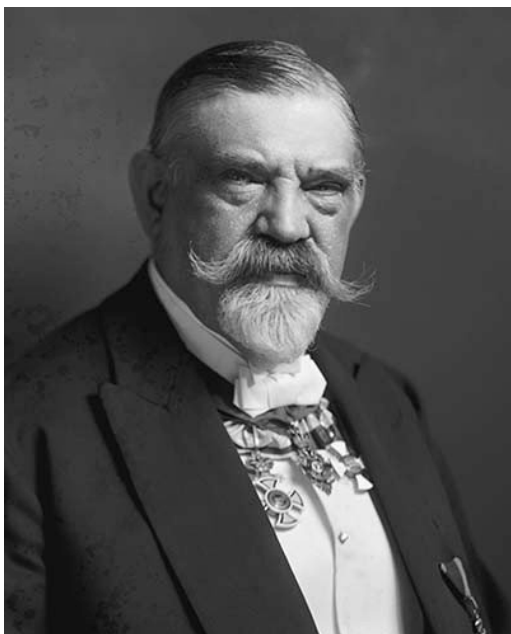


*Zpravodaj
Klubu přátel
Žižkova*

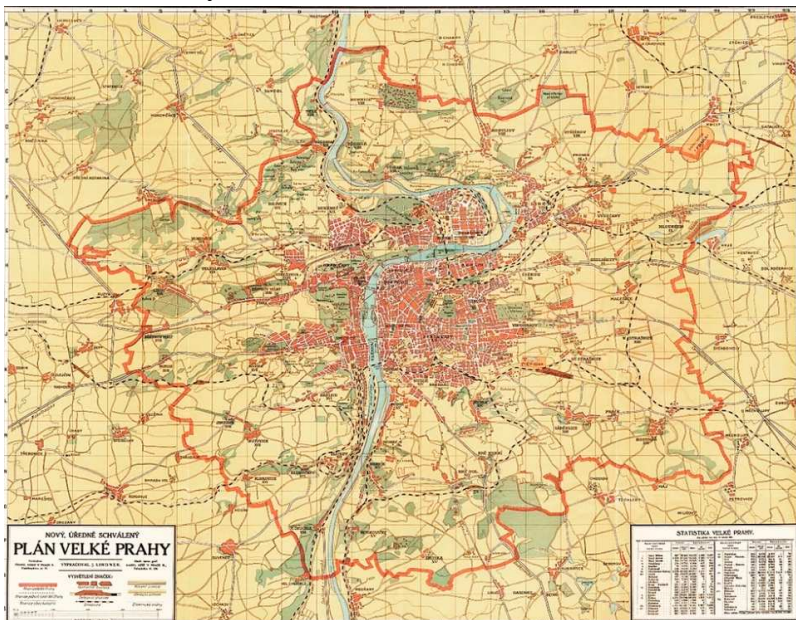


***František Křižík**
muž, který rozsvítil Žižkov*

100 let od vzniku Velké Prahy

Jan Schütz, KPŽ

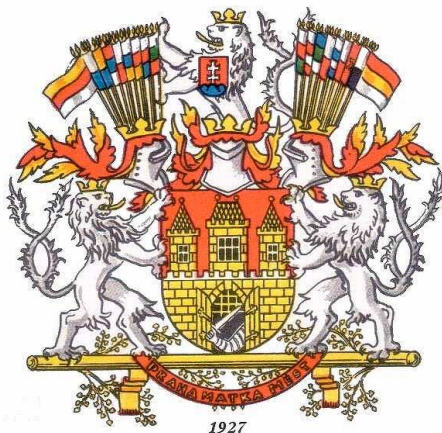
V letošním roce si Praha připomíná 100 let od vzniku Velké Prahy. Bylo to na základě zákona 114/1920 ze 6.2.1920, který vstoupil v platnost 1.1.1922. Nejdůležitější myšlenkou zákona se stalo určení správních hranic nové Prahy. Vymezeny byly okruhem 7 km od středu města, kdy za střed města se zvolila dolní část Václavského náměstí. Tím se stalo, že 24 sousedních měst, městysů, obcí a osad bylo připojeno ke Praze. Deset z nich bylo samosprávných: Královské Vinohrady, Město Žižkov, Vysočany, Karlín, Bubeneč, Břevnov, Košíře, Smíchov, Nusle a Vršovice. Před účinností zákona měla Praha rozlohu 21 km² a žilo v ní 22.300 lidí. Po 1.1.1922 se rozrostla na 172 km² se 700.000 obyvateli.



