

170 let železnice v Praze

Počátek historie železnice v Praze je obvykle spojován s okamžikem příjezdu prvního vlaku z Vídně do Prahy v roce 1845. Nelze ale opomenout událost o 15 let starší, kdy byla zahájena pravidelná železniční doprava na koněspřežné dráze z Prahy do Lán. Tato dráha, kterou dosud připomíná mj. bývalá staniční budova v Dejvicích, měla vést původně až do Plzně, ale nebyla zpočátku ekonomicky příliš úspěšná. Sloužila především dopravě dřeva z křivoklátských lesů do Prahy a později se stala základem Buštěhradské dráhy.

Již zmíněnou opravdovou parostrojní dráhu přivedla do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží Severní státní dráha (NStB) z Olomouce, kde byla návaznost na soukromou Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB) z Vídně. V roce 1850 NStB pokračovala přes smělý Negrelliho viadukt, mj. po Karlově mostě jde o nejstarší most v Praze přes Vltavu, do Děčína s návazností do Drážďan. V roce 1854 byla ale NStB rakouským státem prodána soukromé Společnosti státní dráhy (StEG), která později mj. postavila i nové spojení Vídně s Prahou přes Hevlín, Střelice a Brno. Proto je také kilometrická poloha Masarykova nádraží 410,0 měřena od Vídně nikoliv přes Břeclav a Brno v trase dnešního 1. koridoru, ale přes již dávno neexistující hraniční přechod Láva nad Dyjí - Hevlín.

Další pražskou železnicí se od roku 1862 stala Česká západní dráha (BWB), která počínala svou pouť do Plzně a bavorského Brodu nad Lesy v tehdy samostatném městě Smíchov. Hned následujícího roku byla koňka z Dejvic do Kladna a Stochova poblíž Lán, nyní již v majetku Buštěhradské dráhy (BEB), přestavěna na parostrojní provoz. BEB prodloužila v roce 1868 svou trať do Buben, kde v následujících letech vybudovala své zázemí úctyhodných rozměrů, které dnes připomínají již jen zbytky typicky drážních budov včetně architektonicky cenné haly dílen a obrovská plocha nádraží určená k budoucí urbanizaci. Zároveň se BEB v roce 1872 připojila dodnes obdivovanou tratí Pražského Semmeringu na Smíchov do Společného nádraží, jež je dodnes železničáři nazýváno jako Buštěhrad. BEB se díky přepravě kladenského uhlí stala jednou z nejvýznamnějších železničních společností v českých zemích, o čemž svědčí i fakt, že byla zestátněna jako jedna z posledních velkých železnic až v roce 1923.

Počátek 70. let 19. století byl pro vývoj železnic nejplodnějším obdobím. Do Prahy dorazila v roce 1871 již druhá trať z Vídně, tentokrát v režii Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB). Její hlavní trasa vedla z Vídně do Chebu a Praha byla na odbočce z Českých Velenic, ale v konkurenci KFJB na rozdíl od StEG příliš neuspěla a již v roce 1884 musela být zestátněna. Její pražské nádraží Františka Josefa se stalo současným pražským hlavním nádražím. O rok později byla zprovozněna Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE) z Neratovic do Prahy na dnešní hlavní nádraží. Budova ředitelství TKPE v Dlážděné ulici je dnes sídlem SŽDC. Ve stejném roce byla uvedena do provozu také Pražská spojovací dráha ze Smíchova přes nádraží Františka Josefa na Hrabovku, čímž byly spojeny dosud kolejově nepropojené dráhy. Další rok přibyla již třetí dráha z Vídně, resp. odbočka Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) z Lysé nad Labem. Tato dráha, která se svým obrovským rozmachem a velikostí stala pojmem v oblasti železničního podnikání, byla ve Vysočanech (a také ve Všetatech) pomocí dvounádraží s výpravní budovou uprostřed kolejiště propojena s TKPE a v Praze končila na Těšnově. Od stejného roku 1873 vychází ze Smíchova Pražsko-duchcovská dráha (PDE) přes Rudnou u Prahy do Moldavy v Krušných horách.

Krach na vídeňské burze v roce 1873 utlumil rozvoj železničního podnikání, proto byl další vývoj železnice v Praze svázán povětšinou s již vybudovanými tratěmi, např. rozšiřováním stávajících nebo výstavbou dalších nádraží na předměstích v Libni nebo v Nuslích-Vršovicích. V roce 1882 byla z Modřan do Nuslí a pomocí spojky i na Vyšehrad připojena jediná pražská lokálka. Trať byla společností České obchodní dráhy (BCB) postavená původně kvůli napojení modřanského cukrovaru, ale po prodloužení v roce 1897 se stala oblíbeným a slavným Posázavským pacifikem.

Počátek 20. století je spojen se zvyšováním kapacity železnice. V roce 1901 byl během 36hodinové výluky vyměněn starý jednokolejný most pod Vyšehradem za nový dvoukolejný sloužící dodnes. Zajímavostí je, že až do rekonstrukce smíchovského nádraží v roce 1955 zde vedly dvě samostatné jednokolejné tratě, jedna na dnešní Smíchov osobní nádraží a druhá na Smíchov společné nádraží. V roce 1905 byla zdvoukolejněna trať z Benešova u Prahy, v roce 1908 do Berouna. Za pozornost stojí ustavení Pražské nádražní komise v roce 1910, která řešila nevyhovující uspořádání pražského železničního uzlu. Výsledkem jednání komise byl mj. i návrh dnešního Nového spojení, které bylo realizováno takřka o sto let později...

