

PETR LAPÁČEK PETR OVSENÁK JOSEF BOSÁČEK

ZMIZELÉ KOLEJE, ZMIZELÁ NÁDRAŽÍ

OD PRVNÍCH ŽELEZNIC PŘES LOKÁLKY KE KORIDORŮM



Zmizelé koleje, zmizelá nádraží

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Petr Lapáček, Josef Bosáček, Petr Ovsenák

Zmizelé koleje, zmizelá nádraží – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2019

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

Zmizelé koleje, zmizelá nádraží

Petr Lapáček, Josef Bosáček, Petr Ovsenák

CPRESS

Brno
2019

Obsah

Úvod	6	Přeložky spojené s elektrizací tratí	
Pražský železniční uzel	9	a zvýšením výkonosti tratí	109
Praha Těšnov – Praha Vysočany	10	Přeložky spojené s elektrizací tratí a zvýšením	
Proměny místní trati Vršovice – Modřany	23	výkonosti tratí	110
Zastávka Komořany	30	Přeložka trati Řečany nad Labem – Záboří nad Labem	
Praha-Braník – cementárna Podolí	31	v úseku Kojice – Týnec nad Labem	110
Praha-Čakovice – Letov Letňany	34	Přeložka trati v Pečkách	114
Přeložky při výstavbě Barrandovského mostu	37	Přeložka trati v Poříčanech	115
Ukončení provozu na seřadovacím nádraží Praha		Přeložka a zdvoukolejnění trati Litoměřice město –	
Vršovice	38	Litoměřice dolní nádraží	116
Ukončení provozu na nákladovém nádraží Praha		Přeložka trati Kralupy – Chvatěruby – Úžice	121
Žižkov	40	Přeložka trati Kralupy n. Vl. – Kralupy n. Vl. předměstí	
Výstavba Nového spojení	45	124
Zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí	60	Přeložka České Budějovice – Odbočka Bavorovice	130
Zaniklé pražské zastávky a stanice	62	Albrechtice u Českého Těšína – Havířov – Ostrava-	
Tunely, přeložky a traťové spojky	67	Kunčice	132
Tunel bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda pod obcí		Kunčice – Polanka nad Odrou	133
Slavíč	68	Čičenice – Týn nad Vltavou	139
Přeložky a spojky poblíž žst. Hranice na Moravě	69	Trať Brno – Tišnov – Žďár nad Sázavou –	
Bělotínská spojka	70	Havlíčkův (Německý) Brod	141
Choceňský tunel	71	Železniční trať Brno – Tišnov	142
Pardubice – Semtín	74	Železniční spojení Německý Brod – Žďár na Moravě –	
Přeložka Chropyně – Přerov na trati Brno – Přerov	75	Tišnov	147
Přeložky v Hulíně	77	Nová trať Havlíčkův Brod – Brno	152
Přeložky Bílavsko a Bystřice pod Hostýnem	79	Využití a snášení původních tratí	157
Kúty – Brodské – Lanžhot – Břeclav	80	Spojení hlavního a dolního nádraží v Brně	161
Vlárský průsmyk	81	Svitavská pobřežní dráha	166
Přeložka Hodonín – Hodonín zastávka na trati		Severočeská transverzálka	
Hodonín – Holíč	82	Řetenice – Liberec	169
Tábor – Bechyně	85	Místní dráha Česká Lípa – Mimoň	170
Přeložka Vlkoš	87	Přeložka trati Česká Lípa – Vlčí Důl-Dobranov	173
Přeložka Skuteč – Žďárec u Skutče	89	Severočeská transverzálka potřetí – pod vlivem přírody	
Staré Město u Uherského Hradiště	89	a s pomocí lidské činnosti	177
Dráha Nýřany – Sulkov – Plzeň Valcha	90	Tratě zaniklé a přeložené v Podkrušnohoří ..	181
Spojka v Kladně mezi tratěmi do Lužné		Žabokliky (Schaboglück) – Březno u Chomutova	
a do Kralup	92	(Priesen)	182
Pardubice závodíště – Staré Jesenčany	92	Ústecko-teplická dráha	183
Semanínská spojka	93	Buštěhradská dráha	186
Spojka Rudná u Prahy	94	Poválečná léta a socialismus	187
Hostivice – Středokluky	95	Výstavba druhé koleje a elektrizace Trmice – Bílina	188
Studénka – Štramberk – Veřovice	97	Zahájení výstavby přeložek	188
Přeložka Vratimov – Paskov	100	Přeložka trati Teplice v Čechách – Most	190
Přeložky na úzkorozchodné trati Jindřichův		Přeložka nádraží v Mostě	195
Hradec – Obrataň	100	Přeložka trati Třebošice – Chomutov	201
Přeložky tratí Olomouc Nová Ulice – Olomouc-		Přeložka železniční trati Chomutov – Pruněrov	206
Hodolany a Olomouc hlavní nádraží – Olomouc		Přeložka železniční trati Chodov – Sokolov	214
Nové Sady	103	Přeložka železniční trati Ústí nad Labem – Teplice	220
Spojka Rychvald zámek – Bohumín-Vrbice	104	Přeložka trati Březno u Chomutova–Chomutov	224
Spojka Putim – Ražice	105		
Přeložky tratí ve stanici Lovosice	108		

Přeložky tratí Duchcovsko – podmokelské dráhy.	227
Chomutov – Jirkov – Litvínov	231

Přeložky spojené s výstavbou I.TŽK a spojovací větve mezi I. a II. TŽK 235

Přeložky spojené s výstavbou I.TŽK a spojovací větve mezi I. a II. TŽK	236
Přeložka trati Nové Ouholice – Mlčechvosty.	236
Přeložka trati mezi Dlouhou Třebovou a Parníkem	239
Přeložka trati Třebovice v Čechách – Rudoltice	244
Přeložka trati Krasíkov – Tatenice (mimo)	248
Přeložka Tatenice – Hoštejn	252
Přeložka Hoštejn – Lupěné.	254

Přeložky na III. tranzitním železničním koridoru 259

Česká západní dráha	260
Optimalizace železniční trati Beroun – Zbiroh	260
Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany	263
Modernizace trati Rokycany–Plzeň	264
Úsek Praha – Beroun.	269
Jablunkovské tunely.	269

Přeložky na IV. tranzitním železničním koridoru 273

Dráha císaře Františka Josefa.	274
Výhybna Čekanice – Nasavrky	276
Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy	277
Modernizace trati Horusice – Veselí nad Lužnicí	283
Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora	287
Modernizace trati Sudoměřice u Tábora – Votice.	290
Traťový úsek Nemanice – Ševětín	293

Koněspřežné železnice 295

C. k. první privilegovaná železniční společnost České Budějovice – Kaplice – Kerschbaum – Linz	296
Praha Bruska – Kladno – Lány – Píň	301

Lokální tratě zrušené v první vlně 305

Rozvoj lokálních tratí a podmínky provozu.	306
Bošice – Svojšíce	306

Ondrášov – Dvorce, úzkorozchodná dráha	308
Úzkorozchodná dráha Slaný – Smečno – Kačice	310
Kuřim – Veverská Bítýška.	314
Ostrov nad Ohří – Jáchymov	317
Čáslav – Močovice	321
Trať Kadaňský Rohozec – Doupov	321

Zrušené české lokální tratě – vodní díla . . . 325

Loučovice zastávka – Lipno nad Vltavou	326
České Budějovice – Černý Kříž – zatopená trať Černá v Pošumaví – Nová Pec.	327
Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice	329
Ostravice – Bílá	331

Doba rušení lokálek 335

Dětenice – odbočka Rokytňany – Dobrovice město	336
Skalsko – Chotětov	339
Česká Kamenice – Česká Lípa	343
Smidary – Vysoké Veselí.	350
Svobodné Heřmanice – Horní Benešov	353
Svor – Jablonné v Podještědí	355
Velké Březno – Lovečkovice – Verneřice / Úštěk horní nádraží.	356
Lhotka u Mělníka – Střednice	359
Tasovice – Vápenný Podol	361
Frydlant v Čechách – Heřmanice	363
Kladno Dubí – Zvoleněves	368
Kladno Dubí - (Staré) Kladno	375
Chrast u Chrudimi – Hrochův Týnec.	377
Železniční vlečka Bohušovice nad Ohří – Terezín	379
Čejč – Uhřice a Uhřice – Ždánice	380
Nezamyslice – Morkovice.	385
Mutěnice – Kyjov	389
Hostašovice – Nový Jičín horní nádraží	393
Karviná hl. n. / Karviná Doly – Karviná město.	396
Seznam železničních společností.	398
Závěrem.	398
Literatura a poděkování	399
Poděkování muzeím, která poskytly fotodokumentaci do této publikace	399

Předmluva

Napsat povídání o tom, jak se za poslední léta změnila železniční síť v České republice a rovněž mapa železničního uzlu Praha, mě napadlo při slavnostní jízdě k uvedení stavby „Nového spojení“ do provozu v roce 2008. Realizací této stavby došlo ke zrušení několika krátkých jednokolejných spojovacích tratí. Tyto tratě měly štěstí, že byly nahrazeny novými, výkonnými tratěmi, které naplnily sen několika generací železničních odborníků. Vždyť od vzniku samostatného československého státu bylo jasné, že převládající dopravní osa je východ – západ, a přesto po dobu devadesáti let bylo největší pražské nádraží napojeno od východu pouze dvěma jednokolejnými tratěmi. Po ukončení výstavby „Nového spojení“ včetně návazných staveb jako by více než sto let staré secesní nádraží dostalo novou krev a na jeho nástupištích se setkává 21. století s architekturou počátku 20. století. Potom jsem si vzpomněl na jedno krásné nádraží v samotném centru Prahy, odkud jsem se vydal v polovině šedesátých let na svoji první samostatnou jízdu vlakem. Jedná se o bývalé nádraží Praha-Těšnov, které nemělo to štěstí a počátkem sedmdesátých let na něm byl po necelých sto letech ukončen provoz. A nakonec jsem usoudil, že by nebylo marné zavzpomínat si na zmizelé koleje a nádraží trochu uceleně. Protože jsem si byl vědom, že to bude práce náročná, pozval jsem ke spolupráci kolegy pana Josefa Bosáčka a pana Petra Ovsenáka. Výsledkem společné práce je tato kniha, jejíž motto je „od prvních železnic přes lokálky ke koridorům“.



Úvod

Česká republika má jednu z nejhustějších sítí železnic v Evropě. Tato síť vznikala poměrně dlouhou dobu a za velice odlišných sociálních i ekonomických podmínek, než jsou podmínky současné. Nejprve vznikly dvě koňské železnice, jejichž účelem bylo zjednodušit dopravu zboží, provozovanou formany po silnicích. Jejich trasování bylo tak velkorysé, že potřebné úseky byly později přestavěny na našem území prakticky ve stejné trase pro parní provoz. Později vznikla síť hlavních tratí, která dodnes slouží ve velké míře dálkové dopravě. Ta měla zajistit zejména rychlé přesuny vojska napříč celou rakousko-uherskou monarchií a současně i nahradit tehdejší pomalé a nepohodlné dostavníky v dálkové přepravě osob. Později přibýly další hlavní tratě, které zajišťovaly jednodušší a levnější přepravu zboží, než byla tehdejší formanská doprava. A v poslední fázi stát podpořil výstavbu místních tratí, které zajišťovaly dopravu mezi lokálními centry a lokálními průmyslovými podniky. Tato síť sice byla stavěna s podporou státu nebo zemských úřadů, avšak bez jakékoliv vrcholové koordinace, pouze podle momentálních potřeb a zájmů místních podnikatelů a vlivných osob.

