

**KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE**  
**ODBOR KULTURY, PAMÁTKOVÉ PÉČE A CESTOVNÍHO RUCHU**  
**Škroupova 18, 306 13 Plzeň**

Naše č. j.: PK-KPP/155/25  
Spis. zn.: ZN/15/KPP/25  
Počet listů: 7  
Počet příloh: 0  
Počet listů příloh: 0

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.  
Denisovo nábřeží 920/12  
Východní Předměstí  
301 00 PLZEŇ

Vyřizuje: Bc. Petr Bunda  
Tel.: 377 195 361  
E-mail: [Petr.Bunda@plzensky-kraj.cz](mailto:Petr.Bunda@plzensky-kraj.cz)

Datum: 17.02.2025

## ROZHODNUTÍ

**Krajský úřad Plzeňského kraje**, Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, jako příslušný správní orgán státní památkové péče dle § 14 odst. 1 a § 28 odst. 2 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „památkový zákon“), **rozhodl** na základě žádosti, kterou podala společnost Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, Východní Předměstí, 301 00 Plzeň, IČO: 25220683, a v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a dle § 9 odst. 4 vyhlášky č. 66/1988 Sb., kterou se provádí památkový zákon, ve znění vyhlášky č. 139/1999 Sb. a vyhlášky č. 538/2002 Sb. následovně:

**Obnova historické tramvaje Křížík & Brožík ev. č. 18**, která je národní kulturní památkou Křížíkova tramvaj z roku 1899 vedenou v ÚSKP ČR pod rej. č. 510, podle žádosti ze dne 09.01.2025 a dokumentace „Návrh repase historického motorového vozu PMDP evid. č. 18 (Křížík – Brožík 1899)“ ze dne 15.03.2024 vypracované v Brně Ing. Romanem Šilerem (obsah: 1. Historie tramvajového motorového vozu evid. č. 18, 2. Konstrukční provedení motorových vozů evid. č. 1—25, 3. Změny na vozidlech během provozu, 4. Provozní úpravy a rekonstrukce vozu evid. č. 18, 5. Rozhodnutí o renovaci vozu evid. č. 18, 6. Studium pramenů a zajištění dvourozměrné dokumentace, 7. Zdůvodnění výsledného stavu vozidla po rekonstrukci, 8. Zpracování výrobní dokumentace, 9. Průzkum vozidla před zahájením renovace, 10. Destrukční průzkum vozidla a vlastní renovace, 11. Dokončení vozu v ÚD v Brně, 12. Přeprava vozu do Plzně, 13. Příležitostný provoz historického vozu po renovaci, 14. Záměr komplexní repase (druhé renovace), 15. Výčet a rozsah možných oprav historického vozidla, 16. Závěr, 17. Použité podklady) a řešící zejména revizi trakčních motorů, výrobu nových pastorků, opravu kol a případně výrobu nových kol, prověření stavu os náprav a případnou výrobu nových os, revizi nápravových ložisek, případně nové vylití pánví, revizi mechanické brzdy, výrobu nových brzdových zdrží, opravu rámu podvozku, včetně kontroly případných deformací, kontrolu a případnou výměnu prasklých šroubových pružin, úpravy ochranného rámu, revizi drátových odporníků a litinového odporníku, opravu větracího nástřešku na vozové skříni (odstranění netěsností, výměna

zasklení sklopných okének, doplnění ozdobných pásů na vnější hrany nástřešku), výměnu tapet na stropě salónu pro cestující, výměnu skel v oknech, výměnu zásobníků ručních pískovačů, opravu laku madel na plošinách, opravu trhlin v hlavních podélnících vozové skříně, opravu drobných vad laku a doplnění nápisových tabulek na nástupní plošiny

je z hlediska zájmu státní památkové péče podle § 14 odst. 3 památkového zákona **přípustná.**

