

Železniční stavby známé i méně známé

Obsah

Říkovské tunely	3
Vlečka do papírny ve Větrní	4
Vinohradské tunely	5
Výpravní budova v Hevlíně	7
Viadukt v Žampachu	9
Bývalá železnice do Jáchymova.....	10
Znojenské mosty	11
Výpravní budova v Plzni-Jižním Předměstí.....	12
Vodojem v Praze-Běchovicích.....	13
Viadukt v Karbě	14
Zastávka Praha-Velká Chuchle	15
Sychrovský viadukt aneb česká Kalte-Rinne	17
Výpravní budova v Teplicích nad Bečvou	18
Použité zdroje	19

Říkovské tunely

Celkem čtyři tunely s názvy Říkovský I, II, III a IV byly vyraženy v letech 1856-1859 při stavbě Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB) z Pardubic do Liberce. Technicky nejsložitější úsek tratě je mezi stanicemi Semily a Železný Brod, kde se trať dostala do úzkého a v té době zcela nepřístupného údolí řeky Jizery se strmými a až 70 m vysokými svahy, které bylo nutno protnout tunely. Vzhledem k záměru pozdějšího zdvoukolejnění tratě byly tunely vybudovány pro dvě koleje, což byla tehdy při stavbě tunelů a mostů běžná praxe. Tak jako jinde v českých zemích i zde byla stavba tunelů doménou především zkušených italských dělníků.



V 50. a 60. letech 20. století proběhla rekonstrukce tunelů a u Říkovského II, III a IV byly vybudovány záchytné galerie, čímž se celková délka všech tunelů prodloužila z původních 743 m na 1 070 m. Záchytné galerie chrání trať před padajícím kamením nebo sněhovými lavinami a v Česku je kromě Říkovských tunelů k vidění již jen jedna, a to na Jakubském tunelu mezi Těchlovicemi a Boleticemi nad Labem, kde je na vjezdovém portálu vybudovaná galerie těžkého typu. Galerie těžkého typu vypadají obvykle jako prodloužení tunelového portálu, galerie lehkého typu jsou nejčastěji železobetonové konstrukce se sloupy a zastřešením tratě. U tunelu Říkovský II je na vjezdovém portálu galerie těžkého typu, na výjezdovém portálu lehkého typu, u Říkovského III je naopak galerie lehkého typu na vjezdovém a těžkého typu na výjezdovém portálu. Tunel Říkovský IV má na vjezdovém portálu galerii těžkého typu, před kterou je ještě galerie lehkého typu. Na vysvětlení je dobré si připomenout, že vjezdový portál je blíže k začátku staničení, tj. v tomto případě k Pardubicím.

V letech 2014-2015 byly Říkovské tunely opraveny a v roce 2015 zde byla realizována stavba Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Stará Paka - Mala Skála, která spolu s dalšími navazujícími stavbami vylepšuje technické parametry této jedné z našich nejstarších železničních tratí.

Na závěr ještě vysvětlení názvu tunelů. Říky byl název používán pro kaňon Jizery, který je znám mj. unikátní [Riegrovou stezkou](#) vybudovanou na pravém břehu Jizery v roce 1909 Klubem českých turistů z Bítouchova do Podspálova nebo neméně unikátní vodní elektrárnou Spálov z roku 1926. Na své si zde ale přijdou i příznivci adrenalinových sportů ať již v podobě divoké vody řeky Jizery nebo ferraty [Vodní brána](#) v blízkosti vjezdového portálu tunelu Říkovský I. Nad tunelem Říkovský II je úchvatná vyhlídka do údolí z [Krkavčí skály](#). K samotným tunelům bohužel žádná cesta nevede, proto si je můžete prohlédnout jen z jedoucího vlaku, příp. z Riegrový stezky na druhém břehu Jizery.

Vlečka do papírny ve Větrní

Výroba papíru zaznamenala svůj vzestup, podobně jako jiné obory, během průmyslové revoluce v 19. století. I proto v roce 1867 Ignác Spiro, majitel českokrumlovské papírny, koupil Pečkovský mlýn ve Větrní mezi Českým Krumlovem a Rožmberkem nad Vltavou, aby jej využil pro rozšíření své výroby a přestavěl na později jednu z největších českých papíren.

Se zvyšující produkcí začal být stále větší problém s dopravou zboží, které bylo odváženo k překládce na železnici do Velešína.



Se zvyšující produkcí začal být stále větší problém s dopravou zboží, které bylo odváženo k překládce na železnici do Velešína. V roce 1896, pět let od výstavby železnice z Českých Budějovic, byla proto vybudována vlastní vlečka do Kájova. Protože mezi Větrním v nadmořské výšce cca 500 m v údolí Vltavy a nádražím v Kájově ve výšce cca 530 m n. m. je horský hřeben se sedlem v nadmořské výšce cca 600 m, nebylo trasování více než 8 km dlouhé vlečky jednoduché. Ze stanice Kájov stoupá sklonem až 42 ‰ do 2 km vzdálené úvrat'ové stanice o pěti kolejích s názvem Úvrat' nebo také Hrotová úvrat'. Tato stanice byla vybudována na přelomu 50. a 60. let 20. století, do té doby zde byla pouze jednoduchá úvrat' s jednou výhybkou. Ve stanici je stavědlo, kde bylo mechanické zabezpečovací zařízení pro obsluhu světelných návěstidel a mechanických přestavníků výhybek. Ze stanice Úvrat' v nejvyšším bodě vlečky následuje prudké klesání se sklonem až 46 ‰ do papírny ve Větrní.

Od roku 1910 až do 60. let byl posun v papírně zajišťován dokonce elektrickou lokomotivou a současně zde byla k dispozici i elektrizovaná vnitrozávodová dráha o rozchodu 760 mm.

