


Katastrální území	PODOLÍ	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 4	
Správní obvod	Praha 4	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2021		
Textový popis z Pražského dopravního zeměpisu je z roku 2004. Část z knihy Pražské Podolí je z roku 2010.		Počet obyvatel 2021: 13 611
Poslední úprava obsahu: 21.1.2025 22:43		Rozloha: 238,4 ha

Linky MD PODOLÍ			
linka	*	†	
d-1	31.07.1910	14.07.1914	
d-7/III	15.07.1914	28.07.1923	
tr-Podolí	19.01.1919	06.08.1922	
d-14	01.07.1921	16.02.1923	
d-6	29.07.1923	13.09.1924	
d-17	29.07.1923		
d-13/III	14.09.1924	19.06.1927	
d-21	20.06.1927	20.11.1991	
d-13/III	01.08.1928	30.11.1930	polonoční
d-4	04.12.1932	16.01.1936	
d-F	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-17/n	17.12.1945	12.08.1978	noční
t-55	29.05.1949	08.01.1967	
t-61	01.10.1954	08.01.1967	
a-118/II	01.10.1956		
a-222	17.05.1959	28.06.1959	rekreační
a-124	01.09.1959	31.08.2018	
<i>a-XA</i>	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
<i>a-XB</i>	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
<i>a-51/II (XA, A)</i>	28.08.1966	01.01.1975	rekreační, sezónní
<i>a-244 (144)</i>	07.11.1966	08.05.1974	
a-138	09.01.1967	31.07.1984	
a-148	09.01.1967	28.06.2013	
a-52 (XB, B)	16.04.1967	01.01.1975	rekreační, sezónní
<i>a-344 (244/n)</i>	03.06.1967	08.05.1974	noční

d-30	07.11.1967	12.08.1978	
a-132	18.12.1967	08.05.1974	
d-41 (33)	05.06.1971	15.09.1974	rekreační, sezónní
d-42 (34)	06.06.1971	15.09.1974	rekreační, sezónní
a-188	07.01.1974		
d-28/II	09.05.1974	12.08.1978	
a-187/II (197)	09.05.1974	15.12.1982	
a-199	09.05.1974	03.09.1982	
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980	noční
d-3/III	13.08.1978		
d-18	13.08.1978	18.02.1979	
a-57/III	03.09.1979	04.08.1980	noční
d-13/IV	30.01.1980	07.11.1980	
d-3/n	19.12.1980	02.11.1985	noční
a-197/II (X197)	16.12.1982	14.12.1983	
a-134	01.08.1984	29.08.1997	
d-94 (54)	03.11.1985	31.08.2001	noční
d-46	29.06.1986	28.09.1986	rekreační
a-429/II	01.09.1986	31.01.1988	Šk
a-425/II	06.03.1989	29.06.1990	Šk
a-425/III	03.09.1990	31.08.1992	Šk
d-16	27.05.1995	28.11.2009	
d-21	29.05.1995	29.06.2012	
a-569	04.09.2000	21.06.2002	Šk
d-92/II (52)	01.09.2001		noční
př-P3	17.07.2007		(sezónní)
a-121	29.06.2013	14.10.2016	
a-904 (504)	29.06.2013		noční
d-2/IV	28.08.2016		
d-21/II	29.08.2016		
a-134/III	15.10.2016		
d-27/II	10.01.2024	24.11.2024	

PODOLÍ

Název Podolí připomíná, že tato bývalá obec vznikla ve vltavském údolí. Nejstarší zprávy o ní spadají do roku 1222, kdy byla z větší části majetkem vyšehradské kapituly. Na zdejších svazích vznikla časem řada vinic, které drželi různí majitelé. Vystřídali se zde Pražané i církevní instituce. Také nedaleká ves Dvorce zpočátku patřila církvi, konkrétně kartouzskému klášteru, který ji postoupil 1388 vyšehradské kapitule. Svého času vesnice patřily zbraslavskému klášteru, v 16. století tvořily společně s Vršoviciemi součást panství Granovských z Granova. Podolí a Dvorce kdysi oddělovala rokle zvaná Stračí důl. Právě odtud přinesl podle starých pověstí Bivoj divokého kance na Vyšehrad.

Po přijetí obecního zákona v roce 1849 vznikla obec Podolí, do jejíhož katastrálního území byly zahrnuty i Dvorce. Po připojení ku Praze vytvořilo Podolí s Braníkem a Hodkovičkami městskou čtvrť Praha XV. V té době měla hranice katastrálního území poněkud jiný průběh než dnes. Například oblast Kavčích hor, kde dnes stojí areál České televize, byl původně součástí Nuslí. Teprve krátce po druhé světové válce připadla k Podolí kromě Kavčích hor i část Pankráce. O část území Podolí ve stejné době přišlo – jihovýchodní část, která původně dosahovala až k ulici Na Strži, připadla Krči a oblast Topolky pod Vyšehradem byla připojena k Nuslím. Od roku 1949 bylo Podolí částí městského obvodu Praha 15, který tvořil stále i Braník, jen část Hodkoviček a část Krče. V roce 1960 při reorganizaci správy hlavního města Prahy připadlo katastrální území Podolí do obvodu Praha 4, z jehož hlavní části v roce 1990 vznikla nynější stejnojmenná samosprávná městská část Praha 4.