Před první světovou válkou počaly ještě práce na výstavbě seřaďovacího nádraží ve Vršovicích včetně nové tratě přes Malešice do Libně. Stavba dokončená až v roce 1919 byla velmi pokroková, a to jak konstrukcí gravitačního seřaďovacího nádraží využívajícího přirozený spád pro pohyb vozů setrvačností, tak i pojetím spojovací tratě do Libně, kde byla všechna křížení s cestami zásadně mimoúrovňová.

První republika přinesla pražské železnici v roce 1926 spojovací trať mezi Libní a novou výhybnou Vítkov s moderním elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením a světelnými návěstidly, zdvoukolejnění tratě do Lysé nad Labem o dva roky později a zejména elektrizaci pražských spojek v témže roce 1928 a moderní nákladové nádraží na Žižkově v roce 1936.

Období Protektorátu Čechy a Morava zanechalo své stopy v podobě nové spojovací tratě Běchovice - Malešice včetně mostu přes tehdy plánovaný pražský silniční okruh, dnes ulici s příznačným názvem Nedokončená, další spojovací tratě pro nákladní dopravu Hostivař - Malešice, odbočky Skály u dnešního Černého Mostu a dnes již zrušené výhybny ve Kbelích a zejména nových vinohradských tunelů. Třetí vinohradský tunel nebyl po válce již dokončen a původně měla jedna jeho kolej vést do Vršovic a druhá na Smíchov.

Padesátá léta kromě již zmíněné přestavby smíchovského nádraží přinesla ztrojkolejnění tratě z Poříčkan do Běchovic včetně nového nádraží v Běchovicích a známého Suez, tedy mimoúrovňového křížení u Blatova. Třetí kolej z Běchovic do Libně zůstala dalších téměř 50 let nedokončena. V roce 1957 byla k výročí Velké říjnové socialistické revoluce elektrizována trať z České Třebové, první souvisle elektrizovaná hlavní trať v českých zemích. V roce 1964 byla po dlouhých letech výstavby zprovozněna Jižní traťová spojka z Radotína do Vršovic včetně legendárního Mostu inteligence. Počátek 70. let je ve znamení elektrizace tratí do Benešova a Berouna, zahájení provozu Odstavného nádraží Jih v Michli, ale také ukončení provozu na Těšnově. Druhá polovina 70. let je spojena nejen s elektrizací do Lysé nad Labem, ale především s rozsáhlou stavbou Holešovické přeložky mezi Libní a Holešovicemi, resp. Stromovkou, jejíž součástí byla i spojka mezi Libní a Vysočany a zdvoukolejnění mezi novou odbočkou Rokytka a Vysočany. Nové nádraží v Holešovicích, které se stalo nejmodernějším nádražím v Československu a později také na dlouhou dobu jedinou pražskou zastávkou pro vlaky mezi Berlínem a

Vídní, bylo zprovozněno až v roce 1985, pět let po zprovoznění Holešovické přeložky. Díky této stavbě také zmizela starobylá a malebná pražská čtvrť Zátory.

V roce 1984 také definitivně zanikl provoz z Vysočan na Těšnov, resp. jeho nákladní nádraží umístěné na Rohanském ostrově, kde se ještě dnes mezi moderními kancelářskými budovami krčí původní staniční budova ÖNWB. Necelé dva měsíce před Sametovou revolucí byl ještě za účasti představitelů vládnoucí strany zprovozněn třetí vinohradský tunel rozestavěný za 2. světové války, bohužel již bez původně uvažované koleje na Smíchov.

Počátkem 90. let byl ještě dokončen městský projekt KOMOKO, který pro železnici znamenal rozsáhlou přeložku tratě mezi Braníkem a Modřany a opuštění romantického úseku podél Modřanské ulice s několika odbočujícími vlečkami a řadou přejezdů. Zajímavou epizodou je stavba Usměrněných odjezdů z odjezdové skupiny vršovického seřadovacího nádraží na Jižní traťovou spojku, která byla připravena koncem 80. let v době vrcholu výkonů železniční nákladní dopravy, ale částečně rozestavěna až v 1. polovině 90. let. Dodnes je po této stavbě patrný zářez poblíž Spořilova a zdi za vršovickým depem. Vršovické seřadovací nádraží ukončilo definitivně provoz na konci 90. let v období největšího propadu výkonů železniční nákladní dopravy. V roce 1999 byla také po více než 30 letech dokončena stavba Odstavného nádraží Jih, byť v mnohem redukovanejší podobě, než bylo předpokládáno. Stavba původně uvažovaného Odstavného nádraží Sever v Běchovicích nebyla nikdy zahájena.

Nové století přineslo v roce 2008 zprovoznění dlouho připravovaného Nového spojení, které bylo od roku 1960 součástí Usnesení vlády o přestavbě železničního uzlu Praha a nahradilo jednokolejnou trať mezi hlavním nádražím a Hrabovkou a Libní, resp. odbočkou Rokytky. O rok později se také konečně podařilo ztrojkolejnit úsek mezi Běchovicemi a Libní.

Definitivní sanace zbytků vršovického seřadovacího nádraží včetně částečného zečtyřkolejnění tratě je naplní v současné době probíhající stavby mezi Hostivaří a Vršovici, při které dojde také k opuštění původní tratě Dráhy císaře Františka Josefa přes zastávku Strašnice. Další stavby v pražském železničním uzlu se zaměří zejména na zvyšování kapacity pro rozvíjející se osobní příměstskou a dálkovou dopravu včetně napojení na budoucí vysokorychlostní trať.

Zpracoval: Bc. Marek Binko

Datum: 19. srpna 2015

Příloha:

[Schéma historického vývoje železničního uzlu Praha](#)