

# Univerzita Karlova v Praze

*Pedagogická fakulta, Katedra dějin a didaktiky dějepisu*

## *Bakalářská práce*

Název: *Železnice Vysočany–Těšnov; vznik, vývoj, zánik*  
*Railway Vysočany–Těšnov; commencement, progress, downfall*

Klíčová slova: *železnice, Těšnov, Vysočany, Libeň, provoz, zánik, demolice*  
*Key words: railway, Těšnov, Vysočany, Libeň, Karlín, operation, downfall, demolition*

Autor: Ondřej Balák

Vedoucí práce: Prof. PhDr. Jiří Pokorný, Csc.

Praha 2013

Předkládaná práce si klade za cíl popsat vznik, vývoj a zánik koncového úseku železniční trati Vysočany–Těšnov. Šířeji se jedná o úvod do problematiky výstavby železničních tratí v závěru 19. století v Praze, dále o zmapování konkrétních přípravných a stavebních prací v úseku Vysočany–Těšnov a stručný exkurs do problematiky osobní a nákladní dopravy na této trati. Stranou zájmu nezůstávají ani železniční budovy a ostatní stavby, které byly s výše zmíněnou tratí spojeny a z nichž některé se dochovaly do současnosti. Závěrečná kapitola je věnována otázce zániku budovy nádraží Těšnov. Dalším úhlem pohledu na tuto problematiku je pokus o srovnání stavu železničního tělesa a jeho nejbližšího okolí v době provozu a v současnosti. Pro tento způsob práce byly využity dobové mapové podklady v porovnání s mapami soudobými, a dále také vlastní terénní průzkum dodnes zachovalých pozůstatků železniční trati.

The aim of the present thesis is to describe the origin, evolution and decline of the end section of the railway line Vysočany–Těšnov. In more general terms it provides an introduction into the construction of the railway lines at the end of the 19th century in Prague, records specific preparatory and construction works in the section of Vysočany–Těšnov, and briefly informs on the issue of passenger and freight transport on this line. Railroad buildings and other structures which have been connected with the above line, as well as some of those which have survived to the present are analysed within the thesis. The final chapter focuses on the question of the destruction of the Těšnov railway station building.

Another approach to this issue is an attempt to compare the conditions of the railway body and its surroundings at the time of the operation and at present. To this end, period and present-day maps were employed, in addition to the field research carried out on the still preserved remaining parts of the railway line.

Prohlašuji, že tato práce je mým autorským dílem, zpracoval jsem ji samostatně a uvedl veškerou literaturu a prameny.

# Obsah

<b>1. Úvod</b> .....	6
1.1 Stručná charakteristika předkládané práce, metody a cíle.....	6
1.2 Úvod do problematiky výstavby železniční sítě na našem území v 19. století .....	7
1.3 Polabská dráha .....	11
1.4 Výstavba úseku z Vysočan do Prahy .....	11
1.5 Problematika budování železniční trati na pražských předměstích .....	13
<b>2. Topografická část</b> .....	16
2.1 Vedení trati – stav v době provozu .....	16
2.2 Současný stav – stopy po vedení železniční trati.....	18
2.3 Nádraží a železniční stavby zrušeného úseku Vysočany–Těšnov .....	21
2.3.1 Praha-Vysočany. ....	21
2.3.2 Libeň dolní nádraží.....	25
2.3.3 Karlín-přístaviště.....	27
2.3.4 Severozápadní nádraží.....	30
<b>3. Doprava</b> .....	35
3.1 Osobní doprava .....	35
3.1.1 Spojení, jízdní řády.....	35
3.2 Nákladní doprava .....	39
3.3 Vnitřní provoz nádraží Těšnov .....	42
3.3.1 Rozhovor s Ing. J. Moravcem.....	44
<b>4. Zánik nádraží Těšnov</b> .....	47
4.1 Plány přestavby pražského železničního uzlu .....	47
4.2 Demolice budovy nádraží .....	52
4.2.1 Úryvky z úřední korespondence ve věci demolice budovy nádraží .....	53
4.2.2 Konkrétní návrhy plánů na využití budovy nádraží Těšnov.....	54
4.3 Tisk a informovanost veřejnosti.....	54
<b>5. Závěr</b> .....	57
<b>6. Přílohy</b> .....	60
6.1 Obrazová a mapová příloha: komentář .....	60
6.2 Seznam použitých zkratk .....	63
6.3 Seznam technických pojmů .....	64
<b>7. Prameny a literatura</b> .....	65

Děkuji tímto panu prof. Dr. Jiřímu Pokornému za vedení bakalářské práce a za cenné připomínky a rady, které mi usnadnily její napsání.

### 1.1 Stručná charakteristika předkládané práce, metody a cíle

Práce, kterou předkládám, si neklade za cíl komplexně a bezezbytku vyčerpat téma zaniklých železničních tratí na území hlavního města Prahy. Jádrem následujícího textu je snaha o popis a dokumentaci zaniklé železnice vedoucí z Vysočan na Těšnov, přesněji z nádraží Praha-Vysočany na již neexistující nádraží Praha-Těšnov (dříve Denisovo), součásti odbočky Polabské dráhy do Prahy.

Práce obsahuje několik pohledů či přístupů k problematice. První z nich můžeme nazvat přístupem historicko-kartografickým. Tato část práce si klade za cíl lokalizovat přesně vedení samotné trati terénem pomocí dobových mapových podkladů a jejich následnou komparací s mapami současnými, dále využití fotografických materiálů, a nakonec i fyzický průzkum dnešního stavu, pátrání po stopách vedení železničního svršku, zbytcích náspů, mostů a (mnohdy stále existujících) železničních budovách. Bez zajímavosti není ani proměna okolí železniční tratě v průběhu let, která nám velice živě a zajímavě dokumentuje vývoj Vysočan, Libně a Karlína, a do značné míry může napomoci s odpovědí na otázku po smyslu vzniku, vývoje a zániku této železniční spojnice.

Proč, kdy a s jakým cílem železnice z Vysočan na Těšnov jako v podstatě duplicitní železniční spoj Prahy s Polabím, tedy směrem východním vznikla, jaké přepravní úkoly na sebe brala, do jaké míry v různém období postačovala, nebo naopak nestačila dopravní poptávce, a co s konečnou platností rozhodlo o jejím zániku, tyto otázky můžou charakterizovat druhý z přístupů k problematice.

Třetí otázka této práce je věnována koncové stanici železnice z Vysočan, těšnovskému nádraží, které v letech 1875–1972 (resp. 1985) významně dotvářelo pražskou dopravní koncepci i architektonickou tvář města.

