

## Historie železničního uzlu Praha

Ing. Ivan Doležal

Zamýšlíme-li se nad úlohou železnice v Praze, pocítujeme jak hluboko je zasazena do lidského vědomí a novodobé historie města. Železnice v Praze slouží lidem více než 150 let. Vznik provázely ne sice dramatické události, ale ostatně jako u každého převratného díla - počáteční těžkosti. Přenesme se do Prahy 20. let 19. století, kdy ruch ulic tvořily bryčky a těžké formanské vozy, do Prahy sevřené hradbami. S utichajícími vzpomínkami na poslední válečné události a padlé doléhají i sem informace o parovozech a železných dráhách. Do čela společenského dění se postupně staví generace lidí, která svůj životní úděl spojuje s technickým pokrokem. Hledá v tom způsob obživy a prostředek pro zbohatnutí, na druhé straně realizaci svých záměrů poskytuje obživu tisícům rodin. Pragmaticky a účelově se mění pojmy jungmanovského typu jako národ a láska k vlasti na výrazy vyjadřujícími růst výroby, vyšší rychlosti a zvýšení objemu přepravy. Začíná zrod novodobé dopravy. Rakousko vstoupilo do tohoto integračního procesu, který kulminuje v současné době, s handicapem 30 - 40 let. Císař František I. byl dokonce odpůrcem železničních drah, ovšem pouze do doby, než se poprvé svezl vlakem. Říše se však nemohla trvale inovacím bránit, avšak způsob, jak k nim přistupovala a snažila se je vtěsnat do společnosti, byl kuriózní a ojedinělý zároveň. Není proto již tak nepochopitelné, proč se přidržuje zastaralá koněspřežní koncepce železných drah, zatímco v Anglii je uvedena do provozu první parní železniční dráha světa. To byla tvář Prahy počátku 19. století.

### Od koněspřežní železnice

Po uvedení první koněspřežní železnice mezi Budějovicemi a Lincem do provozu se objevuje záměr stavby další koňky, a to z Prahy do Plzně. Pro nedostatek prostředků skončila akciová společnost pověřená stavbou dráhy v dluzích a dráha po cca 60 km uprostřed lánských lesů. Výchozí nádraží bylo umístěno v blízkosti dnešní žst. Praha-Dejvice s menší budovou, vykládacími jeřáby, kovárnou a silem pro oves.

Po zjištění, že Bavorsko a Prusko jsou v budování železničních drah podstatně dále, reagovalo Rakousko poměrně pružně, pružněji než to odpovídalo pověstem o těžkopádnosti jeho byrokracie. Byly zmobilizovány intelektuální a hmotné zdroje. Dopravní politika v říši sledo-

vala hospodářské a vojensko-strategické důvody. V okamžiku vzniku generelu výstavby drah byly české země považovány již za pevnou a stabilní součást integrované mnohonárodní říše a díky své poloze předurčeny pro jejich realizaci. Do Čech měly vést hned dvě dráhy.

Vídeň ve snaze dohnat zpoždění byla připravena získat odborníky za každou cenu, a tak se na budování železnic podíleli skutečně odborníci evropského věhlasu. Byl jím Alois Negrelli, později významený titulem „von Moldeelbe“, otec a syn Gerstnerovi, benátsčan Karel Ghag, do čela pozdějšího generálního ředitelství byl postaven další Ital H. Francesconi. Není možné neuvést hlavního projektanta „Ferdinandky“ F. X. Riepla, hlavního investora této dráhy a vídeňského bankéře S. Rothchilda a nebo českého inženýra J. Pernera. Ještě jednoho muže je třeba uvést. I když jeho jméno se dotýká problematiky železničních drah pouze okrajově, je po něm pojmenována jedna z čtvrtí Prahy. Je to Joachim Barrande, který měl zredigovat vedení koňské dráhy z Prahy do Plzně. Když však našel trilobit neobvyklé velikosti, zanechal práce a stal se objevitelem českého siluru.