Zatímco v roce 1850 mělo Podolí včetně Dvorců, spadající do politického i soudního okresu Karlín, jen 744 obyvatel, na počátku 20. století zde žilo ve 187 domech 3534 obyvatel. V té době již úředně spadaly do okresu Královské Vinohrady, od roku 1904 pak do soudního okresu Nusle. Pošta Podolí u Prahy vznikla v roce 1898. V meziválečném období tu vznikla poměrně rozsáhlá zástavba činžovními domy i rodinnými domky. Na některých místech vznikaly nové soubory domů, tak jako v jiných částech vnitřní Prahy, bez ohledu na katastrální hranice, takže bývalé samostatné obce splývaly postupně ve společné urbanistické celky. Mezi válkami vznikla také izolovaná Ondřejova kolonie, zvaná také Ondřejov, a v její blízkosti několik malých nouzových kolonií, například Na Klínku a Na Strži. Obě již zanikly. Po druhé světové válce přibývala zástavba směrem k Pankráci, kde vznikla nová významná ulice Jeremenkova. V polovině 60. let vyrostlo na části pankrácké pláně, která příslušela k Podolí, panelové sídliště Pankrác I. V roce 1970 dosáhl počet obyvatel katastrálního území Podolí svého vrcholu – 17 423. V roce 2001 to bylo méně – 13 454.

Podolí, které leží poněkud ve stínu staroslavného Vyšehradu, se může pochlubit jedním z nejstarších kostelů na území Prahy. Farní kostel sv. Michala archanděla pochází z 13. století a byl postaven v prostém pozdně románském slohu. V roce 1887 dostal pseudorománskou přístavbu. V jeho blízkosti je starobylá dřevěná zvonice.

Obyvatelé Podolí díky řece tradičně obchodovali s dřívím a představovali velkou konkurenci pro pražské Podskalí. Ještě ve dvacátých letech 20. století zde bývaly velké sklady dříví. Do všeobecného povědomí svého času vstoupilo podolské vápno, jehož těžba je doložena už v roce 1788. V roce 1871 založil podnikatel F. Bárta velkou cementárnu, která byla výraznou dominantou této části Prahy až do konce druhé světové války. Od roku 1899 měla dokonce vlastní železniční vlečku, napojenou do branického nádraží. Cementárna měla i úzkorozchodnou průmyslovou dráhu, kterou se vyvážel z cementárny především odpad. Po druhé světové válce byla cementárna definitivně zrušena a později zbořena. Na jejím místě vznikl v letech 1959 – 1965 známý plavecký stadion. K rekreaci Pražanů sloužily i sluneční lázně (plovárny) na břehu Vltavy, především tzv. Žluté a Modré lázně.

V Podolí najdeme i některé zajímavé stavby městské infrastruktury. V roce 1885 tu byla postavena vodárna pro hlavní město Prahu, rozšířená v roce 1896. V jejím sousedství si vlastní vodárnu v roce 1890 postavily Královské Vinohrady. V letech 1929–1931 zde město postavilo velkou moderní vodárnu podle návrhu známého architekta Antonína Engela, který projektoval i její rozšíření uskutečněné v letech 1959–1962. Z dalších staveb vzpomeňme kromě nynější České televize, která odtud začala vysílat v roce 1970, ještě někdejší Podolské sanatorium, otevřené v roce 1914, z něhož byl v roce 1951 zřízen Ústav pro matku a dítě.

Dnes si už málokdo uvědomí, že Podolí mělo po staletí vůči Praze nejméně příznivou polohu pro cestování, ač leželo velmi blízko. Příčinou byla strmá vyšehradská skála, a tak museli Podolští svými povozy cestovat dnešní Sinkulovou ulicí přes Pankrác a pak zpravidla přes vyšehradskou citadelu nebo přes Nusle a dnešní Bělehradskou ulici. Pěší mohli využít unikátního přívozu kolem skály, jediného na území dnešní Prahy, který začínal a končil na stejném břehu. Jeho význam dočasně vzrostl v roce 1898 po zřízení tratě elektrické dráhy z Karlova náměstí k vyšehradské radnici.

Přívozy byly pro obyvatele Podolí tradičním dopravním prostředkem. Podolský přívoz na Císařskou louku patřil mezi nejstarší veřejné dopravní prostředky v Praze, protože se uvádí už v roce 1222 v majetku vyšehradské kapituly. Patrně kolem roku 1927 se posunul jižněji. Dále ve 20. století existovaly přívozy ze Zlíchova na Dvoreckou louku, od Lihovaru k cementárně, dva přívozy na Veslařský (původně Schwarzenberský) ostrov, a ze Smíchova do Podolí.

V roce 1869 byl v Podolí zřízen významný obchodní přístav, který dnes slouží jako sportovní loděnice. Jakmile začaly po Vltavě jezdit parníky, vznikla v Podolí a ve Dvorcích přístaviště.

Vyšehradská skála znamenala výraznou překážku i pro veřejnou dopravu, ačkoliv projekt tramvajové tratě do Podolí a Hodkoviček vypracovaly pražské Elektrické podniky mezi prvními, už v roce 1898. Teprve stavba vyšehradského tunelu přinesla výrazné zlepšení cestování. Do užívání byl předán 11. prosince 1904, i když ještě zcela nebyly dokončeny všechny navazující komunikace. Když byly v roce 1905 hotovy, začalo se zde vybírat mýtné – každý pěší musel zaplatit za použití tunelu 2 haléře. Tunel, dlouhý jen 32 metrů a široký 9 metrů, byl půl století jediným pražským silničním tunelem. Kromě mýtného se u tunelu vybírala až do roku 1921 po-travní daň.