Demolice této budovy v roce 1985 je dodnes živou a dostatečně nevysvětlenou otázkou. Přístup k primárním archivním zdrojům je zde do jisté míry omezen z hlediska zákona 499/2004 Sb. resp. 190/2009Sb. o archivnictví a spisové službě, který stanoví lhůtu zpřístupnění archivních dokumentů na třicet let od jejich vzniku. Druhým aspektem je stále

přítomná emotivnost a z ní pramenící možná neobjektivnost pamětníků, případně i ne odborné literatury. Odborná literatura na toto téma je velice vzácná, jedná se spíše o články v odborných periodikách a sbornících. Ucelená monografie, kterou by si toto téma jistě zasloužilo, zatím nevznikla. První publikací tohoto charakteru by mohla být monografie o nádraží Těšnov autora Josefa Bosáčka, založená na mnohaletém autorově bádání a zkušenostech bývalého zaměstnance Československých drah a Ministerstva dopravy. Vydání této monografie je naplánováno na rok 2013.

Hlavními prameny pro zpracování práce mi byly fondy Národního archivu ČR v Praze na Chodovci, zejména fondy Generálního ředitelství Československých státních drah, Severozápadní dráhy a Českého zemského sněmu. Jedná se o archivní materiály převážně písemného a mapového charakteru, vzniklé z valné části v letech 1885–1945, tedy v době největšího rozmachu železniční dopravy na těšnovské trati. Dále jsou zde uloženy staniční kroniky jednotlivých železničních stanic a zpřístupněny v podobě negativů.

Nelze také nezmínit pamětníky, kteří mi byli cenným zdrojem informací a to jak „zvnitřku“ dění (Ing. Moravec, dlouholetý zaměstnanec ČSD, v 60 letech pracoval na Těšnově a dále výše zmíněný Josef Bosáček), tak i „zvenku“, tedy jako cestující.

Obzvláště hodnotnými materiály disponuje Archiv železnic GŘ ČD (ODIS) v Libni – zde se zejména jedná o materiály zabývající se plány zrušení nádraží Těšnov a archiv korespondence mezi jednotlivými pracovišti ČSD, FMD, a městských a stranických orgánů a Ústřední technická knihovna dopravy ČD na Žižkově. Dále zmíním knihovnu Akademie Věd ČR, Národní pedagogickou knihovnu Komenského v Mikulandské ulici.

## **1.2 Úvod do problematiky výstavby železniční sítě na našem území v 19. století**

Technický pokrok „století páry“ se nevyhnul ani habsburské monarchii. První pokusy o zavedení nového dopravního prostředku spadají už do 20. let 19. století, kdy Fr. A. Gerstner, technik a projektant, okouzlen možnostmi železnice, se kterými se seznámil při své návštěvě Anglie (poprvé 1822), začíná projektovat železniční spojení Lince v Horních Rakousích na Dunaji s Českými Budějovicemi na Vltavě. Hlavní komoditou, která měla být touto zatím ještě hipomobilní železnicí převážena, byla sůl.

Dne 7. září 1824 udělil císař František I. Antonínu Gerstnerovi padesátiletou

výsadu k stavbě a provozu dráhy mezi Mauthausenem (říční přístav zhruba 10 km od Lince východně, pozn. aut.) a Budějovicemi, tzv. *List priwilegnj pro Professora, Frantjsska Antonjna Rytjře z Gerstneru k wyzyženj dřewěne a železne sylnice mezy Moldawau a Dunagj*.<sup>1</sup>

Gerstner byl však vizionářem, nejméně do té míry, že předpokládal brzký nástup parostrojní trakce, a proto projekt i následná stavba samotné trati probíhala tak, aby byl umožněn plynulý přechod k modernějšímu způsobu dopravy bez dodatečných rekonstrukcí trati, na velkoryse pojatém náspu s mohutným drážním tělesem, a především bez tzv. ztracených spádů. Gerstnerovo odvolání ze stavby a následný přechod k „úspornému“ způsobu stavby trati se posléze ukázalo krokem zpět.

První parostrojní železnici v monarchii byla Severní dráha císaře Ferdinanda z Vídně na Moravu a přes Olomouc do Slezska a Haliče, jejíž výstavba byla započata roku 1836, sice již bez Gerstnera osobně (ve 30. letech působil v Rusku a v USA, zde zemřel 12. dubna 1840), zato jako pokračovatelka jeho myšlenek a technické koncepce.

Po počátečním období výstavby železnic v mezích soukromého kapitálu (byť se státními zárukami), přehodnotil stát postoj k dalšímu angažování v otázce rozvoje hospodářsky i strategicky nesmírně důležitého způsobu dopravy. Byl opuštěn do té doby zastávaný názor, že budování železných drah není úkolem státu.

Dne 19. prosince 1841 bylo vydáno císařské rozhodnutí, že rakouský stát bude stavět železnice na vlastní náklady. O tři dny později byl vydán patent, který zřizoval ředitelství státních drah. Císařské nařízení soukromé podnikání v železniční výstavbě výslovně nerušilo, ale...přisoudilo mu podřízené postavení, protože nové koncese akciovým společnostem byly do poloviny 50. let vydávány spíše sporadicky.<sup>2</sup>

Železnice dosáhla Olomouce v říjnu 1841. V srpnu 1842 byly generálním ředitelstvím drah, pro které tou dobou již pracovali bývalí Gerstnerovi spolupracovníci z Ruska (např. J. Perner), vypracovány závazné harmonogramy prací pro pokračování stavby železnice k západu. Do tří let měla být nákladem 15 400 000 zlatých konvenční měny zbudována dráha z Olomouce do Prahy. První vlak přijel do Prahy na Nádraží státní dráhy (dnes Masarykovo) 20. srpna 1845, pravidelný provoz započal k 1. září téhož roku.

---

<sup>1</sup> Hons, Josef; Fr. A. Gerstner, Praha, Orbis, 1948.

<sup>2</sup> Hlavačka, Milan a kol.; Železnice Čech, Moravy a Slezska, Praha, ČD 1995.



V době, kdy začala výstavba železnic u nás, byla Praha opevněným městem, a později připojená předměstí existovala pouze v zárodcích. Pro tehdejší stavitele drah byly důležitými překážkami především výškové rozdíly, vodní toky nebo neúnosné podloží. Přivést vlaky do hradbami sevřeného městského prostoru napadlo jen ty nejsmělejší. Namísto toho se první železniční trati a jim příslušející nádraží zmocnily ploch polí, luk a sadů za hranicemi tehdejšího města. To ale stále rostlo a rozšiřovalo se, a nakonec sevřelo koleje mezi své domy a ulice, se všemi výhodami i problémy z toho plynoucími.<sup>3</sup>

Padesátá léta jsou ve znamení privatizace železniční dopravy v Rakousku. Stavbou dráhy z Olomouce a Brna Čechami byla ochota státu vyčerpána a žádost obchodní komory v Plzni o stavbu železnice z Prahy přes Plzeň do Hofu v Bavořích, i dalších staveb, byly zamítnuty. Poukaz, že státní rozpočet nelze již zatěžovat zřizováním podobných „pobočných“ tratí, byl předzvěstí návratu železničního podnikání do soukromých rukou. Finanční situace Rakouska se rychle horšila a státní půjčky několika set miliónů zlatých následovaly rychle za sebou.<sup>4</sup>

K 1. lednu 1855 odprodal stát své železnice za pouhých 200 miliónů franků nově utvořené Rakouské společnosti státní dráhy (StEG; Staatseisenbahngesellschaft) kterou ovládal francouzský kapitál (Crédit mobilier). V intencích soukromého podnikání došlo k dalšímu rozvoji železniční dopravy u nás. Do této doby patří rovněž vznik společnosti (m. j.) Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB; Österreichische Nordwestbahn, od r. 1869) a postupně i plán druhého železničního spojení Prahy na východ. ÖNWB vybuodovala a provozovala tratě z Vídně přes Stockerau, Znojmo Jihlavu a Německý Brod a následně celou soustavu tratí, pokrývajících zhruba území bývalého Východočeského kraje (1960–91), přesněji královéhradeckého ředitelství drah (podle pozdějšího územěsprávního dělení ČSD). Období konkurenčního boje velkých společností na železnici však nepřinášelo výrazné zkvalitnění služeb, jak bychom mohli očekávat, nýbrž spíše zmatek a roztržitost investičních prací.