## Odůvodnění

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Krajského úřadu Plzeňského kraje (dále jen „KPP“) zahájil v souladu s § 44 odst. 1 správního řádu dne 10.01.2025 doručením žádosti dle § 14 odst. 1 památkového zákona ze dne 09.01.2025, kterou podala společnost Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, Východní Předměstí, 301 00 Plzeň, IČO: 25220683 (dále také „PMDP“), správní řízení ve věci NKP Křížíkova tramvaj z roku 1899 - obnova historické tramvaje Křížík & Brožík ev. č. 18. K žádosti byla přiložena dokumentace „Návrh repase historického motorového vozu PMDP evid. č. 18 (Křížík – Brožík 1899)“ ze dne 15.03.2024 vypracovaná Ing. Romanem Šilerem. Zároveň PMDP zaslal plnou moc pro Bc. Jiřího Vacovského, nar. 19.12.1985, bytem Kralovická 15, 323 00 Plzeň, zaměstnance PMDP k zastupování PMDP ve správním řízení o vydání rozhodnutí k obnově národní kulturní památky podle § 14 odst. 1 památkového zákona.

Dne 13.01.2025 KPP obdržel od PMDP doplnění žádosti o čestné prohlášení, že tramvaj Křížík & Brožík ev. č. 18, národní kulturní památka Křížíkova tramvaj z roku 1899 vedená v ÚSKP ČR pod rej. č. 510, inventární číslo 1086, je ve výlučném vlastnictví PMDP. Přiložen byl i výpis karty majetku.

Národní kulturní památka (NKP) Křížíkova tramvaj z roku 1899 (rejst. č. ÚSKP ČR 510) byla prohlášena nařízením vlády č. 372/2023 Sb. ze dne 06.12.2023, o prohlášení některých kulturních památek za národní kulturní památky. V § 2 odst. 2 tohoto nařízení byly v odstavcích a) a b) stanoveny následující podmínky ochrany dotčené NKP: obnova musí být prováděna v souladu s výsledky současného vědeckého poznání a s cílem trvalého uchování hmotné podstaty a vzhledu národní kulturní památky a způsob užívání a činnosti s tím bezprostředně spojené nesmějí ohrozit uchování a rozvoj výchovně vzdělávacích funkcí národní kulturní památky.

Oznámení o zahájení řízení č.j. PK-KPP/167/25 ze dne 14.01.2025 s poučením účastníka řízení bylo zástupci PMDP doručeno téhož dne.

Na základě žádosti o písemné vyjádření č.j. PK-KPP/168/25 ze dne 13.01.2025 bylo v souladu s § 14 odst. 4 památkového zákona vypracováno písemné vyjádření odborné organizace státní památkové péče, tj. Národního památkového ústavu (dále

jen „vyjádření NPÚ“) č.j. NPÚ-341/3968/2025 ze dne 29.01.2025, které bylo doručeno KPP dne následujícího. Ve vyjádření Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Plzni (NPÚ), bylo konstatováno, že zamýšlená komplexní repase tramvajového vozu ev. č. 18 na základě předloženého záměru je v souladu se zájmem ochrany kulturně-historických hodnot, které Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Plzni, popsal následovně:

*„Motorový vůz ev. č. 18 podle tradice zahájil 29. června 1899 provoz tramvajové elektrické dráhy v Plzni. Vozovou skříň dodala plzeňská karosárna Václav Brožík, elektrickou výzbroj dodala firma František Křížík, Praha-Karlín. Křížíkova elektrotechnická továrna byla dodavatelem celého systému elektrické tramvaje pro město Plzeň.*

*Při oslavách 40. výročí zahájení provozu v roce 1939 poprvé vůz ev. č. 18 plnil úlohu historického vozu. V běžném provozu byl až do konce roku 1955.*

*Jedná se o nejstarší motorový tramvajový vůz v České republice, nadto vůz schopný provozu vlastní silou a s cestujícími – a také příležitostně provozovaný.*