Po schválení ekonomicky dostupnější trasy od Olomouce pro spojení Vídně s Prahou a po rozhodnutí vést dráhu dále k Severnímu moři, bylo úkolem nalézt místo pro nádraží, sloužící oběma dráhám. Perner, jemuž historie bez sentimentu přiznává průbojnost, vychytralost ale i sklony k bezohlednosti, spory vyřešil kompromisem. Uvnitř hradeb se vybudovala část stanice pro osobní a nákladní dopravu, před hradbami se realizovalo vnější nádraží s výtopnou a vodárnou. Dnešní Masarykovo nádraží bylo na světě. Po nutných procedurách státní sekretář Kubeck přednesl císaři žádost a ten schválil otevření Severní dráhy na den 20. srpna 1845, kdy do Prahy přijel první vlak. Dráha z Běchovic byla již dvoukolejná, vcházela do Prahy při úpatí vrchu Žižkova. U Sluncové začínala vysoká opěrná zeď pro zachycení příkrého svahu Žižkova. Z nádraží byla vyvedena rovněž první vlečka do dvora u Hybernů, kde byla celnice.

Těsně před revolucí v roce 1848 bylo pražské nádraží vybudováno terminálem zvonkového telegrafu, a tak byla Praha přes Olomouc propojena s metropolí na Dunaji.

Bezprostředně byla zahájena stavba severní dráhy s dvoukolejným viaduk-

tem, který přenesl dráhu z karlínského na bubenský břeh Vltavy. Na české poměry kyklopská stavba si vyžádala na tehdejší dobu astronomický náklad ve výši 1,5 milionu zlatých. Projekt realizovaly stavební firmy Lanny a Kleina. Zakázku získali mj. i slibem úspory 10% rozpočtových nákladů. Do provozu byla stavba uvedena v roce 1850.

Stavební tempo výstavby drah v českých zemích bylo obdivuhodné. Stačilo pouhých deset let k tomu, vezmeme-li do úvahy rok 1839, kdy byla první dráha přivedena na moravsko-rakouskou hranici a rok 1851 spojující již Prahu s Drážďany, aby české země byly propojeny železnicí.

### Další nádraží a tratě

Trvalo celých dvanáct let než byla do Prahy přivedena další železniční trať. V roce 1862 byla od jihozápadu, z Bavorska a Plzně přivedena Česká západní dráha. Nádraží se nacházelo tehdy za Prahou, na území města Smíchova.

V následujícím roce byla přestavěna koňka na normálně rozchodnou trať. Koncese ukládala prodloužení tratě až k severní dráze do Buben a po složitých jednáních s městem byl vysloven souhlas vést dráhu Královskou oborou, kde se vystavěl nejstarší pražský tunel o délce 103 m. K propojení Buben došlo v roce 1868. Nádraží bylo v následujících letech doplněno dílnami, depem, později bylo připojeno síti vleček, mj. i do přístavu Holešovice s přístavním nádražím připomínající spíše letohrádky v okolí Senohrab nebo Dobříchovic.

Každá železniční společnost byla vázána konkrétními ustanoveními svých, někdy nečitelně formulovaných koncesí, společností pracovaly podle odlišných účetních, přepravních a garančních podmínek. Snahy o sjednocení byly vesměs neúspěšné. Částečnému sjednocení napomohl, ostatně jak je v historii zvykem, mocnější faktor. Tím bylo ministerstvo války, které po prohrané prusko-rakouské válce v roce 1866 odhalilo slabiny, které měly za následek mj. zdržení odsunu vojsk a zkomplikovalo i útek obyvatel Prahy. Poválečná léta provázely bouřlivý hospodářský rozmach. Napomohl tomu mj. i nový obchodní zákoník, který kodifikoval svobodu podnikání. Do průmyslu proniká strojní velkovýroba, vzrůstá těžba uhlí, jsou postaveny nové vysoké pece, profilují se samostatná průmyslová odvětví. V roce 1869 je otevřena v Praze živnostenská banka, za ní následuje česká burza. Na Smíchově vyrostla Ringhofferova továrna s vizí výroby vagonů pro „železné dráhy“. Vize byla správná. První kroky má za sebou továrna v Karlíně, z níž vyroste po několika desetiletích jeden z největších gigantů, a to koncern ČKD.