Síť drah během času měnila svůj význam. Některé tratě se staly ještě významnějšími a dnes tvoří páteřní koridory železniční sítě, po kterých se realizuje většina výkonů jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Tím se některé tratě (původně sice stavěné různými společnostmi jako hlavní pro dálkovou dopravu, avšak tehdy jako konkurenční již dříve vystavěným tratím, tedy i stavěné většinou nepříznivějším terénem) dostaly mimo zájem hlavních přepravních proudů, přeměrovaných na provoz lépe vyhovujícími koridory. Příkladem takové dráhy je hlavní trať bývalé StEG Vídeň – Brno – Praha – Podmokly (Děčín), vedená přes Hrušovany nad Jevišovkou a Střelice. Dnes je od státní hranice do Brna na části trati provoz úplně přerušen, na části je prakticky zanedbatelný rozsah osobní dopravy a část slouží příměstské dopravě do Brna.

Místní dráhy, trasované často velice úsporně a s novými zákonnými úlevami oproti tratím hlavním, s mnoha oblouky a nevýhodnými spády a stoupáními, stavěné pro dopravu surovin a odvoz produktů převážně lokálních podniků (zejména cukrovarů, malých uhelných dolů a podobně), ztratily v dnešní době, po uzavření těchto podniků, opodstatnění ve svých trasách, podřízených nákladní dopravě. Paradoxně úlevy, které umožnily vznik těchto tratí, byly v dnešních časech často příčinou jejich zániku. Některé přežívají díky relativně dobrému trasování i pro osobní dopravu a rozvoji osobní dopravy mezi lokálními sídly, zejména tam, kde je z dnešního pohledu nevýhodné trasování nebo neúspěšný stav silniční sítě.

Některé tratě během dlouhé doby zanikly a úplně zmizely, některé sice byly zrušeny a zlikvidovány, avšak jejich

stopy jsou v terénu patrné dodnes. Jiné sice ještě úředně existují, avšak obnovit dopravu na nich by znamenalo investovat nemalé finanční prostředky. K tomu u některých tratí dnes není opodstatnění. U dalších tratí však toto proběhlo a po letech bez provozu se na ně provoz opět vrátil, jako na trať Velké Březno – Zubrnice, Krásný Jez – Horní Slavkov-Kounice a (Most) – Obrnice – Čížkovice – (Lobosice) nebo přeshraniční trať Kraslice – Klingental, Harrachov – Sklarska Poreba, Dolní Poustevna – Sebnitz a Aš – Selb. Některé tratě, původně sloužící i osobní dopravě, jsou stále provozovány pro dopravu nákladní, jako např. Petrovice u Karviné – Karviná, Čičenice – Týn nad Vltavou. Jiné byly z veřejných tratí přeměněny na vlečky, jako např. trať bývalé KBD mezi Bohumínem a Karvinou přes Orlovou a jiné další úseky, zejména v ostravském a severočeském revíru; nebo byly zahrnuty do obvodu zvětšených železničních stanic, jako např. trať Nemotice – Koryčany, Hrušovany u Brna – Židlochovice.

Některé tratě byly upraveny pro provoz jinou trakcí (jako např. koňské železnice na parostrojní provoz), z některých se staly elektrizované tratě městské hromadné dopravy (Ostrava, Brno).

Zánik tratí má i další, velmi různé důvody. Některé zmizely v dobách krizí, kdy zanikl průmysl, pro který byly postaveny, další zanikly z důvodu tzv. neefektivity, kdy buď nástupem souběžné silniční dopravy, nesmyslnou redukcí spojů nebo nevhodnou návazností na další dopravu ztratili cestující o takové spojení zájem, a jak již bylo zmíněno, nákladní doprava již dříve ztratila své zákazníky zánikem místního průmyslu.

Některé tratě byly zrušeny z politických důvodů, kdy rozhodnutím centrálních úřadů byl vytvořen seznam tzv. „neefektivních“ tratí, určených k likvidaci bez ohledu na jejich provozní potřebnost, protože v době levné nafty byla a je preferována silniční doprava na úkor dopravy železniční a finanční náklady na obnovu nebo modernizaci trati se tehdejšími politikům hodily jako záminka pro preferenci silniční dopravy. Takovým příkladem je velmi frekventovaná trať Ostrov – Jáchymov, kde byla sice silná osobní doprava, ale pro nárůst nákladní dopravy uranové rudy měla trať naprosto nedostatečnou kapacitu. Další tratě zanikly z důvodu nedostatečné údržby, kdy byla postupně snižována dovolená rychlost vlaků na těchto tratích až do hodnoty, kdy nemělo smysl dopravu na nich provozovat. Různé tlaky rovněž znemožnily jejich opravu, i když zájem o provoz na nich byl a někdy stále trvá. Takto byla snižována rychlost například na trati Kladno-Dubí – Zvoleněves. Nejprve na 20 km/h, později na 10 km/h, významným důvodem bylo i použití dělených betonových pražců při předcházející obnově. Tyto pražce měly dva betonové bloky, na nichž byly upevněny kolejnice, spojeny

ocelovým profilem, který rychle korodoval a nezaručoval správnou geometrii koleje. Výměna pražců však představovala velké náklady, takže ve smyslu filozofie o „levnější silniční dopravě“ opět bylo rozhodnuto trať neobnovit, ale zrušit. Dalším důvodem zániku tratí byla situace těsně po skončení druhé světové války, kdy bylo uzavřeno velké množství tratí spojujících naši republiku se sousedními státy. A nejednalo se pouze o uzavření hranic na tzv. Západ. Většina z těchto tratí vedla do sousedních socialistických států, zejména NDR a Polska. Nové politické poměry panovaly na hranicích s Polskem. Zde polské obyvatelstvo osidlovalo území patřící před válkou Německu – a naopak, Poláci se sem stěhovali z území, která byla Polsku zabrána Sovětským svazem. Vysídlení pohraničí bývalých Sudet z československé strany znamenalo zpřetrhání staletých vazeb obyvatelstva na obou stranách hranice. A noví dosídlenci, kteří k těmto územím neměli žádný vztah, neměli ani žádný zájem o přeshraniční dopravu. V Krušnohoří k tomu ještě přispělo otevření hnědouhelných dolů na německém území, takže tratě ztratily význam i pro nákladní dopravu. Také vojenské obsazení německého pohraničí sovětskou armádou znamenalo uzavření hranic. Na některých tratích však byla později doprava obnovena, zejména v posledních desetiletích.

Nemalou část zaniklých tratí tvoří tratě, které musely ustoupit změnám v území, kterým procházely. Sem patří zejména výstavby vodních děl a s tím související zatopení původních tratí, někdy bez náhrady, někdy s přeložkou trati mimo přehradní jezero. Nebo tratě zanikly důlní činností, zejména rozšiřováním povrchových dolů, kdy celá rozsáhlá území včetně obcí a měst i železničních tratí musela ustoupit těžbě zejména uhlí. Nejznámější je likvidace bývalého královského města Most. Tyto změny území ve svém rozsahu nemají v Evropě obdobu. Patří sem i tratě zrušené v městské zástavbě, které musely ustoupit rozvoji osídlení jako v Praze, Brně, Kralupech, Kadani, Ostravě a Karvině. Dále tratě, které musely ustoupit výstavbě silnic, jako je Ostrov – Jáchymov nebo Svor – Jablonné v Podještědí, nebo velkým průmyslovým komplexům, jako Nová Huť v Ostravě. Jiné tratě, jako například v Pardubicích, Středoklukách a Studénce, musely ustoupit rozšiřování mezinárodních nebo vojenských letišť.

Další skupinu tvoří úzkorozchodné elektrické dráhy v Jablonci nad Nisou a na Ostravsku a Karvinsku, které byly nejprve začleněny do městských dopravních podniků a později z kapacitních důvodů místo modernizace nahrazeny autobusovou dopravou nebo na Ostravsku normálně rozchodnými tramvajovými tratěmi, vedenými částečně i v jiných trasách podle potřeb nové výstavby města.

Zdálo by se, že nejvíce zrušených tratí bude mezi místními drahami, vybudovanými podle zákona 56/1880, 81/1887 a 2/1894, které přinesly nejen podporu místních drah, ale i mnohé úlevy v trasování a technickém vybavení

oproti drahám hlavním. Tyto úlevy se v pozdější době naopak staly značným omezením jejich provozu. Mnoho z nich však nebylo zrušeno, ale přebudováno na tratě s lepšími parametry, protože jejich přínos pro dopravu byl značný, jako například trať Brno – Tišnov – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod, kdy část trati Brno – Tišnov a Žďár – Havlíčkův Brod byla zrušena a postavena nově s lepšími parametry a část Tišnov – Žďár zůstala zachována, ale paralelně byl postaven nový úsek v jiné trase.

Zanikly i tratě budované jako hlavní vybudováním tratí nových, jako trať KBD Bohumín – Karviná přes Orlovou, která ztratila význam zahájením provozu na trati z Bohumína přes Dětmárovice bez úvratě v Bohumíně. Nová trať má lepší parametry, protože se v době výstavby budovala mimo poddolované území a mohla být ihned dvojkolejná, zatímco původní trať zůstala jednokolejná. Z hlavních tratí také prakticky zanikla celá původní Ústecko-teplická dráha, která dnes vede kvůli důlní činnosti v úplně jiné trase, přestože stále spojuje stejná velká města. Mnoha kdysi hlavním tratím zánik ještě hrozí, protože byly trasovány s nejlepšími dopravními parametry, a tak míjejí obce daleko na úbočích pohoří. Tím je na nich osobní doprava málo atraktivní a pro nákladní dopravu již přestaly být využívány.

Další tratě zanikly v důsledku modernizace, kdy byly trasovány vhodněji z hlediska zvýšení dovolené rychlosti, vhodnějšímu napojení do železničních uzlů nebo vhodnějšímu přiblížení k obcím. Nemalou měrou se na přeložkách, zejména v padesátých letech, podílely modernizace a v současnosti stavby železničních koridorů. Neposledním důvodem je i zánik tratí vlivem přírody, jako trať Hodslavice – Nový Jičín horní nádraží, neobnovená a zrušená po povodních, nebo tratě zničené sesuvy půdy jako původní trať Žabokliky – Březno u Chomutova.

Zmizelé tratě jsme z našeho pohledu a s ohledem na rozsah publikace vybrali tak, že se jedná o tratě, které sloužily veřejné dopravě, byť na některých byla doprava pouze nákladní, avšak nebyly to tratě sloužící pouze dopravě v rámci jednoho podniku, i když vedly na veřejně přístupných místech, jako například Kladensko-nučická dráha. V našem výčtu také nejsou tratě, které sice již neslouží veřejné dopravě a jsou formálně nesjízdné, ale úředně nejsou zrušené, tedy de facto úředně existují a mohou být kdykoliv obnoveny pro provoz. Náš výčet rovněž neobsahuje tratě, na kterých sice nebyla objednána osobní doprava, avšak je na nich provozována doprava nákladní nebo příležitostná turistická doprava. Ve výčtu nejsou ani neveřejné železniční vlečky, byť by na nich někdy sice byla provozována osobní doprava, avšak pouze neveřejná.

Je neuvěřitelné, že na území České republiky zmizelo více než 900 km veřejných tratí, z toho více než polovina zmizela zcela bez náhrady a zbytek byl nahrazen přeložkami různé délky.



Praha od Karlína 1908, autor obrazu Václav Jansa, Obecní dům v Praze-výřez, foto Petr Ovsenák.

