


Katastrální území	HRDLOŘEZY	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 9, 10	
Správní obvod	Praha 9, 10	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 9, 10	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004		Počet obyvatel 2021: 2912
Poslední úprava obsahu: 10.1.2025 19:26		Rozloha: 195,6 ha

Linky MD HRDLOŘEZY		
linka	*	†
a-109 (D)	11.07.1926	
<i>d-13/III</i>	<i>09.08.1931</i>	<i>30.06.1933</i>
d-21	<i>01.07.1933</i>	02.06.1963
<i>d-9</i>	<i>01.12.1937</i>	<i>08.02.1942</i>
d-9/n	<i>17.12.1945</i>	12.08.1978
<i>tr-Malešice</i>	<i>03.01.1949</i>	<i>(28.09.1957)</i>
a-115 (P)	05.12.1949	03.07.1966
d-9	02.01.1963	
d-16	03.06.1963	28.03.1964
d-21	29.03.1964	12.08.1978
a-146	03.01.1966	03.10.1997
a-115	18.12.1967	04.07.1990
a-145	18.12.1967	08.05.2008
d-6/II	30.08.1971	20.02.1972
d-7/III	21.02.1972	13.01.1974
a-169	16.10.1972	17.11.1995
a-126 (226)	19.11.1973	22.11.1990
a-127 (227)	19.11.1973	22.11.1990
d-2/III	14.01.1974	12.08.1978
a-195	09.05.1974	
a-120/IV	14.04.1978	21.12.1980
d-6/n	13.08.1978	01.07.1980
d-7/IV	13.08.1978	18.12.1980
d-11/II	13.08.1978	25.10.1978
a-207	19.09.1978	03.11.1984
d-21	26.10.1978	02.11.1985

smyčka Spojovací od 27.03.1953
již od 01.07.1933 d-9/pn
smyčka Spojovací od 27.03.1953

a-3/Šk/II	15.10.1979	30.06.1982	Šk
a-250	29.12.1979	08.11.1998	
d-9/n/II	02.07.1980	02.11.1985	
d-16	19.12.1980	02.11.1985	
a-221/II (261)	28.12.1981	08.11.1998	
a-168/III	04.11.1984	26.02.1993	
d-15/II	03.11.1985	06.01.1986	
d-98 (58)	03.11.1985		noční
d-13/V	04.11.1985	22.11.1990	
d-16	07.01.1986	21.05.2012	
a-207	01.03.1988	22.11.1990	
a-418/III	01.09.1988	30.06.1995	Šk
a-136	14.03.1989	22.11.1990	
a-140	14.03.1989	22.11.1990	
d-1/IV	23.11.1990	28.04.2024	2002 povodeň!
a-168/IV (451)	23.11.1990	08.11.1998	
a-273	23.11.1990	02.04.1991	
a-177/II	18.11.1995		
a-168/IV	12.04.1999	08.05.2008	
a-146/III	29.05.2006	08.05.2008	
a-903 (503)	30.08.2008	07.10.2017	noční
a-183/II	30.08.2008		
ž-S49	12.12.2010		
d-11/II	29.06.2013		
a-146/IV	02.11.2015		
a-182/II	17.10.2016		
a-239/III	04.09.2017	22.12.2017	
a-959	08.10.2017	31.12.2019	noční, příměstská
a-903/III	01.01.2020		noční
d-31/IV	12.01.2024		

HRDLOŘEZY

Existuje lidová pověst, že jméno vzniklo, aby připomnělo zavraždění Jana Kapra z Kaprštejna na zdejší vinici. Tento muž vstoupil neblaze do české historie vedením výslechů českých pánů a měšťanů po bitvě na Bílé hoře. Jenže Kapr z Kaprštejna se stal obětí hrdelního zločinu v roce 1624, ale jméno Hrdlořezy je doloženo už o sto let dříve – v roce 1525, kdy zde vlastnil svobodnou výsadní hospodu Ladislav Malešický z Černožic a prodával ji i s Malešicemi pražským měšťům. Jméno vsi ve skutečnosti napovídá, že zde docházelo k častým loupežným pře-padením kupeckých vozů a panských kočárů, protože těmito míst vedla důležitá obchodní cesta. Vlastní ves byla majetkem staroměstského špitálu sv. Pavla před Poříčskou branou. Hrdlořezy tedy jsou, ve srovnání s jinými ku Praze připojenými obcemi, poměrně mladého data. Možná je ale jejich historie nejméně o dvě stě let starší, protože bývá často dávana do souvislosti se zaniklou vsí Šešovice, o které se neví, kde přesně ležela (ví se jen, že na východ od Olšan).

