



# 120 let

Elektrické dráhy

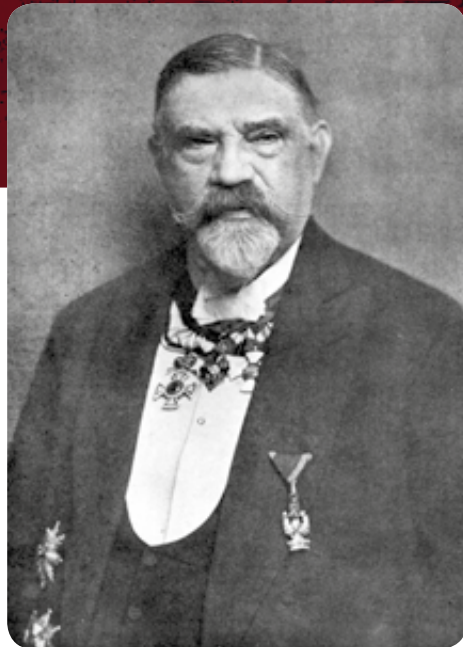
Praha – Libeň – Vysočany



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



Městská část  
Praha 8



František Křižík

## František Křižík

(\* 8. 7. 1847, † 22. 1. 1941)

Jedním z nejvýznamnějších českých elektrotechniků své doby byl beze sporu vynálezce a později i továrník František Křižík. Narodil se 8. července 1847 v západočeské Plánici. Zásadním způsobem se zapsal do historie veřejného osvětlení v Čechách a především stál u zrodu využití elektřiny v dopravě. Jeho elektrická obloukovka se v Praze poprvé rozsvítila 8. června 1881. Tehdy Křižík osvětlil obloukovými lampami Hyberskou ulici při návštěvě korunního prince Rudolfa. Ve stejném roce Křižíkova oblouková lampa získala na výstavě v Paříži konané v rámci Mezinárodního elektrotechnického veletrhu jednu z dvanácti zlatých medailí. O deset roků později během zemské jubilejní

výstavy okouznil Pražany svojí světelnou fontánou. V té době již měl za sebou zřízení elektrického osvětlení v Písku a Jindřichově Hradci, kde se jeho lampy rozzářily v roce 1887. Na území pražské aglomerace zahájila činnost jeho první městská elektrárna na Žižkově 1. prosince 1889, ke které se 18. října 1895 přidala městská elektrárna v Karlíně. V tomto samostatném pražském předměstí měl v té době již také svoji vlastní elektrotechnickou továrnu. V říjnu 1894 – v době, kdy v Praze ještě neexistovala velká městská elektrárna – zřídil František Křižík například elektrické osvětlení Václavského náměstí.

Mnohem známější je dnes zřejmě jeho podnikání v oboru tramvajové dopravy. Od 18. července 1891 se Pražané mohli na Letné vozit jeho první elektrickou tramvají, která byla první elektrickou dráhou nejen v Praze, ale v českých zemích vůbec. Letos vzpomínáme již 125 let od zahájení jejího provozu. V roce 1896 František Křižík zřídil svůj druhý tramvajový dopravní podnik, Elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany. Podílel se na stavbě tramvaje na Vinohradech (1897) a ve stejném roce zřizoval i první trať Elektrických podniků královského hlavního města Prahy. Prováděl také zkoušky s akumulátorovými vozy a na Letné vybudoval pokusný úsek se spodním přívodem proudu, který později, v roce 1905, ve zdokonalené podobě použil na tramvajové trati na Karlově mostě.

Elektrické tramvaje František Křižík zaváděl také v Plzni. Tam se první cestující tramvají svezli 29. června 1899. Vybudoval a 20. června 1903 uvedl do provozu také první českou elektrickou železnici – místní dráhu z Tábora do Bechyně. Tramvajový provoz zaváděl také v chorvatském Dubrovniku. Tramvaje zde jezdily od 22. prosince 1910 do 20. března 1970.