Zvětšování Prahy bylo postupné. Poprvé to bylo roku 1781, kdy se spojila v jeden celek města Staré Město, Nové Město, Malá Strana a Hradčany. Tímto spojením se Praha stala hlavním městem Království Českého. Další snahy o rozšíření byly v roce 1849. Tehdy se uvažovalo o připojení Smíchova a Karlína, tyto obce to však

radikálně odmítly. V roce 1880 se další pražskou čtvrtí stalo Židovské Město a bylo přejmenováno na Josefov. Dalšími pražskými čtvrtěmi se v roce 1883 stal Vyšehrad a v roce 1884 Holešovice – Bubny.

Teprve 1.1.1920, kdy vstoupil zákon 114/1920 o Velké Praze v platnost, byl definován nový správní celek. K datu 1.1.1922 nabylo toto zákonné ustanovení platnost a Velká Praha se stala skutečností. Současně se stala hlavním městem nové Československé republiky.



Co tomu všemu na Žižkově předcházelo – úvahy o rozšíření Prahy o okolní obce v souvislosti s modernizací města vznikly již na počátku 80. let 19. století. Například během jednání Královských Vinohrad (1880) a Žižkova (1882) o možnosti napojení těchto čtvrtí na rozvod plynu, pitné vody a kanalizace Prahy, se objevily názory, že by se vše dalo řešit snadněji v rámci spojení s Prahou. Jednání však nemělo naději na úspěch hlavně proto, že oddělovalo komunální politiku od komunálního hospodaření, neboť finanční situace Prahy byla horší než v připojovaných městech. Finance byly rozhodujícím aspektem. Spojením by například ceny pozemků na předměstí klesly, byly by zvýšeny činžovní daně a obyvatelé předměstí by museli platit daň z potravin (akcíz). Zároveň se objevila obava, že připojené obce ztratí svou samosprávu, starostu a městskou radu a finančně ani nebudou mít výnos z obecních přírážek.

Přes tyto obtíže v září 1903 jednala žižkovská deputace městské rady se zástupci pražské obce o připojení k Praze. Při tom předložili zástupci Města Žižkova podmínky, které považovali za stěžejní. Šlo hlavně o převzetí aktiv a pasiv, příznivý počet zástupců Žižkova v budoucím sboru obecních starších, zachování úřednictva a zaměstnanců obce. V roce 1910 městské zastupitelstvo návrh budoucího spojení Žižkova s Prahou schválilo. Požadovalo, aby smlouva o připojení obsahovala 15 požadavků, podmiňujících připojení. Šlo především o zřízení zastávky severní dráhy, zřízení a rozšíření průchodu Trocnovskou ulicí do Karlína, vybudování kratšího a výhodnějšího spojení s Libní nebo zřízení tratě městské elektrické dráhy Poděbradovou ulicí k Pražačce. Další požadavky víceméně odpovídaly době, kdy byly kladeny. Jednání však potom přerušila první světová válka. Definitivní tečku za připojení předměstí k Praze tak udělal již zmiňovaný zákon 114/1920. Žižkov spolu s Hrdlořezy a Malešicemi se staly Prahou XI.



Chlapec, který propadnul z němčiny a přesto dostal Rád Františka Josefa.

Petr Kallista, KPŽ

František Křížík se narodil 8. července 1847 v chudé rodině ševce a posluhovačky v Plánici u Klatov. Záhy ale otec umírá a František ve dvanácti letech odjíždí do Prahy, kde studuje na reálce. Nejprve německé, kde propadá z němčiny a tak přestupuje na českou. Tu vystudoval úspěšně, ale nemá na potřebnou taxu na složení maturity. Studovat chce dál a tak ho rektor pražské techniky přijímá pro jeho talent a nadšení pro techniku alespoň jako mimořádného posluchače.