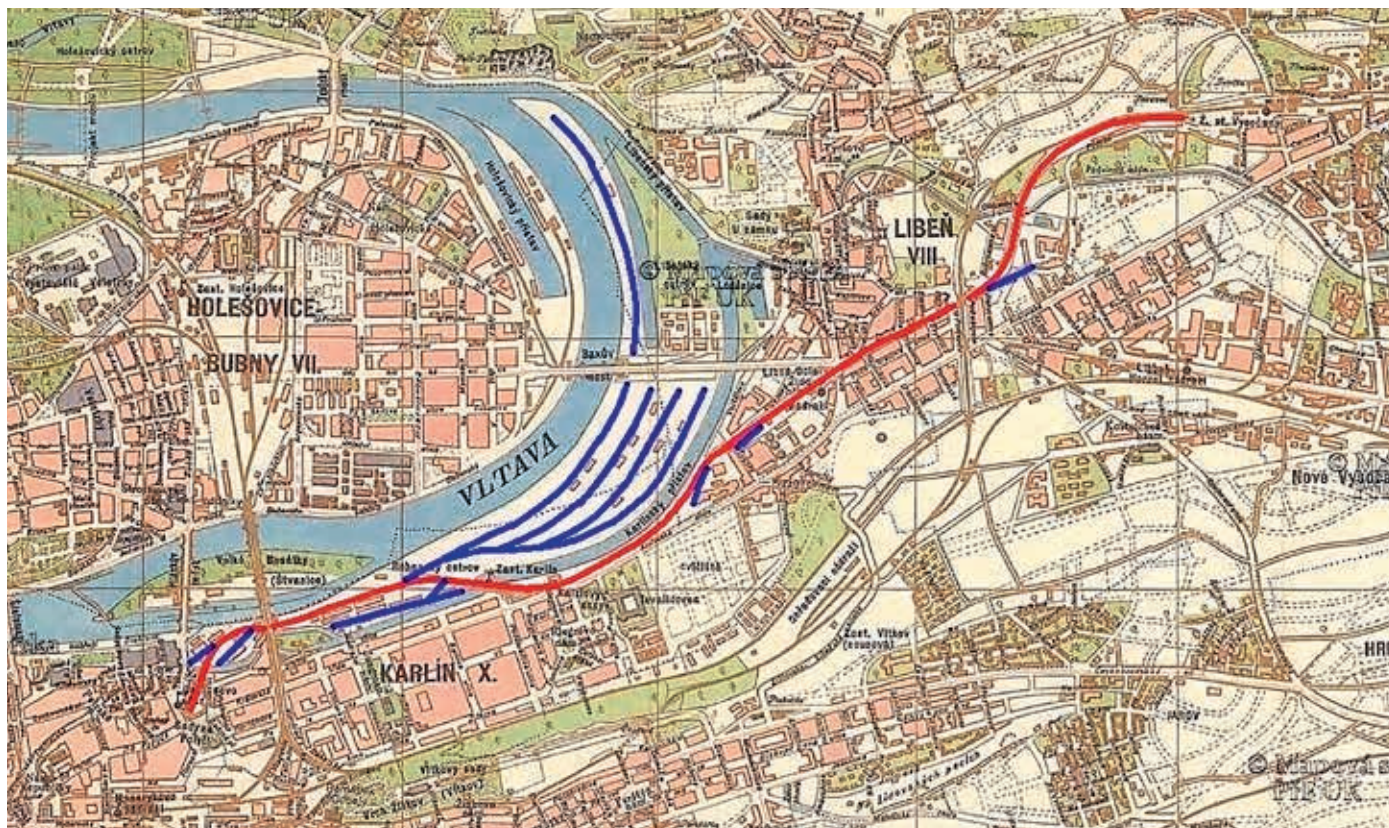


Demolice nádražní budovy Těšnov, 16. 3. 1985, foto Josef Bosáček.



Pražský železniční uzel

Praha Těšnov – Praha Vysočany



Mapa trati Praha Těšnov – Praha Vysočany, červeně je vyznačena trať, modře na ni navazující vlečky.



Rakouská severozápadní dráha spojující Vídeň s Berlínem původně Prahu míjela. Hlavní trať vedla z Nymburka přes Starou Boleslav a Mělník k Děčínu, posléze však byla vybudována také odbočná trať z Lysé nad Labem do Prahy. Nejprve bylo postaveno prozatímní koncové nádraží na Rohanském ostrově, 10. května 1875 pak bylo předáno provozu i nádraží definitivní. Bylo vybudováno v letech 1872–1875 jako konečná stanice tehdy dostavěné Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) v místě, kde předtím jako součást městského opevnění stávala Petrská brána, zvaná též Poříčská, později Špitálská (podle Špitálského pole, dnešního Karlína). Také se zde říkalo „V zahradách těšnovských“. Na Rohanském ostrově, který byl tehdy skutečným ostrovem, bylo vybudováno také nákladní nádraží.

Od počátku až do roku 1919 neslo nádraží pouze německý název **OESTERREICHISCHE NORDWEST-BAHN MDCCCLXXV**. V roce 1919 bylo pojmenováno

Nádražní budova Rakouské severozápadní dráhy byla vybudována jako impozantní stavba, přestože byla staniční budovou koncové tříkolejné stanice na odbočce z hlavní trati. Jako by se ÖNWB chtěla omluvit, že hlavní trať Prahu minula. Architektem byl Carl Schlimp, který průčelí vstupní dvorany z ulice pojal formou klasického vítězného oblouku, bohatě zdoběného korintskými sloupy, reliéfy a sochami. Sběrka Josef Bosáček.

po významném francouzském historikovi, politikovi a slavistovi Ernestu Denisovi **Praha Denisovo nádraží**. Za okupace od roku 1940 do roku 1945 bylo přejmenováno na **Praha Vltavské nádraží** (Moldau Bahnhof). V roce 1945 byl obnoven název Praha Denisovo nádraží. Od 1. ledna 1953 do roku 1972 neslo nádraží svůj poslední název **Praha Těšnov**.

Novorenesanční budova byla dílem českého architekta Karla Schlimpa, profesora na vídeňské technice. Trojkřídlá impozantní budova o délce 115 m byla uprostřed honosně vyzdobena monumentálním triumfálním římským obloukem se dvěma postranními oblouky s korintským sloupovím, který byl vstupem do odjezdové haly. Nad těmito čtyřmi korintskými sloupy stály čtyři alegorické sochy znázorňující Obchod, Vědu, Průmysl a Hospodářství. Na samém vrcholu budovy pak bylo umístěno alegorické sousoší Austrie, po jeho stranách Orba a Průmysl. Stěny,

římasy a stropy interiéru měly štukové dekorace a interiér zdobily závěsné lustry. Pravé křídlo s bohatě zdobeným reprezentačním salonem a čekárnou bylo ukončeno čtyřpodlažní budovou, v níž byla v přízemí restaurace. Levé křídlo sloužilo jako příjezdový trakt a sídlily tam kanceláře a v patrech byly služební byty. Odjezdová hala s věšadlovou stropní konstrukcí byla na stěnách vyzdobena erby měst, jimiž procházela někdejší Rakouská severozápadní dráha. Interiér doplňovala v litině provedená sochařská výzdoba. Proto bylo nádraží Těšnov považováno za jednu z nejkrásnějších nádražních budov střední Evropy.

Hlavové nádraží mělo tři koleje pro vjezd a odjezd vlaků, doplněné blízkým manipulačním kolejištěm situovaným před Negrelliho viaduktem. Kolejiště s přílehlou výtupnou bylo vhodně řešeno, takže umožňovalo rychlý obrat vlaků i při vybavení elektromechanickým zabezpečovacím zařízením již od roku 1897.



Pohled na nástupiště Nádraží Praha Těšnov, 4. 6. 1972. V posledních letech provozu vlaky nestávaly přímo před budovou. První a druhá kolej od budovy sloužily převážně pro odjezd vlaků a třetí kolej pro příjezd, sbírka Zdeněk Bek.

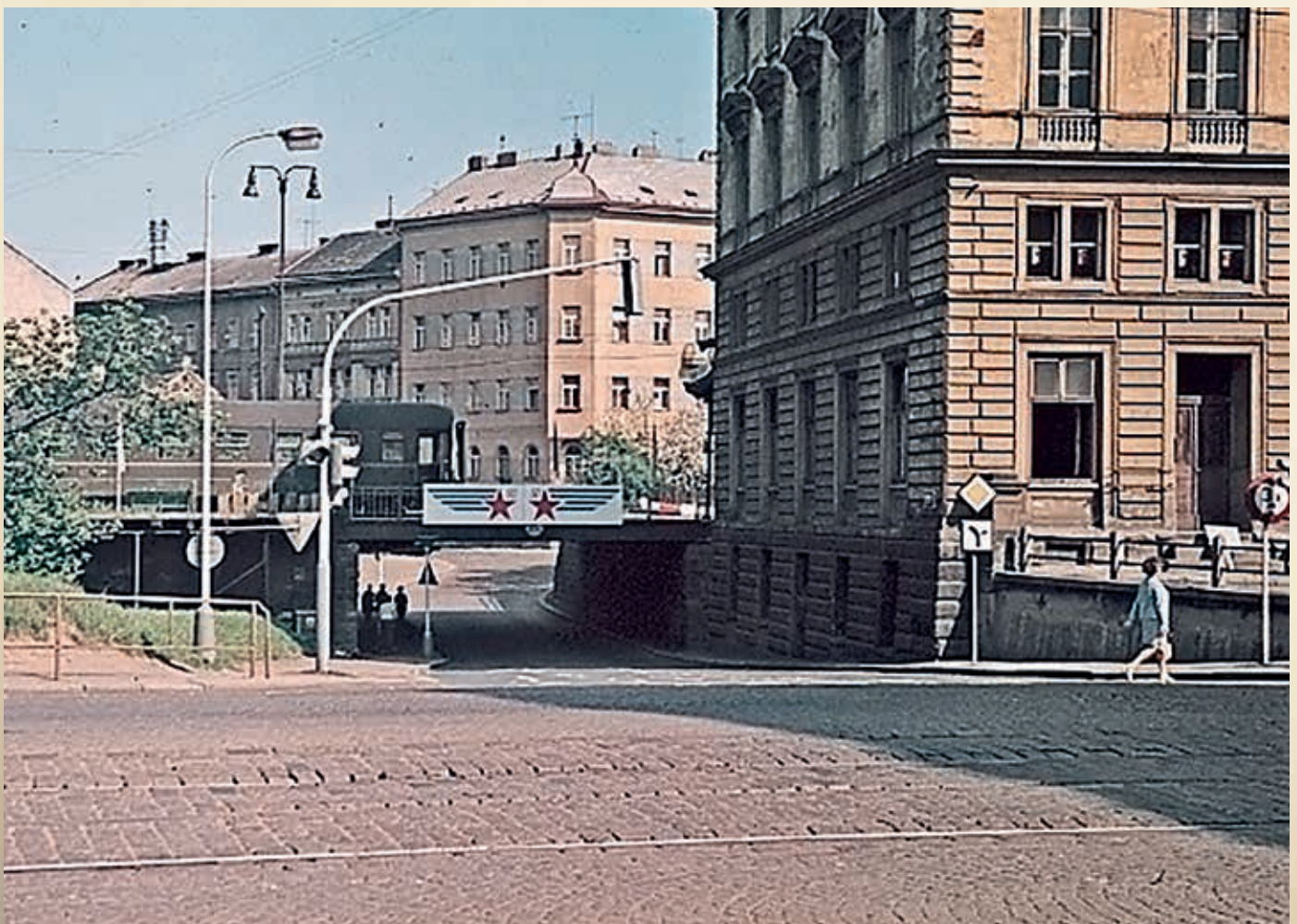


Krátce po zahájení provozu v roce 1875. Na průčelí je nápis OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN MDCCCLXXV, ulice ještě nevede na most přes Vltavu, takže je prakticky prázdná a vedle podjezdu do Pobřežní ulice protéká pod mostem rameno Vltavy. Album ÖNWB foto Oscar Kramer, sbírka Josef Bosáček.





Nádraží Praha Těšnov před ukončením provozu v roce 1972. Nejblíže je severní pavilon, který musel jako první ustoupit severojižní magistrále. Zbytek budovy byl odstřelen později, u podjezdu do Pobřežní ulice již Vltava neteče a jen znalí našli na nástupištích zasypané mosty. Foto nahore Ondřej Řepka, dole Jiří Bouda, sbírka Josef Bosáček.