František Křižík zemřel ve vysokém věku 94 roků, 22. ledna 1941.



Motorový vůz č. 1 při zkušebních jízdách na Invalidovně v březnu 1896.

## 120 let Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany

František Křižík se nesmazatelně zapsal do historie městské hromadné dopravy v Praze tím, že 18. července 1891 zahájil provoz na své elektrické dráze na Letné. Tato první pražská trať elektrických tramvají ale měla především propagační charakter, aby veřejnost mohla posoudit výhody elektrické trakce v městské hromadné dopravě. Dráha byla v provozu jen v letní sezóně, a pokud se na pražském Výstavišti nebo ve Stromovce nekonaly významnější společenské akce, byl její dopravní význam mizivý. Přesto se snaha Křižíkovi velmi brzy vyplatila.

Iniciátorem dalšího rozvoje tramvajové dopravy se kupodivu nestala vlastní Praha, ale předměstské obce. Už v roce 1890 usiloval neúspěšně vinohradský starosta Jan Friedländer o zavedení parní tramvaje, která by spojovala Královské Vinohrady s Prahou, a o dva roky později, zjevně pod vlivem provozu elektrické dráhy na Letné, se obrátili na Františka Křižíka zástupci Libně, aby zprostředkoval elektrickými tramvajemi spojení jejich obce s Prahou. Libeň, která ještě v té době nesla jméno Stará Libeň, měla na svém území mnoho průmyslových podniků, například Pražskou akciovou strojírnu, První českomoravskou strojírnu, Broscheovu chemickou továrnu, tkalcovnu bratří Perutzů, či tzv. belgickou plynárnu. Kromě toho měla Stará Libeň 230 roků trvající vazby na hlavní město, protože bývala do roku 1849 majetkem Starého města pražského.



Jahrgang 1895.

117

# Reichsgesetzblatt

für die  
im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

XXVI. Stück. — Ausgegeben und versendet am 12. April 1895.

Inhalt: (N. 52—55.) 52. Auswehung, betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von Prag gegen Vobolany mit einer Abzweigung in Vieshen zum Viesener Schlosse. — 53. Auswehung, betreffend die Abänderung der Bestimmungen des §. 11, Ziffer 9 des mit Kaiserlicher Genehmigung vom 23. October 1892 erlassenen Reichsritzes zum Zwecke der Sicherung der Sicherheit auf dem Vobolany.

## 52. Auswehung des Handelsministeriums vom 16. März 1895,

betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von Prag gegen Vobolany mit einer Abzweigung in Vieshen zum Viesener Schlosse.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund und in Gemäßheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen anderer Art vom 31. December 1894 (N. O. Bl. Nr. 2 ex 1895) im Einklange mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichstelegraphenminister dem Ingenieur Franz Křížek in Prag die angelegte Concession zum Bau und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von Prag gegen Vobolany mit einer Abzweigung in Vieshen zum Viesener Schlosse unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

### §. 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des obigen Gesetzes angeführten finanziellen Bedingungen gemüßt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befristung von der Errichtung und Inbetriebnahme, von der Errichtung der Constructionsgelände, sowie von jeder neuen Staatshoheit, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Besüglich der eventuellen Umwandlung des Personalfactorenkempels in eine Personenstation hat die Behörde im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anweisung zu finden.

### §. 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im obigen Gesetze bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem kaiserlichen Besatze zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Erhaltung der vorstehenden Stationen hat der Concessionär durch Antrag einer Caution von zweitausend (2000) Gulden in jeder Hinsicht zur Verfügung zu stellen.

Im Falle der Nichterhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als vollst. erfüllt werden.

### §. 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jeder etwa bestehenden Schiffsbahn zugesprochen werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung, als im öffentlichen Interesse gelegen, erkannt werden sollte.