*Vůz dokládá vyspělost průmyslu v Českých zemích, když místní firmy dodaly systém zcela srovnatelný s tehdejšími tramvajovými provozy v Německu nebo Spojených státech amerických, aniž by bylo potřeba nakupovat důležité části elektrické výzbroje, případně licence na jejich výrobu (firmy Siemens a Westinghouse měly jednotlivé části elektrické výzbroje chráněné patenty a většina jiných výrobců vozidel nakupovala jejich komponenty nebo licence). Památkovou hodnotu dále tvoří autentická podoba všech částí vozu, i přesto, že kostra vozové skříně byla z velké části zhotovena nově při předchozí renovaci. K autenticitě vozu přispívá i skutečnost, že při předchozí renovaci byly uplatněny tradiční postupy a materiály, tehdy ještě dostupné. Dále též provozní patina získaná při provozu za uplynulá tři desetiletí.*

*Na památkové hodnotě vozu se významně podílí skutečnost, že vůz byl po celou dobu své existence udržován v provozuschopném stavu, bez zásadnějších zásahů do mechanické části, elektrické výzbroje a vozové skříně. Je tím myšlen stav umožňující jízdu vlastní silou, s cestujícími, (zejména) na tratích PMDP. Udržení provozuschopnosti je obvykle v rozporu s uchováním autentického stavu, např. ve „stavu posledního dne pravidelného provozu“. K udržení provozuschopnosti vozu je potřeba mít k dispozici řidiče, kteří umějí bezpečně ovládat vůz pomocí kontroléru a mechanické brzdy. Opotřeбенé součásti, které by mohly být rizikem pro bezpečnost provozu, však musí být opraveny nebo vyměněny.“*

V předmětném vyjádření NPÚ byla uvedena charakteristika movité NKP:

*Motorový vůz je podvozkový, obousměrný, s čelně uzavřenými plošinami.*

*Podvozek pro rozchod 1435 mm je tvořen ocelovým rámem snýtovaným z válcovaných a odlévaných profilů. Nápravy s hvězdicovými koly (8 paprsků) a kluznými ložisky jsou odpruženy celkem osmi šroubovými pružinami. Obruče kol mají šířku 80 mm. Rozvor náprav je 1800 mm. Mechanická brzda byla zdržová (4 vnější špalcky), vřetenová s ovládáním klikou se západkovým mechanismem. Vozová skříň byla na podvozku uložena na čtyřech půleliptických listových pružinách a čtyřech dvojicích šroubových pružin. Šroubové pružiny jsou na společné vertikální ose s primárními pružinami náprav.*

*Ochranný pluhový dřevěný rám je amerického typu s půdorysným přesahem na čelech vozu.*

*Spráhovací ústrojí vozů tvoří centrální talířová spráhla z ocelolitiny, s plochou spojkou a s odpružením šroubovou pružinou v rámu podvozku.*

*Základní rošt vozové skříně je velmi jednoduchý. Rám skříně pod oddílem pro cestující je tvořen dubovými podélnými masivními trámci se čtyřmi hlavními a jedním pomocným příčnickem, spojovanými na čep a sešroubovanými rohovými ocelovými výztuhami. Nástupní plošiny jsou nesené podélnými dřevěnými trámci (krakorci) přišroubovanými zespodu příčníků hlavního rámu.*

*Kostra vozové skříně je z tvrdého dřeva, vně oplechovaná. Plechy jsou upevněny šroubováním, s výjimkou spodní hrany čelních plechů jsou šrouby zakryty oblými ocelovými lištami. Nástupní plošiny se sníženou hladkou podlahou jsou čelně uzavřeny jedním spouštěcím a dvěma pevnými okny. Vstupy uzavírají kovová dvířka, snýtovaná z plechů a plochých pásků a zavěšená na pantech.*