Při pohledu z Negrelliho viaduktu do depa Praha Těšnov bylo vždy vidět mnoho parních lokomotiv. V posledním roce provozu zejména řady 464.0. Parní lokomotivy sem zajížděly zbrojit i po uzavření osobního nádraží. Úplně vpravo jsou vidět koleje vedoucí k nástupištím osobního nádraží. V pozadí je budova Ministerstva zemědělství. sbírka Zdeněk Bek.



Osobní vlak č. 1260 na nádraží Praha Těšnov v čele se strojem 434.211, je dne 6. 2. 1970 připraven k odjezdu. Lokomotiva s dlouhou soupravou osobních vozů představuje asi nejtypičtější obrázek z těšnovského nádraží. Foto Petr Ovsenák.



Nádraží Praha Těšnov. Dvojice osobních vlaků s lokomotivami 464.043 a 464.073 čeká na odjezd směr Praha Vysočany. Vlevo je vidět v depu odstavená lokomotiva T 435.0 od nákladního vlaku, sbírka Zdeněk Bek.



Praha Těšnov, pohled od výtopyny k výpravní budově přes točnu a zde typické stroje T 334.0, T 444.02, 434.1139 a 464.0, zachycené dne 5. 9. 1970, foto Petr Ovsenák.



Pohled z domu směrem k Hlávkovu mostu. Vlevo je hotel Opera, vpravo nádražní budova. Na ulici je rušný provoz, ale stavební ohrada za nádražní budovou již signalizuje bourání nádraží. Snímek ze dne 1. 7. 1972, foto Jiří Bouda, sbírka Josef Bosáček.



Poslední den provozu na nádraží Praha Těšnov. Čilý ruch je už minulostí a pomalu se chystá definitivní konec pro cestující. 2. 7. 1972, foto Jiří Bouda, sbírka Josef Bosáček.

Nádraží sloužilo veřejnosti téměř sto let. V sedmdesátých letech 20. století dostalo přednost silniční spojení vedené středem Prahy před železniční jednokolejnou tratí. Nádraží překáželo výstavbě Severojižní magistrály, i když při troše dobré vůle mohla být zachována koexistence starého nádraží s novou silniční magistrálou. Tato vůle však chyběla a tak 1. července 1972 z nádraží odjel poslední osobní vlak. Měl číslo 1115 a vezla ho turnovská lokomotiva 464.047.

Osobní vlaky končily od následujícího dne ve Vysočanech, nutno říci k velké nelibosti cestujících. V té době nebyla motorizace u ČSD zdaleka ukončena a lokomotivní depa Nymburk a Turnov nasazovala na rameno do Prahy parní lokomotivy 464.0. Ty zajížděly zbrojit do depa Těšnov a potom se s prázdnou vlakovou soupravou vracely podél Sokolovské ulice.

Od začátku roku 1973 byly nasazeny motorové lokomotivy, výtopna Těšnov ztratila svůj význam a byla převedena pod depo Praha Libeň. Po spotřebování uhlí byl převezen zauhlovací jeřáb Kirow do Buben a byla zlikvidována točna. V listopadu 1977 byla zbořena budova výtopny a na jaře následujícího roku byla srovnána se zemí vodárna.

Uzavřené nádraží, které už sloužilo pouze pro obsluhu skladových prostor, poté postupně chátralo. Počátkem 70. let bylo z důvodů přeložky inženýrských sítí a novým vedením tramvajové trati na Hlávkův most v souvislosti s výstavbou magistrály nejprve v roce 1975 zbořeno severní křídlo budovy. I přes tento zásah bylo v roce 1978, téměř na konci své existence, nádraží Těšnov pro své výtvarné hodnoty zapsáno do I. kategorie Státního seznamu nemovitých kulturních památek. Byly zpracovány studie na záchranu budovy jejím pootočením a následným využitím, např. pro městské muzeum, v praxi však nebyly uskutečněny. Marné bylo usilování o záchranu a dostavbu budovy, o její využití pro muzeum či archiv. Nakonec bylo rozhodnuto o likvidaci objektu. Před definitivní demolicí byl objekt odstojen, byly odmontovány předměty umělecké a architektonické výzdoby a přeneseny do depozitářů Muzea hlavního města Prahy a Národního muzea. 16. března 1985 byla budova odstřelena.

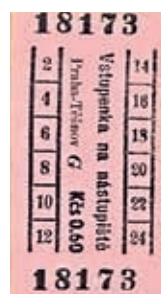
Vedle osobní dopravy zajišťovalo nádraží Těšnov také nákladní dopravu, která byla soustředěna na Rohanském ostrově. Zde se protínaly všechny tehdy užívané formy nákladní dopravy, a to silniční, železniční i vodní. Rameno Vltavy bylo využíváno pro loďní dopravu. Byl zde vybudován Karlínský přístav, kde bylo vykládáno zboží dopravené do Prahy po vodě. V těsném sousedství bylo Denisovo nádraží – nákladové nádraží Rohanský ostrov, kde probíhala vykládka zboží dovezeného do Prahy po železnici. Současně zde bylo i zázemí pro pražské povozníky. Dodnes jsou patrné v Pobřežní ulici zbytky doků a souvisejících budov pro ustájení koní.



Posledním vlakem s cestujícími, který dojel až na těšnovské nádraží, byl 3. 6. 1984 zvláštní vlak pro děti železničářů ze stanice Praha Vysočany a depa Praha Libeň. Vlak však mohl dojet pouze do nákladového obvodu, kde byl pro děti uspořádán program. Na obrázku je lokomotiva T 444.0075, za níž je vidět budova provizorního, později nákladního nádraží, která existuje dodnes. Foto Ivo Mahel.



Budova nákladního nádraží na Rohanském ostrově je jednou z mála zachovaných památek na kdysi živé nádraží. Dnes je spoulu s přilehlým skladem obklopena moderními komerčními stavbami, archiv SUDOP PRAHA.



Vstupenka na nástupiště stanice Praha Těšnov a jízdenka z této stanice, sbírka Zdeněk Pleštil.

Jak již bylo uvedeno, nákladní nádraží bylo vybudováno jako koncové na Rohanském ostrově.

Koncové bylo i osobní nádraží na Těšnově u Poříčské brány na ploše mezi Královskou třídou (dnes ulice Sokolovská) a mlýnským ramenem Helmových mlýnů. Kvůli bourání hradeb a náročnému přemostění plavebního kanálu do karlínského říčního přístavu sloužilo v době od zahájení provozu na pražské větvi ÖNWB (4. října 1873)

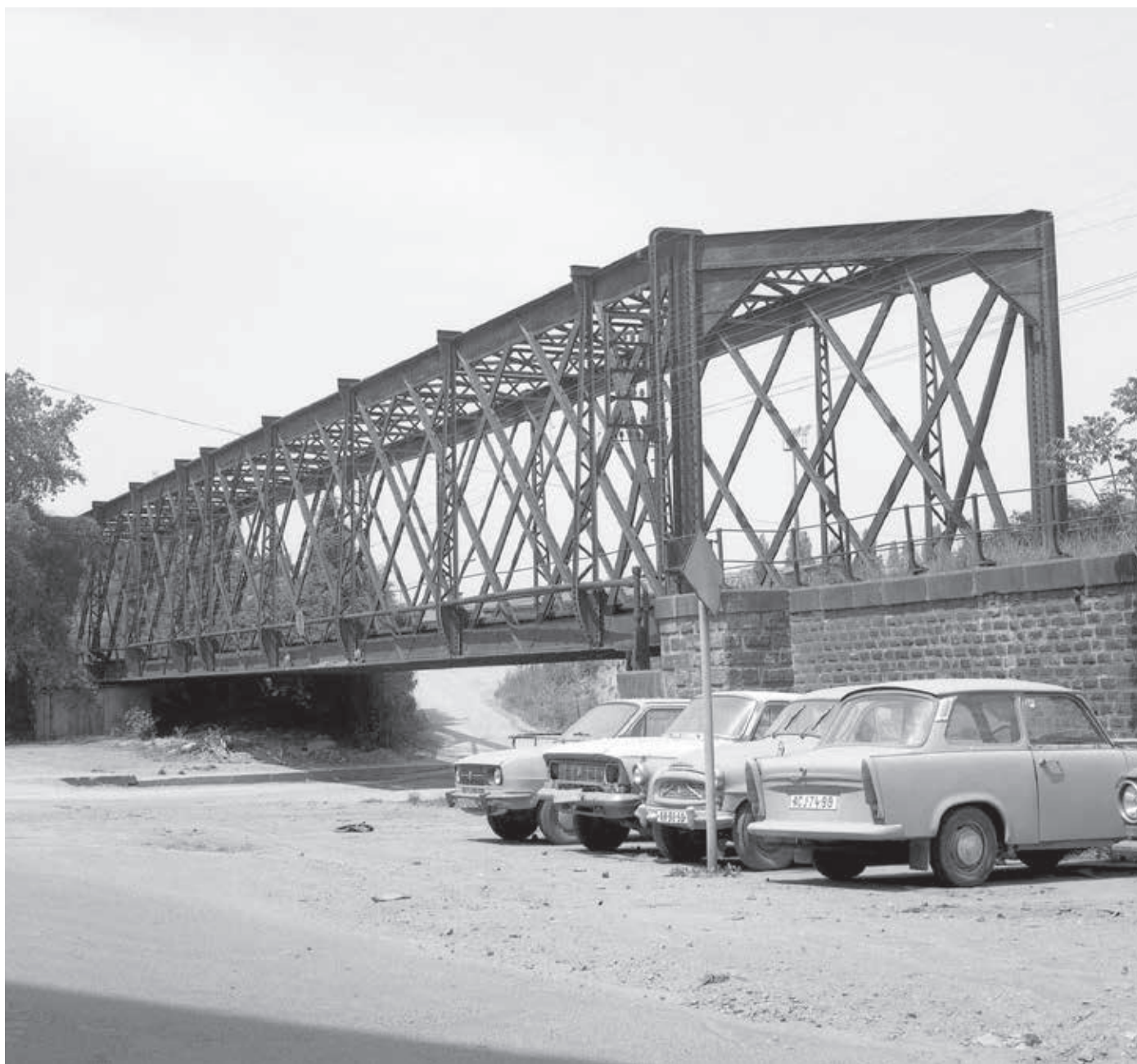
prozatímní osobní nádraží na Rohanském ostrově s jednoduchou výpravnou osob a rychlozboží a provizorním kolejíštěm. Přístup k němu byl po novém železném mostě přes kanál karlínského přístavu proti dnešnímu Karlínskému náměstí.

Dne 10. května 1875 bylo předáno provozu nádraží definitivní a Karlín přišel na této trati o osobní nádraží. Zde je nutné podotknout, že v tehdejší době plocha pod osobním nádražím náležela k pražskému Novému Městu; na rozdíl od dneška, kdy je katastrálním územím Karlína. Nové železniční zastávky se Karlín dočkal 15. října 1895, kdy byla zřízena zastávka Karlín. Podle staničení se nacházela v km 32,9. Později, v roce 1899, nesla název **Karlín přístav**, aby se odlišila od zastávky Karlín na trati Praha – Kolín. Od roku 1942 nesla název Praha Karlín přístav a v roce 1962 byla zrušena. Nákladní trať z Vysočan

na Rohanský ostrov byla po zrušení osobní dopravy zahrnuta do staničního obvodu stanice Praha Vysočany a zrušena až roku 1984.

Trať vedla z Těšnova směrem do Libně ven z Prahy a na katastru obce Libeň se nacházela stanice Libeň dolní nádraží. Stanice měla tři dopravní koleje a sloužila ke křížování vlaků a nakládce kusových zásilek. Na vysočanském zhlaví stanice byl úroňový přejezd s dnešní ulicí Zenklovou zabezpečený mechanickými závory.

Jednalo se o pražskou raritu, protože to bylo jediné místo, kde se v Praze křížily železniční koleje s tramvajovou tratí. Po zrušení původní linky Křižíkovy tramvaje z Karlína do Vysočan a Libně, tudy nevedly pravidelné linky. Kolej byla využívána pouze pro manipulační jízdy. Pravidelná tramvajová doprava zde znovu začala až poté, kdy byla železniční trať proměněna na vlečku.