Z lokálních dopravních spojení v souvislosti s Vltavou vzpomeňme ještě most na Veslařský ostrov, postavený v roce 1958.

Dlouho očekávaného tramvajového spojení se Podolí dočkalo 31. července 1910, kdy sem začala jezdit linka č. 1, kterou bylo možné dojet k Národnímu divadlu a přes Můstek k Prašné bráně (případně až do Vršovic). Konečná zastávka byla na nároží dnešních ulic Podolské a Sinkulovy. I když nové spojení významně zkvalitnilo cestování podolských obyvatel, přesto šlo stále jen o část původního záměru. V roce 1913 schválilo ministerstvo železnic projekt tratě z Podolí do Braníka, ale první světová válka jeho realizaci zamezila. Teprve v roce 1922 byl zahájen provoz na úseku k cementárně a o dva roky později až na hranici Braníka. V letech 1919 a 1922 se nepřilíš úspěšně uskutečnily pokusy využít pro dopravu osob železniční vlečku cementárny.

Během let se v Podolí vystřídala řada tramvajových linek. Dne 29. července 1923 sem začala jezdit také „sedmnáctka“, která se stala zdejší stálicí. Jezdí v této části města už osmdesát let! Linka č. 21 patří k Podolí jen o pět roků méně. V této souvislosti připomeňme, že dnešní Podolské nábřeží mezi válkami neexistovalo a tramvaje jezdily Podolskou ulicí.

Mezi válkami Elektrické podniky vážně uvažovaly o stavbě tramvajové tratě z Podolí na Pankrác, ale nakonec se k tomuto kroku neodhodlaly. Strmá cesta na Pankrác byla ovšem doslova předurčena pro trolejbusy. První podolská trolejbusová linka č. 55 zahájila provoz 29. května 1949 a spojovala pankráckou továrnu Jawa s Václavským náměstím. Trolejbusy nabídl oběma čtvrtím alternativní, v tehdejší době velmi rychlé, a tudíž kvalitní spojení s centrem města. V roce 1954 byl nejfrekventovanější úsek Václavské náměstí – Pankrác, Děkanka posílen linkou č. 61.

V padesátých letech se uskutečnila výstavba Podolského nábřeží, tzv. pravobřežní komunikace. V podolském úseku začaly tramvaje jezdit po nové trati v úseku mezi bývalou cementárnou a hranicí a novou smyčkou ve Dvorcích v roce 1952 a o čtyři roky později i v úseku od Podolského sanatoria kolem vodárny.

Novou zástavbu podél Jeremenkovy ulice obsloužila od 1. října 1956 autobusová linka č. 118, jezdící v trase Dvorecké náměstí – Zelená liška. V roce 1959 byl tento přepravní vztah rozšířen o linku 124, dojíždějící zpočátku na Ryšánku.

Od šedesátých let 20. století začaly hrát autobusy v dopravní obsluze Podolí významnější roli. Počátky vzestupu autobusové dopravy spadají do roku 1967, kdy byly v souladu s tehdejší koncepcí MHD zrušeny obě trolejbusové linky a nahrazeny autobusovými linkami č. 138 a 148 (druhá s provozem jen v ranní špičce), zpočátku ve stejných trasách. Na konci roku 1967 byla linka č. 132 prodloužena na sídliště Pankrác I, kam měla být původně postavena tramvajová trať. Současně začala na toto sídliště dojíždět i prodloužená linka č. 132.

Zahájení provozu metra 9. května 1974 zamíchalo i dopravou v Podolí. Autobusové linky 138 a 148 byly ukončeny ve směru z Pankráce u Podolské vodárny. Přes Podolí začaly jezdit nové autobusové linky č. 197 (Prosek – Novodvorská) a 199 (Budějovická – Dvorce – Náměstí Míru). V dalších letech prošla doprava v Podolí ještě několika dílčími změnami. Dnes na katastru Podolí najdeme tramvajové linky č. 3, 16, 17 a 21 a noční 52 a autobusové linky č. 118, 124 a 148, pro sídliště Pankrác I mají význam i linky č. 188 a 193, ačkoliv jedou jen po hranici území.

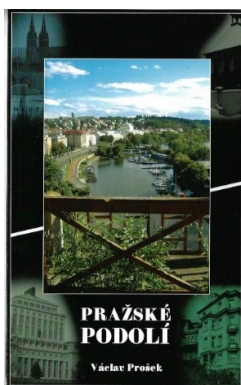
Katastrem projíždělo v období 1928–1970 i několik autobusových linek státních i soukromých, z nichž některé zde měly i zastávku, ale jejich význam pro cesty do centra byl zanedbatelný a byly ve své době používány omezeně při jízdách do Modřan a obcí ležících za nimi.