Stanice Úvrat' sloužila pro odevzdávku a přejímku vozů mezi papírnou a „státní dráhou“. Dopravní službu zde vykonával výpravčí, který byl ale zaměstnancem papírny. Vozy byly z bezpečnostních důvodů do stoupání sunuty, přesto si však extrémní parametry této jedné z nejprudších železnic v českých zemích vyžádaly tragickou nehodu, když v roce 1979 strojvedoucí při jízdě z Úvratě do Kájova vlečkový vlak neubrzdil a došlo ke srážce s posunujícím dílem ve stanici Kájov. Poslední přeprava papírenského zboží na vlečce proběhla v roce 2013. Při modernizaci tratě České Budějovice - Volary v letech 2014-2016 zůstala vlečka na síť SŽDC napojena, jen mechanické vjezdové návěstidlo bylo nahrazeno světelným seřaďovacím návěstidlem. Pokud se budete chtít k netradiční stanici [Úvrat'](#) vypravit, je pouze 3 km od hradu a zámku v Českém Krumlově.

Vinohradské tunely

Vinohradské tunely patří nejen mezi nejdůležitější stavby pražského železničního uzlu, ale svou historií i mezi nejzajímavější. První tunel vznikl v letech 1869-1871 pro jednokolejnou trať Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB) z Gmündu (dnes Českých Velenic) do Prahy. Jednalo se o odbočnou trať KFJB, neboť její hlavní trať vedla z Vídně do Chebu, který byl do roku 1870 napojen železnicí pouze z Německa, a to hned třemi traťmi, což bylo politicky poněkud choulostivé a bylo proto nutno Cheb více připoutat k Vídni.



foto: mistamehomesta.cz

Podmínkou koncese KFJB bylo i vybudování Pražské spojovací dráhy, která měla propojit do té doby izolovaná nádraží České západní dráhy (BWB) na Smíchově a nádraží Společnosti státní dráhy (StEG), resp. jeho část na Hrabovce (součást dnešního Masarykova nádraží), s novým nádražím Císaře Františka Josefa, tedy nynějším hlavním nádražím, do kterého kromě KFJB ústila i Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE). Jednokolejná Pražská spojovací dráha byla otevřena v roce 1872, a to pouze pro nákladní dopravu. Vinohrady podcházela stejným tunelem jako trať KFJB z Gmündu, tunel byl postaven jako dvoukolejný a vedly v něm tedy dvě jednokolejné tratě. Svou délkou 1 146 m se Vinohradský tunel tehdy řadil mezi nejdelší v rakousko-uherské monarchii. Zemina vytěžená z tunelu se použila pro násep pod právě budovanou vilu podnikatele Moritze Gröheho (dnešní Grébovka), který byl společníkem stavební firmy Vojtěcha Lanny a Jana Schebka, která tunel stavěla. Nelze se nezmínit i o knížeti Janu II. Adolfu ze Schwarzenbergu, který byl nejen tichým společníkem stavební firmy Lanna - Schebek, ale také koncesionářem KFJB, přičemž se o její výstavbu velmi zasloužil, vždyť také vedla přes jeho panství. Proto se také KFJB přezdívalo „knížecí dráha“.

Počátkem 70. let 19. století zažila Praha dlouho očekávané bourání hradeb, což nastartovalo obrovský rozvoj pražských předměstí. Jedním z nich byly i Vinohrady, jejichž nejstarší zástavba činžovními domy především z 80. let 19. století se nachází mezi dnešní Legerovou a Francouzskou ulicí, tedy mj. i nad Vinohradským tunelem. Protože si budovatelé Vinohrad netroufli stavět domy přímo nad tunelem, vede přesně v jeho ose nadstandardně široká ulice, dnešní Londýnská. Železniční tunel se tak nesmazatelně zapsal, a to nikoliv jen jednou, i do urbanistického vývoje Vinohrad.

V roce 1884 byla ekonomicky ne příliš úspěšná KFJB zestátněna (odkoupěna rakouským státem) a v roce 1888 byla na Pražské spojovací dráze zahájena osobní doprava, s čímž souviselo i postavení nové zastávky Královské Vinohrady před jižním portálem vinohradského tunelu. Zastávka měla nástupiště u obou tratí s výpravní budovou mezi kolejemi a v letech 1912-1913 prošla rozsáhlou přestavbou, jež zahrnovala nahrazení přejezdu dnešní Bělehradské třídy železničním mostem, který umožnil prodloužení tramvajové tratě do Nuslí, nová krytá nástupiště a také novou secesní [výpravní budovu](#) od architekta Jana Heindla, která existuje, byť po stavebních úpravách, dodnes.

Dvě jednokolejné tratě od Vršovic a Smíchova na současné hlavní nádraží se časem staly úzkým hrdlem, ale až v období Protektorátu Čechy a Morava se přikročilo ke zkapacitnění obou

tratí. V roce 1940 započala výstavba druhého a třetího Vinohradského tunelu. Architektonické řešení portálů včetně mohutné zárubní zdi pod Španělskou ulicí je dílem architekta Antonína Pakrmana, se kterým spolupracoval později známý architekt Josef Danda. Ražba nových tunelů znamenala i dočasné vyklizení nebo demolice několika domů v dnešní Vinohradské, Římské, Anglické a Balbínově ulici. Na jedné z proluk byla v 70. letech 20. století postavena známá [budova Ústředního dispečinku tranzitního plynovodu, Federálního ministerstva paliv a energetiky a Světové odborové federace](#) ve stylu brutalismu.

V roce 1944 byl druhý Vinohradský tunel dlouhý 1 127 m dokončen. Zároveň byla zrušena zastávka Královské Vinohrady, která musela uvolnit prostor novým kolejím. Započala i rozsáhlá přestavba jižního zhlaví hlavního nádraží a následně na jaře 1945 i celková rekonstrukce již velmi zchátralého prvního Vinohradského tunelu, během níž byla kolej na Smíchov svedena provizorně do druhého tunelu. V roce 1948 byly po rekonstrukci prvního tunelu konečně zdvoukolejňeny obě tratě na Smíchov a do Vršovic. Po válce byla ale pozastavena stavba třetího Vinohradského tunelu, který měl být na nuselské straně výše než ostatní dva tunely, přičemž jedna kolej měla vést do Vršovic a druhá měla přes most nad kolejemi z druhého Vinohradského pokračovat na Smíchov. Namísto toho bylo torzo třetího Vinohradského tunelu, dlouhé necelých 300 m, využíváno až do 80. let pouze při posunu pro výtažné koleje.