Ve druhé polovině 19. století se snažily železniční společnosti rozšiřovat svoji síť na základě koncesí na stavbu dalších tratí a dosáhnout tím úspor z rozsahu a síťového efektu. Vzhledem k měnícím se podmínkám, za nichž rakouský stát koncese uděloval, netransparentnímu systému výběru koncesionářů, politickým hrám i tlakům zájmových

---

<sup>3</sup> Franger B., Skřivan T. a kol; Pražská nádraží ne/využitá, ČVUT Výzkumný ústav průmyslového dědictví FA, Praha 2012 str. 15.

<sup>4</sup> Ringes Vladimír; Stezkou dějin naší dopravy, Dopravní nakladatelství, Praha, 1958.

skupin však výsledek často neodrážel ekonomicky optimální varianty a byl mixem kompromisů a dočasných řešení. Výsledkem toho, že soukromé vlastnictví infrastruktury vylučovalo provoz konkurenčního dopravce na cizí trati, bylo, že železniční společnosti budovaly i tratě, které se dublovaly a vedly často nevhodným terénem s vyšší provozní nákladovostí, i tratě, jejichž jediným smyslem bylo spojit jinak oddělené sítě jednoho vlastníka. Ukázkovým příkladem budování duplicitních drah tak, aby byla spojena klíčová místa (zdroje surovin, průmyslová města) a přitom nebyla porušena privilegia a koncese drah, jež je v té době spojovaly (např. zásada distance dráhy ve stejném směru nejméně 20 mil – později zrušená), byla činnost rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB).<sup>5</sup>

V roce 1866 byl zrušen pevnostní statut města Prahy, a hradební a demoliční pásmo přestalo existovat v roce 1875. Bourání hradeb začalo již roku 1873 stržením Poříčské brány, na jejímž místě bylo postaveno právě těšnovské nádraží, a dále pokračovalo směrem k jihu. Navazoval prostor nádraží Státní dráhy a Vrchlického sady, největší pražský park té doby, k němuž přiléhalo novorenesanční nádraží KFJB, dále pozemek pro Národní muzeum a Čelakovského sady. Zbytek hradebních pozemků byl rozparcelován a prodán, Nové Město propojeno s Královskými Vinohrady. Tím se ztraktivnily lokality na někdejší periferii a radikálně se změnila urbanistická struktura. Stanice, které v době svého vzniku stály na okraji tehdejšího středověkého města, se staly součástí centra velkoměstské aglomerace. Materiál z bouraných hradeb byl ukládán ve Vršovicích a stal se základem pro tamější seřaďovací a nákladové nádraží.<sup>6</sup>

Významnou konkurentkou ÖNWB byla Společnost dráhy Ústecko–teplické. Její výsadní postavení v severočeské uhelné přepravě začínalo být ohrožováno jinými uchazeči o koncese pro další železniční tratě, vedoucím pod Krušnohořím, údolím Bělé a Polabím. Ústecko–teplická dráha proto zahájila zápas o koncesi dráhy, která by vedla po pravém břehu Labe z Ústí nad Labem proti proudu řeky do Nymburka. Ale také Rakouská severozápadní dráha se snažila získat tento směr pro sebe. Byla si vědoma rostoucí moci Ústecko–teplické dráhy a nabídla jí společenství. Byla odmítnuta, ale proti všemu očekávání vyhrála v boji o koncesi právě ÖNWB. Vláda se totiž po prohrané prusko-rakouské válce zavázala mírem pražským k výstavbě železnice u Ústí nad Orlicí k bývalé Pruské hranici

---

<sup>5</sup> Archivní pomůcka B10 fondu ÖNWB (1869) – 1870 – 1909 (1939), zpracovali Karle Rys, Ludmila Jauris Kolmanová, Zdeněk Hrdina. Ústí nad Labem 1963, Praha 2009.

<sup>6</sup> Franger B., Skřivan T. a kol; Pražská nádraží ne/využitá, ČVUT Výzkumný ústav průmyslového dědictví FA, Praha 2012 str. 21.

v Mezilesí u Kladska. Pak marně hledala koncesionáře pro tuto trať, jejíž výnosnost nebyla zaručena, protože vedla chudými kraji a s povděkem přijala nabídku ÖNWB, že železnici postaví bez státní záruky – ovšem za příslib koncese dráhy polabské, v níž společnost tušila zisk.<sup>7</sup>

### 1.3 Polabská dráha

Jako polabská dráha byl označován úsek z Nymburka do Děčína, včetně odbočky do Prahy. Druhá železnice směřující do Prahy měla zajistit spojení král. hlavního města s Polabím, jako silnou zemědělskou a hospodářskou základnou, a dále osobní dopravu ve směru na Nymburk, Chlumeck nad Cidlinou, Hradec Králové a následně i po proudu Labe na Mělník, Ústí n. L., Děčín a dále do Saska.

K výstavbě této trati byla vydána koncese 25. 6. 1870. Podle ní měla odbočka do Prahy vést přes Brandýs nad Labem. Nakonec se však vojensko-technická revize přiklonila k vedení trati z Lysé nad Labem přes Čelákovice, čímž podpořila stanovisko ředitelství ÖNWB: „(...) Alternativa přes Brandýs je delší o ½ míle než přes Čelákovice, dostihla by rozvodí vltavsko-labského stoupáním 15 promile (zmenšující výkonnost této trati o 25 procent) a vyžádala by si velkých zemních prací, zejména přes kilometr dlouhého zářezu o hloubce 12 metrů, což by znamenalo 200 000 m<sup>3</sup>, z valné části ve skále.“<sup>8</sup>

Pro variantu přes Brandýs nad Labem se vyslovovaly především armádní kruhy, které po válce roku 1866 pocítily nutnost účinného spojení Prahy s Brandýsem, ve kterém byla tradičně dislokována vojenská posádka a jehož terénní okolí také tvořilo poslední vhodnou možnost pro obranu Prahy před případným útokem ze severovýchodu.