Na závěr ještě připomeňme zajímavou epizodu z podolské dopravní historie, která zdejšími obyvatelům připomněla, jak se kdysi cestovalo. V roce 1975 bylo nutné pro rekonstrukci na dva měsíce zavřít vyšehradský tunel. Náhradní dopravu v úseku Výtoň – Podolská vodárna zajišťovaly motorové osobní lodě. Situace se opakovala v roce 1982, kdy výluka trvala od března do počátku července. V obou případech byla náhradní lodní linka formálně označena X-700.



* * * * *

Z knihy PROŠEK, Václav: Pražské Podolí – kapitoly Doprava a Pošta, telegraf, telefon (aut. František Prošek).



5. Doprava

Dnes si už málokdo uvědomí, že Podolí mělo po staletí vůči Praze, s níž mělo vždy určité vazby, velmi nepříznivou polohu pro cestování, ač leželo blízko jejích hranic (přímo s ní sousedilo od roku 1883, kdy byl s Prahou spojen Vyšehrad). Příčinou byla strmě do Vltavy se nořící vyšehradská skála, bránící jinak přirozenému pohybu po vltavském břehu. Tak museli Podolští svými povozy cestovat po cestě úžlabím dnešní Sinkulovy ulicí přes Pankrác a pak zpravidla přes vyšehradskou citadelu k cestě Na Slupi nebo přes Nusle a dnešní Bělehradskou ulici ke Koňské bráně. Pěší mohli využít unikátního přívozu kolem skály, jediného na území dnešní Prahy, který začínal a končil na stejném břehu. Jeho význam dočasně vzrostl v roce 1898 po zřízení tratě elektrické dráhy z Karlova náměstí k vyšehradské radnici.

Přívozy byly pro obyvatele Podolí tradičním dopravním prostředkem. Podolský přívoz na Císařskou louku patřil mezi nejstarší známé veřejné dopravní prostředky v Praze, protože se uvádí už v roce 1222 v majetku vyšehradské kapituly. Patrně kolem roku 1927 se posunul jižněji. Dále ve 20. století existovaly přívozy ze Zlíchova na Dvoreckou louku, od Lihovaru k cementárně, dva přívozy na Veslařský (původně Schwarzenberský) ostrov, a ze Smíchova do Podolí.



Souprava linky č. 7 na konečné zastávce na nároží dnešních ulic Podolské a Sinkulovy v roce 1922 (v místě dnešní nástupní stanice autobusu Podolská vodárna). Za vlečňákem vidíme zbouraný již domek, ve kterém se nacházela legendární hospoda „Čuranda“ (viz str. 51)

V letech 1869 – 72 byl v Podolí zřízen významný ochranný zimní přístav, který dnes slouží jako sportovní loděnice. Jakmile začaly po Vltavě jezdit parníky, vznikla v Podolí a ve Dvorcích přístaviště.

Vyšehradská skála znamenala výraznou překážku i pro veřejnou dopravu, ačkoliv projekt tramvajové tratě do Podolí a Hodkoviček vypracovaly pražské Elektrické podniky mezi prvními, už v roce 1898. Teprve stavba vyšehradského tunelu přinesla výrazné zlepšení pro cestování. Do užívání byl předán 11. prosince 1904, i když ještě zcela nebyly dokončeny všechny navazující komunikace. Když byly v roce 1905 hotovy, začalo se zde vybírat mýtné – každý pěší musel zaplatit za použití tunelu 2 haléře. Tunel, dlouhý jen 32 metrů a široký 9 metrů, byl půl století jediným pražským silničním tunelem. Kromě mýtného se u tunelu vybírala až do roku 1921 potravní daň.

Dlouho očekávaného tramvajového spojení se Podolí dočkalo 31. července 1910, kdy sem začala jezdit linka č. 1, kterou bylo možné dojet k Národnímu divadlu a přes Můstek k Prašné bráně (případně až do Vršovic). Konečná zastávka byla na nároží dnešních ulic Podolské a Sinkulovy. I když nové spojení významně zkvalitnilo cestování podolských obyvatel, přesto šlo stále jen o část původního záměru. V roce 1913 schválilo ministerstvo železnic projekt tratě z Podolí do Braníka, ale první světová válka jeho realizaci zamezila. Stala se pak první vystavěnou tratí v poválečné době. Výstavba trati s názvem Podolí – Cementárna, o délce 1210 m, byla schválena usnesením obecního zastupitelstva 1. 8. 1921 a provoz zahájen 25. 6. 1922. Trať u cementárny křížila železniční vlečku z branického nádraží a krátce za ní končila kolejovým přejezdem. (V letech 1919 a pak 1922 po uvedeném prodloužení tramvaje se nepříliš úspěšně uskutečnily pokusy tuto vlečku využít pro dopravu osob k branickému nádraží modřanské dráhy).

Další pokračování tramvajové trati, označované jako Cementárna – Braník – Hodkovičky bylo budováno postupně a poměrně dlouho. První část do Dvorců (úřední název konečné stanice byl ale Braník), dlouhá 701 m, byla uvedena do provozu 15. 8. 1924. Na rozdíl od předcházející tratě podolské byla pouze jednokolejná s jednou výhybnou zhruba uprostřed délky; druhá kolej byla položena v následujícím roce a v roce 1929 zde byla zřízena dvoukolejná smyčka. Už od roku 1926 se však připravovalo další prodloužení, resp. dokončení trati. Zatím nejsou přesně známy důvody, proč výstavba byla po schválení v roce 1927 zahájena až v roce 1931 a přednost dostaly tratě na jiných místech Prahy. Zahájení provozu na zbývajícím úseku se uskutečnilo 6. 1. 1933, tj. bez jednoho měsíce plných 35 let od předložení prvního projektu! Trať ve svém průběhu podruhé křížila železniční

vlečku do cementárny¹ a končila u Ledáren, asi 450 m od železniční stanice Braník.

