04.2022

Stávala osamocená v polích, během povstání její tramvaje chránily hrdiny na barikádách. Dneska je v sousedství žižkovského depa také kulturní středisko.



Praha patří mezi tramvajové velmoci. Pražské vozy na pětadvaceti denních a devíti nočních linkách každoročně převezou druhý nejvyšší počet cestujících na zeměkouli — 380 milionů přepravených pasažerů trumfne už jen Budapešť.

Dějiny pražské tramvajové dopravy sahají i na Žižkov. Právě tady byla 28. dubna 1912 otevřena vozovna pro 90 elektrických vozů. „Když z ní poprvé vyjely tramvaje, nebylo její okolí ještě vůbec zastavěno,“ popisuje první dny žižkovského depa historik Pavel Fojtík. V sousedství tehdy stávala pouze Schillerova fabrika, malá továrnička a strojírna s výrobou kotlů, jinak byla vozovna v polích osamocena. Cesta prvních tramvají vedla úzkou výpadovkou známou jako Jihlavská, Vídeňská nebo Horská či oficiálně Poděbradova a dnes Koněvova. Žižkov měl tehdy ještě statut samostatného okresního města.

S Prahou 3 je neodmyslitelně spojena tramvajová linka číslo 9. Vznikla 11. dubna 1908 očíslováním trasy, která byla do té doby na papírových jízdenkách značena zkratkou S jako Smíchov. Její provoz zajišťovaly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, dnešní Dopravní podnik, a trasa byla následující: Olšany — Nákvasova ulice (dnes Olšanské náměstí) — Prokopovo náměstí — Žižkov U Bulhara — Nádraží Františka Josefa I. (dnes Hlavní) — Museum — Václavské náměstí a dál přes Národní divadlo a Újezd až na Západní nádraží, dnes Smíchovské. O dva roky později se trasa prodloužila přes Černínovu ulici a Ohradu do konečné v zastávce Schillerova továrna (dnes Vozovna Žižkov). V roce 1977 došlo k velké změně: v části Koněvovy ulice byly od Ohrady k dnešní zastávce U Památníku koleje zrušeny a jízda odkloněna přes Nákladové nádraží a Olšanské náměstí. Dnešní trať od Spojovací do Řep měří sedmnáct kilometrů a tramvaj ji projede asi za hodinu.

Historie tramvají na Žižkově je ale mnohem starší. V jeho katastru se totiž nacházela ještě jedna vozovna, která stála v Chelčického ulici. Byla to koněspřežná dráha belgického podnikatele Eduarda Otleta spojující Husitskou, Prokopovou, Rokycanovu a právě Chelčického, kde končila. Technicko-policejní zkouška nové tratě byla hotová už koncem listopadu 1883. Tehdy ale vypukla epidemie černých neštovic a provoz nebylo možné zahájit, takže pravidelné spoje vyjely až poslední den roku. První vůz startoval v šest hodin ráno, další následovaly v pětiminutových intervalech. Poslední pak vyjel ze Žižkova do Prahy v půl desáté večer.

Areál „koňské“ vozovny stál u dnešní zastávky Lipanská, kde ho svíraly ulice Táboritská a Chelčického. Základem byla taškami krytá zděná stáj pro 120 koní se skladem krmiva a steliva. Koncem roku 1898 tu bylo 42 vozů, z toho 19 zimních a 23 letních. To už ale pomalu nastával soumrak koňské síly a 27. října 1901 večer koňka zatáhla do vozovny v Chelčického ulici naposledy. Následující ráno se vydaly na trať kolem Bezovky poprvé do pravidelného provozu elektrické tramvaje, které za nějaký čas mířily právě až do vozovny u Schillerovy továrny.

Během 110 let trvání depa v Koněvově ulici vyjíždějí řidiči do služby den co den. Tradici přerušili jen jednou. „Bylo to během Pražského povstání v roce 1945, kdy se 5. května zastavil provoz a většina pražských tramvají se stala součástí barikád. Jízdy byly obnoveny až 22. května 1945,“ připomíná Pavel Fojtík. Žižkovská vozovna je od té doby stále v provozu a patří mezi nejstarší v metropoli. Z dalších se výročí v plné službě dočkalo pouze depo ve Strašnicích. To vzniklo už roku 1908, za první republiky bylo ale zásadně přestavěno. Funkční jsou také Střešovice z roku 1909, tamní prostory ale slouží částečně jako muzeum a výpravna historických vozů.