Vlastní stavební koncese pro dráhu z Lysé nad Labem do Prahy již ve variantě přes Čelákovice byla vydána 18. ledna 1873.<sup>9</sup>

### 1.4 Výstavba úseku z Vysočan do Prahy

Na jaře 1872 proběhly politické pochůzky (místní šetření, něm. politische Begehung – úřední výkon prováděný v terénu za přítomnosti zástupců obce, zpravidla starosty a členů zastupitelstva, zástupců investora, případně dalších odborníků, mající za cíl posouzení

---

<sup>7</sup> Ringes Vladimír; Stezkou dějin naší dopravy, str. 73.

<sup>8</sup> Antes, Hubert Ing., Špillar, František Ing.; Horní Počernice, Praha, Maroli, 2001, str. 36.

<sup>9</sup> Archivní pomůcka B10 fondu ÖNWB (1869) – 1870 – 1909 (1939), zpracovali Karle Rys, Ludmila Jauris Kolmanová, Zdeněk Hrdina. Ústí nad Labem 1963, Praha 2009.

navrhované trasy železnice z hlediska obecních a jiných zájmů) v úseku z Lysé nad Labem do Horních Počernic (Chvalla), přičemž pro úsek z Chval do Vysočan byla vykonána již 31. 10. 1871. Ve dnech 10. – 11. října 1872 proběhla pochůzka v úseku z Vysočan na Rohanský ostrov za přítomnosti zástupců investora (ÖNWB) Eduarda Gerlicha – vrchního inspektora, inspektora Rudolfa Pogatschnera a zástupců obcí. Těmi byli především starosta Libně Josef Voctář, dále m. j. Jan Klika, člen obecní rady a významný občan, politik a filozof Dr. František Čupr, Salomon Weiss (patrně jako zástupce Libeňské židovské obce) a další. Výsledkem pochůzky bylo potvrzení trasy železnice a připomínkování dílčích technických a stavebních řešení a alternativ. To dokládá Protokol o politické pochůzce trati z Libně do Prahy (Protokoll der Strecke Lieben–Prag), ve kterém je připomínkováno značné množství detailů, m. j. např. světlost a šíře průjezdu pod železniční tratí „u Štrasburku“ (ve Švábkách), plán na vybudování nové šterkované silnice z Libně do Karlína (v zásadě kopírující dosavadní průběh cesty), vybudování kanálů stoky v železničním náspu a jejich vyústění do Vltavy, ale i otázky závažnějšího charakteru, jako samotné vedení náspu po Vltavském břehu v Karlíně atp.

V průběhu roku 1872 byly postupně zahájeny stavební práce. Ohromným nasazením několika tisíc dělníků a stovek řemeslníků, velkého množství koňských potahů...práce pokračovaly tak rychle, že v září 1873 byly prakticky skončeny. Celá trať z Lysé nad Labem na těšnovské nádraží (do roku 1875 provizorně na Rohanský ostrov) měřila 34,5 km, z čehož na zaniklý úsek Vysočany–Těšnov připadalo 5 km. Provoz byl zahájen 4. 10. 1873 na celé trati z Lysé až do provizorní stanice v Karlíně na Rohanském ostrově (Severozápadní nádraží bylo dokončeno až 1875).

Při zahájení provozu 4. října 1873 jezdily na této trati 3 dvojice vlaků. Od 1. ledna 1874 byl provoz rozšířen o další dvě dvojice osobních vlaků. (...) Jeden zrychlený a jeden smíšený vlak projížděl až do Králík, dva do Vídně a jeden do Hradce Králové.<sup>10</sup>

Druhé spojení Prahy s Polabím bylo jistě hospodářskou nutností a nedošlo-li by k němu v této době, pak jistě o jednu či dvě dekády později, přesto se nelze ubránit jistému podezření z motivace této stavby konkurenčním bojem mezi StEG (provozující železnici z Kolína do Prahy v rámci Olomoucko–pražské dráhy) a ÖNWB. V lednu 1874 se jezdilo z Hradce Králové do Lichkova a v říjnu do Kyšperka (Letohrad). Tato železnice byla až do konce osobní přepravy na Těšnově spojena právě s tímto nádražím, stejně jako na počátku.

---

<sup>10</sup> Tamtéž

Roztříštěnost a nejednotná koncepce železniční dopravy v režii jednotlivých, navzájem si konkurujících společností, a především chybějící mechanismy státu, které by zajišťovaly dobrou funkčnost celého systému, daly vzniknout snahám o opětovné postátnění železniční dopravy.

Od roku 1879, kdy v rakouské polovině monarchie ožily myšlenky na státní dráhy a provoz na nich (...) prosazoval se tento trend někdy houževnatě, jindy naopak se značnou nedůsledností. Víze jednotných c. k. státních drah se začala téměř naplňovat v létech 1906-1909, kdy oběma parlamenty prošly návrhy zákonů na převzetí železničních velkopodniků typu Severní dráhy císaře Ferdinanda, nebo České severní dráhy. Postátnovací akci završilo převzetí Rakouské severozápadní dráhy v březnu 1909 (po prvotním zamítnutí plánu etatizace ÖNWB roku 1896).<sup>11</sup>

Stručný a zdaleka ne vyčerpávající (a to z hlediska rozvoje železniční sítě, ani hospodářsko-politického pozadí těchto investic) nástin vývoje železnic na naše území v 19. století od prvních železnic až po zavedení pravidelného provozu na Těšnov, považují z hlediska dalšího směřování práce za velmi důležité. Další změny v organizaci železniční dopravy budou (v případě, že to bude pro dané téma potřebné) zmíněny v textu.

## **1.5 Problematika budování železniční trati na pražských předměstích**

Koncesní listina ÖNWB pro stavbu dráhy z Jihlavy přes Kolín, Poděbrady, Nymburk a Lysou nad Labem do Prahy byla vydána 1. června 1868. Koncesionáři byli Hugo kníže Thurn-Taxis, František hrabě Salm-Reifferscheidt, Louis von Haber a Jihoseveroněmecká spojovací dráha. Koncesní oprávnění bylo přeneseno na ÖNWB. Politická pochůzka se konala v úseku z Horních Počernic na Těšnov ve dnech 10. – 12. října 1871 a pro úsek z Horních Počernic do Libně byl vydán stavební konsens 31. prosince 1871, 18. ledna 1873 pak pro úsek z Libně na Rohanský ostrov. Provoz zajišťovala ÖNWB ve vlastní režii a to od zahájení provozu (pravidelný provoz na prozatímní nádraží na Rohanském ostrově) 4. října 1873 do 31. prosince na účet vlastní a do 14. února 1909 na účet státu. Vlastní trať však byla zestátněna k 1. lednu 1908. Po 14. únoru 1909 převzala provoz na trati státní společnost k. k.

---

<sup>11</sup> Schreier, P.; Naše dráhy ve 20. století. Mladá fronta, Praha, 2010.