Během studia si našel práci, doučoval školáky a opisoval noty. Později dostal práci v továrně, která se zabývala výrobou telegrafních a signalizačních zařízení. Tady uskutečnil zlepšení systému železniční signalizace, které bylo následně patentované. Stalo se jeho prvním uznaným vynálezem, ohodnoceným částkou 1.000 zlatých. Po skončení studia nastoupil jako železniční opravář, posléze úředník dráhy, aby se v roce 1873 stal přednostou telegrafního oddělení na trati Plzeň - Chomutov. Na dráze uskutečnil řadu významných zlepšení přihlášených jako vynálezy. Peníze z těchto vynálezů mu v roce 1878 otevřely cestu do Paříže na Světovou výstavu. Tam uviděl obloukovou lampu konstruktéra Jabločkova. Ta ho fascinovala a už viděl před sebou budoucí osvětlení českých měst, které v té době stále ještě osvětlovaly převážně lampy olejové či v lepším případě plynové. V roce 1880 přihlásil patent na podstatně zdokonalenou obloukovou lampu, která na rozdíl od předešlých, řečeno zjednodušeně, nevyžadovala obsluhu a svítila podstatně déle.

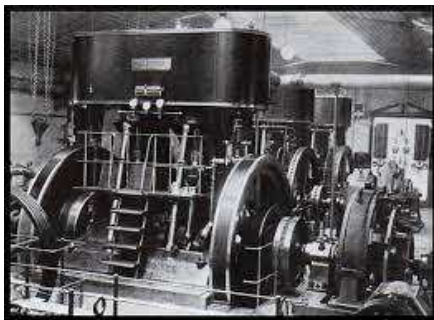


V roce 1881 na Mezinárodní elektrotechnické výstavě v Paříži dostal za obloukovou lampu zlatou medaili a v Praze s ní osvětil Hyberskou ulici. Roku 1883 mu byl udělen Řád Františka Josefa.



V roce 1891 Řád železné koruny a stal se císařským radou. Roku 1905 byl jmenován doživotním členem Panské sněmovny, 1906 obdržel čestný doktorát technických věd.

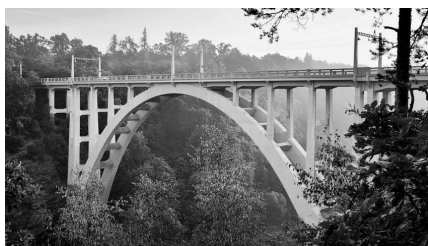
Pro Zemskou jubilejní výstavu království českého v roce 1891 použil Křižík více než 200 obloukových lamp a 1400 žárovek vynálezce Edisona. Obojí vyráběl ve svojí továrně v Praze Karlíně. V roce 1888 postavil pro Město Žižkov městskou elektrárnu, tehdy první v Českých zemích. Zanedlouho začal vedle obloukovek vyrábět i lustry, dynamy a elektroinstalační materiál. Během svého života postupně vybavil v Čechách 130 elektráren s logem Křižík.



Elektrárna v Městě Žižkově

V roce 1891 postavil první pražskou elektrickou tramvaj, za což se dostal do soudního sporu s majitelem pražské koňky, belgičanem Ottelem. Tento spor úspěšně vyhrál a „koňka“ byla v krátkém času „elektrikou“ vytlačena.

Postavil i elektrickou lokomotivu pro železniční trať Praha – Zbraslav s napětím 500V. Další železniční trať Tábor – Bechyně už ale byla s napětím 1.400 V.



Postavil i první elektrickou lokomotivu pro napětí 3.000 V ss, tedy napětí, které se na železniční trakci používá dodnes.

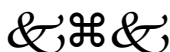
Když se vybavovalo Národní divadlo elektrickým osvětlením, dostala zakázku německá firma, zastupující na kontinentu Edisonovu společnost. Po instalaci zařízení, při prvním slavnostním představení

Edisonova dynamo přestala fungovat a Křižík byl požádán, aby zařízení dal do pořádku. Stalo se a za to pak na 30 let získal licenci na provoz osvětlení v Národním divadle.

František Křižík zemřel 22. ledna 1941 ve Stádleci, pohřbený je na Vyšehradě.



Jan Neruda o Křižíkovi napsal, že nebyl obchodníkem a navíc že byl příliš skromný. Prostě Čech.....’