Mezi válkami Elektrické podniky vážně uvažovaly o stavbě tramvajové tratě z Podolí na Pankrác, ale nakonec se k tomuto kroku neodhodlaly. Strmá cesta na Pankrác byla ovšem doslova předurčena pro trolejbusy. První podolská trolejbusová linka č. 55 zahájila provoz 29. května 1949 a spojovala oblast pankrácké pláně s Václavským náměstím. Trolejbusy nabídly části Nuslí a Podolí alternativní, v tehdejší době velmi rychlé a tudíž kvalitní spojení s centrem města. V roce 1954 byl nejméně frekventovaný úsek Václavské náměstí – Pankrác, Děkanka posílen linkou č. 61.

V padesátých letech se uskutečnila výstavba Podolského nábřeží, tzv. pravobřežní komunikace. Tramvaje začaly jezdit po nové trati v úseku mezi bývalou cementárnou a novou smyčkou ve Dvorcích v roce 1952 a o čtyři roky později i v úseku od Podolského sanatoria kolem vodárny.

Novou zástavbu podél Jeremenkovy ulice obsloužila od 1. října 1956 autobusová linka č. 118, jezdící v trase Dvorecké náměstí – Zelená liška. V roce 1959 bylo toto spojení rozšířeno o linku 124, dojíždějící zpočátku na Ryšánku.

Od šedesátých let 20. století začaly hrát v dopravní obsluze Podolí významnější roli i autobusy. Počátky vzestupu autobusové odpravy spadají do roku 1967, kdy byly v souladu s tehdejší koncepcí MHD zrušeny obě trolejbusové linky a nahrazeny autobusovými linkami č. 138 a 148 (druhá s provozem jen v ranní špičce), zpočátku ve stejných trasách. Na konci roku 1967 byla linka č. 138 prodloužena na sídliště Pankrác I, kam měla být původně postavena tramvajová trať. Současně začala na toto sídliště dojíždět i prodloužená překryvná linka č. 132 od smíchovského Anděla.

Zahájení provozu metra 9. května 1974 zamíchalo i dopravou v Podolí. Autobusové linky 138 a 148 byly ukončeny ve směru z Pankráce u Podolské vodárny. Přes Podolí začaly jezdit nové autobusové linky č. 197 (Prosek – Novodvorská) a 199 (Budějovická – Dvorce – Náměstí Míru). V dalších letech prošla doprava v Podolí postupně ještě několika dílčími změnami. Úplný přehled městských linek, které s dotýkaly podolského katastru je obsažen níže.

Katastrem projíždělo v období roků 1928 – 1970 i několik příměstských autobusových linek státních i soukromých, z nichž některé zde měly i zastávku, ale jejich význam pro cesty do centra

¹ Železniční vlečka byla zrušena v roce 1947, v souvislosti s ukončením provozu cementárny a následnými rozsáhlými terénními úpravami na vltavském břehu.

byl zanedbatelný s ohledem na malou četnost spojů a vyšší jízdné oproti tramvajím a byly ve své době používány omezeně pro mimopražské cesty do Modřan a obcí na pravém vltavském břehu ležících za nimi.



Vůz T1 linky č. 17 u zastávky Kublov na novém nábřeží, v pozadí vpravo nový most na Veslařský ostrov, kolem roku 1960

Na závěr ještě připomeňme zajímavé epizody z podolské dopravní historie, které zdejší obyvatelům připomněly, jak se kdysi cestovalo. Stalo se tak při úplných uzavírkách vyšehradského tunelu, kdy zde byl přerušen kolejový i silniční provoz. Náhradní trasy veřejné i individuální dopravy byly vedeny dlouhými objížďkami přes Pankrác, pro zachování směrově odlišných cest přes Výtoň byla pro cestující zřízena náhradní lodní doprava v úseku Výtoň – Podolská vodárna. Poprvé se toto řešení uskutečnilo v roce 1975, potom 1982 a naposledy 2008. Poprvé se jednalo o zcela neobvyklé, průlomové a do jisté míry riskantní řešení, které nebylo jednoduché prosadit ani uvnitř Dopravního podniku, jehož součástí lodní doprava tehdy byla. Náhradní doprava, jezdící podle jízdního řádu, se však plně osvědčila a v druhém případě byla použita již zcela bez výhrad. V posledním případě, kdy lodě byla pronajata u soukromé společnosti, se jednalo o kratší období, počty cestujících veřejnou dopravou již byly nižší a tak byla přeprava opět zajištěna bez větších obtíží.

