



Do pražských ulic se vrací autobusová linka K. Jako nostalgická

21.04 2023 20:53, Libor Hinčica, Autobusy

Pražský DP dne 21. 4. 2023 představil na nádvoří vozovny Střešovice svou první autobusovou retrolinku, které přiřadil písemné označení „K“. To odkazuje na značení linky, jež obsluhovala oblast dnešní Prahy 6 v období 30. let, nejprve v podobě autobusu, později coby první pražská trolejbusová linka. Jelikož se tématu zahájení retroprovozu od doby vydání tiskové zprávy věnovala celá řada médií, která vycházela především z onoho oficiálního komuniké, pokusíme se náš článek zaměřit primárně jiným směrem, a sice na připomenutí historie pražských autobusových linek nesoucích písmeno „K“. Samotnému retroprovozu, jenž startuje v sobotu dne 22. 4. 2022, ponecháme až závěrečnou pasáž příspěvku.

Pomineme-li krátké intermezzo ještě z doby existence Habsbursko-lotrinského mocnářství, rozjely se autobusy někdejších pražských Elektrických podniků až v roce 1925, přičemž na rozdíl od tramvajových linek jim byla původně přiřknuta coby označení písmena jdoucí za sebou v abecedním pořadí.

K písmenu „K“ se podařilo dojít už v roce 1928, kdy začala linka obsluhovat nově zastavovanou oblast Záběhlic, kde vznikalo jedno z prvních pražských tzv. zahradních měst, jež bylo pojmenováno jako Spořilov (název odkazoval na Městskou spořitelnu na Vinohradech, která zde v roce 1924 založila stavební družstvo s tímto jménem coby připomínku 25 let své existence). Ačkoli byl zastavovací plán dotažen k úplnosti až v průběhu roku 1929, stěhování prvních obyvatel probíhalo průběžně. Slíbená tramvajová trať, která měla Spořilov napojit, ale nebyla v této fázi ještě

k dispozici, a tak místo tramvají zaskočil od 14. 12. 1928 autobus nově zřízené linky K, který spojil konečnou tramvají v Michli (tramvajová konečná v té době nesla název Chodovská silnice, autobusy ovšem používaly na linkových orientacích jen „Michle“) s Roztylským náměstím (tehdy Hlavním náměstím) na Spořilově.