32

PRAŽSKÝ ILLUSTROVANÝ  
**KURÝR.**

Číslo 26 V Praze, ve čtvrtek dne 10. března Rok 1895

**Ku dnešnímu zahájení jízdy na první veřejné elektrické dráze Křížkově do Vydrovic.**  
(Převládá reprodukce do fotografického ústředí.)  
(Tisk na dva státy.)



Vše elektrické dráhy Křížkovy na trati Karlo-Liběš-Vydrovice.



Vše elektrické dráhy (pohled z předu).



Pohled na centrální a remízu pro vozy elektrické dráhy.

První strana tiskového zákona o koncesi pro elektrickou dráhu Praha - Libeň - Vydrovice

Kopie titulní strany Pražského ilustrovaného kurýru informujícího o zahájení provozu na dráze.



Vozovna a elektrárna Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany v březnu 1896.



Slavnostní zahájení provozu 19. března 1896.

Křížík, který měl za sebou už první praktické zkušenosti s elektrickou tramvají na Letné, se rozhodl této nabídky využít. Už 11. června 1892 mu vídeňské ministerstvo obchodu povolilo předběžné technické práce pro trať elektrické dráhy „Praha na Florenci, Karlínem do Vysočan, s odbočkou přes starou Libeň do Trojy“. Podrobný projekt byl hotový v říjnu a 28. února 1893 se konala tzv. politická pochůzka, což byl dobový název pro úřední místní šetření, při kterém příslušné úřady celý projekt podrobně projednaly. V té době se ještě vedení tratě částečně odlišovalo od později realizovaných úseků. Zatím Křížík počítal s hlavní tratí vedenou z Florencie od nádraží Státní dráhy (Masarykova nádraží), dnešními ulicemi Křížkovou, Šaldovou a Sokolovskou, ulicí Švábky, podjezdem pod železniční tratí Severozápadní dráhy, Voctářovou ulicí a přes Židovskou Libeň nynější Koželužskou ulicí do Zenklovy, kde měla odbočit směrem k Palmovce a končit na úrovni dnešní ulice U Synagogy. Délka navržené jednokolejné tratě s 9 výhybnami byla 4,058 km. Křížík předpokládal, že vozovnu postaví ve své karlínské továrně, kde chtěl pro napájení dráhy rozšířit svoji závodní elektrárnu. Kromě toho byla navržena odbočná trať od Švábek na Balabenku. I tento úsek měl být jednokolejný, s jedinou výhybnou na Palmovce.