StB (Kaiserliche und königliche Staatsbahnen). Druhá kolej byla na trati zřízena v letech 1925-1928 v úseku Vysočany – Lysá nad Labem.<sup>12</sup>

Předběžný návrh trati z Lysé nad Labem do Prahy počítal s třemi pražskými nádražími: uhelným v Libni, kde se rozvíjel průmysl, s nákladním na Vltavských ostrovech u Karlína a s osobním v Praze poblíž dnešního Švermova mostu<sup>13</sup> (dnes Štefánikova, tedy poměrně hluboko ve vnitřní Praze, již téměř Na Františku). V této době také poprvé zazněla myšlenka spojení budoucího Severozápadního nádraží s právě rozestavěným nádražím Františka Josefa, základ veškerých dalších plánů na sloučení pražských nádraží do centrálního průjezdního nádraží. Záměr spojit obě nádraží byl však v daných podmínkách (především z hlediska konkurenčního prostředí železničních společností) nerealizovatelný.

Severozápadní dráha započala s výkupem pozemků pro stavbu koncového nádraží na rozhraní Karlína a Nového Města, ministerstvo obchodu však takticky vyňalo celou odbočku Lysá – Praha z vojensko-technické revize a nařídila v dubnu 1871, aby společnost vypracovala s největším urychlením a v dohodě se správami ostatních drah, ústících do Prahy, nový projekt pražského úseku Severozápadní dráhy, s nádražím umístěným mezi Koňskou a Novou branou, těsně vedle nádraží Františka Josefa. Za tři měsíce byl předem ztracený projekt hotov a zaslán společností ÖNWB takticky nejdříve městské radě pražské k posouzení. Ta odpověděla až podezřele pohotově hned druhého dne energickým a zcela odmítavým přípisem, který podepsal primátor Dittrich (Fr. Dittrich, 1801–1875, m. j. je jeho osobnost spojena s počátky pražské paroplavby). Město namítalo, že nové nádraží by zabralo téměř všechny fortifikační pozemky mezi Koňskou a Novou branou, celou zbývající plochu před nádražím Františka Josefa, přetřelo by všechny komunikace u městských bran a znemožnilo uskutečnit již schválený regulační plán Prahy.<sup>14</sup>

Roku 1866 byl dán císařův souhlas se zbouráním hradeb a Praha přestala být pevnostním městem. Tento fakt se příznivě promítl v rozvoji města. Třetí nádraží, postavené na místě bývalých hradeb v prostoru pod Rajskou zahradou by však „odřízlo“ dosavadní Prahu od Vinohrad a Žižkova, tedy prostoru, do kterého měla rozvíjející se Praha nejbližší.

Odpor města proti výstavbě nádraží mezi Koňskou a Novou branou společnost ÖNWB uvítala tím spíše, že o nádraží mělo zájem město Karlín. Tamní cílé městské zastupitelstvo si

---

<sup>12</sup> Hons, J. Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 230.

<sup>13</sup> Hons, J. Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 121.

<sup>14</sup> Hons, J. Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 122.

dobře uvědomovalo, co by pro růst Karlína znamenalo velké nádraží a snažilo se dostat do svého obvodu nejen nákladní, ale i osobní nádraží. V petici zaslané v červenci 1871 ministru obchodu, poukazovalo takticky na obtíže, spojené s budováním osobního nádraží na území Nového Města za Poříčskou branou, kde bylo nutno nejdříve zbořit hradby, tak získané pozemky urovnat a zřídit novou komunikaci z Karlína přes ostrov Štvanici do Buben. Uvádělo dokonce, že Karlín by pak nesmírně trpěl kouřem lokomotiv z osobního nádraží na Poříčí, poněvadž větry vanou většinou od západu k východu. Pádnějším důvodem pro karlínské nádraží byla však možnost uvést snadno vlečkovou kolej do karlínského přístavu a tam zřídit překladiště.<sup>15</sup>

Tato koncepce, v podstatě jediná zbývající po odmítnutí společného nádraží ÖNWB a Severní státní dráhy, však nevyřešila otázku spojení Severozápadní dráhy s pražským železničním uzlem (jelikož jako taková přicházela do Prahy izolovaně, bez kontaktu s ostatními drahami).

A tu přišli projektanti Severozápadní dráhy s novým spásným návrhem : vystavět ve Vysočanech společné nádraží s budovanou větví neratovicko–pražskou, s kolejovým spojením mezi oběma drahami a koncová nádraží zřídit podle původního návrhu v Karlíně (nákladní) a na Poříčí (osobní). Bylo sjednáno, že ve Vysočanech zbudují obě dráhy společným nákladem ostrovní nádraží s přijímací budovou mezi kolejemi drah; Severozápadní dráha se zavázala, že provede potřebná prozatímní zařízení tak, aby nezdržela zahájení provozu na rozestavěné trati neratovicko–pražské.

Tuhý boj mezi městy Prahou a Karlínem však pokračoval. Obě města chtěla ulovit pro sebe velkého poplatníka a požadovala, aby osobní nádraží Severozápadní dráhy bylo zřízeno v jejich obvodu. Rozhodnutí bylo obtížné zvláště proto, že areál u Poříčské brány byl velmi stísněný, na délku pouhých 170 metrů a prodloužení bylo obtížné: na jedné straně byla volná plocha omezena královskou třídou (dnešní Sokolovskou), hlavní tepnou mezi Karlínem a Prahou, na druhé mlýnským ramenem Helmovských mlýnů. To oddělovalo město od Jeruzalémského ostrova a muselo být přemostěno. Naproti tomu bylo jasno, že má-li být na Rohanském ostrově v Karlíně nádraží nákladové, nevejde se tam už nádraží osobní. Teprve v lednu 1872 došlo k dohodě obou měst i dráhy, při níž každý dostal něco: Praha osobní nádraží těsně u Poříčské brány (Těšnov) a Karlín nádraží nákladové na Rohanském ostrově. (Paradoxně dnes spadají parcely, na kterých nádraží Těšnov stálo už do obvodu Karlína.) Karlínská obec požadovala, aby pod nádražím byl zřízen široký podjezd v prodloužení

---

<sup>15</sup> Tamtéž

Růžodolské (Pobřežní) ulice pro komunikaci z Karlína na dřevěný most na Štvanici. Počítala prozíravě s tím, že po zboření hradeb tu bude vystavěn pevný most do Buben přes obě ramena (hlavní i mlýnské) s rampami do Karlína i do Petrské čtvrti. Městská rada pražská zase požadovala, aby přijímací budova nádraží byla navržena ve slohu monumentálním, důstojným pro hlavní město.<sup>16</sup>

Komplikace přineslo Hellwagovi<sup>17</sup> také zaústění trati z Lysé do Prahy. Po zvážení řady variant zvolil umístění koncového nádraží na Rohanském ostrově, i když za cenu nákladných umělých staveb a náspů, přemístění zeminy o objemu 250 000 m<sup>3</sup>, velmi šikmého (53 stupňů) mostu přes karlínský kanál s železnou příhradovou konstrukcí o rozpětí 69 metrů, a dalšího, tříkolejného mostu přes tentýž kanál (těsně u nádraží). Náročné zemní práce na Rohanském ostrově řídil vrch. ing. Kirschbaum, dozor nad výstavbou budov svěřil Hellwag Schlimpovi.<sup>18</sup>

Koncem měsíce dubna 1875 dokončena byla stavba železničního mostu, spojující nádraží severozápadní rakouské dráhy na ostrově Rohanském s novým nádražím též dráhy v ulici U Ratejny (u bývalé brány Poříčské), jakož i nádherná stavba nádraží samého, kteréž i s mostem dne 10. května veřejnosti jest odevzdáno.<sup>19</sup>

## **2. Topografická část**

### **2.1 Vedení trati – stav v době provozu.**

Trat' se odpojovala z libeňského zhlaví stanice Vysočany, několik desítek metrů za vjezdovým stavědlem ve směru od Libně. Stáčela se mírně jihozápadním směrem po hraně vysokého náspu (v podstatě již součástí úpatí proseckého masivu) a pozvolna klesala k osadě Kolčavka (obr. 11, 16).