Hrdinství Aloise Studničky.

Když procházíte archívem klubu, často narazíte na materiály, které zaujmou příběhem, lokalizací i popisem lidí a jejich života.....

Příběh z roku 1939 byl publikovaný ve zpravodaji Obvodního kulturního domu P3 podepsaný Stanislavem Kerblem, jedním ze zakladatelů KPŽ

Půlnoc právě přešla Chlumovou ulicí, liduprázdnou a tichou, nerušenou ani kročejemi opozdilých chodců. Elektrické lampy, dostatečně osvětlující okolí ani nepotřebovaly pomoc měsíce, který se tuto noc rovněž vydatně činil. Málo tmy se teď věru najde v noci ve velikých městech. Trochu šera poskytne ještě průčelí nějakého starého domu nebo zašlý kout, jako je ta ohrada, ve které v Chlumově ulici rozbil svůj stánek uhlíř Vrtiška a v jeho sousedství koňské stáje povozníka Kolce a pak plot, kde končil Weisův letní biograf se vše převyšující projekční stěnou. Dnešní noci se však zdá, že ani tento kout není tak úplně tmavý a alespoň jakýsi slabý záblesk porušuje suverenitu naprosté tmy.

Zpravodaj Klubu přátel Žižkova, č.72 – červen 2022

Dokonce na sousedním činžovním domě táhnou se jakoby vlákna odráženého jasu a konečně není se už třeba dohadovat. Jazyk plamene se vyšvihl na střechu kolny a už tam zůstal. Vzrůstající oheň zesiluje každým okamžikem a zakrátko ohrada i s Vrtiškovým uhlířstvím už stojí v plamenech.

Trvalo to dosti dlouho než to vůbec někdo upozoroval. Shodou okolností zavírali "U Vrabců" hostinec a pravidelně, jako vždy, dalo hodně práce v půl jedné dostati rozsezené hosty, kterým ve dvanáct nejvíce chutná, ven na čerstvý vzduch.

Pak už šly události rychle. Zrovna, když na věži radnice odbíjela jedna s půlnoci, vjížděl těžký hasičský vůz do ulice. Zakrátko druhý i třetí. Přes vzruch, který událost způsobila, klapalo to kolem požáru bezvadně. Velitel hasičů udílel rozkazy a řídil všechny záchranné práce s takovým klidem a rychlostí, jakoby na tomto místě znal každý kámen. Později jsme se dozvěděli, že oheň v té ohradě mu docela prvně v životě poskytl příležitost poznati tuto část Žižkova. Smysl pro okamžitou orientaci měl ten člověk sakramentsky vyvinutý. Všude samé dřevo, většinou staré a slušně prohnilé, mohlo jen nepatrně vzdorovati rozběsněnému živlu. Nejdříve kapitulovala kostra, kde v létě bylo umístěno plátno pro promítání filmů Weisova zahradního kina. Ta vysoká šibenice se nejdříve zřítíla a oheň jí v krátku celou pohltil. Hasiči ani mnoho neriskovali pro záchranu těch ztrouchnivělých prken. Lokalizovali požár, aby jinak neohrozil vedlejší činžovní domy.

Docela jinou tvářnost dostala situace příchodem Kolcova kočího Jabůrka. Měl naproti ve čtrnáctce domovnictví a zlé tušení mu tuto noc nedalo spát. Proto, když otevíral jednomu opozdilemu nájemníkovi dům a spatřil protější ohrady olizované ohněm, nechal dům domem a jako smyslů zbavený přeběhnul ulici. Řítil se rovnou do stájí. Dva hasiči docela v poslední chvílce ho zadrželi a strhli stranou. Vejíti do stájí, to byl pro tohoto 60ti letého starce čin rovnající se sebevraždě. Starý Jabůrek si sedl na chodník a sténal: „Vždyť se tam Karel s Fuchsou“, jeho zamilovaný pár koní, "za živa upečou. Kdyby alespoň nebyli přivázaní“.

Společnost, která objevila oheň při odcházení z Vrabcova hostince, obstoupila nyní Jabůrka. Všichni se snažili naříkajícího uchlácholit.