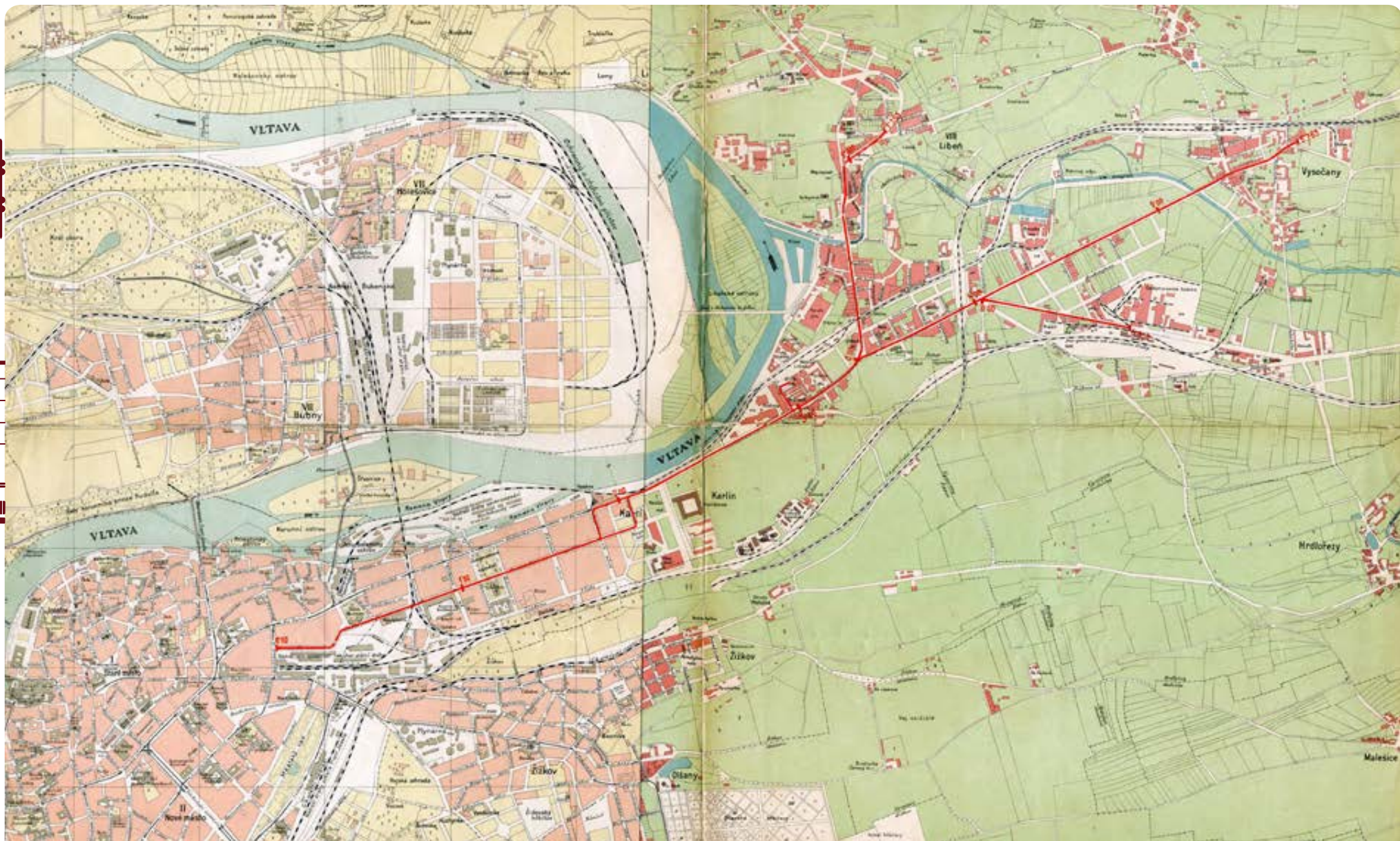
Protože se ale ukázalo, že by podjezd pod Severozápadní dráhou na Švábkách musel být zásadně rekonstruován a příslušné náklady na sebe nechtěli vzít ani Křížík ani Severozápadní dráha, bylo dohodnuto, že zatím bude postaven úsek Florenc – Balabenka a obsluha Staré Libně bude později vyřešena jiným způsobem, novou větví z Palmovky. Proti projektu neúspěšně protestoval zástupce Generálního ředitelství Pražské tramwaye, tj. koněspřežné dráhy, protože se v Karlíně měla elektrická tramvaj stát její velkou konkurencí. Definitivní koncesi ke stavbě a provozu dráhy František Křížík obdržel až vyhláškou ministerstva obchodu z 16. března 1895. Teprve pak mohl zahájit stavební práce.

Křížík uváděl jednotlivé traťové úseky do provozu postupně. Jako první dokončil část tratě od dnešní Šaldovy ulice v Karlíně na Balabenku. Zahájení provozu ovšem předcházely dva důležité úřední akty. Nejdříve bylo 17. března 1896 podrobeno zkoušce pět motorových a pět vlečných vozů vyrobených v Ringhofferově továrně a opatřených elektrickou motorovými z Křížíkova karlínského elektrotechnického závodu, jakož i ostatní elektrotechnické zařízení tratě. Zkoušky se účastnili zástupci Generální inspekce rakouských drah, C. k. místodržitelství pro Království české, silničního eráru, policejního ředitelství, okresního hejtmantství a dalších institucí. Následující den se konala tzv. technicko-policejní zkouška, při které účastníci komise projeli celou trať, a protože nikde neshledali žádné závady, získal František Křížík povolení k zahájení pravidelného provozu s cestujícími.