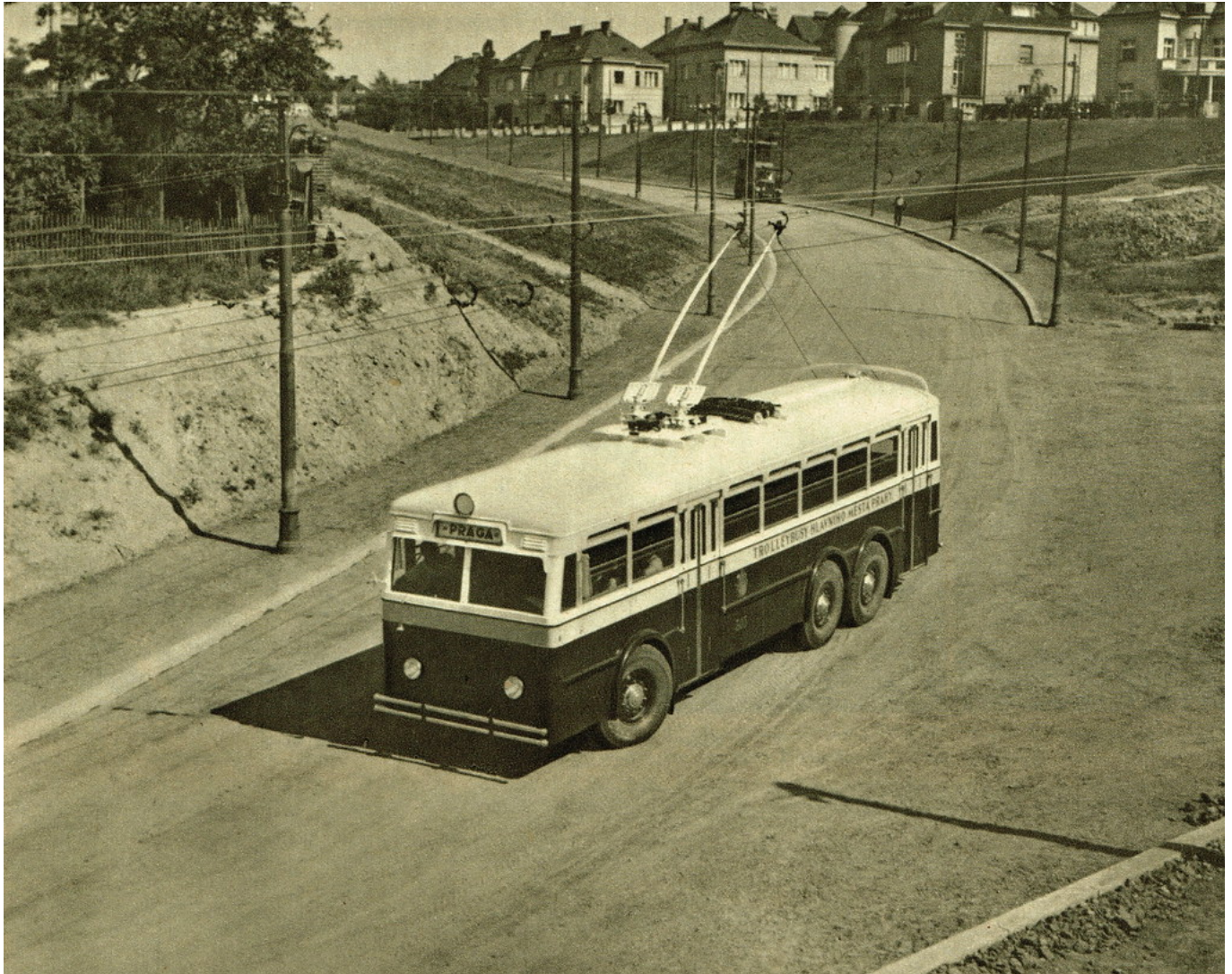


Jako jedna z linek, na níž budou nasazovány retro autobusy, byla vybrána v roce 2020 i linka číslo 213. Jednalo se však o volbu poměrně nešťastnou. O víkendech je v koncovém úseku k nádraží Uhřetěves jen 30minutový interval, takže by případný vozíčkář musel čekat půl hodiny na další spoj. Trasa přitom není z pohledu pražských pamětihodností nikterak zajímavá. (foto: Honza Tran)

Tramvaje se na Spořilov rozjely deset měsíců po autobusech, přesněji od 12. 10. 1929, přičemž jejich smyčka byla situována v prostranství budoucího Bratislavského náměstí, které bychom však dnes hledali na mapě marně, protože zaniklo v roce 1986 s výstavbou Jižní spojky. Každopádně šlo tehdy o ukončení na okraji nového zahradního města, a tak dosud existující autobusové spojení linkou K nezanklo okamžitě a Elektrické podniky přistoupily jen k jejímu zkrácení na relaci mezi tramvajovou konečnou a Roztylským náměstím. Frekvence na trase o délce necelého kilometru ale byla mizivá a z archivních materiálů se dovídáme, že některé dny činila tržba třeba jen 50 Kč (pro porovnání: kilo chleba v té době stálo kolem 3,40 Kč). Už 4. 11. 1929 tak byla linka K zrušena.

Znovu bylo uvolněné písmeno obsazeno od 1. 7. 1930, přičemž také tentokrát byla trasa nově zřízené linky K podmíněna stavebním ruchem rozvíjející se Prahy. Na katastru Dejvic získalo město v roce 1922 od svatovítské kapituly a velkostatku v Hostouni rozsáhlé území, pro něž byl záhy vypracován regulační plán a během let 1927–1932 zde vyrostla většina nové zástavby, kterou tvořily především vilky. Autobusová linka K navazovala na tramvaje v zastávce Pernikářka (dnes je přibližně v těchto místech zastávka Bořislavka) a pokračovala stoupením na Hanspaulku ke kostelu sv. Matěje. S délkou 1,75 km šlo v té době o nejkratší pražskou autobusovou linku, pro jejíž obsluhu postačoval

jen jediný autobus.