Přehled linek městské dopravy

Přehled nejstručnější tabulkovou formou podává informaci o všech linkách, jejichž trasa se dotýkala podolského katastru. Jedná se pouze o linky trvalé, tj. jako trvale zavedené bez ohledu na to, jak dlouho skutečně jezdily a dále linky dočasné, které byly v provozu „dlouhodobě“ (přičemž toto kritérium úmyslně blíže nedefinujeme) nebo byly nějak dopravně zajímavé. Dočasné linky při výlukách ani linky náhradní dopravy obsaženy nejsou. Označení linky v prvním sloupci v případech jeho změn je poslední (tj. k datu „do“), předcházející jsou uvedeny v závorce. Trasa linky je uvedena k datu prvnímu („od“) a jsou obsaženy pouze konečné zastávky a důležité zastávky zpravidla v centru města (u tramvají), aby bylo zřejmé, kam se bez přestupu dalo z Podolí dojet. Názvy jsou používány dobové, směrování, tj. výchozí a cílová zastávka je „úřední“ podle pravidel dopravce (u tramvají např. zpravidla od severu k jihu). Polonoční tramvajové linky do zahájení celonočního provozu v roce 1942 jsou uváděny samostatně pouze v případech, kdy jejich vedení bylo odlišné od linek denních. Autobusové linky, jejichž trasa je uvedena v závorce, v závorce Podolím pouze bez zastávky projížděly a pro jeho dopravní obsluhu tak neměly význam.

Historie autobusových linek, v tabulce nazvaných „příměstské“, není dosud plně zpracována, obsažené údaje jsou proto neúplné a jsou uvedeny pouze proto, aby jejich existence byla alespoň základně připomenuta.

Linka	od	do	původní trasa
Tramvaje – denní			
1	31.07.1910	14.07.1914	Podolí Dvorce - Na Můstku - Vršovice, Na Kovárně
3	13.08.1978	dosud	Nový Hloubětín - Můstek - Nádraží Braník
6	29.07.1923	18.09.1924	Rudolfova tř. - Václavské nám. - Podolí Dvorce
7	15.07.1914	28.07.1923	Podolí Dvorce - Na Můstku - Jungmannova tř.
13	01.08.1928	30.11.1930	Vozovna na Žižkově - Můstek - Braník
16	27.05.1995	28.11.2009	Spojovací - Nám. Míru - Karlovo nám. - Sídliště Modřany
17	29.07.1923	dosud	Královská obora - Můstek - Cementárna

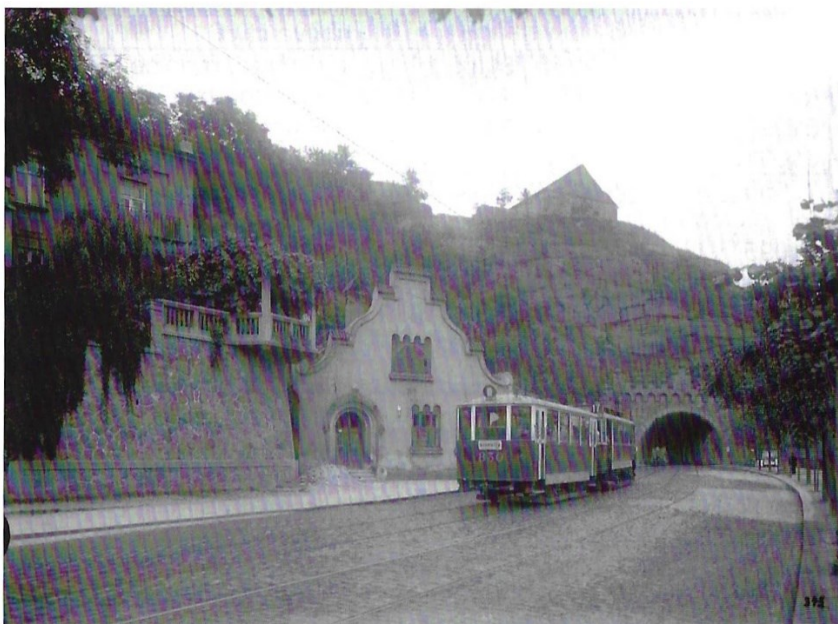
18	13.08.1978	18.02.1979	Nádraží Braník - Staroměstská - Dělnická - Václavské nám. - Vozovna Pankrác
21	20.06.1927	20.11.1991	Vozovna na Žižkově - Václavské nám. - Cementárna
	29.05.1995	dosud	Národní třída (průj.) - Nádraží Braník
28	09.05.1974	12.08.1978	Nádraží Smíchov - Palackého nám. - Nádraží Braník
30	07.11.1967	12.08.1978	Vokovice - Nám. Krasnoarmějců - Nádraží Braník
Tramvaje – polonoční a noční			
2	13.08.1978	18.12.1980	Divoká Šárka - Můstek - Nádraží Braník
3	19.12.1980	02.11.1985	Vozovna Hloubětín - Můstek - Nádraží Braník
4	04.12.1932	16.01.1936	Elektrárna - Na Můstku - Braník
13	14.09.1924	19.06.1927	Vozovna na Žižkově - Můstek - Cementárna
14	01.07.1921	16.02.1923	Vychovatelna - Václavské nám. - Podolí
17	17.12.1945	12.08.1978	Dělnická - Můstek - Hodkovičky
52	01.09.2001	dosud	Lehovec - Lazarská - Sídliště Modřany
54	03.11.1985	31.08.2001	Sídliště Dáblice - Lazarská - Nádraží Braník
F	30.11.1942	17.01.1945	Vozovna Žižkov - Můstek - Ledárny
Tramvaje – rekreační			
41 (dř. 33)	05.06.1971	15.09.1974	Nám. J. Marata - Karlovo nám. - Nádraží Braník
42 (dř. 34)	06.06.1971	15.09.1974	Městské muzeum - Václavské nám. - Nádraží Braník
46	29.06.1986	28.09.1986	Národní třída (průj.) - Nádraží Braník
Trolejbusy			
55	29.05.1949	08.01.1967	Václavské nám. - Podolí - Jawa