Začíná období mohutného rozvoje železnic nejen v Čechách, ale i v Praze.

V roce 1872 je Buštěhradskou společností přivedena na Smíchov trať z Hostovic. Četné oblouky a velký výškový rozdíl, který dráha překonávala, jí předurčilo přezdívkou pražský Semmering. Obě dráhy vyústily na Smíchově, ale nebyly vzájemně propojeny, což je patrné dodnes, kdy není možný přímý výjezd od Hostovic k nástupišťům žst. Smíchov.

O rok později je přivedena na Smíchov z Berouna a Rudné Pražsko-duchcovská dráha. Do této doby také zapadá odstranění úvratě jízdy mezi olomoucko-pražskou a pražsko-drážďanskou tratí vybudováním 300 m karlínského spojovacího cihlového viaduktu.

Na obzoru jsou další tratě blížící se ku Praze. Je to jednak dráha Františka Josefa I. blížící se ku Praze od Benešova a dále Česká severozápadní dráha přicházející od Neratovic a Vysočan. Obě dráhy musí překonat nepříznivé konfigurační podmínky. Dráha od Benešova se dostává do Prahy tunelem pod Vinohrady, dráha Severozápadní tunelem prochází pod vrchem Tábor. Dráhy se setkaly zhruba v prostoru dnešní Státní opery na tehdy volném prostranství souběžným s hradbami. Tam vyrostlo dnešní hlavní nádraží. Blíže k hradbám to bylo nádraží Františka Josefa I., v zadní části ve směru k žižkovským svahům potom samostatné nádraží Severozápadní dráhy. Nádraží císaře Františka Josefa I. muselo mít náležitou reprezentativní výpravní budovu, architektonicky ztvárněnou ve stejném slohu jako její protějšek ve Vídni. O to se postaral první český smyšlející architekt Vojtěch Ignác Ullmann, mj. i autor nejstaršího českého peněžního ústavu v Praze. Osud nebyl oběma nádražím budovám příznivý. To pražské bylo po 30 letech zbouráno a přestavěno podle arch. Fanty do dnešní podoby, jeho dvojče ve Vídni nepřežilo konec druhé světové války.

Po velkých diskusích a problémech je konečně realizována i spojovací dráha ze Smíchova se středem města, jejíž realizace narážela na územní překážky, zejména na překonání řeky Vltavy. Spojení s dnešním Masarykovým nádražím naráželo na překonání výškového rozdílu 15,3 m a při nepatrné vzdálenosti bylo spojení možné jen úvratí přes kolejiště Hrabovka. Tento handicap pociťuje doprava nepříjemně dodnes, ale doufáme, že ne již nadlouho. Železniční uzel Praha (ŽUP) je na světě.

Přes nákladové nádraží na Rohanském ostrově je do Prahy dovedena v roce 1875 Rakouská severozápadní dráha. U Poříčské brány vyrostlo v roce 1875 hlavové nádraží Těšnov v novorenesančním slohu. Ve Vysočanech vyrostla dvě nádraží s výpravní budovou uprostřed.

V roce 1877 byla v Libni otevřena dvě nádraží, horní na „štégu“ (Staatseisenbahngesellschaft) a dolní na Rakouské severozápadní dráze. Dolní nádraží ustoupilo v 60. letech 20. století potřebám města, tvořilo malou staniční budovu a několik kolejí. Horní nádraží bylo budováno velkoryseji a postupně se rozrostlo na velké nákladové nádraží.

V roce 1882 je dáno do provozu spolu s prvním seřaďovacím nádražím ve Vršovicích i osobní nádraží Nusle - Vršovice. Nádraží tvořilo výpravní budovu, kolejiště s překládací rampou, sklady a pod vrchem Bohdalec výtopnu s dílnami. Význam stanice se zvýšil po dobudování tratě z Modřan a nákladní spojky ze Smíchova. Na vybudování nového seřaďovacího nádraží si však stanice musela počkat celých 35 let.