Autobusová linka K byla v roce 1936 nahrazena prvními pražskými trolejbusy. Ve skutečnosti zde ale po nějakou dobu fungoval ještě smíšený provoz. (sbírka: archiv DPP)

Elektrické podniky věřily, že autobusová doprava bude velkoryse rozvíjena a že existující síť autobusových linek se dočká výrazné expanze do podoby dlouhých diametrálních tras. O příslušnou koncesi bylo zažádáno již v roce 1928, vydána ovšem byla až 1. 7. 1930. Linka K, která shodou okolností týčž den vyjela, zde byla zanesena v trase od dnes již zaniklého ústředního hřbitova na Chodově a přes Dolní Roztyly a Michli měla dojet k nádraží ve Vršovicích, vystoupat k náměstí Míru, projet Vinohrady a Žižkovem přibližně do oblasti Florence, za Hlávkovým mostem odbočit doleva a přes Holešovice dojet ke Stromovce, odkud měla teprve navázat na svou trasu ke kostelu sv. Matěje a přes Hanspaulku dojet do nitra starých Dejvic. V této podobě ovšem, stejně jako ostatních 11 linek, na něž byla koncese vydána, nikdy provozována nebyla a koncesní podmínky byly později upravovány podle skutečného stavu.

Za konec druhé autobusové linky K je považován 28. srpen 1936, kdy byla v Praze slavnostně zahájena trolejbusová doprava, která linku K, jejíž označení převzala, v celé délce nahradila, ba co více, její trasa vedla až pod střešovickou vozovnu. Pravidelný provoz trolejbusů byl zahájen o den později a trojice trolejbusů zde zvládala pokrývat přepravní poptávku, nicméně i tak byl k dispozici jeden rezervní autobus, který každé ráno vyjížděl z dejvické vozovny do střešovické, kde vyčkával pro případ, že by bylo nutné provoz posílit. Jak navíc přibývalo nových vlastníků nemovitostí

na Hanspaulce, přestala trojice trolejbusů postačovat.



HISTORICKÁ AUTOBUSOVÁ LINKA K VYJÍŽDÍ! ZAŽIJTE, JAK JSME JEZDILI V MINULOSTI!

V provozu od 22. 4. 2023 o sobotách, nedělích a svátcích,
v červenci a v srpnu také ve středu.

Jízdné 100 Kč pro dospělé, 60 Kč zlevněné, platí také
celodenní jízdné z linky 42.

Více informací na muzeum.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Známe sice heslo, že není nic staršího než včerejší noviny, přesto máme vnímání minulosti posunuto patrně hlouběji do minulosti. Heslo propagačního letáku v kombinaci s obrázky nízkopodlažních autobusů, s nimiž je možné se svézt za zvláštní tarif, je poněkud nešťastné. (zdroj: DPP)

Už v roce 1938 tak bylo zapotřebí trolejbusovou dopravu posílit, k čemu však chyběly vozy. Došlo proto k rozhodnutí trolejbusy ponechat v kratším intervalu jen ve zkrácené trase k Bořislavce (na smyčku přibližně u dnešní zastávky Na Pískách), zatímco zbylý úsek do Střešovic byl obsluhován jedním autobusem, v němž platil trolejbusový tarif. Jakmile byly dodány další trolejbusy, mohl být obnoven průběžný provoz trolejbusů s tím, že vytížený úsek byl pokrýván vloženými spoji otáčejícími se dále u Bořislavky. Zároveň už nebylo zapotřebí udržovat rezervní autobus, takže patrně skončilo i vypravování posilového vozu z dejvických garáží.

Potřetí se linka K vrací na scénu až v poválečném období, konkrétně od 17. 9. 1951, kdy je zavedena v trase Nové Strašnice - Hostivař, U Továren, čímž vlastně kopíruje někdejší autobusovou linku G, která byla zavedena nezvykle v období protektorátu, nicméně v roce 1946 tuto část trasy opustila. S ohledem na to, že od počátku roku 1952 získaly všechny pražské městské autobusové linky číselné označení, linka K zanikla, resp. nově už trasu obsluhovala pod číslem 116.