61	01.10.1954	08.01.1967	Václavské nám. - Podolí - Děkanka
Autobusy – denní			
57	03.09.1979	04.08.1980	Nám. bratří Synků - Klukovka - Podolí
118	01.10.1956	dosud	Dvorecké nám.- Nové Podolí - Zelená liška
124	01.09.1959	dosud	Dvorecké nám. - Na Zemaně - Ryšánka
132	18.12.1967	08.05.1974	Bořislavka - Dvorce - Sídliště Pankrác I.
134	01.08.1984	29.08.1997	Podolí - Mládežnická - Tempo
138	09.01.1967	31.07.1984	Václavské nám. - Podolí - Závody 9. května
148	09.01.1967	dosud	Václavské nám. - Podolí - Děkanka
187 (dř. 197)	09.05.1974	15.12.1982	Novodvorská - Podolská nemocnice - Revoluční - Prosek
188	07.01.1974	dosud	Pekařka - Chodovská - Nádraží Strašnice - Plaňanská
197 (dř. X197)	16.12.1982	14.12.1983	Jiráskovo nám. - Podolská nemocnice - Sídliště Lhotka
199	09.05.1974	03.09.1982	Budějovická - Dvorce - Náměstí Míru
244 (dř. 144)	07.11.1966	08.05.1974	(Václavské nám. - Novodvorská)
Autobusy – noční			
344 (dř. 244)	03.06.1967	08.05.1974	(Václavské nám. - Novodvorská)
Autobusy – rekreační			
51 (dř. XA)	28.08.1966	01.01.1975	(Nádraží Braník - Václavské nám.)
52 (dř. XB)	16.04.1967	01.01.1975	(Nádraží Braník - Čechovo nám.)
222	17.05.1959	28.06.1959	(Jiráskovo nám. - Komořany)
XA	02.05.1965	26.09.1965	(Nádraží Braník - Karlínské nám.)
XB	02.05.1965	26.09.1965	(Nádraží Braník - Letenské nám.)

Autobusy – školní			
425	06.03.1989	30.06.1993	Kosmonautů - K sídliště
429	01.09.1986	31.01.1988	Zupkova - K sídliště
569	04.09.2000	21.06.2002	Klikovka - Nad Přívozem
Autobusy – příměstské			
2001	~ 1928	~ 1936	(Jungmannovo nám - Modřany)
1018	~ 1933	~ 1936	Wilsonovo nádraží - Podolí - Modřany, Čechova čtvrť
10900 (dř. 01090, 01069)	~ 1950	31.05.1970	Vyšehrad, radnice - Podolí, sanatorium - Jílové u Prahy, náměstí
10950 (dř. 01095, 01074)	~ 1953	31.05.1970	Vyšehrad, radnice - Podolí, sanatorium - Točná
11150 (dř. 01115)	~ 1961	31.05.1970	(Vyšehrad, škola - Oleško)

Jak je z přehledu patrné, dvě tramvajové linky – 17 a 21 – jsou pro Podolí opravdu typické, když první z nich zde jezdí nepřetržitě již déle než 80 roků, druhá pak jen o něco méně a se čtyřletým přerušením začátkem devadesátých let. A kam se s nimi bylo možné v historii bez přestupu dostat? „Sedmnáctka“ jezdila zpočátku přes „dopravní“ centrum města – Můstek a Náměstí Republiky a dále do Holešovic, případně až Libně. Od roku 1932 změnila trasu tak, že až do Holešovic sleduje po nábřeží tok Vltavy, když od Národního divadla projíždí přes dnešní náměstí Jana Palacha a přes Čechův most. Tím zprostředkovala rychlejší spojení na sever města, od roku 1971 až na okraj Ďáblic (konečná Sídliště Ďáblice leží totiž na střížkovském území), vyhýbala se však cílově atraktivním zastávkám kolem Václavského náměstí a to v době, kdy ještě existovala tramvajová trať v ulici Na Příkopě. Přes Můstek jezdila ovšem v provozu polonočním a nočním v době, kdy nebyly provozovány samostatně označené noční linky a pak v období let 1949 – 1955 i v provozu denním, když trať pod Letnou byla dlouhodobě nesjízdná. „Jedenadvacítka“ pak směrové spojení výborně doplňovala vedením přes střed Václavského náměstí a dále na Žižkov. V této trase, jen s dílčími změnami v oblasti Karlova náměstí, zůstala v provozu až do roku 1985 (od roku 1977, po zrušení trati v ulici Husitské, ovšem dnešní Seifertovou), kdy se po redukci tramvajové kolejové sítě v centru po zahájení provozu na lince metra B změnila na radiální linku s průjezdným ukončením na

okraji centra. „Trojce“ (je to již třetí linka s tímto označením v pražské síti) je teprve něco málo přes třicet let, ale celý svůj život slouží i v Podolí. Z hlediska stability je sice trochu vrtkavá, svoji trasu vícekrát změnila, ale pro spojení do centrální oblasti vždy svůj význam měla. Od roku 1985, kdy převzala fakticky roli linky 21 v nejdůležitějším spojení na Václavské náměstí, je tak stejně nepostradatelná, jako její předchůdkyně. Samostatné noční linky (nejdříve 54, nyní 52) zajišťují základní spojení do přestupního uzlu v Lazarské.