Někteří badatelé se domnívají, že jsou obě obce totožné a pouze došlo k přejmenování Šešovic na Hrdlořezy. Podle jiných existovaly obě v těsné blízkosti a časem splynuly. Šešovice jsou doloženy poprvé v roce 1325 jako majetek vyšehradské kapituly, ale později se jejich majitelé poměrně často střídali. I v této vsi je uváděna hospoda a v roce 1553 ji rovněž vlastnil staroměstský špitál sv. Pavla za poříčskou branou. Po skončení třicetileté války v roce 1648 už o Šešovicích neexistují žádné zprávy.

V roce 1784 Hrdlořezy připadly náboženskému fondu a v roce 1849 se pak staly samostatnou politickou obcí, tvořenou jedním stejnojmenným katastrálním územím. Byly malou vesničkou, ležící pod vrchem Smetánka v místech, kde se říčka Rokytka ostrým obloukem obrací zpátky na východ. V roce 1869 zde stálo 29 domů, ve kterých bydlelo 232 obyvatel. Na samém počátku 20. století ve vesnici žilo už 925 lidí v 53 domech. V té době zde byla také zřízena pošta s názvem Hrdlořezy-Malešice, tedy společná pro obě obce. Území bylo mnohem větší než dnes. Západní hranice hrdlořezského katastru dosahovala dokonce až za dnešní ulici Strážní! K Hrdlořezům patřila Kněžská luka, Jarov, Chmelnice i části Balkánu a pozdějšího Vackova. To byla místa, kde se po jejich připojení ku Praze začaly stavět nové rodinné domky. Ve východní části katastru vznikly nouzové domkové kolonie Před mostem a Za mostem. Východní hranice obce totiž byla až za hrdlořezským hřbitovem u dnešní benzínové čerpací stanice na Českobrodské. Není proto divu, že v roce 1930 už dosáhl počet hrdlořezských obyvatel 4210. Před připojením ke Praze příslušela obec do politického okresu karlínského, od roku 1884 do okresu Královské Vinohrady a od 1898 Žižkov.

V roce 1946 došlo (zatím z blíže neznámých důvodů) v velkých změnách hranic pražských katastrálních území. Hrdlořezy přišly o rozsáhlá území západně od dnešní Spojovací ulice, a to především ve prospěch Žižkova, částečně Vysočan a Malešic. Na východě byla vyčleněna kolonie Za mostem a připojena k Hloubětínu a hranice se posunula až před železniční trať. Na úkor Hloubětína byla k Hrdlořezům připojena oblast Vinice v severní části katastru. Rozloha Hrdlořez se zmenšila z 300 na 196 hektarů a počet obyvatel klesl ještě výrazněji – na 1515. Když došlo v roce 1960 k vytvoření deseti městských obvodů, stalo se 92 % hrdlořezského území součástí Prahy 9 a zbyváající část, bez obyvatel, byla připojena ku Praze 10. I dnes jsou tedy Hrdlořezy rozděleny mezi dvě samosprávné městské části. Přestože zde stálo 149 domů, bydlelo v nich pouze 419 obyvatel. Hrdlořezy byly ušetřeny sídlištní zástavby a největší nový soubor budov představuje Střední policejní škola.

Mnoho památek v této části hlavního města nenajdeme. Obvykle se připomíná stará hospodářská usedlost (tzv. Kožíkovský grunt) z doby kolem roku 1800, v pozdějších letech upravovaná a někdejší renesanční usedlost (čp. 6) doložená už v roce 1620, která také prošla mnoha stavebními úpravami. Nás bude zřejmě zajímat budova čp. 3, která je pozůstatkem někdejší nejvýznamnější hrdlořezské stavby – výsadní zájezdní hospody.