Přestože by se mohlo zdát, že tím historie „káčka“ končí, objevilo se na scéně ještě jednou v moderní době, konkrétně v letech 2016 a 2017. V době výluky tramvajové tratě na Spořilov byla vytvořena linka K pro obsluhu místního obchodního domu Kaufland. Její trasa byla okružní s formální konečnou na Chodovské (tj. u samotného Kauflandu). S ohledem na to, že spoje následně mířily do nejstarší zástavby Spořilova, šlo v části trasy o obnovu někdejšího spojení z let 1928 a 1929. Celková délka linky ovšem byla v porovnání s koncem 20. let minulého století výrazně delší (8,1 km) a na své okružní trase se dostaly autobusy až do oblasti Vršovic (až k zastávce Koh-i-noor). Provoz na lince byl zajišťován výhradně nízkopodlažními autobusy, zejména Citybus 12M, a to od 1. 8. 2016 do 9. 12. 2016, a následně se zahájením druhé etapy výluky tramvají od 30. 1. 2017 do 24. 3. 2017. Špičkový interval na lince byl 20 minut, v sedlových časech a o víkendech 30 minut.

Nostalgická linka K

Nejnovější historie linky K již bude spojena s provozem retro autobusů. Jejich sbírka se zrodila v rámci DP Praha poněkud plíživě s tím, jak v posledních letech opouštěly ulice hlavního města některé ikonické typy vozidel. Jako první se odporoučely článkové autobusy Karosa B 961, které první dosáhly (tehdejší) stropní hranice 17 let pro provoz v Pražské integrované dopravě a dne 30. 6. 2020 tak byl jejich provoz ukončen. V té době už byly v provozu jen tři vozy, přičemž dva z nich ev. č. 6379 a 6380 byly už dříve (od 11. 5. 2020) přeřazeny na provoz na 14. pořadí linky číslo 180 (Dejvická - Obchodní centrum Zličín), pro něž udělila organizace ROPID (organizátor Pražské integrované dopravy) výjimku s tím, že zde budou autobusy o víkendu nasazovány coby zpestření provozu.



Trasa nostalgické autobusové linky K. (zdroj: DPP)

Ještě v srpnu 2020 byl ukončen i provoz nízkopodlažních autobusů Citybus 12M a 18M. Zatímco 18m vůz si pražský DP neponechal žádný, v případě 12m varianty mimo historický autobus v muzejních sbírkách vyčlenil do budoucna ještě vůz ev. č. 3468, který začal od 5. 12. 2020 obsluhovat vybrané víkendové kurzy autobusové linky číslo 213 (Želivského – Jižní Město – Nádraží Uhřetěves), přičemž mu zde sekundovaly autobusy Karosa B 951, jejichž provoz byl ukončen o den dříve a z nichž byly pro další nasazení v režimu retrospojů vyhrazeny autobusy ev. č. 4998 a 4999. Později se k nim poněkud latentně přiřadil ještě jeden z mála pražských zástupců typu Citelis 12M, konkrétně vůz ev. č. 3510, který se dříve podrobil většímu stupni opravy, při níž obdržel netradiční polep odkazující svou barevností na řešení prvorepublikových autobusů a trolejbusů.

Nutno říci, že retro provoz dělal radost jen fanouškům MHD, kteří díky němu nepřišli o své vymírající miláčky. Nejstarší z retroautobusů byly vyrobeny v roce 2003, nejmladší v roce 2006, takže většina běžných cestujících nebyla s to deklarovanou výjimečností autobusů vůbec rozeznat. Na druhé straně rozpoznávací schopnost mezi nízkopodlažním a středněpodlažním autobusem si i krásou veřejné dopravy nepolíbení cestující úspěšně osvojili, přičemž na výpravu nenízkopodlažních autobusů Karosa řady 900 se měly množit stížnosti. Především v případě linky číslo 213 šlo mluvit vskutku o nešťastné volbě, a to nejen pro minimální atraktivitu směrového vedení. Na úseku od nádraží v Uhřetěvsi až k Jižnímu Městu (potažmo k zastávce Dolnokřeslická) je po většinu soboty i části neděle, kdy byly retrospoje provozovány, interval pouze půl hodiny. Rodičům s kočárky či vozíčkářům tedy při pohledu na blížící se „devítistovkovou“ Karosu oči radostí právě nesvítily.