Ve čtvrtek 19. března 1896 byl na prvním traťovém úseku soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany slavnostně zahájen provoz. Vozovnu s elektrárnou František Křížík postavil na Švábkách.

Během roku František Křížík dokončil zbývající části tratě. Od 4. října 1896 byly po předchozích úředních zkouškách předány do užívání hned dva úseky – od karlínského Varieté do dnešní Šaldovy a také větev z Palmovky k tzv. Libušáku, což bylo pojmenování oblasti na počátku prosecké silnice (přibližně dnešní zastávka U Kříže). Na Palmovce tramvajová kolej křížila frekventovanou železniční trať Severozápadní dráhy. Proto zde byla nařízena přísná, až přehnaná bezpečnostní opatření. Přestože byl železniční přejezd chráněn závorami, musel tramvajový vůz před přejezdem vždy zastavit a průvodčí byl povinen dojít k hlídači závor a zeptat se ho, zda je trať volná a tramvaj může přes přejezd jet... Protože zde bývaly závory často na dlouhé minuty spuštěny, což narušovalo tramvajový provoz, bylo rozhodnuto, že v případě spuštěných závor se tramvajové vozy budou hned bez čekání vracet zpět.





Dobový plán tratí Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany.

Nové město







Křížíkova tramvaj před hotelem Krása ve Vysočanech kolem roku 1898.

Od 21. prosince 1896 byl konečně zahájen provoz i na pražském úseku od nádraží Státní dráhy ulicí Na Florenci k Varieté. Tím ale ještě tratě Křížíkova dopravního podniku nebyly dokončeny. Na přání vysočanských radních bylo postaveno pokračování kmenové tratě z Balabenky do Vysočan k lékárně, na dnešní křižovatku s ulicí Jandovou. Kmenová trať tak dosáhla celkové délky 5,770 km. Byla v celém průběhu jednokolejná s 13 výhybnami pro míjení vozů. Odbočná trať z Palmovky k Libušáku byla také jednokolejná, měřila 1,259 km a byly na ní zprvu dvě, později tři výhybny. Provoz byl udržován každodenně od 6.00 do 22.00 hodin v intervalu 10 minut. Jízdné činilo 10 haléřů do vzdálenosti šesti, a 20 haléřů nad šest stanic. V označených vozech platilo v určité hodiny (6:00–7:00, 12:00–13:00 a 18:00–19:00) zlevněné dělnické jízdné 6, případně 12 haléřů.

Křížík měl v roce 1896 k dispozici 12 motorových a 5 vlečných vozů vyrobených Ringhofferovou továrnou na Smíchově. Později přibýly ještě dva akumulátorové motorové vozy amerického původu a koncem devadesátých let Křížík příležitostně používal na libeňské dráze čtyři vozy ze své letenské dráhy, ovšem jen jako vlečné. Vozový park doplnily ještě tři otevřené vlečné vozy.

Od 1. července 1900 se dráha stala akciovou společností pod názvem Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany a nakonec byla posledním samostatným dopravním podnikem vedle Elektrických podniků královského hlavního města Prahy. V tomto období byla postavena již jen druhá odbočná trať k Českomoravské strojárně v délce 730 metrů, tj. přibližně k dnešní zastávce Multiaréna Praha. Posledním rozšířením se stala krátká jednokolejná trať tzv. Novým Karlínem v dnešní ulici Urxově a Křížíkově, která ale sloužila jen pro jízdy ve směru do Prahy.



Tramvajová stanice U Ruského dvora ve Vysočanech. Domy na snímku už neexistují. Snímek byl pořízen jen pár desítek metrů pod dnešní zastávkou Nádraží Vysočany.