V popsaném období dochází v říši k zásadním změnám ve vztahu státu k železnici. Politické a hospodářské změny uskutečněné po roce 1879 vedly stát ke snaze po státních železnicích a státním provozu na nich. V důvodové zprávě k nové státní dopravní politice se hovořilo o tom, že železnice, na nichž je stát finančně zastoupen většinou a na dráhách s národohospodářským a obchodněpolitickým významem, musí být podřízeny státu. Byl to dlouhodobý proces provázený nejrůznějšími třenicemi motivovanými národnostními a politickými ambicemi. Začíná zestátnění železnic, přičemž cílem nebylo násilné vyvlastňování.

### Od strategie ke skutečnosti

Stále naléhavěji se ukazuje potřeba vypracování ucelené koncepce dostavby ŽUP. Zkoušky s elektrickou trakcí vedly již v roce 1910 ministerstvo železnic ve Vídni k úvahám o postupném zavedení elektrického provozu, a to hned ve dvou městech říše - Vídni a Praze.

V roce 1910 byla zřízena pražská drážní komise se studijní kanceláří, která vytvořila v průběhu let množství návrhů a projektů. Od té doby uplynulo více než 90 let, avšak dodnes jsou některé koncepční náměty a záměry, byt velkorysé a spojené s velkou finanční náročností, stále aktuální a každá další generace se s nimi tak či onak vyrovnává.

Naplnění záměrů koncepce bylo zahájeno v roce 1914 stavbou seřaďovacího nádraží ve Vršovicích a stavbou jednokolejné kolejové spojky Vršovice - Malešice - Libeň. Válečné události zpomalily průběh výstavby a teprve v roce 1919, v podmínkách nové ČSR, bylo seřaďovací nádraží uvedeno do částečného provozu. Do meziválečného období je třeba zahrnout v roce 1926 i dostavbu traťové spojky z Libně na Vítkov. V roce 1936 byla postavena odbočná trať z Ma-

lešic do nového nákladového nádraží Žižkov, které vyrostlo na troskách starých olšanských usedlostí. Před samým vypuknutím druhé světové války byly ještě dokončeny stavby druhé traťové koleje z Vršovic do Malešic a dvoukolejná spojka Malešice - Běchovice.

V tomto období můžeme rovněž vystopovat předchůdce dnešního Státního ústavu dopravního projektování (SUDOP). Projekty se zpracovávaly postupně na ředitelství Československých státních drah, u Ústřední stavební správy nebo u Železničních stavebních správ po celé republice, v době okupace v projektové organizaci Německých říšských drah, po válce potom v Projektční ústředně železnic, ze které se v roce 1952 vytvořil SUDOP.

Meziválečné období je spojeno i se záměrem elektrifikace tratí, který byl pojat velkoryse a navrhoval elektrizaci tratí a pražských nádraží systémem 1,5 kV stejnosměrného proudu. Byla vybudována měnična Křenovka. Realizaci oddálila světová krize a později válka.

Válečné události staví do popředí priority strategického významu vyvolané rostoucími válečnými přepravami. K nim patří bezesporu realizace tolik potřebného II. dvoukolejného vinohradského tunelu, který byl po přestavbě zhlaví Prahy hl. n. otevřen provozu v roce 1944. Souběžně s rekonstrukcí i původního tunelu začalo ražení i III. vinohradského tunelu. Stavba zůstala však nedokončena a k dispozici bylo po více než dalších 40 let pouze torzo 300 m dvoukolejného tunelu. Tento pozitivní skutek protektorátní moci umožnil oddělení dopravy od Smíchova a Prahy Vršovic a zároveň zkapacitnění přilehlých tratí. Do válečného období v Praze patří i realizace kolejové spojky mezi Malešicemi a Hostivářem.

Dozněla válka. Měřítka společenských hodnot se však postupně mění.