Dlouhý železný most před vjezdem do nádraží Praha Těšnov od Prahy Libně d.n., pod kterým sotva projelo osobní auto, byl pro nezastavené nesmyslnou stavbou. Znalí věděli, že pod tímto mostem v počátcích provozu proplouvaly po Vltavě lodě z karlínského přístavu až do dvacátých let, kdy bylo v Holešovicích přeloženo koryto Vltavy do dnešní polohy a původní koryto bylo zasypáno, 3. 6. 1984, foto Petr Ovsenák.



Jedna z mála zachovaných fotografií zastávky Karlín přístav byla vytvořena pro pražské metaře, jejichž káry v popředí tvoří ústřední motiv obrázku. Sbírká Josef Bosáček.



Staniční budova Praha Libeň dolní nádraží, pohled z přednádraží, 3. 6. 1984, foto Petr Ovsenák.

Trať dále pokračovala zástavbou v Libni, nejdříve podjela krátkým železničním tunelem ve vysokém náspu původní trať TKPE Vysočany – Vítkov a po překonání Rokytky viaduktem pokračovala táhlým stoupáním až do stanice Praha Vysočany, kde měla společnost Rakouské severozápadní dráhy od jeho vzniku společné nádraží s tratí turnovsko-kralupskou.



V náspu vítkovské trati byl pro těšnovskou trať vytvořen tunel. Jeho délka byla dána velkou výškou náspu a mírným sklonem jeho svahů. Foto Vlastimil Novotný, sbírka Josef Bosáček.



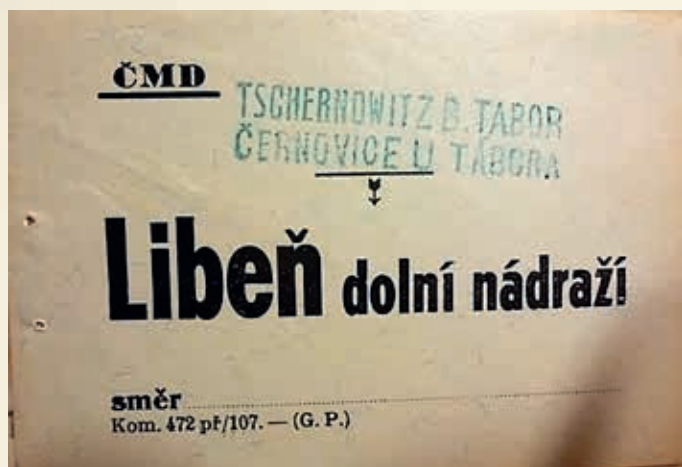
Pracovní vlak na trati Praha Vysočany - Praha Libeň dolní nádraží těsně před mostem přes Rokytku. V pozadí je ještě pracující lihovar, který v současnosti připomíná pouze Lihovarská ulice. Na místě lihovaru dnes stojí sídliště, foto Petr Roučka.



Pohled z vysokého náspu trati z Vítkova do Vysočan na těšnovskou trať v ulici Na Žertvách. Dnes po části tělesa vede tramvajová trať a pod ní je linka metra B, foto Ondřej Řepka.



Válcový plynojem byl dominantou této části Libně od roku 1944 do roku 1981, kdy byl odstřelen a sešrotován. Trať z Těšnova do Vysočan vedla v jeho blízkosti. Na obrázku lokomotiva 464.0 s osobním vlakem překonává prudké stoupání od Balabenky. Foto Josef Bosáček 12.4.1971.



Vozová nálepka ze stanice Černovice u Tábora do stanice Libeň dolní nádraží z období druhé světové války.



Podchod na Palmovce pod tratí Praha Libeň d.n.-Praha Vysočany byl kdysi hojně využíván. V poslední době provozu však chodci většinou čekali u kratičkých závor přes chodník, aby mohli pozorovat rychlý rozjezd parních vlaků. S osobním vlakem do Vysočan se 10. 4. 1972 rozjíždí lokomotiva 464.071, v pozadí je stavědlo St. 1 stanice Praha Libeň dolní nádraží, foto Ivo Mahel.

Jediný zachovalý důkaz, že pro soupravy patrových vozů v roce 1973 zajížděly lokomotivy T 478.3 až do Libně dolní nádraží. Tato epizoda však trvala velice krátce, než výpravčí ve Vysočanech zjistili, že tato řada nemá na tuto trať přechodnost a hrozilo zřícení již dlouhou dobu provizorně podepřeného mostu přes Rokytku. U závor čeká pracovní tramvaj DP Praha. Autor fotografie Jan Cisovský, sbírka Josef Bosáček.



3. června 1984 projíždí poslední vlak s cestujícími z Vysočan na Těšnov přejezdem pod Palmovkou u stanice Libeň dolní nádraží. Na průjezd lokomotivy T 444.0075, vedené strojvedoucím Pavlem Kolouchem, čeká tramvaj linky č. 14, foto Petr Ovsenák.



UPOZORNĚNÍ CESTUJÍCÍM

V této zastávce je od 7.30 hod. dne 16.3. 1985
do 11.00 hod. dne 16.3. 1985

**přerušen provoz
tramvaji — autobusů**

Důvod: *odstřel údr. Těšnov*

Odklony linek: *10, 14 - přes Karlův*

DP - koncern

Takováto oznámení na zastávkách v okolí Těšnova předznamenal definitivní konec zbylého torza kdysi zřejmě nejkrásnějšího nádraží na našich tratích.



Úplně poslední jízda z Těšnova. Lokomotiva T 334.0617 vjíždí 24. dubna 1985 s měřicími vozy VÚŽ, které měly do poslední chvíle domovskou stanici Praha Těšnov, do Libně dolní. Zde tato souprava najela na konec vlaku, sestaveného z obytných vozů pracovního vlaku a celou dlouhou soupravu vytáhla do Vysočan lokomotiva T 669.1040. Tato lokomotiva byla asi nejtěžší motorovou lokomotivou, která do Libně dojela.

Potom už nastoupily pracovní čtyry, které vytrhaly koleje až kousek před vysočanské nádraží a tím se kapitola železnice v této oblasti definitivně uzavřela.

Foto Václav Chuchvalec, sbírka Josef Bosáček.



Definitivní konec. V chladném sobotním ránu 16. března 1985 bylo dokonáno dílo zkázy. Okolo půl deváté zazněl povel, potom ohlušující rána, budova se naklonila a zřítla do oblak prachu. Když hasiči prach pokropili a zbytek rozfoukal vítr, ležela na zemi obrovská hromada sutin, kterou ihned nákladní auta začala odvážet. Foto Josef Bosáček.

Stanice Praha Vysočany byla dlouho koncovou stanicí místo Těšnova. I její čas už se nachýlil ke konci a zanedlouho bude muset ustoupit přestavbě. Foto Josef Bosáček 28. 10. 2012.



Proměny místní trati Vršovice – Modřany

Na jaře roku 1881 se majitelé cukrovaru v Modřanech společně s tamní obcí dohodli s vedením Českých obchodních drah na výstavbě místní trati spojující cukrovar a obec s Dráhou císaře Františka Josefa v Nuslích (Vršovicích). Pravidelná doprava byla zahájena 1. března 1882. Na trati byly zřízeny dvě mezilehlé stanice Krč a Braník Hodkovičky (dnešní žst. Praha Braník). Trať je na mapě pražského železničního uzlu více než 130 let a vypadá to, že z ní v dohledné době nezmizí. Přesto se nachází z hlediska dopravního urbanismu v tak zajímavém území, že musela několikrát změnit svoji podobu, aby se dochovala do dnešních dnů.

První železniční stavbou na této trati, která musela ustoupit rozvoji okolí, byl tunel pod michelským vrchem Bohdalec. Tunel byl původně 94 m dlouhý a navazoval na něj hluboký zářez v kopci Homole u Krče. Tunel byl rozebrán v roce 1930 a nahrazen širokým průkopem. Tím se uvolnilo místo pro stávající trať i vlečku do Michelské plynárny a souběžnou silnici.

Současně s rušením tunelu a napojením vlečky do plynárny došlo k přestěhování zastávky Michle, která se posunula směrem ke Krči. Důvodem byla výstavba mimoúrovňového křížení obou kolejí s ulicí U Plynárny. Na podzim roku 1930 začala výstavba nové výpravní budovy společně s prostorným nástupištěm. Moderní budova zastávky měla krytý přístup na nástupiště a do provozu byla uvedena 30. července 1931. V květnu 1942 zastávka dostala název Praha Michle a cestujícím sloužila do roku 1970. K jejímu zrušení došlo v souvislosti s výstavbou vjezdové skupiny Odstavného nádraží Praha jih, protože bránila napojení výstavby vjezdové skupiny ONJ. Vlastní budova byla zbořena až v roce 1992.

Na místní dráze byla zřízena ve třicátých letech minulého století nová zastávka Spořilov sloužící veřejnosti od 15. května 1933. Během okupace v roce 1942 byla přejmenována na Praha Spořilov. Ale ani nový název jí nezaručil dlouhou dobu existence. Protože další výrazné změny se dočkala místní dráha ve spojitosti s výstavbou Jižní nákladové spojky. Jednak musela uvolnit prostor pro její výstavbu a sama se stala její součástí. V rámci její výstavby byla místní dráha v úseku Praha Vršovice – Praha Krč napřímena a vedena hlubokým zářezem v souběhu s Jižní spojkou. Tyto stavební úpravy vedly ke zrušení zastávky Praha Spořilov. Ale i v tomto případě nebylo všem dnům konec a na trojkolejném úseku byla dne 14. prosince 2014 zřízena nová zastávka Praha Kačerov s vazbou na stanici metra a zastávku autobusů MHD.

Rekonstruovaná trať Praha Vršovice – Praha Krč byla uvedena do provozu 25. srpna 1960. S výstavbou Jižní spojky je spojena i rozsáhlá přestavba železniční stanice Praha Krč. Napřímením a přeložkami se původní kilometráž stanice posunula z km 6,2 na 5,1. Původní staniční budova z roku 1882 byla zbořena a v roce 1963 byla

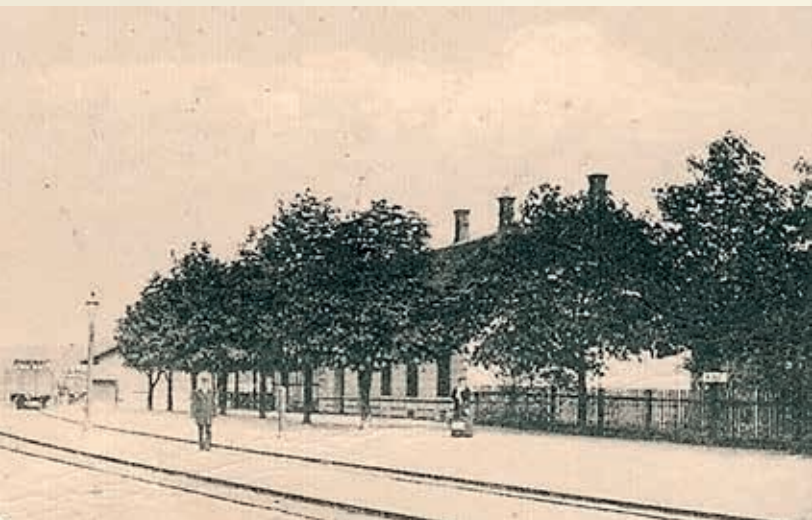


Při likvidaci tunelu pod Bohdalcem pomáhala v roce 1929 i úzkorozchodná drážka s parní lokomotivou. Sbíрка Josef Bosáček.