Práce na třetím Vinohradském tunelu byly v souvislosti s postupným budováním Odstavného nádraží Jih a rekonstrukcí východní části hlavního nádraží obnoveny v letech 1983-1989, na rozdíl však od původního záměru vedou obě jeho koleje do Vršovic. Kvůli tunelům metra a také podzemnímu trezoru spořitelny bylo pokračování třetího Vinohradského tunelu provedeno dvěma jednokolejnými tunely, které byly raženy podobně jako pražské metro prstencovou metodou s razícím kombajnem GPK. Proto jsou také, jako první železniční tunely u nás, kruhového průřezu a na ostění jsou použity železobetonové, resp. v místě rozpletu litinové tubinky. Rozplet dvou jednokolejných tunelů z původního nedokončeného dvoukolejného tunelu byl stavebně nejnáročnější, a proto byl také částečně stavěn ve stavební jámě, kvůli které musel být zbořen [dům čp. 140](#) v Anglické ulici. Jde také o největší podzemní prostor v železničních tunelech u nás. Celková délka třetího Vinohradského tunelu je 1 100 m (západní tunel Vinohradský IIIA), resp. 1 122 m (východní tunel Vinohradský IIIB).

Nenápadnou památkou na vedení tratě KFJB prvním tunelem je i číslování kolejí na hlavním nádraží. Kolej č. 1 sice navazuje na 1. traťovou kolej ze Smíchova, ale jde původně o traťovou kolej z Gmündu, jak napovídá číslování ostatních kolejí a také staničení.

Výpravní budova v Hevlíně

Když privatizací Severní státní dráhy (Brno / Olomouc - Praha - Podmokly) a Jihovýchodní státní dráhy (Marchegg - Bratislava - Budapešť - Szeged) vznikla v roce 1855 Rakouská společnost státní dráhy (StEG), začali její francouzští majitelé řešit propojení vzájemně oddělených částí sítě, tedy spojení Vídně a Brna, kde měla dosud privilegium Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB). To se uskutečnilo až v roce 1870 zprovozněním tratě ze Stadlau u Vídně do Střelic, kde již existovala Brněnsko-rosická dráha v majetku StEG.



Mj. i proto dnes staničení 1. tranzitního koridoru z Brna do Děčína navazuje na staničení z Vídně přes Hevlín a nikoliv přes Břeclav.

V roce 1909 byla StEG zestátněna, tj. vykoupěna od akcionářů, a to jako jedna z posledních soukromých železnic, čímž vyvrcholila více než třicetiletá snaha rakouského státu dostat železnice do svého vlastnictví. Následujícího roku byla v Hevlíně, kde byla původně zřízena jen zastávka, výstavbou další koleje vybudována stanice. Ta byla sice později organizačně převedena na zastávku s nákladištěm, přičemž se ponechala mechanická vjezdová návěstidla a sloužila dále jako krycí, ale přestavba zastávky na stanici znamenala i výstavbu nové výpravní budovy. Projekt vypracovalo oddělení pozemních staveb ředitelství Císařskokrálovské státní dráhy (kkStB) pro tratě StEG pod vedením přednosty architekta Franze Uhla. Jednalo se o menší patrovou budovu ve stylu moderny (též geometrická moderna nebo geometrická secese) s nesymetrickým členěním, strmými polovalbovými střechami a dřevěnou verandou. Velmi podobou budovu realizovalo ředitelství kkStB pro tratě StEG ještě v roce 1911 ve Střeni a větší budovy vycházející z architektury hevlínské stanice byly vybudovány v Kostěnicích (1911), Úvalech (1912) a Prackovicích nad Labem (1912), byť v posledním případě s poněkud odlišným architektonickým výrazem. Na rozdíl od nich se ale hevlínská výpravní budova zachovala do dnešních dnů téměř v původní podobě, což přispělo v roce 2012 i k jejímu zapsání mezi kulturní památky.

Význam tratě z Vídně do Brna přes Hevlín nikdy nenaplnil naděje svých tvůrců, konkurentku KFNB přes Břeclav nikdy neporazila. Památkou na její očekávanou světlou budoucnost je i dvoukolejné těleso tratě z Vídně do Střelic, které vyjma vídeňského příměstského úseku nebylo nikdy využito. V závěru 2. světové války byl přeshraniční úsek mezi Laa an der Thaya a Hevlínem, kde byla soustava několika mostů přes Dyji a hraniční Starou Dyji, zničen. Těsně po válce byly sice zlikvidované mosty nahrazeny provizorií, ale ty byly v 50. letech v souvislosti s novým politickým kurzem Československa demontovány. Na přelomu 20. a 21. století byly snahy železniční hraniční přechod obnovit, vždyť vzdálenost zarážedel v Hevlíně a Laa an der Thaya, kde končí linka S-Bahn S2 z Vídně, je pouze 2 km. Nicméně pro malou efektivitu motoráček z Hrušovan nad Jeviškou do Hevlína byl provoz vlaků v roce 2010 zastaven. Hevlínské nádraží sice osiřelo, ale architektonicky unikátní výpravní budovu