---

<sup>16</sup> Hons, J. Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 123.

<sup>17</sup> Wilhelm Hellwag, 1827 – 1882, hlavní inženýr trati z Lysé nad Labem do Prahy (pozn. aut.).

<sup>18</sup> Krejčířík M.; Po stopách našich železnic, Nadas, Praha, 1991 str. 106.

<sup>19</sup> Světozor, ročník 10 (1876) číslo 44 (3. listopadu) str. 591.



V těsném sousedství železniční tratě zde stával v letech 1944–1981 válcový Vysočanský plynojem v Libni-Podviní. Nepříliš estetická dominanta však byla do jisté míry v souladu s industriálním rázem Vysočan 20. století.

Po zhruba sto metrech následovalo přemostění Rokytky, zhruba 10 metrů vysoký viadukt se zděnými patami a ocelovou mostovkou. Po překonání Rokytky následoval pravotočivý oblouk a trať se stáčela západním směrem. Z oblouku byla vedena odbočka východním směrem do areálu bývalého lihovaru na Podvinném mlýně (obr. 2, 16).

V lokalitě Na Balabence železnice podcházela trať Vysočany – Hlavní nádraží (Turnovsko–kralupsko–pražská dráha) tunelem. Výše zmíněná železnice procházela na náspu, kterým tunel těšnovské trati procházel. Dnešní modrá ocelová mostní konstrukce na tomto místě vznikla až v závěru 60. let 20. stol v souvislosti s výstavbou tzv. holešovické přeložky jako součásti nové železniční koncepce Prahy. I když turnovskou-kralupsko-pražská trať na Hlavní nádraží (Franz Josephsbahnhof), i trať na Těšnov vycházely shodně z nádraží ve Vysočanech, zde se mimoúrovňově křížily v pravém úhlu.

Po opuštění tunelu pokračovala trať Libeňskou zástavbou, ulicí Na Žertvách až ke křižovatce Na Palmovce, kde byl železniční přejezd.

Velice zajímavou proměnou prošla především ulice Na Žertvách. Trať těšnovské dráhy obě strany ulice téměř neproniknutelně oddělovala. Středem jinak dost široké ulice vedl železniční násep, ovšem do značné míry ve skrytu poměrně hlubokého zatravněného úvozu.

Z křižovatky Na Žertvách (Rudé armády, Kirchmayerova, Primátorská) trať po několika desítkách metrů dosáhla stanice Libeň dolní nádraží (obr. 12, 13; srov. 14).

Dále koleje vedly opět téměř čistě západním směrem okolo severní zdi areálu „Rustonky“ (Pražská akciová strojírna, dříve Ruston a spol.), kam odbočovala vlečka a následně podél silnice z Karlína do Libně (Královská třída, dnes Sokolovská) po levé straně a Vltavského ramene vpravo. Před úpravami koryta byl železniční násep vzdálen od řeky jen několik metrů a dle některých zpráv měl mimo jiné sloužit jako protipovodňový val (obr. 19, srov. 1, 2).

Za zastávkou Karlín-Přístaviště (zrušena roku 1960) následovalo přemostění Vltavského ramene na tehdejší Rohanský a Jerusalémský ostrov s rozsáhlým nákladovým nádražím Rakouské severozápadní dráhy, postaveným na Rohanském ostrově v roce 1875, říčním překladištěm a technickým zázemím stanice Těšnov. Následně trať ústila do koncového nádraží na Těšnově.

Zajímavý je vývoj vltavských ostrovů v Karlíně. Rohanský ostrov vznikl ve druhé polovině 16. století (po roce 1550), kdy se jeho majitelem stal mlynář Martin Šašek. Ten jej vytvořil úpravou starého říčního nánosů. Po něm pak ostrov získal své první pojmenování Šaškovský. Po Šaškovského smrti dědicové prodali ostrov staroměstské obci, které sloužil celé 17. a 18. století. Od této doby byl nazýván ostrovem Primátorským. Obec staroměstská ostrov odprodala roku 1774 svému občanovi Aloisu Tochtermannovi, již roku 1777 Rottenhanová a ostrovu se začalo říkat Rottenhanský. V roce 1830 přišla další změna majitele a tím i názvu – ostrov Köpplův. Poslední změnu názvu ostrov prodělal po roce 1850, kdy se stal do držení pražského občana a tesařského mistra Josefa Rohana.<sup>20</sup>

Karlínské nábřeží je místem, kde došlo (a to nejen v minulosti nedávné) k výrazným zásahům do tváře města. Vzhledem k rozsáhlým úpravám říčního koryta v Karlíně (1893, 1911, následně pak ve 20. a 30. letech), jeho přeložením blíže Holešovicím a postupným zasypáváním a zkracováním ramen, došlo k zániku nejprve Jerusalemského a následně i Rohanského ostrova (obr. 1, 2, 3, 18, 19). Most přes bývalé přístavní rameno v Karlíně v blízkosti zastávky Karlín-přístaviště, zůstal zachován. Nyní vedl most nad prašnou panelovou cestou a rozšířené karlínské pobřeží se stalo nejen místem skladišť, parkovišť a industriálních provozů, ale především zanedbanou krajinou, porostlou plevelem a náletovou zelení.<sup>21</sup>

## 2.2 Současný stav – stopy po vedení železniční trati

Z nádraží Praha-Vysočany se vydáme po kolejích přes vjezdové zhlaví směrem k centru města. Po cca 50 metrech za strážním domkem sledujeme nepoužívané a značně orezlé koleje, které se stáčejí mírně vlevo k hraně náspu a pozvolna klesají po jeho úbočí, obklopeny bujnou a stále hustší vegetací.

Koleje končí zhruba 100 metrů od stanice, dále pokračují jen pražce. I ty následně mizí a směrem k Rokytce můžeme sledovat již holé těleso náspu až k bývalému mostu. Po levici míváme pozůstatek sloupku traťového telefonu. Terén je místy poměrně náročný, pohyb znesnadňují traviny, místy ostružiní, plané šípky a náletové dřeviny. Stopy po základech plynojemu stávajícího v těchto místech nejsou v terénu již patrné, po demolici byly zřejmě zarovnané s terénem. Z někdejšího železničního mostu přes údolí Rokytky v těsné blízkosti

<sup>20</sup> Hrubeš, J., Hrubešová E.; Pražské ostrovy. Milpo, Praha, 2007.