*Oddíl pro cestující (16 míst k sezení), v bočnici vždy se čtyřmi rámovými spouštěcími okny bez vyvažování, s pevnými vnitřními rámy (nevýkyvnými), se záclonkami (shrnovací na garnýži), je uzavřen přepážkami s posuvnými prosklenými dveřmi se skleněnou výplní se sklopnými okénky pro komunikaci cestujících s průvodčím. Dvě podélné lavice jsou celodřevěné laťkové. Podlaha je v podélném směru pokryta obvyklými dubovými laťkami. Střecha je oblá, s větracím nástřeškem z palubek potažených režným plátnem. Strop má dvojité bednění s tapetovým krytím.*

*Rozměry vozové skříně jsou: délka 7560 mm, šířka 2050 mm, výška 3140 mm. Délka vozu přes spráhla je 8260 mm, výška vozu se staženým sběračem 3500 mm.*

*Stanoviště řidiče jsou vybaveny vertikálním jednoválcovým kontrolérem umístěným vlevo, klíka ruční brzdy se nachází vpravo, vedle vřetena brzdy byl vyústěn trychtýř trubky pomocného pískovače, vedle níž byl zásobník na písek s lopatkou. Ovládání výstražného zvonce umístěného pod podlahou bylo vyjímatelným pedálem.*

*Vnější linková orientace je řešena vyměnitelnými kruhovými barevnými plechovými terči umístěnými nad levým sloupkem čelních oken a bočními nadokenními tabulemi s názvy konečných i důležitých mezilehlých stanic trasy. Dřevěné nadokenní tabule jsou snímatelné.*

*Barevné provedení vozové skříně spočívá v kombinaci tmavě červené barvy a barvy slonové kosti. Meziokenní část byla lakována barvou slonová kost, podokenní pruh a čelní plechy byly lakovány višňovou červení v kombinaci s černým orámováním. Spodní část bočnice byla lakována stejně jako sloupky, nápisová plocha byla světle krémová. Střecha byla bílá (olověná běloba), sběrač šedý. Ozdobné linky byly dvoubarevné. Inventurní čísla na čelech vozu byla zlatá s černým stínem. Kolem větracího nástřešku bylo ozdobné plastické lemování z lisovaného papíru nebo lepenky. Nástupní dvířka byla černá s bílými linkami. Rámy oken byly mořené a lakované bezbarvým lakem. Barevné uspořádání interiéru bylo provedeno prakticky ve třech odstínech – přírodní, červenohnědé a tmavě hnědé. Barevnost byla provedena mořením, nešlo o vzácná dřeva. Podélné lavice měly laťky střídající se ve dvou barvách – přírodní a tmavě hnědá. Oddílové přepážky byly z přírodního dřeva, výplně byly mořeny tmavě a rámy oken byly mořeny červenohnědě. Stropní laťky byly střídavě přírodní a tmavě hnědé, lakované bezbarvým lakem.*

*Elektrické vybavení vozu můžeme rozdělit na trakční výzbroj – tedy obvody obsluhující motory a část pomocných obvodů, které tvořily v té době prakticky jen osvětlení.*

*Trakční výzbroj. Vozy jsou vybaveny dvěma motory o výkonu po 11 kW s odporovou regulací a zkratovou brzdou. Každý motor pohání přes převod ozubenými koly jedno dvojkolí. Údaje o pozdější výměně motorů se liší, jak v dataci provedení výměny, tak i v parametrech nových motorů. Podle Návrhu repase „ve dvacátých letech 20. století byly u vozů série ev. č. 11—20 postupně dosazeny silnější motory Schuckert o výkonu 33 kW, pro snadnější provoz s vlečnými vozy. Podle internetových stránek Škoda-Bus-klubu, který renovoval skříň Křížíkova vozu ev. č. 6 byl „silnějšími motory s výkonem 18 kW oproti původním 11 kW, byly v letech 1918-1919 dovybaveny i některé starší vozy (ev. čísla 11 – 20)“.*