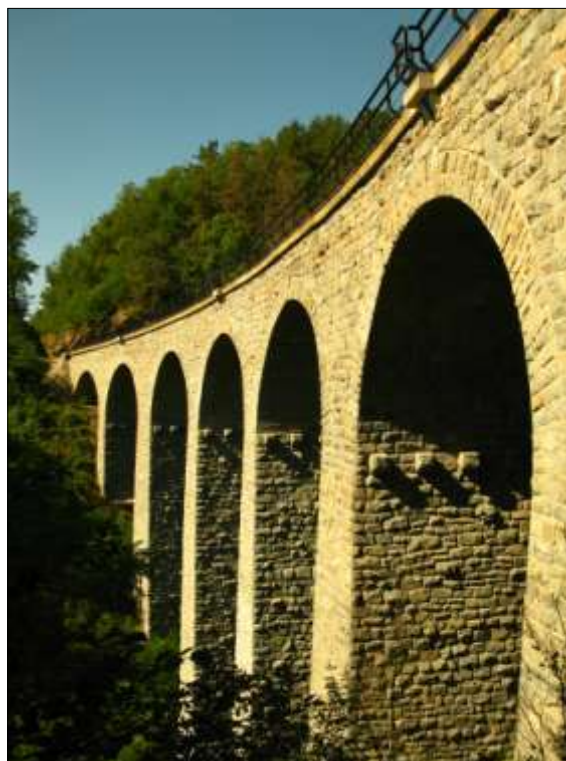
chce obec Hevlín odkoupit a zřídit v ní muzeum. Blízkou zajímavostí jsou také dva [objekty lehkého opevnění vz. 37D](#) v hevlínské podpěře bývalého železničního mostu přes Dyji.

Viadukt v Žampachu

Nejvyšší kamenný most u nás byl postaven v letech 1898-1900 mezi stanicemi Luka pod Medníkem a Jílové u Prahy na trati Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany nad údolím s názvem Kocour, kudy protéká Studený potok. Stavělo jej okolo 200 dělníků převážně z Itálie, a to z místního granodioritu (hrubozrnné žuly). Viadukt se sedmi oblouky o rozpětí 12 m je vysoký 41,73 m (což je jen o necelý metr méně, než je výška Nuselského mostu v Praze), dlouhý 109,33 m a je umístěn ve směrovém oblouku o poloměru 180 m. Po známém Landwasserviaduktu ve Švýcarsku (výška 65 m, délka 136 m) se jedná o druhý nejvyšší kamenný most ve střední Evropě.

Viadukt je od roku 1958 prohlášen za kulturní památku, v roce 1973 byl částečně opraven a generální opravy se dočkal v letech 2011-2012. V letech 2015-2016 byla provedena celková revitalizace tratě Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany, aby tato, Pražany velmi oblíbená, výletní trať s romantickým názvem Posázavský pacifik mohla sloužit další desítky let.

K viaduktu se nejlépe dostanete z nádraží Jílové u Prahy po místní žluté turistické značce, která vede ke středověkým zlatorudným štolám sv. Antonína Paduánského a sv. Josefa, jež určitě stojí za návštěvu. Pokračovat můžete do Luk pod Medníkem nebo přes nejkrásnější sázavskou vyhlídku [Třeštibok](#) až na zastávku Petrov u Prahy. Pěkný výhled na viadukt vám nabídne Žampašská vyhlídka na proslulé [Posázavské stezce](#) na levém břehu Sázavy nebo terasa příjemné restaurace v osadě [Rakousy](#).



Bývalá železnice do Jáchymova

Jáchymov si musel svou železnici těžce a na svou dobu i dlouho prosazovat. Jáchymovští zájemci získali koncesi ke stavbě místní dráhy z Ostrova do Jáchymova roku 1895, a to i přes negativní stanovisko zástupce Zemského výboru Království českého, který poukazoval na příliš velký sklon tratě a z toho plynoucí provozní komplikace. Během roku 1896 byla více než 8 km dlouhá trať, financovaná z úvěru Zemské banky garantovaného usnesením Českého sněmu, postavena. Protože sklon tratě před Jáchymovem dosahoval až 52,6 ‰ a navíc byla trať mezi severním okrajem Ostrova a Horním Žďárem (tehdy Horní Brand) vedena v silnici nebo v její těsné blízkosti, byla dráha koncesována jako adhezní pouliční tramvaj.

Extrémní parametry tratě, stejně jako zpočátku nekvalitní provedení stavby, zapříčiněné snahou o minimalizaci investičních nákladů, provázely provoz dráhy po celou dobu její existence. Nákladní vlaky mohly mít díky sklonu nejvýše 3 až 4 vozy, přičemž se vozilo hlavně uhlí do tabákové továrny v Jáchymově, která měla vlastní cca 0,5 km dlouhou vlečku a později i vnitropodnikovou elektrizovanou úzkorozchodku. Počet cestujících začal stoupat po výstavbě lázeňského domu Radiumpalác v roce 1912. První světová válka ale počet lázeňských hostů dramaticky snížila a jejich množství začalo narůstat až v průběhu 20. let. To ale pomalé a často i nespolehlivé železnici, neboť uvážnutí vlaku před Jáchymovem nebyla výjimkou, začala narůstat velká konkurence v automobilové a autobusové dopravě. V 30. letech proto přišlo na pořad dne zrušení dráhy, což se sice nepovedlo, ale osobní doprava byla roku 1934 zastavena a nahrazena autobusovou dopravou ČSD.

Osobní dopravu opět zavedly až DR v roce 1941, ale ta byla po válce znovu zrušena a poté obnovena v roce 1946. To však dráha už vstupovala do závěrečného dějství, které paradoxně znamenalo její nejvyšší vzepjetí. V září 1945 totiž Rudá armáda obsadila jáchymovské uranové doly a v listopadu téhož roku podepsaly vlády Československa a Sovětského svazu dohodu o dodávkách československého uranu do SSSR. To s sebou přineslo mj. výstavbu nového hornického města v Ostrově, nových dolů v Jáchymově a okolí, zpracovatelského závodu ve Vykmanově a později také pracovních táborů pro zejména politické vězně. Jáchymovská lokálka čelila nebývalému zvýšení přeprav v nákladní i osobní dopravě. Úsporně stavěná trať s vysokým sklonem, malou kapacitou a navíc nešťastně vedená vedle silnice, kterou zužovala místy i jen na 4,5 m, ale svůj úkol nebyla schopna splnit. V roce 1957 byla proto trať zrušena, aby bylo možno rozšířit silnici. Část dráhy byla poté využita jako vlečka do závodu Škoda Ostrov na výrobu trolejbusů, a to až do zrušení továrny v roce 2004. Dnes je ve většině trasy dráhy vedena cyklostezka, přičemž nejatraktivnější úsek mezi Horním Žďárem a Jáchymovem, kde je i [krátký tunel](#), byl otevřen v roce 2013.