<sup>21</sup> Bečková, K.: Zmizelá Praha – Nádraží a železniční tratě; Paseka Schola Ludus-Pragensia, Praha 2009.

zrekonstruované usedlosti Kolčavky se zachovaly zděné paty na obou březích, samotná mostní konstrukce je demontována. Na náspu se nenachází žádná zábrana, a proto můžeme dojít až na samotný konec náspu, resp. mostního pilíře a pohlédnout dolů.

Na druhém břehu Rokytky je násep zřetelný zhruba dalších 50–60 metrů, terénními úpravami souvisejícími s budováním silniční komunikace ve směru Vysočany-Troja a silničního přivaděče k ní byl násep dále odbagrován.

Prostor pod obloukem dodnes používaného železničního mostu železnice Vysočany-Hlavní nádraží (v současné podobě ovšem vybudovaného roku 1968 v souvislosti se stavbou tzv. holešovické přeložky), kde těšnovská trať (ÖNWB) podcházela železnici na Severní dráhy, je upraven jako parkoviště a částečně do něj zasahuje i silniční komunikace – vyústění Zenklovy ulice a křižovatka s ulicí Čuprovou (spojnice Jarova a Troji s odbočkami do Kobylis a Holešovic). Dnes zde existuje propojení mezi bývalými tratěmi Severní dráhy a StEG, takže vlaky z Vysočan mohou směřovat nejen na Hlavní nádraží, ale plynule i na nádraží Masarykovo. Ještě zhruba před sedmi lety takovýto provoz nebyl možný a soupravy z Vysočan byly nuceny zajíždět na nádraží Libeň (horní). Zde strojvedoucí přešel na druhé stanoviště a souprava pokračovala ve směru na Masarykovo nádraží.

V ulici Na Žertvách je opět patrný terénní val, mylně pokládáný za zbytky někdejšího železničního náspu. Jedná se o navážku zeminy nad hloubenou stanicí metra, vybudovanou vlastně souběžně s dřívějším průběhem železniční trati, ve druhé polovině 80. let.

Bariéra úvozu s železničním náspem je již dávno odstraněna, zhruba v její stopě vede tramvajová trať a významné proměny zaznamenala i zástavba obou stran ulice.<sup>22</sup>

Bývalý železniční přejezd na Palmovce je dnes nahrazen tramvajovou křižovatkou (mezi lety 1890 a 1986 křížení železničních a tramvajových kolejí!) a vstupy do metra. Další připomínku železniční trati najdeme až dále západním směrem, za plotem z vlnitého plechu. Je to staniční budova Libeň dolní nádraží, stojící částečně na místě někdejšího Starého libeňského židovského hřbitova. Poprvé byl starý hřbitov zmenšen před rokem 1875 o jihovýchodní cíp, který zabrala nově budovaná železniční stanice, vstupní část hřbitova na severozápadě s obřadní síní a hrobnickým domkem zabrala ve 20. letech stavba Libeňského mostu. Hřbitov byl zrušen 1892. Samotná nádražní budova dodnes stojí a je v relativně dobrém stavu. Pozemek je ohrazen plotem a patří soukromému vlastníkovi. Zachována je dosud nízká zděná zídka na západní straně areálu, patrně podezdívka původního oplocení,

---

<sup>22</sup> Tamtéž

patrna jsou místa bývalých nakládacích ramp a zbytky skladů (obr. 14), z nichž nejvýznamnější část je ve vlastnictví Metrostavu.

Z nádraží trať vycházela západním směrem v místech dnešního vjezdu do areálu plechovými vraty, v blízkosti strážního domku k přemostění ulice Ve Švábkách železným mostem, z něhož se zachovaly pouze zděná čela, upravená ke zpevnění svažitého náspu a nádražní domek, dnes upraven jako obytný.

Dále je vedení železničního tělesa opět nezřetelné (s výjimkou několikametrového, vegetací silně zarostlého ostrůvku na druhé straně ulice Ve Švábkách) vzhledem k rozsáhlým přestavbám ulic Ve Švábkách a vybudováním silniční komunikace na Rohanském nábřeží, stejně jako demolicí bývalých Rustonových závodů (2006–2007). Před několika lety zde ještě byly v terénu znatelné nejružnější pozůstatky trati, např. zbytky vlečky do areálu Rustonky nebo drobný betonový mostek přes silnici vedoucí do závodu.

Naopak zachovalý železniční násep s patrným vedením trati se nachází v těsném sousedství ulice Sokolovské, oddělen od ní pouze chodníkem a nevysokou zídkou, původně zpevňující násep. Míjíme dva zachovalé traťové kilometráže (30,2 a 30,3 km) a několik betonových soklu, dříve patrně nesoucí návěstidla (z betonových základů vyčnívají zbytky ocelových sloupů, odříznuté autogenem). U křižovatky ulic Sokolovská a Šaldova je zachovaný zbytek podchodu pod železničním náspem. Násep je dále viditelný v terénu až do vzdálenosti cca 250 metrů od budovy železniční stanice Karlín-prozatímní nádraží (budova nyní v soukromém vlastnictví). Blíže k budově prošlo okolí rozsáhlou přestavbou a vedení trati nelze sledovat.

Budova stanice Karlín (prozatímní nádraží) byla po převedení osobní dopravy na Těšnov využívána jako administrativní budova nákladového nádraží. Posléze v jejím těsném sousedství přibyla i budova skladiště s dlouhou nákladovou rampou. Zhruba ve stejném stavu stojí obě budovy dodnes, obklopeny však již zcela jiným okolím než za dob provozu. Jsou hezkou připomínkou zaniklé trati a její slávy. Vhodným funkčním zapojením těchto dvou staveb do moderní výstavby, propojením starého a nového, by zajisté došlo k vzrůstu architektonické úrovně okolí a vyjádření vysoké kulturní úrovně investora, dbajícího o zachování industriální památky, a potažmo i růstem prestiže celé městské části.

Dále je trať již nezřetelná, v místech, kudy vedla, prochází nyní silniční komunikace (Rohanské nábřeží) pod Negrelliho viaduktem (na němž jsou dodnes slabě patrné stopy začernění oblouků od parních lokomotiv). Následně se trať stáčela vlevo do míst, kde nyní stojí komplex hotelu Hilton a dále na Těšnov k již neexistující budově nádraží (dnes silniční magistrála a malá travnatá plocha v sousedství tramvajové zastávky Těšnov) (srov. obr. 3 a 4).

Bylo by však chybou se domnívat, že nádražní budova byla jediným objektem, který ustoupil budování silniční magistrály. V podstatě celý prostor Florence od kina Atlas (Sokolovská 1, roh Sokolovské a ulice Ke Štvanici) až po ulici Těšnov prošel asanací. Nejrozsáhlejší a také nejvíce spornou byla však právě demolice výpravní budovy Těšnovského nádraží.