Konečná stanice Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany u nádraží Státní dráhy v ulici Na Florenci.



Dělníci vozovny Křížíkovy dráhy s motorovým vozem č. 14.





Desetihaléřová jízdenka z roku 1897.



Dvacetihaléřová jízdenka z roku 1899.



Vůz Elektrických podniků na Palmovce v roce 1907 po převzetí dráhy.



Původní Křížkův vůz Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany již v pražských barvách a s číslem podle Elektrických podniků.

Přestože měla akciová společnost Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany další velkorysé plány, například na propojení obou vysočanských větví či na stavbu navazující meziměstské tramvajové tratě do Brandýsa nad Labem a dnes již neexistující obce Mladá, žádný z nich se nakonec neuskutečnil. 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. V letech 1908–1912 Elektrické podniky původní tratě zrekonstruovaly a především zdvojkolejnily a navázaly na ně později další úseky. Také v pozdějších letech byly tratě pochopitelně několikrát rekonstruovány. V roce 1931 bylo

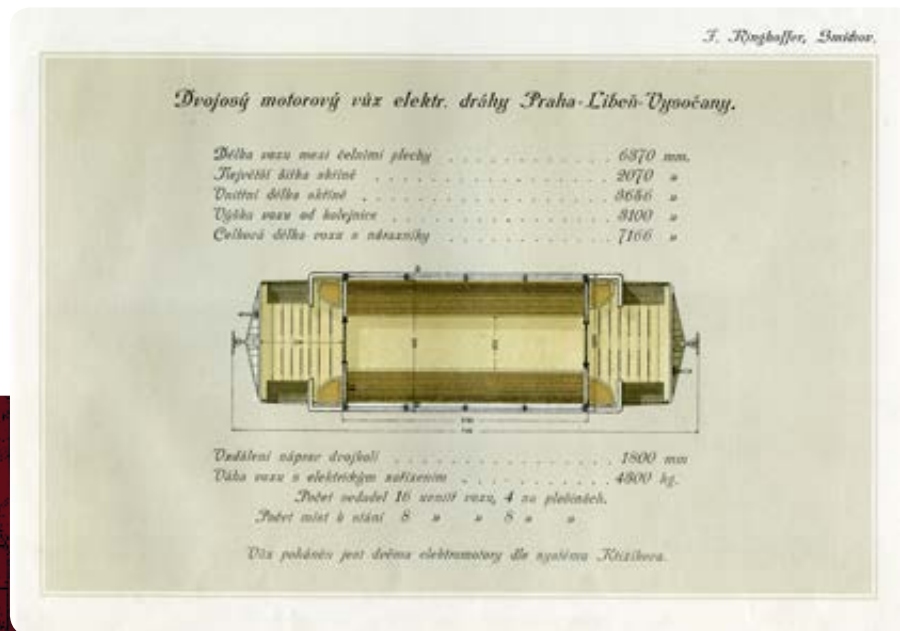
dokončeno propojení z Holešovic přes Libeňský most, čímž se v pravidelném provozu tramvaj přestal používat přejezd na Palmovce. Znovu zde tramvaje začaly jezdit od roku 1980, vyjma let 1986–1989, kdy se na Palmovce stavělo metro. Od té doby tu už ovšem nemáme ani železniční přejezd.

Většina úseků bývalé Elektrické drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany je v provozu dodnes, pouze část v dnešní Křížkové ulici byla v roce 1927 jako nadbytečná zrušena. Úsek mezi zastávkami Urxova a Balaběnka je dnes nejstarší nepřetržitě provozovanou tratí pražských elektrických tramvajů. Právě v době, kdy vychází tato publikace, prochází rekonstrukcí.

Vůz Křížkovy dráhy v propagačním katalogu Ringhofferovy továrny.



Dvojnásobný motorový vůz elektr. dráhy Praha-Libeň-Vysočany.