Znojenské mosty

Symbolem železnice ve Znojmě je především téměř 50 m vysoký ocelový viadukt přes [údolí řeky Dyje](#), který nezaměnitelně dotváří panorama tohoto krásného historického města. Znojemský viadukt byl postaven v letech 1868-1871 při stavbě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) z Vídně do Mladé Boleslavi, resp. Děčína. Nejen výškou svých tří pilířů z kamene z blízké Vlčí rokle u Hradiště, ale i celkovou délkou ocelové příhradové konstrukce 220 m o čtyřech polích se viadukt řadil mezi



úctyhodné stavby své doby. Po téměř 100 letech služby se stav ocelové konstrukce viaduktu začal povážlivě zhoršovat, ale ještě čtvrtstoletí trvalo, než se dočkal opravy, byť s ohledem na tehdejší nedostatek financí jen provizorní. V roce 1992 tak byla původní ocelová konstrukce vyměněna za montované mostní provizorium ŽM 16 M s dolní mostovkou. Až v letech 2008-2009 byla díky elektrizaci tratě Retz - Znojmo u nás ojedinělou trakční proudovou soustavou 15 kV, 16,7 Hz provedena celková rekonstrukce viaduktu. Moderní spojitá ocelová příhradová konstrukce s horní mostovkou a průběžným šterkovým ložem nyní vzhledově připomíná původní podobu viaduktu, který je od roku 1991 kulturní památkou.

Znojemský viadukt ale není zdaleka jedinou zdejší zajímavou železniční stavbou. Známy je také Červený most nebo také Červeňák (na snímku) z let 1869-1870 přes [údolí Dolní Leska](#) na trati Hrušovany nad Jevišovkou - Znojmo, která byla odbočkou Společnosti státní dráhy (StEG) z hlavní tratě Vídeň - Hrušovany n. J. - Brno - Česká Třebová - Praha - Děčín a byla i první železnicí ve Znojmě. Jméno mostu daly cihly, ze kterých je tento 90 m dlouhý a 25 m vysoký most se čtyřmi klenbami postaven. Most byl původně dimenzován na dvě koleje, na místě nikdy nepoložené druhé koleje je dnes stezka pro chodce. Zajímavostí je také vyznačení komor pro odpálení náloží na pilířích mostu vyznačených šesti kameny s křížky. Červeňák byl v době svého vzniku jeden z největších cihlových mostů ve střední Evropě, od roku 1958 je kulturní památkou.

Cestou z nádraží k Červeňáku zaujme [vodárenská věž](#) dle typizačního projektu architekta Josefa Dandy, zde však oproti jiným podobným vodojemům s neobvykle nízkým dřikem.

Za pozornost stojí ve Znojmě i výpravní budova z let 1949-1952, která nahradila původní budovu zničenou bombardováním Spojenců v posledních dnech 2. světové války. Projekt budovy ve stylu funkcionalismu zpracoval architekt Pavel Moravec podle návrhu Miloše Fikra, autora řady výpravních budov zejm. z doby První republiky. Obdobné výpravní budovy jako ve Znojmě byly postaveny ještě v Prostějově hl. n. a ve Veselí nad Moravou.

Výpravní budova v Plzni-Jižním Předměstí

Rozvoj strojírenského gigantu spojeného se jménem Ing. Emila Škody začal v druhé polovině 19. století definitivně měnit tvář Plzně, zejména pak Říšského (po roce 1945 Jižního) předměstí v blízkosti továren. Přeprava velkého množství dělníků donutila v roce 1890 Českou západní dráhu k výstavbě zastávky v místě, kde se původně rozcházely koleje České západní dráhy do Furth im Wald a Dráhy císaře Františka Josefa do Chebu. (Trať do Furth im Wald procházela pozdějším areálem Škodových závodů jižně od dnešní tratě.)



Během přestavby hlavního plzeňského nádraží byla v letech 1903-1904 i rozšířena a přestavěna zastávka na Říšském předměstí. Secesní výpravní budova podle projektu oddělení pozemních staveb Ministerstva železnic ve Vídni nese jasnou inspiraci stavbami architekta Otto Wagnera na vídeňské městské dráze. Vzhledem k ostrovní poloze budovy mezi oběma tratěmi v hlubokém zářezu byl vybudován nový most, ze kterého byl přístupný velký prosklený vstupní vestibul, přes nějž se sestupovalo k nástupišťům. Na opačné, východní, straně mostu byl, stejně jako severně i jižně od kolejí, založen park s promenádami.

Nárůst počtu cestujících před a během 1. světové války vyvolal nutnost zvýšení kapacity výpravní budovy. K tomu došlo až v letech 1919-1921 výstavbou nové výpravní budovy podle projektu Ing. Roberta Buriana z Ředitelství státních drah v Plzni ve stylu české novorenesance s bohatou sgrafitovou výzdobou. Tento architektonický sloh byl tou dobou ale již z módy, vždyť byl oblíben před více než 20 lety, na konci 19. století, tedy ještě před secesí, ve které byla postavena starší výpravní budova. Pro odbavení příjezdějících cestujících sloužila nová budova, pro odjíždějící cestující pak starší budova.

Příjezdová výpravní budova byla koncem 80. let opravena a současně byla odjezdová výpravní budova z důvodu poklesu počtu cestujících uzavřena. V roce 1995 byl na české poměry unikátní areál zastávky prohlášen za kulturní památku. Využití pro secesní odjezdovou výpravní budovu se našlo až po roce 2000, kdy byla budova pronajata pro pořádání kulturních akcí, následně prodána a v roce 2015 kompletně zrekonstruována, aby byla pod názvem [Moving Station](#) v rámci bohatého kulturního programu přístupná veřejnosti. Nástupiště spolu s kolejištěm prošla modernizací v letech 2012-2013.