Objekt ležel na významné říšské cestě do Vídně (už v roce 1207 tudy vedla cesta, které se říkalo „haberská“, podle vsi Habry, kde byla v blízkosti moravské hranice celní stanice). Hrdlořezská hospoda je doložena už v roce 1525 a byla dlouho posledním místem, kde se před Prahou mohli cestující osvěžit. Silnice vedla přímo jejím areálem, který se na noc uzavíral vraty a poskytoval tak hostům ochranu. V roce 1725 byla hospoda zvětšena a modernizována. Ve dvoře s branami byla zřízena kovárna a rozšířila se i dílna. V roce 1842 hospoda vyhořela, ale už o rok později tu stál nový klasicistní objekt vybavený stájemi pro 40 koní a dílnou pro opravy strojů, kočárů a vozů. Později význam hostince klesal, v závislosti na přestavbě silnice zmizely brány a časem i některé objekty. Přesto svému občerstvovacímu účelu zredukovaná hospoda sloužila až do roku 1961. Pak v ní bylo všechno možné (včetně skladů, kina apod.) a teprve v současné době je zde opět restaurace. Málokdo z Pražanů ví, že má tak starou historii.

Dnešní Českobrodská silnice, svého času také jihlavská, vídeňská, říšská či císařská silnice, byla základním spojením Hrdlořez s Prahou – kdybychom ji vymezili dnes, tak jde o ulice Koněvovu a Husitskou. Do tehdejší Prahy se od roku 1666 vstupovalo tzv. Novou (nebo též Horskou) branou. Svoji funkci plnila až do roku 1875. Prostá vozová cesta spojovala Hrdlořezy také s Malešicemi a Strašnicemi, přestavěná na silnici v roce 1863 (dnešní ulice Pod Táborem). Třetí komunikace, tzv. *spojovací erární silnice* (název napovídá, o kterou dnešní ulici jde) je poměrně mladého data a vznikla patrně až v závěru 19. století, snad v souvislosti se stavbou

Nových Vysočan. Je zajímavé, že tato základní komunikační kostra platí i dnes a žádné nové komunikace v Hrdlořezích nevznikly.

Pro úplnost ještě připomeňme, že od roku 1882 mohli hrdlořezští obyvatelé využívat železniční zastávku Hloubětín (přesněji, do roku 1906, Hloupětín), přímo přes obec ale tato nejstarší železniční trať v Praze nevede. Přes Hrdlořezy sice vede od 18. června 1919 důležitá spojovací železniční trať Libeň – Vršovice, která však sloužila osobní dopravě jen pro velmi krátké období koncem 40. let 20. století. Díky ní ale na hrdlořezském území leží jeden z 12 pražských železničních tunelů. Vede pod vrchem Tábor a dosahuje délky 357,84 m.

Hrdlořezy se po svém připojení k hlavnímu městu dočkaly poměrně brzy městské hromadné dopravy, protože už 11. července 1926 zde zahájila provoz jedna z prvních autobusových linek Elektrických podniků, označená písmenem **D**. Jezdila od tehdejší konečné tramvaje u žižkovské vozovny přes Hrdlořezy do Malešic. Dlouho tu vystačil jediný autobus bez průvodčího (prodej jízdenek zajišťoval řidič). Jezdilo se od 5 do 21 hodin, ve špičce v půlhodinovém, jinak v hodinovém intervalu. V roce 1927 byla linka prodloužena až do Strašnic na Vinici. Pro slabé využití se už po dvou letech přestalo tímto směrem do Strašnic jezdit. V té době stála obyčejná autobusová jízdenka z Hrdlořez k tramvaji 2 koruny.

