



NA SNÍMKU Z PRVNÍHO PROVOZNÍHO DNE NA KREJCÁRKU 23. LISTOPADU 1990 MŮŽEME VIDĚT HNED NĚKOLIK TRAMVAJOVÝCH VLAKŮ. DVA JEDOU NA PALMOVKU A JEDEN NA KREJCÁREK. PROTOŽE ALE V ZASTÁVCE STOJÍ TYRISTORKA V ZADNÍ ČÁSTI ZASTÁVKY, LZE ČEKAT, ŽE PŘED NÍ STÁL JEŠTĚ TŘETÍ VLAK SMĚR OHRADA, RESP. BISKUPCOVA. POD MOSTEM JEŠTĚ STAŘÍČKÉ ZÁVORY, KTERÉ BÝVALY SPÍŠE DOLE NEŽLI NAHOŘE. SOUBĚŽNÝ SILNIČNÍ MOST VZNIKL AŽ V 21. STOLETÍ

VZPOMÍNKA NA TRAŤ Z OHRADY NA PALMOVKU

NA PŘÍKLADU TRAMVAJOVÉ TRATI OHRADA – PALMOVKA JE VIDĚT, JAK RYCHLE STÁRNEME. VŽDYŤ JE TO „NEDÁVNO“, CO TATO TRAŤ BYLA POSTAVENA A ZPROVOZNĚNA.

NA ROZDÍL OD JINÝCH TRAMVAJOVÝCH STAVEB SOCIALISMU, KTERÉ SE TÁHLY DLOUHÁ LÉTA, JMENOVITĚ MOTOL – ŘEPY A ZEJMÉNA KOMOKO, TAK VÝSTAVBA OHRADA – PALMOVKA PROBĚHLA VELICE SVIŽNĚ, NEBOŤ CÍLEM BYLO TOTO TRAMVAJOVÉ SPOJENÍ ZPROVOZNIT KE STEJNÉMU DATU JAKO METRO II.B Z FLORENCE NA ČESKOMORAVSKOU (TEHDY OVŠEM DEKLAROVÁNO JAKO ÚSEK SOKOLOVSKÁ – ZÁPOTOCKÉHO).

V září 1988 jsem nastoupil do 1. ročníku Gymnázia Voděradská v Praze. Po pár týdnech, jmenovitě 26. října 1988, jsem po škole navštívil ten den otevřenou tramvajovou trať do Řep a přemístil se pak na Dukelskou, nyní Nové Butovice, kde Gustáv Husák a spol. slavnostně otvírali „svůj“ poslední úsek metra III.B. Všechny další významné dopravní stavby pro MHD již otvírali porevoluční představitelé.

Moje radost z rozvoje elektrické MHD mě vedla k tomu, že nejpozději od podzimu 1988 jsem začal stavby (výluky, rekonstrukce a novostavby) zcela systematicky procházet a částečně i dokumentovat.

O výstavbě nové infrastruktury se zvědavý student v té době mohl v reálu dozvědět z Večerní Prahy. Toto papírové médium vycházelo v pracovní dny odpoledne, stálo 50 haléřů a v pátek 70 haléřů. Radostné články typu Koleje na mostě, Kubíky do vzduchu, Vykročil z Palmovky nebo kritičtější Krejčířek chtěl milión byly podepsány (sts), což byla redaktorka Stanislava Stiborová. Odbornější články občas vycházely v časopise PRAHA '89 (a jiné ročníky), případně v časopise Investiční výstavba. Mezi články této doby lze nalézt i třeba Na řadě je trasa D.

Trať Ohrada – Palmovka jsem procházel obvykle v pátek po škole, kdy jsme měli kratší vyučování. S velkou výhodou se dal použít zatahovací spoj linky 4, pokračující z Kubánského náměstí přes Strašnickou (kde jsem sám nebo se spolužákem nastupoval) do Vozovny Žižkov. Upřímně, dodneška nechápu, proč po obědě zatahoval spoj z linky 4 do vozovny, a už vůbec ne, proč až do vozovny Žižkov.

Staveniště jsem tedy systematicky procházel shora dolů. Zásadním milníkem bylo dokončení hrubé stavby mostu, protože od té doby jsem už vždycky chodil po něm. Se zabezpečením staveniště a BOZP si tehdy rozhodně nikdo hlavu nelámал a nikdy mě ze staveniště nikdo nevyhodil. Vycházku jsem zejména v letním období zakončil v automatu Palmovka, kde za 1,- Kčs bylo možno získat třetinku černé točené limonády. Později v tomto prostoru byla banka, dnes tam je restaurace a kavárna Palmovka.