Vodojem v Praze-Běchovicích

V době provozu parních lokomotiv byly vodárny běžnou součástí stanic a dep. Jednou z nich je i vodárenská věž v Praze-Běchovicích z roku 1939. Navrhl ji architekt Josef Danda (1906-1999), nejvýznamnější český architekt drážních staveb 20. století, který je znám především jako autor, či spoluautor výpravních budov v Chebu, Pardubicích, Klatovech, Ostravě-Vítkovicích, Lovosicích nebo Mostě. Josef Danda se od počátku svého působení na železnici snažil o typizaci drobnějších



drážních staveb, jako stavědlových domků a věží nebo právě vodojemů. Vodárenská věž v Běchovicích patří k jeho první realizaci tohoto typu a další podobné vodojemy byly následně vybudovány v Mostě, Všetatech (demolice v roce 2017), Nymburce, Kolíně, Tišnově, Znojmě, Hodoníně nebo ve Starém Městě u Uherského Hradiště.

Běchovická vodárenská věž byla postavena jako náhrada vedle stojícího věžového vodojemu z roku 1845, který byl zbořen v roce 1951 při stavbě třetí koleje z Poříčan do Prahy a s tím spojené komplexní modernizaci běchovického nádraží včetně známého „Suezu“, tedy podjezdu z odbočky Blatov do nákladní skupiny stanice Praha-Běchovice. Vodojem sloužil pro napájení parních lokomotiv užitkovou vodou ze sousedního potoka. Věž je postavena jako železobetonový skelet vyzděný červenými neomítnutými cihlami se čtyřmi řadami luxferů, které propouští světlo do interiéru věže. V horní části se zvětšeným průměrem podpírané sloupy na vnější straně dřívku byl umístěn rezervoár pro vodu. Po vnitřním obvodu dřívku bylo umístěno dřevěné schodiště.

S koncem parního provozu vodojem ztratil svůj význam a v roce 1982 byl provozně zrušen. V současné době se hledá jeho další využití. Městská část Praha-Běchovice si v roce 2015 nechala zpracovat od studentů Fakulty stavební ČVUT architektonické návrhy na přestavbu vodárenské věže. Velmi zdařilá konverze vodojemu na Pražském předměstí v [Kolíně](#) dokazuje možnost dalšího života podobných industriálních staveb. K [běchovickému vodojemu](#) se dostanete ze stanice Praha-Běchovice po modré turistické značce.

Viadukt v Karbě

Ústecko-teplická dráha (A. T. E., později česky ÚTD) patřila mezi nejstarší, založena byla již v roce 1856, a zároveň nejvýnosnější železniční společnosti v Rakousku-Uhersku. Pomohl jí k tomu kapitál německých bank a zejména pak schopnost místních průmyslníků německé národnosti využít potenciálu hnědého uhlí z podkrušnohorských dolů. Zisk A. T. E. časem dosahoval až takové výše, že se majitelům nechtělo odvádět vysoké daně rakouské vládě a využili proto možnosti snížit svůj zisk a tedy i odvody „utopením” peněz ve stavbě tzv. Severočeské transversálky, železničního spojení podkrušnohorské uhelné pánve a průmyslového Liberceka.



Příprava stavby železniční tratě z Teplíc, resp. Řetenic do Lovosic, České Lípy a Liberce je ukázkou byrokratické mašinerie „zkostnatělého” Rakouska. V roce 1893 padlo manažerské rozhodnutí A. T. E. angažovat se ve stavbě Severočeské transversálky. O rok později státní správa vydala povolení k přípravným pracím, dlužno ale poznamenat, že bylo na co navazovat, protože z posledních třiceti let existovalo již několik zpracovaných projektů. Další rok na to akcionáři A. T. E. schválili podnikatelský záměr a o rok později udělil František Josef I., z Boží vůle vládce části Evropy, koncesi ke stavbě místní dráhy Teplice (Řetenice) - Liberec. Stavět se začalo hned, i když postupně a celá trať byla zprovozněna v letech 1897-1900. Od manažerského rozhodnutí po definitivní kolaudaci tratě v roce 1903 uběhlo plných 10 let... A to se díky délce 143 km jednalo o nejdělsí místní dráhu v Rakousku.

Jednu z nejzajímavějších staveb dráhy a současně i jednu z nejpůsobivěji zakomponovaných železničních staveb do krajiny u nás najdeme blízko stanice, dnes jen zastávky Zahradky u České Lípy a jde o viadukt, resp. dva viadukty u romantické osady Karba. Trať zde překonává hluboké údolí Robečského potoka, tzv. Albrechtovo údolí a sousedící bezvodé Helenino údolí. První viadukt přes Albrechtovo údolí má dvě pole překlenuté ocelovou příhradovou konstrukcí s horní mostovkou o celkové délce 80 m a středním pilířem založeným hluboko v náplavech Robečského potoka a dále tři klenuté kamenné oblouky o světlosti 12 m. Následuje krátký přejezd přes pískovcový skalní suk s názvem Dračí skály a druhý viadukt přes Helenino údolí s dvěma kamennými oblouky o světlosti 13 a 12 m, mezi nimiž je ocelová konstrukce o délce 40 m stejného typu jako u předchozího viaduktu. Stavba obou viaduktů započala počátkem roku 1898 a již v prosinci téhož roku se po něm proháněly vlaky. Ocelové konstrukce dodala mostárna První českomoravské v Libni, pískovcové kvádry na kamenné části mostu pak blízké lomy. V roce 2013 proběhla rekonstrukce viaduktu přes Albrechtovo údolí, při níž byly ocelové konstrukce nahrazeny novými.

Prohlídku viaduktů můžete spojit s návštěvou národní přírodní památky [Peklo](#), pískovcového údolí proslaveného na jaře kvetoucími bledulemi. Mj. jedna z variant Severočeské transversálky měla vést právě pekelským údolím, to ale narazilo na odpor veřejnosti, neb údolí bylo již v 19. století oblíbeným výletním místem a již tehdy fungovaly občanské spolky.