Průkop modřanské trati v Praze na Bohdalcích. Nákladní vlak projíždí v roce 1929 místem, kde byl tunel. Sbíрка Josef Bosáček.

postavena nová výpravní budova. Stanice má celkem devět kolejí, z toho u tří zvýšené nástupištní hrany. Na vršovickém zhlaví jsou do ní zaústěny tratě od Prahy Vršovice osobní n. a od Prahy Vršovice seřaďovací n. – čekací koleje, na branickém zhlaví tratě do Prahy Braníka a Prahy Radotína. V rámci výstavby trasy metra D je uvažováno s demolicí výpravní budovy a výstavbou nové budovy společně s metrem.



Původní nádražní budova Praha Krč na pohlednici. Budova stála původně na jižní straně kolejíště u nejsevernějšího oblouku ulice U Krčského nádraží. Sbírka Josef Bosáček.



I nová budova nádraží Praha-Krč, která byla dána do provozu 16.2. 1963, má být zbourána při stavbě metra D, archiv SUDOP PRAHA.



Nádraží Praha-Krč, příchod pro cestující. Budova dnes stojí na severní straně kolejíště, které bylo posunuto západním směrem, archiv SUDOP PRAHA.

Na přelomu 80. a 90. let zasáhly do směrového vedení této místní dráhy další dvě dopravní stavby na území železničního uzlu Praha. První měla být stavba „Usměrněné odjezdy Praha Vršovice“, která řešila odjezdy vlaků z Prahy Vršovic ve směru rozpouštění. Součástí stavby mělo být zdvoukolejnění trati v úseku Praha Vršovice – Praha Krč a výstavba nové odbočky Kačerov, která byla navržena ve tvaru trojúhelníku a umožnila by jízdu okolo ONJ zpět do čekacích kolejí Praha Vršovice. Stavba byla zahájena, probíhaly přípravné stavební práce na rozšíření tělesa původní trati a byla také zahájena výstavba technologické budovy odbočky Kačerov. Poklesem významu seřadovacího nádraží Praha Vršovice pozbyla stavba smysl a byla postupně zastavena. K realizaci kolejové části stavby nedošlo a rozestavěná budova byla zdemolována.

Další dopravní stavbou bylo prodloužení tramvajové trati z Braníka do Modřan. V souvislosti s touto stavbou došlo opět k přeložce místní trati a současně zanikla původní zastávka Praha Modřany. Tato zastávka byla zřízena cca jeden kilometr před nádražím a její původní název zněl Modřany městys. Od 28. května 1961 byl název změněn na Modřany zastávka a od 30. května 1976 Praha Modřany zastávka. Při přeložce trati bylo prodlouženo zhlaví žst. Praha Modřany a v jejím obvodu bylo zřízeno ostrovní nástupiště nové zastávky, která byla uvedena do provozu 27. června 1991. Provoz na původní zastávce byl ukončen několik dní předtím, 10. června.



Dvě pohlednice s nádražím v Braníku od jihu. Na horním obrázku je původní stanice, tak, jak byla v roce 1882 postavena se dvěma kolejemi, v pozadí je pivovar založený v roce 1899. Na dolním obrázku jsou ve stanici již tři koleje a také nová vlečka do pivovaru, sbírka Josef Bosáček.

Stanice Modřany. Fotografování v roce 1911 bylo událostí. Tak jako na většině jiných stanic se před objektivem fotoaparátu shromáždilo celé osazenstvo stanice a před lokomotivu řady 178 se postavila i strojní četa, sbírka Josef Bosáček.





Původní trasa (červeně) trati Praha Vršovice – Praha Krč, fialově napřímení trati v Krči.



Stanice Modřany v období 1. republiky. Opět celé osazenstvo stanice včetně inspekce na drezíně. Lokomotiva je již řady 423.0 a strojní četa pouze vyhlíží z budky, sbírka Josef Bosáček.



Výpravní budova nádraží Praha Modřany byla ještě v roce 2008 obydlena (31. 5. 2008), foto Petr Ovsenák.



Vlečka Orion Modřany byla zvláštní tím, že na konci koleje souběžné s tratí cca 50 m jižně od dnešní Vrátnické ulice byla točna, která umožňovala přistavení vozů i na kolej kolmou k trati. Posun na vlečce zajišťoval motorový vůz M 131.1238, nasazený v roce 1978 za původní vůz M 222.006, který zde byl v provozu od roku 1953, sbírka Josef Bosáček.



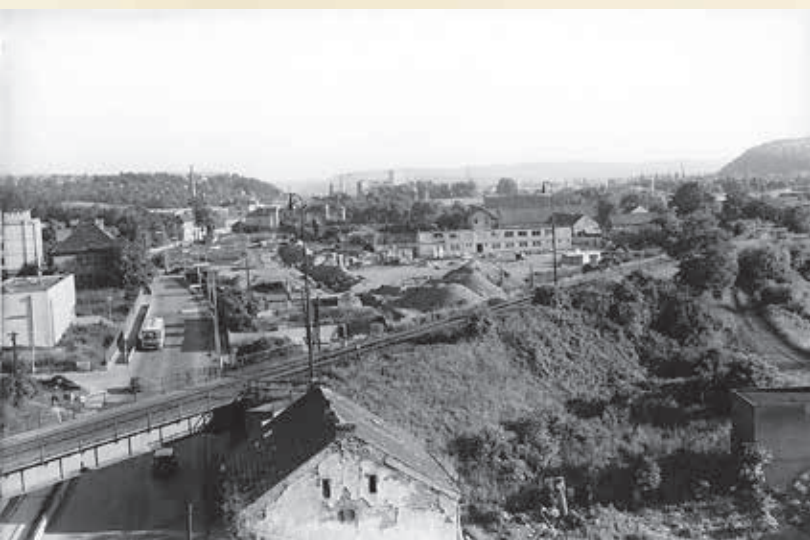
Původní zastávka Modřany zastávka na staré trati, sbírka Josef Bosáček.



Nákladní vlak projíždí zastávkou Modřany na původní trati z Braníka, foto Zdeněk Kačena 2. 5. 1991.



Pohled z výškové budovy Orionu na část vlečkového areálu Orionu a na Mikrotechnu směrem k Braníku. V pozadí Most Intelence. Sběrka Josef Bosáček.



Pohled na Modřany z Bránického mostu, sbírka Josef Bosáček.



Původní trasa trati Braník – Modřany je vyznačena červeně, fialově vlečka do Komořan, kde byl provoz osobní dopravy.

Zastávka Komořany

V roce 1995 byla od 10. května do 14. srpna v délce zhruba 1 km rekonstruována Komořanská ulice. S ohledem na její význam a délku objízdných tras okolo 13 km se jako nejvhodnější řešení ukázalo zavedení osobních vlaků po vlečce Modřanských strojírů, která ústila do zbraslavského zhlaví stanice Praha Modřany. Autobusy z Braníka byly ukončeny u železniční zastávky Praha Modřany zastávka, kde byl přestup na vlak. Nová zastávka Praha Komořany, která však nemá nic společného se současnou zastávkou stejného jména, vybudovanou v roce 1997, byla na vlečce vybudována těsně před přejezdem přes Komořanskou ulici. A protože byla náhradou za autobusy, i její sloupek byl typickým sloupkem pražské MHD a na tabuli byl vyobrazen autobus. Od této zastávky vyjížděly autobusy MHD do Komořan,

Zbraslavi a Radotína. Na lince, která dostala číslo 900, sloužily motorové vozy 810 099 a 810 305 z libeňského depa. Provozovatelem dopravy byla soukromá Stře-dočeská železniční společnost, s.r.o. se sídlem v Praze. Oba motorové vozy měla firma pronajaté od Českých drah. Protože na konečné nebylo možno objíždět, byly vlaky vedeny převážně dvojicí motorových vozů. Doprava byla provozována v intervalu 20 minut cca od 4.30 do 0.30 hodin. Mezi špičkami byl nepoužívaný motorový vůz odstaven v obvodu modřanské stanice. Protože náhradní železniční doprava jezdila pouze v obvodu stanice Praha-Modřany, byl její provoz řízen návěstmi pro posun. Strojvedoucí musel před každým odjezdem z koncové stanice nahlásit radiostanicí odjezd výpravčímu do stanice.



Motorový vůz 810 099-2 je v zastávce Praha-Komořany připraven k odjezdu do Modřan. Na vlečce byla pro vlak postavena typická zastávka MHD i se znakem autobusu, 5. 5. 1995, foto Ivo Mahel.

Praha-Braník – cementárna Podolí

Místní dráhu Nusle–Modřany postavily v roce 1882 České obchodní dráhy a ze začátku sloužila především pro potřeby modřanského cukrovaru. K 1. lednu 1894 byla dráha zestátněna a provoz převzala společnost kkStB. V roce 1898 byla postavena tovární vlečka, která vedla ze stanice Braník k vápenkám branického lomu a dále až k cementárně v Podolí do míst kde je dnes Plavecký stadion. Provoz na vlečce zajišťovaly státní dráhy kkStB.

Ke dni 28.10.1918 se vlastníkem a provozovatelem vlečky staly ČSD. První ministr železnic Československé republiky Isidor Zahradník měl klíčovou zásluhu na tom, že byla v roce 1919 do doby vybudování tramvajové trati povolena po této vlečce dočasná přeprava cestujících z Podolí do Braníka a zpět vlaky ČSD. Podle ministrova řeholního jména byla vlečka s osobní dopravou přezdívána „Izidorka“. Provoz osobních vlaků byl ukončen v roce 1923. Tramvajová trať Cementárna – Braník byla zprovozněna 15. srpna 1924.

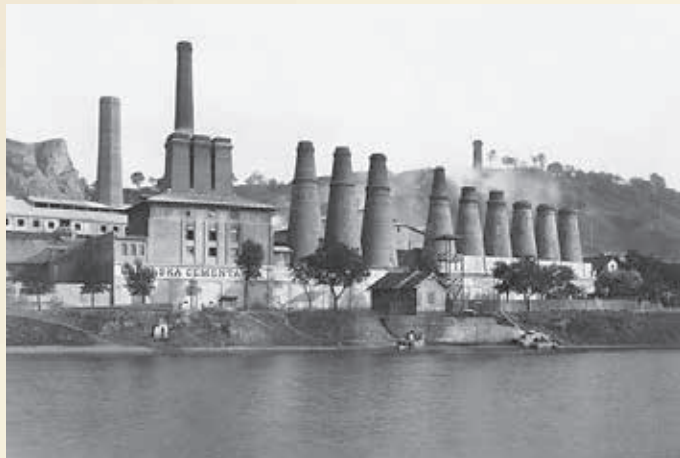
Po druhé světové válce pozbyla na významu i nákladní doprava a vlečka byla v roce 1945 zrušena.



Pohled na cementárnu v Podolí, kde byl konec trati. Dnes je v těchto místech Plavecký stadion. Sbirka Josef Bosáček.