Tehdy v tomto místě ovšem býval významný přestupní uzel, neboť tramvaje jezdily zejména po Sokolovské (dnes v tomto místě je pouze odstav vlaků linky 6). Obvykle bylo vhodné obejít i staveniště na Palmovce, kde se stavěla další nová tramvajová trať v ulicích Na Žertvách a U Balabenky. Naopak zanikla smyčka Palmovka a také dočasná smyčka Pod Palmovkou.

Po mnohaleté přípravě ze strany útvarů JDCT a odboru Investice – Povrch zahájil úsek technický – Povrch 28. března 2022 komplexní rekonstrukci tramvajové trati Ohrada – Palmovka včetně jejího dominantního objektu, kterým je tzv. Estakáda Krejčířek. Jedná se o výluk trávající cca rok a čtvrt, neboť výčet prací na estakádě vedené přes železniční trať Nového spojení je opravdu zásadní. Předpokládané náklady na rekonstrukci tratě jsou 239,5 milionů korun.

mimořádné drahoty, a to i za následné zpracování, byly výsledky tristní. Teprve moderní skenery dokážou z té bídy vykresat hodnotné dokumenty. Většinou jsem ale fotografoval na černobílé filmy, které jsem většinou vyvolal úspěšně.

Při slavnostním zahájení provozu přšlo a bylo celkově nehezké počasí. Větší část oslav však probíhala v metru, takže to nevadilo. Jak do slavnostní tramvaje, tak do slavnostní soupravy metra jsme se se spolužákem dostali. Rodiče nás pro tento den řádně uvolnili ze školy. Proslovy politiků (primátor Jaroslav Kořán, ministr Karel Dyba, poslankyně ČNR Daniela Kolářová) byly na Ohradě a Palmovce. Při rozhovorech s novináři na Českomoravské tehdejší generální ředitel DPP Vavřinec Bodenlos sdělil, že „východ Prahy jsme zaplnili elektrickou trakcí“, kromě toho upozornil, že za rok se v Praze rozjede provoz na první trolejbusové lince.

V první den běžného provozu, kdy se ukazovaly četné neduhy jako např. paralyzující semaforey na Ohradě i Palmovce jsem přemluvil ještě druhého spolužáka, jehož rodiče měli zcela nevídanou věc, a to videokameru systému VHS-C, k natočení záznamu z prvního provozního dne. Následně jsme video i ve zcela polních podmínkách „sestříhali“ a opatřili „titulky“. Tento roztržený záznam patrně na kazetě VHS stále někde mám. Snad proto jsem tehdy nabyl jasněho přesvědčení, že musím mít svoji kameru, což se v červnu 1992 podařilo splnit.

Tramvajová trať Ohrada – Palmovka byla díky své neobvyklé konstrukci otevřeného kolejového svršku velkou výzvou pro údržbu. Výluk bylo poměrně hodně, v roce 1993 trvala



NA PRVNÍ POHLED NUDNÝ A NEZAJÍMAVÝ SNÍMEK BEZ JAKÉKOLIV TRAMVAJE. ANO, TAKTO VYPADALA KŘÍŽOVATKA OHRADE 5. KVĚTNA 1990. VIDÍME PROSTÝ KOLEJOVÝ OBLOUK Z BKV PANELŮ K ZASTÁVCE BISKUPCOVA, NEBOŽ PŘÍMÝ KOLEJOVÝ SMĚR BYL TEHDY TĚMĚŘ 13 LET ZRUŠEN. VPRAVO LZE TUŠIT VÝSTAVBU TRAMVAJOVÉ TRATI A PŘELOŽKU VOZOVEK KE KREJČÁRKU. VPRAVO VIDÍME IKARUS NA LINCĚ 136, KTERÝ PŘIJEL ODKLONEM PŘES SPOJOVACÍ. ZA NÍM POKRAČUJE KAROSA NA LINCĚ 207. PÁR TÝDNŮ POTÉ BYLA CELÁ KŘÍŽOVATKA KOMPLETNĚ UZAVŘENA A NÁSLEDOVALA PŘESTAVBA PRO NAPOJENÍ TRATI OD KREJČÁRKU

Někdy se svezení nepovedlo, protože řidiči nepřepřavovali cestující. To se nám se spolužákem nelíbilo, a proto jsme se šli osobně do vozovny Žižkov zeptat, proč jsme nebyli přepraveni. Řidiči v záloze či mezi šejdry, jakož i směnový výpravčí tehdy před námi patnáctiletými dorostenci vedli debatu, kdo cestující po zatahovací trase vozí, kdo nevozí a proč tak činí. Byl to pro nás velice zajímavý zážitek.