Zastávka Praha-Velká Chuchle

Zastávka v pražské Chuchli je ojedinělá tím, jak často se měnila její poloha. Vznikla již v roce 1862 současně se zprovozněním České západní dráhy (BWB) ze Smíchova přes Plzeň do bavorského Brodu nad Lesy (Furth im Wald). Umístěna byla u přejezdu zbraslavské silnice v Malé Chuchli a důvodem k jejímu zřízení byly již tehdy oblíbené výlety Pražanů za hranice královského hlavního města. Budova zastávky byla vlastně jen strážním domkem rozšířeným o čekárnu a výdejnu jízdenek. Po zestátnění BWB v roce 1894 vybudoval nový vlastník Rakouské státní dráhy (kkStB) o dva roky později v Malé Chuchli výhybnu. Protože se budova zastávky u přejezdu ocitla na smíchovském zhlaví výhybny, byla v roce 1899 uprostřed výhybny, tj. o 300 m jižním směrem, postavena nová výpravní budova podle typového projektu kkStB. [Původní budova zastávky](#) se stala budovou obytnou a existuje dodnes. Po zdvoukolejnění trati v roce 1908 byla výhybna zrušena a z Chuchle se stala opět zastávka. Na opačné straně kolejí byla postavena secesní čekárna stejného typu jako v Černošicích a Všenorech, která byla od výpravní budovy přístupná lávkou přes koleje.



Na rozdíl od Malé Chuchle, která byla pro pražské výletníky atraktivnější než Chuchle Velká, si velkochuchelští museli na svou zastávku ještě dlouho počkat. Nakonec jim pomohla opět kratochvilná činnost Pražanů, a to když v roce 1906 počala ve Velké Chuchli tradice koňských dostihů. Od té doby byla v provozu příležitostná zastávka u přejezdu dnešní Starochuchelské ulice, kde ale vlaky zastavovaly jen v době konání dostihů. To samozřejmě velkochuchelské uspokojilo jen pramálo a trvalou zastávku se jim podařilo prosadit až v roce 1940, kdy byla zastávka s názvem Chuchle přesunuta z Malé Chuchle do místa dosud příležitostné zastávky u přejezdu ve Velké Chuchli. Výpravní budova výhybny a zastávky v Malé Chuchli existovala do roku 1969, než byla na jejím místě v rámci elektrizace tratě Praha - Beroun postavena trakční měnárna.

Počátkem 50. let se začalo s výstavbou tzv. Jižní traťové spojky z Radotína do Vršovic seřaďovacího nádraží, přičemž chuchelská zastávka překážela výstavbě nových dvou traťových kolejí, a proto se opět stěhovala jižním směrem, tentokrát o cca 400 m. Nová zastávka byla dokončena v roce 1955, výpravní budova podle projektu Ing. arch. Jana Šrámka z pražského SUDOPu byla doplněna dvěma ostrovními nástupišti s atypickými dřevěnými přístřešky nad výstupy z podchodu od výpravní budovy.

Protože poloha zastávky Chuchle, resp. od roku 1961 Velká Chuchle a od roku 1976 Praha-Velká Chuchle, je pro velkochuchelské občany poměrně vzdálená, a proto i málo využívaná, je v plánu opět její přemístění, a to zhruba do polohy z roku 1940, tedy k přejezdu Starochuchelské ulice. Mělo by se tak stát během modernizace traťové úseku Praha-Smíchov - Praha-Radotín v nejbližších letech.

Pokud se do [Velké Chuchle](#) vypravíte, nezapomeňte se podívat na historickou Pacoldovu vápenku, přírodní rezervaci Homolka s vyznačeným rozhraním (stratotypem) spodnodevonských stupňů vápenců, Chuchelský háj s kostelem sv. Jana Nepomuckého i malou lesní zoo. Přes Malou Chuchli se po Branickém mostě, tzv. Mostě inteligence, dostanete třeba k nádraží v Braníku.

Sychrovský viadukt aneb česká Kalte-Rinne

Kalte-Rinne Viadukt je jedním ze symbolů první a dodnes úctu vzbuzující horské železnice z let 1848-1854 překonávající průsmyk Semmering v Rakousku. Svou výškou 46 m je sice nejvyšším viaduktem „Semmeringu“, ale zaujme spíše svou kompozicí v krajině a také ne zcela obvyklou dvoupatrovou kamennou konstrukcí. Podobný viadukt najdeme ale i v Čechách, a to u Sychrova na Pardubicko-liberecké dráze, jejímž symbolem se v době svého vzniku také stal.



Pardubicko-liberecká dráha, resp. Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB) patří mezi naše nejstarší železnice a jejím úkolem bylo především napojit průmyslové impérium Johanna Liebiga na Liberecku na Severní státní dráhu, resp. tehdy již StEG v Pardubicích, ale také propojení rakouské a saské železniční sítě podle uzavřené mezivládní dohody a v neposlední řadě i napojení uhelných dolů na trutnovsku. Stavba tratě byla technicky náročná, kromě průchodu soutěskou Jizery mezi Semily a Železným Brodem čtyřmi Říkovskými tunely také překonáním Ještědského hřbetu mezi Turnovem a Libercem. To muselo být řešeno rozvinutím trasy dráhy vč. velké smyčky u Rychnova u Jablonce nad Nisou a dvěma tunely a viaduktem u Sychrova. První tunel, Sychrovský, vyražený těsně před sychrovskou stanicí byl dokonce svou délkou 635 m (po rekonstrukci ze 70. let 20. století 640 m) svého času nejdelší v Čechách. Tunel byl ražen kromě od portálů i ještě ze dvou šachet vyhloubených z povrchu v ose tunelu. Druhý, Sedlejovický tunel není sice unikátní svou délkou 77 m, ale vyniká architektonickým provedením svého výjezdového portálu, kdy jsou v obnažené skále vyzděny jen kamenné portálové límce. Samotný Sychrovský viadukt nese ještě krajní výhybku stanice Sychrov a je postaven ve směrovém oblouku o poloměru 386 m. Oproti svému vzoru, Kalte-Rinne Viaduktu, je pouze o málo mladší - byl vybudován v letech 1857-1859 - a také menší. Klene se 31 m nad říčkou Mohelkou, kterou překonává osmi půlkruhovými oblouky o rozpětí 9,5 m v celkové délce 123 m. Pod šesti oblouky je pak ještě spodní patro stlačených oblouků, které dodávají celé stavbě svou jedinečnost. Šířka mostu 11,5 m odpovídá přípravě na stavbu druhé koleje, stejně jako to bylo provedeno u tunelů.

