

100 let vozovny Strašnice

8. 10. 1908 – 2008



Jakub Hradil

Václav Brejška

Jakub Hradil
Václav Brejška

100 let vozovny Strašnice

8. 10. 1908 – 2008

Spolek pražské kolejové dopravy

Praha 2008

Předmluva

Dne 8. 10. 2008 oslavila pražská tramvajová doprava velmi významné výročí. Ke stému výročí zprovoznění doputovala nejstarší pražská provozní tramvajová vozovna v Praze – Strašnicích.

V průběhu století se vozovna několikrát rekonstruovala, prošla komplexní přestavbou a celkově se měnilo i její okolí. Její velmi praktická poloha, kdy vozovna ležela a dodnes leží nedaleko tras většiny tramvajových linek vypovídá o její důležitosti v systému pražské tramvajové dopravy. A tak to platí dodnes.

Toto dílo by mělo být poděkováním všem lidem z Dopravního podniku, jejichž život byl nebo je jakkoliv spjat s nejstarší pražskou tramvajovou provozovnou – s vozovnou Strašnice.

Václav Brejška

Raná léta vozovny

Svou existenci začala vozovna Strašnice 25. října 1907, kdy započala její stavba. Teprve v létě roku 1908 byly hrubé práce na budoucí hale vozovny dokončeny a 8. října byl zahájen provoz nové vozovny ve Strašnicích.

Vozovna Strašnice v době svého zprovoznění vypadala jako téměř všechny tramvajové vozovny z té doby. Měla tři zděné lodě s dřevěnou střešní konstrukcí, podepřenou dřevěnými trámy. Její kapacita byla úměrná době, ačkoliv v době svého zprovoznění byla největší vozovnou v Praze. Na 15 kolejí se vtěsalo maximálně 90 starých vozů.

Interiér vozovny Strašnice před rekonstrukcí. Fotografie je z roku 1923



Stavby, které zažily i počátek provozu vozovny - konírna (spodní část) a odpočinková místnost pro dělníky údržby tramvají (horní část)

Součástí vozovny v době jejího zprovoznění byla mimo samotné trojlodní haly i administrativní budova, byty zaměstnanců el. drah a konírna. V nezměněné podobě se do dnešních dnů zachovala pouze konírna.

První léta provozu vozovny se nesla ve znamení prodlužování tramvajových tratí po celé Praze, proto se velmi často měnila sestava vypravovaných linek ze strašnické vozovny. Bohužel z této doby neexistují žádné známé fotografie.

První velkou změnou v souvislosti s vozovnou Strašnice bylo přestěhování dílen vrchní stavby právě do strašnické vozovny.

V roce 1921 se ve vozovně Strašnice uplatnilo nové řešení kolejové konstrukce v areálu vozovny. Byla vybudována objízdna kolejí okolo celé haly včetně dvou kusých kolejí. Délka objízdny koleje byla zhruba 300 metrů.

Vozovna Strašnice během přestavby

První a druhá loď vozovny v roce 1929 během rozsáhlé přestavby



Již při stavbě vozovny bylo zřejmé, že pro potřeby pražských elektrických drah se bude muset vozovna rozšířit. Během první světové války na to nebyly ani prostředky, ani pracovní síla, proto se vozovna Strašnice začala rozšiřovat až v roce 1929, tedy bezmála 20 let od jejího vzniku.

Rozšíření vozovny Strašnice se nedá fakticky popisovat jako rekonstrukce, protože během let 1929 – 1930 vznikla prakticky nová vozovna. Ta měla po dokončení stavebních prací 4 lodě po pěti kolejích, její deponovací kapacita se tak zvýšila na 200 vozů. Stavební práce probíhaly i na stávajících 3 lodích vozovny, které byly prakticky postaveny znovu s novou ocelovou střešní konstrukcí a delší halou. Zprovoznění rekonstruované vozovny proběhlo 1. listopadu 1930.

Vozovna Strašnice před 2. svět. válkou

Ještě v roce 1932 pokračovaly některé práce související s rozšířením vozovny. Velmi významnou stavbou z roku 1928 byla nová měnárna. Svými rozměry a architektonickým zpracováním nemá mezi ostatními pražskými měnárnami obdoby, byla postavena jako dvoupodlažní objekt s manipulační kolejí, po které byla do měnárny dopravována rozměrná elektrotechnická zařízení.

Mezi další významné události, které přímo souvisely s vozovnou Strašnice uveďme zprovoznění nové tramvajové tratě Vršovice – Strašnice (1935) a do Zahradního města (1937). Od roku 1935 je tak Strašnická vozovna na kolejovou síť trvale propojena dvěma kolejovými větvemi. Tato skutečnost velmi zlepšuje možnosti vypravení tramvají z této vozovny.



Měnárna z roku 1928, která má dodnes své nezastupitelné místo. Napájí dva úseky tratí (na obě strany od vozovny). Během let prošla modernizacemi, dnes je plně automatizovaná.



Jiný pohled na rozestavěnou vozovnu z roku 1929. Za povšimnutí úzkokolejná železnice sloužící k dopravě nadměrných nákladů



Kolejnice, po níž byly do měnárny dopravovány transformátory a jiná těžká zařízení

Druhá světová válka a poválečné období

Největší válečný konflikt v dějinách lidstva se dotkl i vozovny Strašnice. Již v roce 1939 byl zaveden pravostranný provoz, což si mimo úpravy všech zastávek vyžádalo i upravení vozového parku.