Hrdlořezští se poměrně brzy dočkali i tramvaje, protože území jejich obce začínalo vlastně nedaleko od vozovny. Už 9. srpna 1931 dojížděly tramvaje (jako první linka číslo 13) do stanice U Kříže, čili dnešní zastávky Spojovací. Tehdy tu ale nebyla kolejová smyčka a *kuplovalo se* na přejezdu před křižovatkou. Prodloužení tramvaje mělo za následek zkrácení autobusové linky. Tím se ve vztahu Hrdlořezy – centrum na mnoho let dopravní spojení ustálilo, jen v roce 1933 tramvajovou linku č. 13 vystřídal na dlouho „klasická“ *jedenadvacítka*. V letech 1931–1932 zkoušely Elektrické podniky prodloužit linku **D** do Vysočan či alespoň na Harfu, aby byly obslouženy i tamní továrny, zájem cestujících o tento směr byl ale minimální, takže byl tento úsek opět zrušen. Doprava byla v roce 1932 zastavena ze stejných důvodů také na úseku do Malešic a *děčko* začalo jezdit kolem hřbitova až k úřadu na čáře potravní daně a současně byla doprava omezena jen na špičkové období. Například koncem roku 1937 linka **D** vůbec nejezdila v pracovní dny mezi 8 a 16 hodinou (v sobotu 8–11 h). Od září 1943 do června 1945 z úsporných důvodů hrdlořezské autobusy nejezdily vůbec.

Od 31. ledna 1931 přes Hrdlořezy jezdila i autobusová linka ČSD č. 932a z Lützowovy (Opletalovy) ulice do Jiren. Měla v té době sice jen 8 párů spojů, protože však některé jely v době, kdy linka **D** nebyla v provozu, měla i tato státní autobusová linka pro Hrdlořezy jistý význam. Linka byla fakticky v provozu i v období ČSAD až do roku 1981, naposledy pod označením 10140, kdy ji nahradila městská linka 261 do Klánovic.

Po válce nastal obrovský rozvoj průmyslu ve vysočanské a strašnicko-hostivařské oblasti a značně vzrostla poptávka po pracovních příležitostech v centru města. To mělo brzy za následek zvýšený zájem i o linku **D** (od konce roku 1951 označenou číslem 109) a kromě ní už v roce 1949 vznikla druhá hrdlořezská autobusová linka, **P** (115; Kolbenka – Nové Strašnice). Na každé z linek pak jezdily 4 autobusy, ve špičce v intervalu 11, v sedle 30 minut. Po prodloužení *stoděvítky* do Dolních Počernic v roce 1951 se často stávalo, že se Hrdlořezští do autobusů vůbec nedostali, takže na nějaký čas musela být v roce 1951 linka zkrácena na Jahodnici.

Administrativní změnou hranic v roce 1946 přišel hrdlořezský katastr formálně o tramvaje (dokonce o 1,2 km, avšak z pohledu cestujících se samozřejmě nic nestalo), ale v roce 1953 byla na konečné postavena smyčka, která už na katastru Hrdlořez opět leží, takže i dnes má tato část Prahy „svoje“ tramvajové koleje. Dávno už tady ale nejezdí ta kdysi obvyklá linka č. 21.

Na počátku 60. let už do vysočanské oblasti jezdila ve špičce i linka 109 a v roce 1965 na ní při intervalu 5,2 min jezdilo 11 vozů. *Stopatnáctka* měla s 27 vozy interval ani ne tříminutový a část spojů dojížděla také k hostivařské Autorenově. V následujících letech, především stále díky potřebě zajistit dopravu do průmyslových Vysočan, vznikaly další linky, které měly buď potřebný vztah posílit, případně tímto směrem zajistit cestu ze vzdálenějších oblastí. Objevily se tu například linky ze Zahradního Města (145), Proseku (169) a řada dalších. Značně se prohloubil význam přestupního uzlu na Spojovací, kudy projížděly i další autobusové linky (např. 120, 126, 127), které se vlastně hrdlořezského katastru jen dotýkaly, ale stejně jako tramvaje

s obsluhou bývalé obce úzce souvisely. Změny do linkového vedení přinesla tramvajová trať Ohrada – Palmovka a prodloužení metra do Vysočanské oblasti v roce 1990, resp. 1998.