Šlo to ztěžka, nebyl k upokojení. Náhle se od nich odkolísal Lojza Studnička a zamířil k veliteli hasičů. Žádal ho neodbytně, aby mu dovolil dojít do stájí odvázat koně. Velitel vrtěl odmítavě hlavou. Plameny byly již příliš zažrány do té dřevěné skořápky a velitel před několika minutami zakázal hasičům jakýkoliv pokus o vniknutí do poloshořelých už stájí. Studnička však nepřestával naléhat: „jsem svobodný“, říkal, „nikdo není na mě závislý, ani rodiče, sourozence, ani děvče nemám. Mohu si tedy dovolit riskovat záchranu těch koní“.

Velitel krátce hvízdal. Starý zarostlý hasič, patrně podvelitel se k svému představenému naklonil. Rozkaz byl stejně stručný, jako rychlý.

Než si to mohl Lojza Studnička uvědomit, vězel v azbestovém obleku a na hlavu mu narazili nějakou helmu. Patrně proti kouři a plynům. Nejhorší byla chůze v nezvyklém obleku. Šlo se mu těžko v tom krunýři a Lojza pociťoval jakési závratě nemoha přesně odhadnout svoje kroky. Davy kol ohně ztichly jakmile Studnička vkročil do stáje. Každý z diváků měl dojem, že ho plameny pohltily. Veřeje dveří už totiž hořely jako svíce. Doba strávená odvážlivcem ve stáji připadala každému značně dlouhou, jako tomu je vždy v podobné situaci, Vždyť šlo o život člověka a dvou koní.

Diváci si trošku oddechli, když se objevila v hořících dveřích hlava koně. Za ní se protáhlo svalovité tělo silného špeditérského valacha a nedalo to ani mnoho práce vyděšené zvíře venku pozdržeti. I druhý kůň už skoro hladce procházel dveřmi, když v poslední chvíli spadl horní dvevní trám a zasáhl zadek koně, který poplašeně vyrazil kupředu. Hladce to skončilo, trochu si zaběžel a zadrželi ho až dole na bývalém tržišti. Spáleniny vypadly dost ošklivě, od čeho by tu ale byl starý Jabůrek. Ten ho jistě vykurýruje.

Pak se vypoťácel z ohně i Studnička. Měl toho právě dost. Svlékli jej a starý Sosna s ním šel domů.

Konečně hasiči strhli strop kůlny a střechu stáje a dva silné proudy vody ukončily divadlo. Hasičská hlídka zůstala na místě a rokurující davy se pomalu rozcházely. Událost měla svoje pokračování až zase ráno. Debatovalo se v celém okolí o bezpříkladném hrdinství Aloise Studničky. Vše bylo zastíněno jeho znamenitým činem.

I v hostinci U Vrabců chystali Lojzíkovi slavnostní přivítání. Přes hrubou slupku byl poctivcem a všichni byli překvapeni jeho upřímným doznáním.

„Nebýt dokonale ožralý“, tvrdil Studnička, "tak jste mě dnes neoslavovali. Ve střízlivém stavu bych se toho nikdy neodvážil. Proto si nechte všechny pocty. Mě určitě nepatří. Ty náležejí Studničkovi včerejšímu, opilému.“

Starý Jabůrek dělal nad černým pivem správné závěry: "Kdyby velitel hasičů měl více času všimnouti si stavu Studničkovice Lojzy, jistě ho do stáje odvázat koně nikdy nepustil. A kdyby Lojza nebyl vypil před tím U Vrabců 15 piv a nějaké koňaky, nikdy by se toho neodvážil. Morálka to prohrála na celé čáře. Nebýt včerejšího chlastu, z mého potahu bylo dnes jen trochu uškvařeného koňského masa, dobrého k zakopání".

Nákladové nádraží Žižkov

Jan Schütz, KPŽ

Pro mnohé pamětníky, zejména starší ročníky, známý pohled ze silničního mostu od Malešic na nádraží, kde „šřbovaly“ mašinky nákladní vozy a bylo se stále na co dívat. Takový skutečný „vláček“, jaký jsme měli nebo toužili mít doma na hraní.