Hlavním důvodem, proč je ale druhá světová válka v této publikaci zmiňována, je účast zaměstnanců elektrických drah na barikádách v době Pražského povstání v blízkosti strašnické vozovny. Podobně jako v jiných vozovnách z té doby, je dnes i v této vozovně památník, připomínající hrdinství zaměstnanců strašnické vozovny.

Dvůr vozovny Strašnice v roce 1964



Celkově byla druhá světová válka pro pražskou tramvajovou dopravu tečkou za velmi slibným rozvojem tramvajové dopravy z 20. a 30. let minulého století.

Poválečná léta znamenala pro strašnickou vozovnu zejména začátek výměny vozového parku. Po bezmála 50 letech začaly z vozovny mizet dvounápravové vozy, aby je nahrazovaly velkoprostorové vozy nové konstrukce: T1 a v 60. letech i legendární vozy T3. Jejich prototypy vyjízděly poprvé právě ze strašnické vozovny.

Stejně jako jiné vozovny, i vozovna Strašnice začala postupem času vykazovat potřebu rekonstrukce dvora. Na něm docházelo k velmi častým vykolejením.

V roce 1988 oslavila vozovna 80. výročí svého vzniku výstavou historických vozidel.

Moderní éra

V posledních letech prošla vozovna několika dílčími změnami. Byla vyměněna některá zařízení pro údržbu tramvají, jiná zařízení jako například mycí rám prošla modernizací s moderními ovládacími prvky. Další úpravy se



Přední část haly vozovny Strašnice při pohledu ze severní části pozemku



Moderní vozy dorazily do vozovny Strašnice



Stanoviště kontrolních prohlídek během přestavby na přelomu let 2004 a 2005...



... a po přestavbě, stav z roku 2008

týkaly například stanoviště kontrolních prohlídek (přelom let 2004/2005), které bylo rekonstruováno. Jeho podobu můžete vidět na dolních fotografiích na předchozí stránce.

V roce 2006 přišly do vozovny i moderní nízkopodlažní tramvaje 14T. Je zajímavé je srovnat s vozy, které jsou na stejném místě vyfotografované před 80 lety (více takových srovnání je v části vozovna Strašnice ve věku století).

Budoucnost vozovny Strašnice je velmi nejistá. Mnohokrát se objevily myšlenky na její zrušení a nahrazení novou vozovnou. Dnes je ale jasné, že vozovna Strašnice má nejen díky své praktické poloze své nezastupitelné místo mezi pražskými vozovnami i po 100 letech provozu. Mgr. Pavel Fojtík ve své obsáhlé publikaci o této vozovně píše, že doufá, že se vozovna v relativním klidu jako první z tramvajových vozoven dožije svých stých narozenin, které oslaví v roce 2008.

Sté výročí vozovny Strašnice nadešlo a my můžeme konstatovat, že tato jedinečná vozovna se opravdu v relativním klidu svých 100 let dožila a do dalších let přejeme nejen jí, ale i všem jejím zaměstnancům mnoho zdaru.

Vozovna Strašnice ve věku století

Na závěr naší malé publikace ke stům letům vozovny Strašnice nám dovoluť uvést seriál fotografií, které mají přiblížit, jak se vozovna měnila a vyvíjela od nejstarší známé fotografie až po současnost. Fotografie mimo datování nepotřebují další komentář:



1922

1930



1934



2008



1925



1964



2008



2008



1934



2008...







Závěrem

Doufáme, že tato malá publikace důstojně připomene sté výročí zprovoznění strašnické vozovny. Velmi podrobnou, obsáhlejší publikaci napsal v roce 2003 Mgr. Pavel Fojtík (Vozovna Strašnice 1908 – 2003) .

Kolektiv autorů: Jakub Hradil a Václav Brejška

Poděkování

Poděkování patří zejména **Dopravnímu podniku hl. m. Prahy** za přízeň a spolupráci při tvorbě publikace, zvláštní poděkování pak **Mgr. Pavlu Fojtíkovi** za zapůjčení historických fotografií a **Františku Dupkalovi** za umožnění exkurze do vozovny a zapůjčení mnoha fotografií, mapujících současnost strašnické vozovny.

Děkujeme.

Použitá literatura:

Fojtík, P. : Vozovna Strašnice 1908 – 2003, Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. , 2003

Jakub Hradil
Václav Brejška

100 let vozovny Strašnice
8. 10. 1908 – 2008

Vydáno při příležitosti 100. výročí zprovoznění vozovny Strašnice

© Václav Brejška, Jakub Hradil 2008

Foto: © Antonín Stejskal, František Dupkala, Jakub Hradil, Mgr. Pavel Fojtík – archiv DP, Václav Brejška

Spolupráce: Mgr. Pavel Fojtík, František Dupkala, Antonín Stejskal, Radim Bösser, Jan Prachenský

Design: © Václav Brejška, 2008

Text: © Václav Brejška, 2008

Vytiskl: MP Copier

Vydal Spolek pražské kolejové dopravy, 2008