Nasazení šestice autobusů na vybrané kurzy linek čísel 180 a 213 bylo v tichosti ukončeno 19. a 20. 11. 2022. Od konce listopadu do 6. 1. 2023 se v provozu objevoval (ovšem převážně na jiných linkách než na lince č. 213) pouze Citelis ev. č. 3510, který se stal tradičně jedním z vánočních vozidel pražského DP. Nejasná budoucnost odstavených autobusů byla nakonec rozřešena vytvořením linky K, která svou trasou částečně odkazuje na provozně nejdelší období existence této linky, tedy na 30. léta.

Počínaje 22. 4. 2023 vyjíždí linka K ve 40minutovém intervalu mezi 10. a 18. hodinou na polookružní trasu po Praze 6, která začíná i končí u strahovského stadionu (pro znalce pražského místopisu přidáváme celý soupis zastávek: Stadion Strahov – Koleje Strahov – Malovanka – Park Max van der Stoela – Vozovna Střešovice – Prašný most – Vítězné náměstí – Lotyšská – Na Santince – Dukla, Juliska – U Matěje – Špitálka – Dyrinka – Hanspaulka – Sušická – Na Pískách – Starodejvická – Pod Vyhlídkou – Macharovo náměstí – Vozovna Střešovice – Park Maxe van der Stoela – Pohořelec – Malovanka – Koleje Strahov – Stadion Strahov). Provoz bude zajišťován jen o víkendech a během letních prázdnin také ve středy. Doba jízdy je stanovena na 32 minut, první spoj vyjíždí v 10:09, poslední v 17:29.



Od 22. 4. 2023 vyjíždějí dochované retro autobusy na linku K. Na předním okně je vidět interní evidenční číslo 9002. (foto: Luděk Vidím)

Zatímco na retrolince číslo 23 platí běžný tarif PID, linka K byla povýšena na úroveň historických tramvajových linek čísel 41 a 42, takže za jízdu autobusem zaplatí cestující 100 Kč (zlevněné jízdné činí 60 Kč). Mimoto půjde využít přestupní celodenní jízdenku z linek č. 41 a 42, jež stojí 300 Kč (zlevněná 200 Kč). Přestup na historické tramvaje bude zajištěn v zastávkách Pohořelec, Dlabachov (resp. Malovanka) a u vozovny Střešovice. Dopravní podnik uvedl, že má v plánu pro provoz na lince pořídit ještě dva starší autobusy, které by reprezentovaly období 80. a 90. let, při speciálních příležitostech by se měly na lince objevit i muzejní autobusy. Jejich nasazení se zdá být pro ospravedlnění stanoveného tarifu linky K prakticky nezbytností. Zatímco u tramvajových linek čísel 41 a 42 o historické hodnotě tramvají zapochybujeme málokdy, v případě autobusů, z nichž nejstarší mají teprve letos 20 let, lze očekávat snížený práh chápání pro stanovení vyššího tarifu. Nabízí se pochopitelně otázka, jak DP Praha bude linku dále propagovat. Je například škoda, že zveřejněný plánek trasy v sobě nezahrnuje ikonky zajímavých míst, která lze po trase navštívit.

Vozidla budou na spoje vypravována z garáží Hostivař, kde jsou i nyní deponována. Pro provoz v režimu historického provozu získaly autobusy interní evidenční čísla, která byla nezvykle nalepena nahoru na první okna za předními dveřmi. Vozidla tak nesou vedle původních evidenčních čísel ještě nová čísla 9001 až 9006.

Url: [Do pražských ulic se vrací autobusová linka K. Jako nostalgická](#)