Praha, v té době více než milionová má však k dispozici prakticky stejná dopravní zařízení jako koncem třicátých let. Byl zpracován „nový projekt“, který navazoval na předválečné návrhy. Zároveň je předložen projekt města, který byl jiný. K dohodě nedochází a bezproblémová a nekonfliktní je pouze jihozápadní část města.

Poválečné období je spojeno s pokračováním elektrizace železničního uzlu započaté před válkou, ale již s napětím 3000 V. Realizace pokračovala až do roku 1962. Pro potřeby uzlu byla vybudována měnična Třešňovka. Přestavuje se rovněž velkoryse nádraží Praha-Smíchov a vedle nové výpravní budovy bylo upraveno kolejiště s dvěma novými nástupišti.

V letech 1952-55 se realizovala výstavba třetí traťové koleje v traťovém úse-



V závěru roku 1980 byla uvedena do provozu část holešovické přeložky v úseku Praha-Libeň – Praha-Bubeneč, která převedením dopravy mimo centrum umožnil přistoupit k částečné úpravě na Negrelliho viaduktu. Nová železniční stanice Praha-Holešovice s moderní výpravní budovou a krytými nástupišti s mimoúrovňovým a zároveň bezbarierovým řešením byla uvedena do provozu v roce 1985.

V té době se dostává i na dostavbu III. vinohradského tunelu zahrnující v počáteční etapě přípravné práce a přeložky inženýrských sítí. Jednalo se o největší poválečné tunelářské dílo realizované po dlouhých diskusích rozdělením do dvou samostatných tunelů. Tunel byl dokončen v roce 1989 těsně před historickým zvratem událostí, které změnil řád a hodnoty společnosti. Dalšího tunelu by se Praha měla dočkat snad v dohledné době.

Do doby posledního desetiletí patří ještě dokončení poslední stavby v železničním uzlu Praha, kterou byla Modernizace východní části hlavního nádraží. Více než stoleté prostory lokomotivního depa ustupují nové provozní budově, vybudovaly se zavazadlové tunely, podchod a nástupiště s novými přístřešky. K objektivní skladbě patřil i soubor opěrných zdí ve Španělské ulici.

### Závěr

Co říci závěrem. Za více než 150 let vyrostly na území Prahy nové železniční tratě, traťové spojky, železniční stanice z nichž mnohé patří nezastupitelně do panoramatu města. Železnice se stala běžnou součástí a samozřejmostí všedního života obyvatel i návštěvníků Prahy. Z provinčního města počátku 19. století, které mohl dobrý chodec obejít za 4-5 hodin, se Praha stala hlavním městem České republiky, střediskem kultury a vzdělanosti a významným centrem Evropy. Praha přitahuje podnikatele a investory a stává se i zajímavou adresou pro ty, kteří zde chtějí rozvinout svoji aktivitu a nové příležitosti. To je tvář Prahy počátku 21. století. Na druhé straně existuje i odvrácená tvář, již ne tak přitažlivá, sužovaná rostoucí automobilovou dopravou, přeplněnými ulicemi.

Dynamickému rozvoji Prahy se přizpůsobuje i ŽUP. Zbývá dokončit některé rozhodující rozestavěné nebo zcela nové stavby, které významně zrychlí železniční dopravu a vytvoří alternativu rozvíjejícímu se automobilismu. Že to bude náročný úkol, provázený přesvědčováním politických nebo jiných autorit o nutnosti jejich realizace, je téměř jisté.

## Rozvojové možnosti železniční infrastruktury v centrální oblasti Prahy

Ing. Pavel Tikman

Železniční uzel Praha (ŽUP) jako nedílná součást železniční sítě ČR a z hlediska dálkové dopravy i Evropy, prodělal za zhruba 150 let své existence řadu změn v koncepci přestavby.



Jedním ze základních vstupů poválečné koncepce z hlediska osobní dopravy bylo, že železniční stanice Praha hl. n. se stane ústředním nádražím v Praze pro veškerou osobní dopravu, Masarykovo nádraží bude trvale opuštěno od železniční dopravy, trať od Kladna bude ukončena v Dejvicích a od Kralup povede do hlavního nádraží po Holešovické přeložce.