*Kontroléry jsou vertikální s hlavním a reverzním válcem, velmi jednoduché konstrukce. Regulace jsou odporová s přepínáním motorů série – paralel při rozjezdu (3 + 3 stupně), elektrodynamická zkratová brzda má 4 stupně.*

*Odporníky s články ve tvaru válců jsou umístěny pod vozem na středních příčných podvozku. Trakční obvody mají jištění tavnou (drátovou) pojistkou. Hlavní vypínače jsou umístěny pod stropem nástupních plošin nad stanovištěm řidiče. Kondenzátorová bleskojistka je umístěna pod vozem.*

*Sběrač proudu je tyčový s kladkou (doplňený lištou na pomocné konstrukci). Základna sběrače je vybavena dozadu orientovanými tlačnými šroubovými pružinami.*

*Elektrické osvětlení je žárovkové. Vozy byly vybaveny pravděpodobně čtyřmi stropními tělesy (po jednom na plošinách, dvě v oddíle). Snímatelné čelní jednožárovkové reflektory jsou umístěny nad čely vozu. Hlavní pojistková deska osvětlení s vypínačem a přepínačem se nachází na jedné plošině nad posuvnými dveřmi.*

*V současné době je vůz umístěn v nové tramvajové vozovně Slovany, ve zcela vyhovujícím prostředí, co se týká teploty, prašnosti, vlhkosti, otřesů a ochrany proti poškození při manipulaci s jinými vozy. Není přístupný veřejnosti.“*

KPP obdržel dne 29.01.2025 od PMDP revizi plné moci respektive pověření zaměstnance č. 01A/PM/PRAV/2025, které nahradilo předchozí plnou moc. PMDP také požaduje veškeré písemnosti doručovat na adresu sídla PMDP popř. do datové schránky nebo na e-mailovou adresu pověřeného zaměstnance.

Po doručení vyjádření NPÚ byla v souladu s ust. § 36 odst. 3 správního řádu dopisem č.j. PK-KPP/502/25 ze dne 03.02.2025 dána PMDP možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí, jelikož tím byly shromážděny potřebné podklady rozhodnutí, a to do 10 dnů od doručení výzvy, tj. do 14.02.2025, jelikož k doručení došlo 04.02.2025.

PMDP zaslal vyjádření spis. zn. 104/DPÚ/JVA/PMDP/2025 ze dne 06.02.2025, které KPP obdržel téhož dne. K vyjádření NPÚ nemá PMDP připomínek, akceptuje ho a bude dbát i případných doporučení. Formálně PMDP připomínkuje odstavec vyjádření NPÚ „Dosavadní stav projednání“. Z přiloženého revidovaného textu vyplývá, že dle PMDP došlo na straně NPÚ k omylu při uvedení na schůzce přítomných osob. K tomu KPP poznamenává, že zjevně došlo k omylu při uvedení data říjnové schůzky, neboť místo roku 2004 by mělo být 2024, aby mohla říjnová schůzka následovat po červencové v roce 2024.

Památkový zákon v § 14 odst. 3 určuje, že v rozhodnutí podle § 14 odst. 1 památkového zákona se vyjádří, zda práce tam uvedené jsou z hlediska zájmů státní památkové péče přípustné a stanoví se podmínky, za kterých lze tyto práce připravovat a provést. Podmínky musí vycházet ze současného stavu poznání kulturně historických hodnot, které je nezbytné zachovat při umožnění realizace zamýšleného záměru.