68a/II. Podol. cementárna-Zbraslav-Závist.																							
P 2		P 4		P 6		P 8		P 10		P 12		km.	Stanice										
2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3		Ředitelství st. dr. v Praze.										
												P 1	P 3	P 5	P 7	P 9	P 11						
												2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.						
7:25	8:40	11:01	2:14	6:26	8:01	—	o. Podol. cem. p.					7:19	8:32	10:52	1:57	6:25	7:52						
7:35	8:50	11:10	2:24	6:35	8:10	3	y Braník-Hodkov. A					7:11	8:24	10:44	1:49	6:17	7:44						
7:53	8:59	11:19	2:33	6:53	8:19	7	Modřany					7:02	8:15	10:35	1:40	6:08	7:32						
8:03	9:06	11:26	2:40	7:03	8:25	11	y Zbraslav-Závist B					8:52	8:07	10:28	1:27	5:51	7:24						
U těchto všech motorových vlaků se zavazadla vůbec nepřijímají.												Dosud nejedí.											
69b. Vrané-Čerčany.																							
		N 3		S 2-3		Ředitelství stát. dráh v Praze.						S 2-3		N 3									
		1785 a	1750	1750	1750 a							1751	1753	1750 a									
				6:11	4:00	o. Praha n. Wilson. 68a p.						7:10	6:12										
				4:23	2:52	o. Dobří 68a p.						8:10	7:21										
				7:23	5:20	o. Vrané 68a p.						5:55	4:35										
				7:45	5:36	7	y Librice (s.) A						5:50	4:20									
				7:53	5:41	8	Davle v 300a						5:28	4:18									
				8:04	5:52	11	Plkovice (s.)						5:10	4:03									
				8:16	6:04	17	eLuka-Medník (s.)						5:02	3:54									
				8:32	6:18	21	Jilové v 300a						4:57	3:44									
				8:43	6:25	24	Kamenec						4:45	3:28									
				8:43	6:22	26	Požáry						4:38	3:21									
				9:00	6:37	29	Křhanice						4:30	3:11									
				5:20	6:45	32	eTýnice n. S. v 157						4:18	2:59	6:10								
				5:28	6:53	37	Peceraď B. (s.)						4:08	2:44	6:19								
				5:42	7:06	42	y Poříč n. S. [68c A						3:58	2:29	6:52								
				5:50	7:19	45	p. Čerčany-Pyčely 68. o.						3:58	2:20	5:40								
				11:58	8:11	—	p. Praha n. Wilson. 68 o.						12:10										
				11:02	8:28	—	p. Benšov 63 o.						1:54	1:50									

Jízdní řád trati z Braníka do Podolí z roku 1919 před zahájením provozu osobní dopravy byl ve své době netypický počtem spojů. Trať sloužila jako městská doprava. Standardem místních dráh byly dva páry smíšených vlaků jako na trati Vrané – Čerčany.



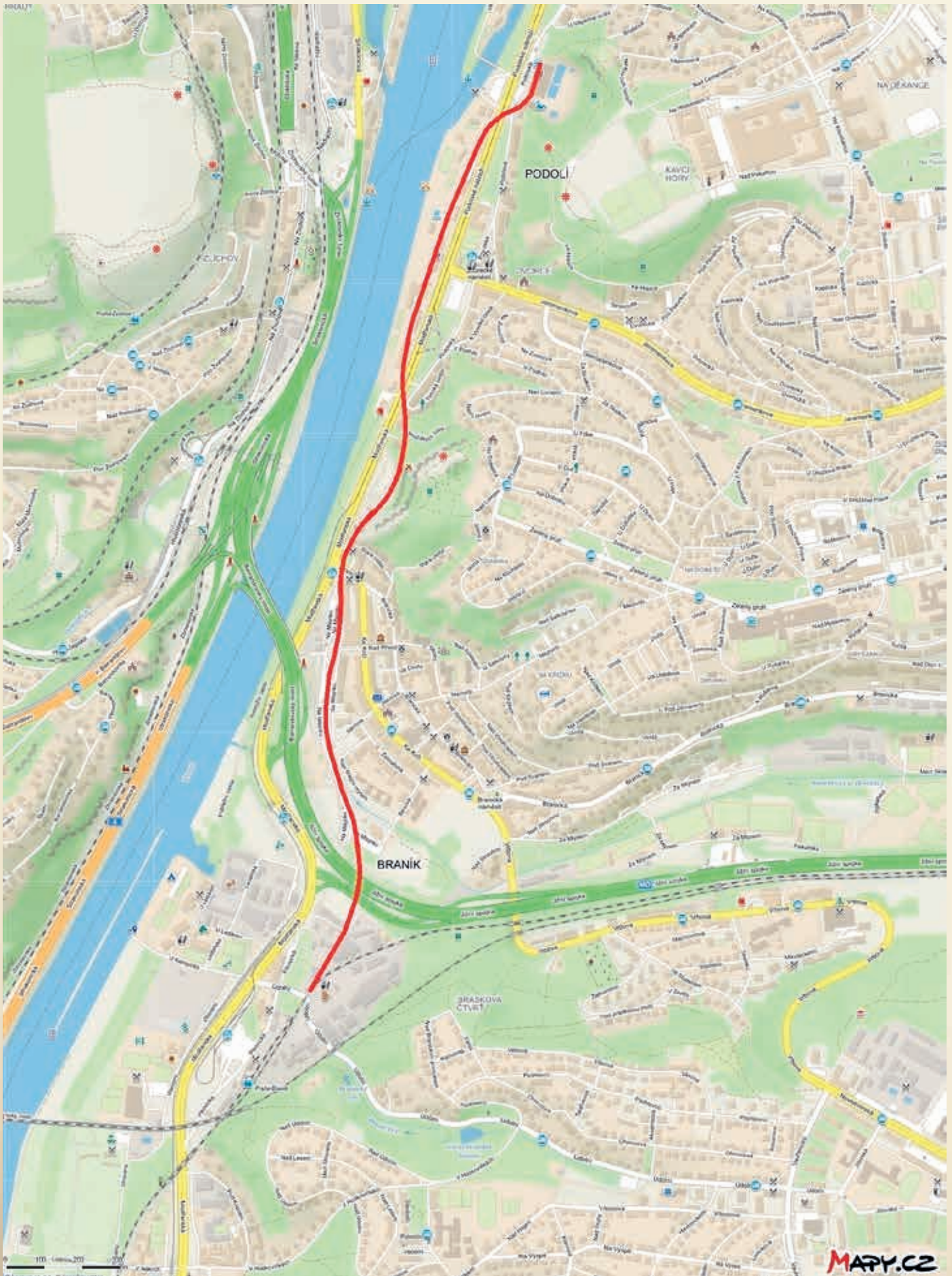
Cementárna v Praze Podolí od řeky, sbírka Josef Bosáček.



Výjezd ze stanice Braník na vlečku do podolské cementárny v místech pozdější křižovatky ulic Na Mlejnků a Jiskrova. Na nábřeží se trať stáčí vpravo k Podolí. Za řekou v pozadí je vidět zličovský lihovar a vpravo nahoře Vyšehrad, sbírka Josef Bosáček.



Pohled na Branické skály okolo roku 1923. Dole je vidět část vlečky, po které jezdily i osobní vlaky, na druhém protějším břehu je vidět trať Praha Smíchov – Plzeň. Pod skalou je dnes kostel a namísto vlečky je v těchto místech silnice a tramvajová trať, sbírka Josef Bosáček.



Trat Praha-Braník – cementárna Podolí.

Praha-Čakovice – Letov Letňany

V rámci rozšiřování válečné výroby v továrenském komplexu v Letňanech, kde se vyráběla zejména letadla, bylo nutno vyřešit přísun materiálu a odvoz výrobků z těchto továren a současně zajistit dopravu pracovních sil do míst, kudy vedla pouze železnice, vystavěná Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou (TKPE) v roce 1872. Nejbližší továrnám byla stanice Čakovice, avšak i ta byla značně vzdálená. Koncem léta 1940 začala výstavba 2 km dlouhé vlečky ze stanice do závodu Letov. Vlečka odbočovala na pražském zhlaví z páté koleje a pokračovala jihovýchodním směrem podél trati směrem ke Kbelům. V místech, kde se trať do Prahy stáčí vlevo, se vlečka stáčela vpravo a jihozápadním směrem vedla přímo do závodu Letov. Provoz na vlečce byl zahájen již 12. prosince 1940. Ve stejné době byla při rozšiřování stanice zbořena i vodárna stojící proti staniční budově a přistavěny koleje 7 a 9, a byla přistavěna staniční budova. Nová čekárna byla určena pro 400 osob. To však nestačilo, proto se přikročilo k dalším stavbám. Ve stejné době měla být zdvojkolejněna trať Čakovice – Měšice. Práce na stavbě druhé koleje začaly v červenci 1942 a v roce 1944 byly přerušeny a ukončeny v km 22,5.

Vlečka továrny Avia vycházela na pražském zhlaví čakovické stanice úvratí z vlečky Letov jako pokračování odvrtné koleje a stoupala severozápadním směrem na Neratovice podél stanice a v úrovni staniční budovy se stáčela

na jihozápad do závodu. S její stavbou se začalo na jaře v roce 1942 a dokončena byla na konci léta téhož roku.

Aby byla urychlena doprava dělníků z Prahy (v průmyslovém areálu prococovalo kolem 25 000 osob), byla v září 1943 velmi rychle vybudována spojka, která začínala v km 17,9 u nového oblouku před stanicí Čakovice od Satalic výměnou č.101 a v délce cca 600 m se obloukem připojila k vlečce Letov. Do té byla zaústěna výměnou D. Spojovací kolej byla označena jako staniční kolej S stanice Čakovice. U odbočné výhybky bylo zřízeno staniště A, nepřetržitě obsazené pomocným výpravním vlakem a výhybkářem. V závodě Letov byla zřízena zastávka s čekárnou a kanceláří dalšího pomocného výpravního s výhybkářem. Výpravčí v Letově vypravoval vlaky a obstarával prodej jízdenek. Oba pomocní výpravčí podléhali výpravčímu ve stanici Čakovice. Provoz přímých osobních vlaků z Prahy do Letova byl zahájen 16. listopadu 1943, ale již 15. listopadu 1944 byl zastaven v důsledku útlumu válečné výroby s blížícím se koncem války.

V roce 1948 při přestavbě stanice byl zvětšen i poloměr oblouku před vjezdem do Čakovic od Kbel mezi km 17,7 až 18,5. Přeložka byla dána do provozu 7. března 1949.

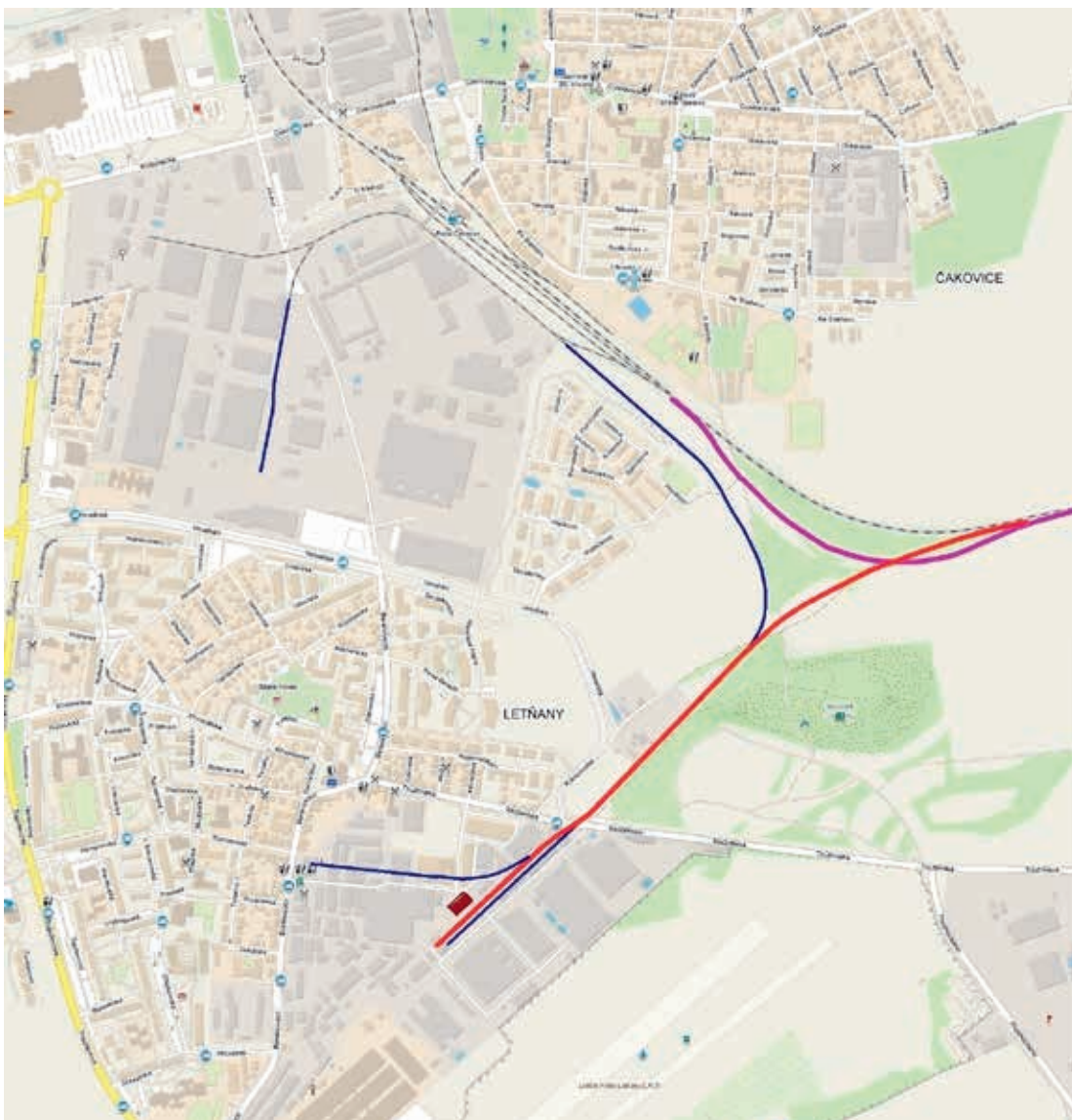
Kdy byla snesena spojovací kolej na vlečku Letov, se nepodařilo zjistit. Vlečka Letov byla zrušena 31. prosince 2006 a později snesena.