# Co nám zbylo po Elektrické drobné dráze Praha – Libeň – Vysočany?

Ačkoliv bývalá Křížíkova Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany prošla mnoha rekonstrukcemi, přesto na ni najdeme i dnes některé památky.

Především v Křížíkově ulici, přestože tudy tramvaje nejezdí 89 let a trolejové vedení bylo sneseno v roce 1932, tedy před 84 lety, najdeme dodnes na některých domech původní růžice, na kterých byly upevněny příčné dráty pro zavěšení trolejového vedení. Nejhezčí je zřejmě na domě čp. 177, který byl postaven ve stejném roce jako Křížíkova dráha. Další je v Zenklově ulici na jižním křídle základní školy Bohumila Hrabala.

Významnou stavební památkou na Křížíkovu dráhu je budova bývalé elektrárny, která i s komínem dodnes stojí v ulici Švábky v sousedství tělesa bývalé Severozápadní dráhy. V letech 1908–1925 byla tzv. podružnou elektrickou stanicí, dnešními slovy měničnou. Pak bylo její zařízení demontováno a budova sloužila různým účelům, například jako dílna, šatny a podobně. Dodnes vlastně existuje i Křížíkova vozovna, ale není vidět, protože byla celá obestavěna a rozšířena v roce 1910. Tramvajím sloužila až do roku 1951, v letech 1952–1965 v ní garážovaly trolejbusy, později byla využívána jako opravná autobusů a pak jako technické zázemí vnitropodnikové dopravy Dopravního podniku hlavního města Prahy.



Manipulace s historickým podvozkem Křížíkova libeňského vozu před Muzeem MHD v Praze v prosinci 2007 poté, co byl přepraven nákladním automobilem z Národního technického muzea.

Původní růžice pro závěs trolejového vedení na domě čp. 177 v Karlíně.



Další velmi cennou památkou se stal podvozek jednoho z původních vozů dráhy z roku 1896. Zachoval se jen díky prozíravosti a ochotě našich předků. Když v roce 1911 probíhala v dílnách Elektrických podniků přestavba vozů bývalé Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany, projevil tehdejší Technické museum pro Království české o jeden z posledních vyřazených podvozků zájem, aby zachránilo připomínku nejstaršího období pražských elektrických tramvajů. Podvozek byl skutečně přepraven do depozitáře muzea, ale za druhé světové války rozhodla německá správa muzea, že ho vyřadí. Aby byl cenný exponát uchován, požádali čeští pracovníci muzea pražské tramvajáky, aby podvozek uschovali v některé vozovně. Svůj dočasný domov podvozek našel ve vozovně Vokovice, odkud byl v roce 1948 navrácen muzeu a později v něm byl i vystaven, i když možná poněkud zanikal ve stínu vizuálně atraktivnějších železničních lokomotiv a vagonů. V prosinci 2007 byl podvozek přepraven do Muzea MHD v Praze, kde je od roku 2008 vystaven. Zůstává ale nedále majetkem Národního technického muzea.

S Křížíkovou Elektrickou dráhou Praha – Libeň – Vysočany souvisí ještě jedna, možná poněkud zapomenutá stavba. Jde o most přes Rokytku. Pamětní deska na něm oznamuje, že jde o „první betonový most silniční v Čechách“, ale v té souvislosti je nutné upozornit, že dobový tisk, v němž se oznamovalo vyhlášení výběrového řízení, oznamuje zadání stavby „betonového přístavku kamenného erárního mostu“. Toto rozšíření mostu bylo nezbytnou podmínkou pro úspěšný tramvajový provoz. Stavba proběhla během 35 dnů v srpnu a září 1896.





Pavel Fojtík

## 120 let Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany

Vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost  
ve spolupráci s Městskou částí Praha 8

**Fotografie:**

Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy,  
Pavel Fojtík

**Grafická úprava, sazba a tisk:**

Tiskárna POLYGRAF, s. r. o.

16 stran  
Praha, březen 2016