Obnova respektive komplexní repase historické tramvaje Křížík & Brožík ev. č. 18 je v souladu s poznanými kulturně historickými hodnotami této národní kulturní památky. Jak je uvedeno v Památkovém katalogu, jedná se o unikátní historický dopravní prostředek, pocházející z první série vozů vyrobených významnou firmou Václav Brožík a syn v roce 1899 podle návrhu ing. Františka Křížíka. Provedení celkové obnovy tramvaje umožní další provoz tohoto jedinečného historického vozu a jeho prezentaci v souladu s účelem památkového zákona (§ 1 památkového zákona). Předložený záměr respektuje poznané kulturně historické hodnoty uvedené ve vyjádření NPÚ, zejména autenticitu příležitostně provozovaného vozu. KPP souhlasí s vyjádřením NPÚ, že realizace obnovy tramvaje dle předloženého záměru by neměla mít negativní vliv na památkové hodnoty vozu v jeho mechanické části, elektrické části, vozové skříni, vnějším povrchu, interiéru a dalších hodnotných prvků. Z těchto důvodů jsou práce zamýšlené PMDP v souladu s § 14 odst. 3 památkového zákona přípustné bez podmínek. Navržené práce jsou za předpokladu kvalitního provedení zkušenými a zručnými řemeslníky v souladu s podmínkami ochrany dle nařízení vlády č. 372/2023 Sb., jelikož obnova je v souladu s výsledky současného vědeckého poznání s cílem trvalého uchování hmotné podstaty a vzhledu historické tramvaje č. 18 a obnova umožní zachování výchovně vzdělávacích funkcí NKP.

KPP po vyhodnocení podkladů došel k závěru, že s ohledem na předložený návrh obnovy tramvaje a vyjádření NPÚ není nezbytné ukládat podmínky přípravy a provedení prací ve smyslu § 14 odst. 3 památkového zákona.

Připomínka PMDP k dosavadnímu stavu projednání nemá význam pro rozhodování o přípustnosti předloženého záměru PMDP.

KPP upozorňuje, že eventuelní změny při obnově oproti předložené žádosti a návrhu repase a další, dosud neřešené a zamýšlené, úpravy historické tramvaje je třeba na základě § 14 odst. 1 památkového zákona samostatně projednat s KPP, nejlépe po předchozí konzultaci s NPÚ.

KPP se připojuje k doporučení NPÚ na založení provozního deníku vozu, do něhož budou zaznamenávány údaje o provedených jízdách tramvaje (datum, čas jízdy, km, jméno a příjmení řidiče a případně průvodčích), údržbě, poškození, závadách, opravách a počtech cestujících. KPP věří, že k zavedení provozního deníku přikročí PMDP dobrovolně, neboť záznamy o provozu pomohou k lepší péči o technickou památku. Zároveň KPP doporučuje, aby závěrečná zpráva o průběhu renovace byla v kopii předána NPÚ pro eventuelní budoucí využití při posuzování dalších prací na historické tramvaj.

KPP rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí, na základě předložené žádosti, dokumentace „Návrh repase historického motorového vozu PMDP evid. č. 18 (Křížík – Brožík 1899)“ ze dne 15.03.2024 vypracované v Brně Ing. Romanem Šilerem a vyjádření NPÚ. Jelikož byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu nezbytném pro soulad rozhodnutí s účelem památkového zákona, všechny podklady pro vydání rozhodnutí byly KPP pečlivě vyhodnoceny a následně bylo vydáno toto rozhodnutí.

### **Poučení**

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení k Ministerstvu kultury prostřednictvím odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu Krajského úřadu Plzeňského kraje. Odvolání má odkladný účinek.

V případě doručování do datové schránky je toto rozhodnutí doručeno okamžikem, kdy se do datové schránky přihlásí osoba, která má s ohledem na rozsah svého oprávnění přístup k dodanému dokumentu. Nepřihlásí-li se do datové schránky osoba uvedená v předchozí větě ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručený posledním dnem této lhůty.

Ing. Josef Kuželka  
vedoucí odboru

podepsáno elektronicky

### **Rozdělovník**

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Denisovo nábřeží 920/12, Východní Předměstí, 301 00 Plzeň (datová schránka do vl. rukou)  
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Plzni, Prešovská 7, 306 37 Plzeň (na vědomí – datová schránka)