

Železniční stavby známé i méně známé

Obsah

Říkovské tunely	3
Vlečka do papírny Větrní	4
Vinohradské tunely	5
Výpravní budova v Hevlíně	7
Viadukt v Žampachu	9
Bývalá železnice do Jáchymova.....	10
Výpravní budova v Teplicích nad Bečvou	11
Vodojem v Praze-Běchovicích.....	12
Výpravní budova v Plzni-Jižním předměstí	13

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 Riegrové stezky na druhém břehu Jizery.

Vlečka do papírny 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. 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 úvratěvé stanice o pěti kolejích s názvem Úvrať nebo také Hrotová úvrať. Tato stanice byla vybudována na přelomu 50. a 60. let 20. století, do té doby zde byla pouze jednoduchá úvrať s jednou výhybkou. Ve stanici je stavědlo, kde bylo mechanické zabezpečovací zařízení pro obsluhu světelných návěstidel a mechanických přestavníků výhybek. Ze stanice Úvrať 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 Úvrať 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 [Úvrať](#) 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 tratěmi, 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 Gröbeho (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 zdvoukolejněny 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 výtahové 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 podobnou 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 provizoriem, 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 Vykmánově 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.

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



foto z knihy Architekt Josef Danda (Karel Hájek, 2008)

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 podejem zavazadel v přízemí výtahem. V patře byl umístěn ještě byt přednosta 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](#).

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 Poříčian 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.

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 nástupištím. 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.