Na základě této koncepce byly rozestavěny některé stavby, které však s výjimkou „Holešovické přeložky“ (včetně nádraží Praha-Holešovice), nejsou dodnes ukončeny:

- „Jižní spojka“, těleso dvoukolejné, svršek položen jen v jedné koleji, nedokončeny „usměrněné odjezdy“ třídícího nádraží Praha-Vršovice, umožňující oddělení nákladní dopravy na hranicích města,
- odstavné nádraží jih (ONI) pro osobní soupravy dodnes není dokončeno, chybí dokončit odjezdovou skupinu včetně spojovací koleje do Vršovic (mimoúrovňově vykřižovanou s „usměrněnými odjezdovými kolejemi“ třídícího nádraží),
- v žst. Praha hl. n. byla postavena nová odbavovací hala a kolejiště ve východní části stanice (nást. V, VI, VII), zbývá dokončit rekonstrukci kolejiště včetně severního zhlaví,
- z tzv. „Nového spojení“, jehož technické řešení prošlo za uplynulých 40 až 50 let mnohými změnami, byly postaveny jen zárubní zdi na severní straně Vítkova,
- traťový úsek Praha-Libeň – Praha-Běchovice, jehož těleso je postaveno pro 3 koleje, je dosud dvoukolejné, úsek Praha-Libeň – Praha-Malešice (spodní stavba je částečně pro 2 koleje) zůstává jednokolejné, nerealizovalo se ani mimoúrovňové křížení těchto tratí.

### Deficity železnice v Praze a Pražském regionu

Z hlediska Prahy a jejího okolí se jedná především o následující nedostatky železniční dopravy:

#### Osobní doprava

- nedostatečná návaznost železniční

osobní dopravy na ostatní (podřazené i nadřazené) druhy osobní dopravy, jakož i uvnitř železničního systému (ne vždy dokonale přestupní vazby mezi železnicí a MHD, železnicí a autobusy, absolutní absence přestupních vazeb mezi železnicí a leteckou dopravou, nevyhovující přestupní vazby mezi železnicí (dálkovou dopravou) a železnicí (příměstskou dopravou) v centrální oblasti Prahy),

- nedokončená železniční infrastruktura zvláště v centrální oblasti Prahy, mající za následek roztržitost osobní dopravy do vícero nádraží (zvláště Praha hl. n., Praha-Holešovice, Praha-Mas. n., okrajově Praha-Smíchov, Praha-Vršovice),
- nevyužité nebo nevhodně využité plochy a prostory podél železnice, resp. ve stanicích a zastávkách a v jejich bezprostředním okolí.

#### Nákladní doprava

- nepravdivost dopravy vozů po síti,
- nedostatečná nabídka přepravních služeb,
- chybějící návaznost na silniční dopravu pro systém z domu do domu,
- nedokonalá kombinovaná (intermodální) doprava,
- chybějící určení míst, rozsahu, vybavení komerčních center, středisek přepravních služeb, kontejnerových terminálů, logistických center apod. pro zátěž, která má zdroj a cíl v Pražském regionu,
- zastaralý a nevhodný vozový park.

#### Nedostatky existující železniční sítě – všeobecně

- kolejová kapacita některých stanic a uzlů, propustná výkonnost tratí (většina úzkých míst pražského uzlu bude odstraněna výstavbou tzv. Nového spojení),
- zastaralá železniční zařízení tratí a stanic (elektrifikace, zabezpečovací a sdělovací zařízení, radiofikace),
- špatný technický stav (nedostatečná údržba, rekonstrukce),
- zařízení, která by byla potřebná, ale zatím chybí (peronizace, nové zastávky),
- trvalá omezení rychlosti.

#### Deficity železniční infrastruktury Pražského regionu

- chybějící kvalita sítě tratí kategorie I a, I b, I c (s výjimkou úseku Praha – Kolín), tzn. modernizace na vyšší rychlost,