Pokud se k Sychrovskému viaduktu nebo i k dvěma blízkým tunelům vypravíte, určitě stojí za vidění i [zámek Sychrov](#), jehož přestavba v novogotickém slohu skončila dokonce o několik let později než stavba Pardubicko-liberecké dráhy. Unikátní je také zámecký anglický park s oranžerií, romantickou zříceninou Arturův hrad, ale také vodárenskou věží. Obdivovatele funkcionalistické architektury pak jistě zaujme [bývalé sanatorium Radostín](#) v těsné blízkosti viaduktu.

Výpravní budova v Teplicích nad Bečvou

Po první světové válce začala výstavba několika železničních spojení mezi Moravou a Slovenskem, neboť nebylo pro chod ekonomiky nového československého státu myslitelné vystačit si pouze s dvěma hlavními železničními tratěmi mezi českými zeměmi a Slovenskem vedenými přes Jablunkovský a Vlárský průsmyk. Další tři tratě mezi Moravou a Slovenskem u Sudoměřic na Moravě, Hodonína a Lanžhotu byly pouze místními dráhami. Jednou z nejvýznamnějších investic byla výstavba Dráhy prezidenta Masaryka ze Vsetína do Bylnice (1928) a navazující Dráha generála Štefánika z Horní Lidče do Púchova (1937).



Protože z Hranic na Moravě do Vsetína a dále do Velkých Karlovic vedla pouze místní dráha (1884-1885), bylo ji nutno přestavět a zdvoukolejnit. Výstavbu pozemních objektů na tomto úseku dostal na starost architekt Josef Danda (1906-1999), který od roku 1936 pracoval pro olomouckou stavební správu ČSD. V letech 1936-1939 vzniklo mezi Hranicemi a Vsetínem téměř 30 budov podle Dandova návrhu, přičemž vyvrcholením byla výpravní budova v Teplicích nad Bečvou. Tyto lázně na předměstí Hranic na Moravě prožívaly během 30. let svůj boom a bylo nutno uspokojivě vyřešit i zázemí pro zvyšující se počet lázeňských hostů přepravujících se železnicí. Architekt Josef Danda použil pro návrh nové výpravní budovy tehdy velmi moderní funkcionalismus, který zapadá i do architektonického řešení zdejších lázeňských budov.

Protože je trať na cca 6 m vysokém náspu, lze ze vstupní haly v přízemí výpravní budovy pokračovat rovnou do podchodu ke 2. nástupišti nebo po schodech na 1. nástupišť. V přízemí je umístěn vestibul s osobní pokladnou, úschovna a podej zavazadel a na protější straně vstupní haly bufet s částečně krytou terasou. Mimo lázeňskou sezonu byl vestibul s pokladnou v přízemí uzavřen a pro prodej jízdenek byla využívána čekárna v patře, resp. navazující služební místnost, která byla mj. propojena s podej zavazadel v přízemí výtahem. V patře byl umístěn ještě byt přednosty a toalety.

Kromě výpravní budovy je v zastávce Teplice nad Bečvou vybudován ještě krytý výstup z podchodu, nástupištní přístřešek na 2. nástupišti a skladiště, protože zde byla původně i manipulační kolej, přes kterou museli cestující při cestě mezi podchodem a 2. nástupišťem přecházet.

Teplice nad Bečvou mají jednu z nejzdařilejších funkcionalistických výpravních budov, a to v celosvětovém měřítku, i proto je budova zapsána od roku 1991 v seznamu kulturních památek. V těsné blízkosti zastávky můžete ještě zhlédnout [Hranickou propast](#), nejhlubší zatopenou sladkovodní jeskyni světa nebo na protějším břehu Bečvy [Zbrašovské aragonitové jeskyně](#).

Použité zdroje

- [1] Čada, Luděk; Kunt, Miroslav; Sedláček, Radek; Strnad, Jiří. Místní dráha Ostrov - Jáchymov. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. R. Sedláček, 1996.
- [2] Hájek, Karel. Architekt Josef Danda. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2007.
- [3] Josef, Dušan. Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri, 1999
- [4] Krejčířík, Mojmír. Česká nádraží. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2003-2015.
- [5] Šindlauer, Zdeněk. Severočeská transverzálka. Praha: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2008.
- [6] Vursta, Pavel a kolektiv. 130 let Pardubicko-liberecké dráhy 1859-1989. Praha: NADAS, 1989.
- [7] Wohlmuth, Jiří. Stavební správa Praha, 40 let, 1962-2002. Praha: České dráhy, s.o., Stavební správa Praha, 2002.
- [8] Kolektiv autorů. Atlas drah České republiky 2004-2005. Praha: Dopravní vydavatelství Malkus, 2004.
- [9] <http://kubickaparabola.wz.cz/>
- [10] <http://pam.plzne.cz/>
- [11] <http://schemata.tudc.cz/>
- [12] <http://www.dveprahy.cz/>
- [13] <http://www.honzikovyvlacky.cz/>
- [14] <http://www.pamatkovykatalog.cz/>
- [15] <http://www.praha-bechovice.cz/>
- [16] <http://www.trat087.info/>
- [17] <http://www.vodarenskeveze.cz/>
- [18] <https://cs.wikipedia.org/>