Trať Ohrada – Palmovka stavěly Dopravní stavby Olomouc, a to závody Prostějov (Ohrada – Krejčířek) a Brno (Krejčířek – Ohrada). Dodavatele mimochodem dodnes připomíná specificky tvarované brněnské zábradlí v ulici Pod Krejčířkem. Nevybavuji si, že by v Praze bylo ještě někde jinde.

Na zahájení provozu 22. listopadu 1990 jsem využil vzácný darovaný diafilm Agfa. Kromě

NA KONCI PRÁZDNIN, KONKRÉTNĚ 31. SRPNA 1990, BYLA PŘED ZHOTOVITELEM JEŠTĚ SPOUSTA PRÁCE. V ROVINCE PŘED KREJCÁRKEM SICE JIŽ STÁLY TROLEJOVÉ STOŽÁRY, POKLÁDALY SE KABELY, ALE JEŠTĚ NEBYLY NAVEZENY ŠTĚRKY. VPRAVO JSOU SLOŽENY POLSKÉ ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE 180S, KTERÉ BYLY V TRATI JEŠTĚ V ROCE 2022. TO SAMÉ PLATÍ PRO DŘEVĚNÉ PRAŽCE

záruční oprava 12 dní, v roce 1996 a 1997 týden, v letech 1998, 1999 a 2000 byly dokonce dvě týdenní výluky ročně, jedna na jaře a druhá na podzim.

Tomuto nesmyslnému systému byla následně učiněna přítrž a další týdenní výluka byla v roce 2004. Rok poté byla déle než měsíc výluka kvůli výměně křižovatky na Palmovce a v roce 2006 zatím nejdelší výluka (skoro celé prázdniny) kvůli rekonstrukci křižovatky na Ohradě. V této době bylo obnoveno i trolejové vedení. Další týdenní výluka byla v prosinci 2009.

PRVNÍ DEN OSTRÉHO PROVOZU 23. LISTOPADU 1990 A NE ZCELA OSTRÝ DIAPOZITIV. VIDÍME HNED 4 TRAMVAJOVÉ VLAKY, NEZAROSTLÉ OKOLÍ NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI A ŽELEZNIČNÍ ODDAVNÉ KOLEJISTÉ V MÍSTĚ, KDE JE DNES TAKZVANÉ NOVÉ SPOJENÍ

Přes všechny tyto výluky byl až do letoška stav trati do velké míry v původním stavu. Zachována byla zdrcující většina dřevěných pražců, v přímých kolejích a z části i v několika obloucích na mostě (pouze vnitřní kolejnice) byly stále původní polské kolejnice 180S, kterým v posledních letech leckde prorezavěla stojina. Vlastní koroze stojiny kolejnice měla za následek i několik plánovaných i neplánovaných výluk v letech 2020 a 2021. O samotné komplexní rekonstrukci však budeme informovat až v některém z příštích čísel DP kontaktu. ■



DNE 19. ŘÍJNA 1990 JIŽ PŘED KREJCÁRKEM KOLEJE POLOŽENY BYLY A SPRÁVNOU GEOMETRICKOU POLOHU KOLEJE ZAJISTILA STROJNÍ PODBÍJEČKA PLASSER & THEUER



PO PRŮJEZDU SLAVNOSTNÍ TRAMVAJE 22. LISTOPADU 1990 BYLO TŘEBA DÍLO JEŠTĚ V DEŠTI DOKONČIT ALESPŮ DO TAKOVÉHO STAVU, ABY DRUHÝ DEN MOHL BÝT ZAHÁJEN RUTINNÍ PROVOZ ČTYŘMI TRAMVAJOVÝMI LINKAMI (1, 5, 10 A 19). INSTALACE VNITROPODNIKOVÉ ZNAČKY BZM (BEZPEČNOSTNÍ ZASTAVOVACÍ MÍSTO) OVŠEM ROZHODNĚ NEPROBÍHÁ V SOULADU S PRAVIDLY BOZP. PŘI PODROBNĚJŠÍ PROHLÍDCE FOTOGRAFIE ZJISTÍME, ŽE PRACOVNÍCI JSOU TAM CELKEM 4: AKROBAT, PODAVAČ, ZAJIŠŤOVAČ (Z NĚJ VIDÍME JEN RUKU, KUS HLAVY A ŠPIČKY BOT) A KOORDINÁTOR.