Portál vyšehradského tunelu se soupravou tramvajové linky č. 17, kolem roku 1925

Tramvaje, kterým je v Podolí právě 100 let, tak dosud nezeštířily a bez nich by veřejná doprava v této části města byla mnohem chudší.

Existující autobusové linky 118, 124 a 148 zprostředkují nyní nejkratší spojení na linku C metra, která však pro Podolí není dominantní. Linky tedy spíše zajišťují místní obsluhu v přirozených úžlabích ulic Na dolínách a Jeremenkovy. Na poměry dnešní autobusové sítě dálková linka 188 se podolského katastru jen okrajově dotýká a má proto pouze takový význam.

6. Pošta, telegraf, telefon

První pošta, tehdy označovaná jako „poštovní úřad“ byla v Podolí otevřena 27. 9. 1898 s názvem Podolí u Prahy / Podol bei Prag² a sídlila v dnešní Podolské ul. č. p. 103. Zajišťovala úplnou poštovní službu, t. j. podávání i dodávání všech druhů zásilek; spojení s ostatní sítí bylo zajištěno kurzem od novoměstské pošty Praha 13 (dnes Praha 28, sídlící po celou dobu v ul. Na Hrádku). Telefonní a telegrafní služba zde byla zřízena až po více než deseti letech, v roce 1909. Po připojení Podolí ke Praze dostala pošta číslo 69, které jí vydrželo až do prvního velkého přečíslování v roce 1948, které poprvé zavedlo dodnes používaný princip vazby čísla pošty na správní obvod města. V prvních letech se pošta v ulici Podolské několikrát přestěhovala – nejprve do č. p. 137, v roce 1929 do č. p. 322 a konečně v roce 1936 na dnešní Nedvědovo náměstí, resp. do ul. Na Dolinách, kde zůstala až do zrušení v roce 1994. V roce 1948 dostala číslo 15 a stala se tak „hlavní poštou“ tehdejší Prahy XV. Brzy však její sláva skončila a od roku 1950 se změnila na pouhou poštu podávací s číslem 153, které bylo v roce 1960 změněno na 48. Jako taková pracovala do roku 1994, kdy byla zrušena a Podolí zůstalo nakrátko bez vlastní pošty. Potřeba tohoto zařízení pro život této část města však pochopil i usilovně šetřící státní podnik Česká pošta, a na místě prvorepublikového poštovního úřadu v Podolské ulici v roce 1997 opět podávací poštu otevřel pod novým číslem 49.

Doručovací službu zde od změny funkce podolské pošty v roce 1950 zajišťuje pošta branická, pracující nejprve pod převzatým číslem 15, od roku 1960 dosud jako Praha 47.

Druhá podolská pošta, která působila po celou dobu její existence v letech 1962 – 1977 jen jako podávací, sídlila v Jeremenkově ulici 57 / č. p. 788 a to pod názvem Praha 49. Tento název pak po ní převzala nová pošta v Paláci kultury a když ta činnost skončila, dostala toto označení tradiční pošta v centru Podolí.

Jak již bylo uvedeno, telefonní spojení získala podolská pošta v roce 1909, kdy sem bylo zřízeno první telefonní vedení s připojením na jedinou a v té době právě rozšířenou pražskou ústřednu v Jindřišské ulici. Zde se telefonní hovory spojovaly na manuálním přepojovači Western Electric, jehož plná kapacita v té době činila 6000 přípojek. Zda v době do I. světové války a krátce po ní měli někteří obyvatelé Podolí soukromou „telefonní stanicí“

² Jednalo se o tzv. poštu neerární, tedy soukromou, třídy a stupně 3₂, a první poštmistrovou zde byla paní Marie Günste-ova (jak uvádějí dobové přehledy)

se nám nepodařilo zjistit, je to však málo pravděpodobné. Telefonizováno větším počtem linek bylo toto území v každém případě v samém závěru roku 1925, kdy byly v Praze zapojeny první tři automatické ústředny, umožňující spojování hovorů volbou pomocí číselnice telefonního aparátu. Podolí bylo připojeno na ústřednu Smíchov kabelem vedeným po konstrukci Železničního mostu a jeho pětimístná čísla tak začínala číslicí 4 (např. poštovní úřad 69 měl účastnické číslo 422 31). Pravděpodobně krátce po 2. válce byla oblast přepojena na tehdy novou ústřednu pankráckou (s první číslicí 9, kdy podolská pošta 15 měla čísla 915 27 a 917 79), která byla již v roce 1952 vybavena na milionový číslovací systém, tj. čísla se šesti číslicemi (zpočátku dekády 92 a 93 – poštovní úřad 153 měl telefonní číslo 93 10 85), po změně uspořádání sítě s přečíslováním změnou první číslice na čtyřku (pošta tedy 43 10 85). Ale to už je všechno v době mobilů historie skoro pravěká ...



Domy v Podolské (zleva) č. 21 - 25 /322, 241, 242. Současná pošta sídlí v domě č. 21/322