Zastávka Letňany v areálu firmy Letov. K expedici jsou na konci čtyřicátých let připraveny zcela nové automobily Jawa Minor. Zvláštností je jejich naložení ve dvou řadách na velmi krátké plošinové vozy, jejichž malá délka umožňovala zvětšit jejich šířku, sbírka Radim Šnábl.



Nákladní vlak s automobily Aro Minor jede z Letova do stanice Praha Čakovice, sbírka Radim Šnábl.



Trat' Praha-Čakovice – Letov Letňany, červeně trat' pro osobní dopravu, modře vlečky a fialově původní oblouk na trati Satalice – Čakovice.

Změny na „pražském Semeringu“ Praha Smíchov – Hostivice



Bývalá staniční budova Praha Cibulka, 9. 8. 1983, foto Petr Ovsenák.



Kolem hlásky Praha Stodůlky projíždí M152.0147 na osobním vlaku č. 19702 do Hostovic, 9. 8. 1983, foto Petr Ovsenák.

Koncese pro výstavbu této trati byla udělena společnosti Buštěhradské dráhy v červenci 1868. Výstavbu spojovací trati Smíchov – Hostivice zahájila společnost na vlastní náklady v květnu 1870. V roce 1871 se práce naplno rozeběhly a byla zahájena výstavba náročných viaduktů. Na Smíchově si společnost postavila samostatné nádraží za nádražím České západní dráhy. Trať ze Smíchova do Hostovic překonává v délce 15 km výškový rozdíl 180 metrů a název „pražský Semering“ je víc než výstižný. Na trati byly vybudovány dvě stanice – Jinonice a Řepy (dnes Zličín) a jedna zastávka – Cibulka. Trať byla dokončena 3. července 1872 a osobní doprava byla zahájena 16. září 1872.

Původní zastávka Cibulka byla v provozu do roku 1877, kdy na ní byl zastaven provoz a to až do 1. srpna 1928. Po deseti letech provozu byla definitivně zrušena 15. května 1938. Její jméno převzala dnešní zastávka, která byla zřízena 15. května 1929 jako zastávka Cibulka kolonie a nachází se o dva kilometry blíže ke Smíchovu. Od 4. května 1942 nese název Praha Cibulka. Budova původní zastávky se dlouho zachovala v téměř nezměněné podobě, bohužel v posledních letech byla necitlivě upravena.

V roce 1928 byly na trati zřízeny dvě nové zastávky Praha Hlubočepy a Praha Konvářka, které byly určeny pro lehké motorové vozy s přívěsem. Do provozu byly uvedeny společně dne 1. srpna 1928 a také jejich další osud je společný. Byly zrušeny při zprovoznění nové výhybny Praha Žvahov v květnu 1989. Další nová zastávka na této trati – Praha Stodůlky – byla zřízena 15. května 1938 a po půlstoletí, 28. května 1989, se přestěhovala blíže ke Smíchovu a stala se součástí nové výhybny Praha Stodůlky. Vybudování nových výhyben vycházelo z tehdejší koncepce přestavby pražského železničního uzlu, která předpokládala ukončení vlaků od Kladna v žst. Praha Dejvice a současně zvýšení výkonnosti trati Praha Smíchov – Hostivice s převedením dálkové dopravy na tuto trať. To si vyžádalo vybudování dvou nových výhyben Praha Žvahov a Praha Stodůlky. V obou výhybnách byly vybudovány i zastávky pro odbavení cestujících, což, jak již bylo řečeno, vedlo ke zrušení některých původních zastávek na trati.

Ke zrušení trati Praha Dejvice – Praha Bubny naštěstí nedošlo, ale po roce 1990 prudce poklesla nákladní doprava a obě výhybny ztratily význam. Byly po dopravní stránce zrušeny, návěstidla zneplatněna a sloužily pouze jako zastávky. Největší význam na trati má stanice Praha Zličín, do které byly v 80. letech napojeny důležité vlečky. Zmíňme alespoň depo DP metra Zličín a v době provozu podniku to byla vlečka ČKD Tatra Zličín.

K zatím poslední změně na této trati došlo 18. prosince 2018, kdy byla otevřena nová zastávka Praha Jinonice posunutá na hostivické zhlaví stanice Praha Jinonice do blízkosti stanice metra a nové výstavby v areálu bývalé „Waltrovky“, stejný den bylo ukončeno zastavování vlaků v původní stanici Praha Jinonice, která zůstane jako výhybna pro křížování vlaků s názvem Praha Waltrovka. Ve stejné době došlo k opětovnému zprovoznění výhyben Praha Stodůlky a Praha Žvahov vybavených novou technologií a zapojených do dálkového ovládní.

Stavenišťem nové výhybny a zastávky u hlásky Praha Stodůlky projíždí nákladní vlak Pn 66610 v čele s T679.1571, 9. 8. 1983, foto Petr Ovsenák.



Přeložky při výstavbě Barrandovského mostu

Přeložky dvou tratí byly vyvolány stavbou Barrandovského mostu a jeho napojením na navazující komunikace. Barrandovský most byl vybudován v letech 1978–1988 jako most Antonína Zápotockého. Je to silniční most přes řeku Vltavu, který spojuje čtvrť Braník na pravém břehu

a Hlubočepy na levém břehu. Svoje druhé jméno dostal podle přilehlého kopce Barrandov, protože jedna z navazujících komunikací vede právě sem.

Krátká přeložka na elektrizované dvoukolejné trati Praha – Beroun v úseku Praha Smíchov (mimo) – Praha



Pohled na Smíchovské nádraží z období mezi roky 1919 až 1926. Skladiště v popředí stojí dodnes. Ústředním motivem obrázku je patrová odjezdová budova, stojící v místech, kde je dnes nová staniční budova. Vlevo za skladištěm je vidět příjezdovou budovu s věžičkou s hodinami. Mezi budovami bylo v celé délce kryté nástupiště. Toto uspořádání budov odpovídalo době vzniku v roce 1862 a prakticky kopírovalo první pražské nádraží (dnes Masarykovo), kde byly také samostatné budovy pro odjezd a příjezd. Pohlednice ze sbírky Josefa Bosáčka.

Velká Chuchle (mimo) má délku přibližně 700 m a leží mezi km 2,4 až 3,1. Přeložka byla uvedena do provozu v roce 1986. Trať musela být přeložena dále od Vltavy směrem k Hlubočepům.

To přineslo i nutnost přeložit souběžnou trať v úseku Praha Smíchov (mimo) – Praha Hlubočepy. Původní trať Praha Smíchov – Rudná u Prahy postavila

společnost Pražsko-duchcovské dráhy a do provozu ji uvedla 12. května 1873. Délka přeložky je rovněž 700 m a leží mezi km 1,9 až 2,6. Do provozu šla ve stejném roce jako přeložka hlavní dvoukolejné trati.

Obě trati vychází ze stanice Praha Smíchov, která v padesátých letech minulého století prošla rozsáhlou přestavbou.



Ze stanice Chuchle na tehdy ještě jednokolejné trati odjíždí směrem do Prahy osobní vlak tažený lokomotivou 254.209, sbírka Josef Bosáček.

Ukončení provozu na seřadovacím nádraží Praha Vršovice



Praha Vršovice seřadovací nádraží směrová skupina v sedmdesátých letech, soukromá sbírka.

Seřadovací nádraží Praha Vršovice bylo ve své době evropskou raritou. Směrem od Zahradního Města k vršovickému depu se nacházely tři skupiny kolejí, tzv. harfy, které umožňovaly díky výhodnému sklonu gravitační rozřazování vlakových souprav. Všechny kolejové skupiny – vjezdová, směrová, staniční a odjezdová – byly umístěny za sebou v urychlujícím spádu 8 až 9 promile. Stanice byla v provozu od počátku 20. století a až do konce 80. let se zde řadily opravdu rekordní zátěže.

V letech 1986 až 1988 zde bylo dáno do provozu zařízení pro automatické řízení přísunové a rozřadovací rychlosti PRAGA, což je zkratka pro název „Přísunová rozpouštěcí automatizace gravitačních nádraží“. Volba zkratky byla umocněna tím, že toto ojedinělé nádraží na síti ČSD bylo provozováno pouze v Praze. Zařízení navrhli pracovníci VUŽ Praha za vydatné spolupráce projektantů ze SUDOPU PRAHA.

Tehdejší ČSD připravily i další investiční akci, kterou byla stavba „Usměrněné odjezdy Praha Vršovice“. Realizací této akce měla být odstraněna jedna provozní nevýhoda odjezdové skupiny a tou byly odjezdy části vlaků proti směru rozpouštění přes odbočku Železný most na trať Praha–Benešov anebo po spojovací koleji do vjezdové skupiny a dále přes Prahu Malešice do Prahy Běchovice nebo Prahy Libně. Nová spojovací kolej měla vést podél vršovického depa, dále v zářezu pod vrchem Bohdalec, a jak již bylo uvedeno, mělo zde dojít ke zdvoukolejnění trati v úseku Praha Vršovice – Praha Krč a k výstavbě nové odbočky Kačerov, která byla navržena ve tvaru triangu a umožnila by jízdu okolo ONJ zpět do čekacích kolejí Praha Vršovice. Po následné modernizaci zabezpečovacího zařízení vjezdové skupiny a odb. Záběhllice by došlo k odstranění všech protisměrných odjezdů. Po ukončení stavby by zmizely nákladní vlaky z trati Praha Vršovice – Praha Smíchov. Poklesem nákladní dopravy pozbyla stavba smysl a byla postupně zastavena. Jedinou investicí, která byla dokončena, je výstavba reléového zabezpečovacího zařízení AŽD -71 v odjezdové skupině. Tato investice umožnila bezproblémové napojení odjezdové skupiny Praha ONJ, která byla dokončena v roce 1999. Během výstavby Nového spojení v letech 2004–2009 byly odjezdová skupina a spojovací koleje do vjezdové skupiny využívány pro jízdu odklonových vlaků do Prahy Běchovic.

V současnosti část vjezdové a odjezdové skupiny zeje prázdnou. Zcela zmizely koleje ve směrové skupině a část bývalého kolejiště je využívána jako skládka



Pohled ze železného mostu v Moskevské ulici na odjezdovou skupinu seřaďovacího nádraží. Nahoře v šedesátých letech za plného provozu, uprostřed před několika lety a dole v roce 2019. Zcela vlevo je na obrázcích trať z Vršovic do Hostivaře přes zastávku Strašnice, která v roce 2019 bude nahrazena novou tratí v odjezdové skupině. Vpravo je původní strojová kolej, objíždějící směrové koleje, dnes výjezd z ONJ, foto ČTK sbírka Josef Bosáček, sbírka SUDOP, foto Karel Smejkal koridory.cz.