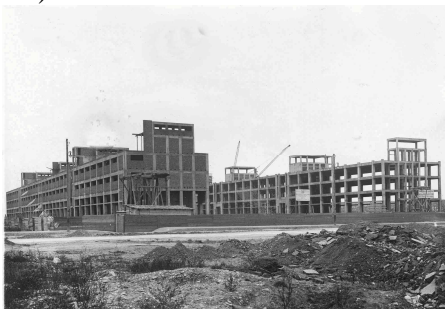


Již v roce 1910 byla v Praze zřízena nádražní komise s cílem najít konkrétní řešení problémů pražského železničního uzlu a navrhnout koncepci jeho dalšího rozvoje. Jedna z navržených možností bylo oddělení nákladové dopravy od osobních vlaků. Pokračování tohoto řešení vyústilo v návrh a plán přestavby pražského železničního uzlu, který vytvořila studijní kancelář Pražské nádražní komise v letech

1924-1927. Komisi vedl ing. Miroslav Chlumský (1878-1957). Na základě tohoto dokumentu byla uvedena do provozu trať spojující Vršovice-Malešice-Libeň s tunelem z roku 1914 - 1919 pod Malešickým kopcem Tábor.

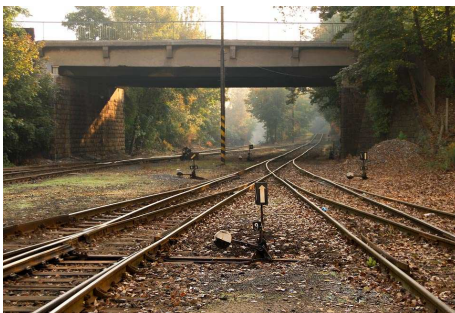


V Malešicích, v ulici Pod Táborem, pak byla kolem roku 1930 zahájena stavba železničního mostu s viaduktem, který měl umožnit spojení s nově budovaným Nákladovým nádražím. Nádraží bylo situované v tehdy pusté Mladoňovičově ulici (dnes Želivského).



Jeho stavbu zahájily Státní dráhy v roce 1931. Architektonickou podobu vypracovali pražští architekti Karel Caivac (1897-1977) a Vladimír Weiss (1897-1989). Pravidelný provoz nádraží byl zahájen 1. března 1936. V té době to byla nejmodernější dopravní stavba v Československu. Na jejím vybudování se podílely především stavební firmy Dr. Karla Skorkovského, Českomoravská stavební akciová společnost a firma Ing. Bohumila Bellady. Ocelové konstrukce a ostatní strojní vybavení dodala Českomoravská Kolben-Daněk. Železniční trať pro vjezd do Nákladového nádraží odbočovala z tratě Malešice-Libeň. Vedla přes již zmíněný most v Malešické ulici Pod Táborem a její koleje pak pokračovaly směrem k Žižkovu mezi

zemědělskými pozemky, aby vyústily do areálu nádraží pod silničním mostem na východním konci nádraží, kde se napojily do nádražního kolejiště.



Pod silničním mostem ale byly už koleje dvě, jedna, která přiváděla vlaky do nádraží, druhá „svážná“, rozřazovací, která byla směrem od nádraží do kopce. Na ní byly „vytahovány“ vlaky a po odpojení sjížděly jednotlivé vagony na určené koleje pro vykládání či nakládání. Z této, původně jen rozřazovací koleje, byla při stavbě velkoskladu Potraviny Praha vybudovaná odbočka pro připojení skladů ke kolejišti Nákladového nádraží.



Provoz na „svážné“ byl nejprve zajišťován parními lokomotivami, později dieslovými lokotraktory, těmi zejména po vybudování velkoskladu potravin.



Frekvenci na „svážné“ ovlivňovala potřeba přesunování plných a prázdných vagonů podle požadavků nádraží a také pro sestavování odjíždějících vlaků. Kolejiště obsluhovalo mnoho lidí s dost prostou technikou v podobě telefonního propojení řídicích bodů kolejiště s dispečery, praporků, píšťal a drážního rozhlasu. Celý areál kolejiště byl pokryt reproduktory, které hlásily pokyny pro manipulaci s vlaky i jednotlivými vagony. Tak byli řízení strojvedoucí, posunovači a další pracovníci, jejichž technikou už byly jen zmíněné červené praporky a píšťaly. Někteří pracovali na tomto nádraží více než 30 let a proto si jistě zaslouží, aby se na ně nezapomnělo.



Stavědlo u vjezdu do nádraží

V rozsáhlém podzemí budov skladu nádraží byly chladírenské prostory, kdy chlazení zajišťovala velká strojovna, umístěná v samostatné budově vpravo od jižního vjezdu do areálu. Severní část kolejiště Nákladového nádraží od počátku sloužila jako překladiště uhlí. Jižní část kolejiště, přilehlá k ulici U Nákladového

nádraží, sloužila ve své západní části jako překladiště koksu pro kotelny, zatímco ve východní části pro tam umístěné sklady brambor. Doprava uhlí pro Prahu bylo ale jedno z hlavních témat Nákladového nádraží.



Ano, ještě s koňským potahem



Koks bylo nutno i po vysypání vagonu složit ručně



...a rozvoz

S přechodem na ekologické vytápění domů a bytů spotřeba uhlí i koksu klesala až byla zcela minimální a s ní skončila i profese uhlířů, rozvážejících uhlí a koks, nejprve koňskými potahy, posléze nákladními auty. Památkou na ně zůstal jen dnešní Bar Briketa v Želivského ulici.

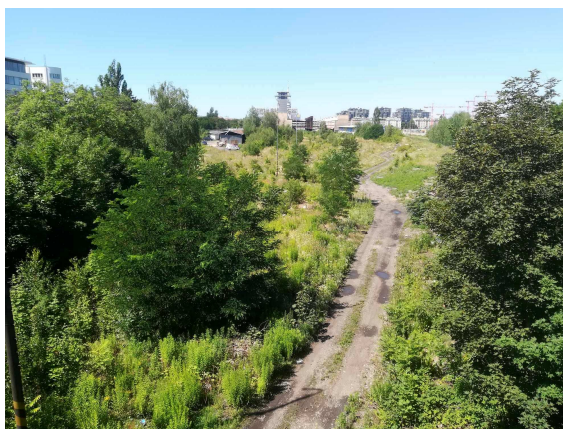
Zpravodaj Klubu přátel Žižkova, č.72 – červen 2022



Jeho název Briketa, původně jen lidový, nesouvisel pouze s uhlířii, kteří tam velmi časně ráno a posléze po rozvozu uhlí nejprve snídali a posléze zapíjeli den, ale také prostorem této minaturní „hospody“ – úzká dlouhá místnost, dost temná, protože oknem byla pouze výloha u vstupu. Otevřeno "od nevidím do nevidím" a jídelní lístek? Standardní guláš, polévka a točené pivo.....



Jak jde čas.... nechce se ani věřit, že další obrázek z 3.7.2022, je ze stejného místa jako ten na straně 10



Zpravodaj Klubu přátel Žižkova, č.72 – červen 2022

Před 120 lety

Sklady : Budov-  Sklady : Budov-
cova ul. č. 12 n. cova ul. č. 12 n.

Velkoobchod uhlím a dřívím

Jan Langšád!,

Žižkov, Budovcova ul. č. 12.

Nabízí k zimnímu období všechny
druh uhlí, též i na povozy s ulože-
ním do sklepů pp. zákazníkům.

TELEFON 4064.  TELEFON 4064.

UHLÍ VŠECH DRUHŮ

a známek nejlepší jakosti, **koks** a **dříví**
velmi levně a rychle dodá na vagony
□ a **povozy** se skládkou do sklepa □

Josef Alex. Krejčík,

velkoobchod uhlím ze skladu

PRAHA-ŽIŽKOV,

nádraží cis. Františka Josefa,

(u plynárny)

a v **drobném** s donáškou do bytu
ze skladu ohrady,

ŽIŽKOV, Chelčického ulice číslo 9 nové.

(Blíže Bezovky).

Cenníky zdarma a franko! Česká křesťanská firma!
Vedu též veškeré známky uhlí českého původu!

Bedřich Eminger

velkoobchod
uhlím a dřívím

v Žižkově č. p. 1014.

Vratislavova ul. č. 3 n.

**Dodává uhlí na po-
vozy i dává donášeti
== do domů. ==**

Zpravodaj Klubu přátel Žižkova, vychází od r.1998.

www.zizkov-kpz.webnode.cz Redakční rada - Výbor KPŽ