## 2.3 Nádraží a železniční stavby zrušeného úseku Vysočany–Těšnov

### 2.3.1 Nádraží Praha-Vysočany

Stanice Vysočany (*pův. Wisočany*) byla vybudována na počátku 70. let 19. stol v rozvíjejícím se průmyslovém předměstí Prahy, na styku Turnovsko–kralupsko–pražské dráhy (1872) a Polabské dráhy (1873). První z drah byla vedena na Hlavní nádraží (Císaře Františka Josefa), druhá na Těšnov (Severozápadní).

Jako jediná v Praze je tato stanice tzv. ostrovního typu, čili takového, kdy koleje jsou umístěny po obou stranách budovy, severní kolejiště dráhy pražsko–neratovické (později Česká severní dráha) a jižní dráhy Polabské (součásti ÖNWB). Obdobné řešení má např. nádraží v Ústí nad Orlicí (R. Frey, 1874), opět z důvodu koncepce společného nádraží pro dvě trati, Severozápadní–ÖNWB (směr Letohrad) a StEG (směr Olomouc). Nádraží Vysočany vzniklo roku 1872 jako společná investiční akce Severní a Severozápadní dráhy (obr. 9, 10, 11, 15).

Jako autoři vnějšího vzhledu budovy jsou uváděni Carl Schlimp, Josef Reiter a Wilhelm Hellwag.<sup>23</sup> V archívních materiálech se u plánu staniční budovy nachází označení *Ausgefertigt der Architect Carl Schlimp* (zhotoveno arch. K. Schlimpem), u plánu dvoupatrového strážního domku a plánu studně je značení *Ausgefertigt der Architect R. Frey* a v obojím případě také *Geprüft und genehmigt der Baudirektor W. Hellwag* (zkoušeno a schváleno stavbyvedoucím W. Hellwagem). Jedná se o stavbu do značné míry zhotovenou podle dobového konceptu typizované nádražní budovy. Staniční budova je dvoupatrová

---

<sup>23</sup> Beran L., Valchářová V.; Pražský industriál, ČVUT, Praha 2007 str. 178.

s jednopatrovým spojovacím středním úsekem, zůstala zachována beze změn dodnes a je zařazena do ochranného pásma Pražské památkové rezervace.<sup>24</sup>

Staniční plán vysočanského nádraží se nachází z části na příkrém a vysokém náspu pod někdejší usedlostí Jetelka (dnes ji připomíná název autobusové zastávky Nad Jetelkou směrem na Prosek). Svah je podepřen kamennou opěrnou zdí, která byla rozšířena a rekonstruována v rámci rozsáhlejší investiční činnosti na nádraží v roce 1899. Příjímací budova je s ulicí spojena podchodem, který vede k pokladnám do vestibulu a na nástupiště.

Východně od stanice přetínala železniční trať cesta z Prahy do Brandýsa nad Labem, která byla příčinou mnoha nehod a roku 1941 odkloněna z Královské (Sokolovské) třídy podjezdem pod tratí u stavědla č. 2 do Brandýské ulice a pak dále starým směrem.<sup>25</sup>

Západně od budovy se nacházela překládací rampa umístěná mezi kolejišti a společná pro obě dráhy. Tato rampa byla ukončena překladištěm (Umladehalle). Mezi ní a staniční budovou byla zahrádka (Garten), východně od stanice se nacházela čekárna, skladiště a nezastavěná plocha osázená stromy. V souvislosti s elektrizací Pražského železničního uzlu vznikla ve 20. letech měnična napětí v areálu nádraží, uzpůsobená kolejovou odbočkou k připojení tzv. pojízdné měničny (původně nouzové zařízení drah, měnična je umístěna na železničním voze a je zařazována do problematických úseků trolejového vedení, nebo zapojována v případě poklesu napětí v trolejovém vedení.)

Samotné nádraží Vysočany disponovalo na jižní straně kolejemi 1, 3, 5, 7 a 2, která byla kusá a ukončena byla na úrovni staniční budovy. V severní části v kolejišti Severní dráhy byly koleje č. 2, 4 a 6. Rozdělení stanice a dvojí číslování kolejí zůstalo zachováno i po zestátnění obou společností a bylo sjednoceno až roku 1925.<sup>26</sup> Ze Satalického zhlaví byly obsluhovány vlečky do Odkolkových pekáren (Fr. Odkolek A. G.) severně od trati a Kolbenky (pozdější ČKD Trakce), dobově Prager Elektrizitäts, vormals Kolben und Comp. (stav k roku 1911). Tato vlečka byla uvedena do provozu 10. ledna 1901 služebním nařízením (Dienstordnung) č. Z 758, která upravovala její používání a technické vybavení odbočky, zejména výměny.

Severně od nádraží se nacházely vinné sklepy (dnes podnik Českých vinařských závodů) Weinkellerei Gebrüder Täuber (založena r. 1866 v Karlíně, ve Vysočanech sídlila od r. 1891). Sklepy využívaly pátou kolej (na severní straně, v kolejišti severní dráhy) která vedla

---

<sup>24</sup> Tamtéž

<sup>25</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Vysočany, r. 1945 Kapitola I.; NA, fond 4529 814-44.

<sup>26</sup> Tamtéž

jim nejbliže, pro své zásobování, přímá vlečka do areálu sklepů však nikdy nevznikla. Vína byla dovážena v sudech nebo cisternách, a v tomto případě byla potrubím stáčena přímo do sklepů závodu.<sup>27</sup> Dále se na severní straně nádraží nacházela továrna L. Pletschnera, opět bez přímého napojení na železnici. Původní most nad silnicí na Prosek (dnes Vysočanská ulice) byl roku 1911 rekonstruován, resp. nahrazen mostem železné konstrukce. Nad tratí a vlečkou do areálu ČKD vedla v úrovni pekárny Odkolek dřevěná lávka pro pěší a navazovala na slepou ulici Pod pekárnami.<sup>28</sup> Lávka byla zrušena nejpozději v polovině 70. let v souvislosti s pokračováním elektrifikace ve směru na Lysou nad Labem.

Slavnostní zahájení provozu do Neratovic proběhlo 28. října 1872, ovšem provoz na dráze turnovsko–kralupsko–pražské neprobíhal bez komplikací. Viadukt přes Rokytku ve směru na nádraží Fr. Josefa byl sice postaven včas, ovšem nekvalitně a již velmi brzy se začala vydrolovat malta v jeho zdivu a most se začal sesouvat. Nepomohly ani podpěry a most musel být zbourán. Nová stavba vyrostla v rekordní době a už vydržela.<sup>29</sup>

První rozsáhlejší rekonstrukcí prošel areál nádraží v letech 1899/ 1900. Jednalo se o zpevnění opěrné zdi ve svahu nad stanicí, práce na železničním mostě přes komunikaci na Prosek a další drobnější akce. Stavbu zajišťovala Stavební kancelář Josefa Baziky ve Vysočanech.

Josef Bazika byl synem inženýra Eduarda (Edvarda) Baziky(1830–1914), Dr. h. c. (1906). E. Bazika prováděl roku 1866 rozšiřovací stavby drah při postupu (přesunu) severní armády z Olomouce do východních Čech, zbudoval karlínský viadukt a jiné železniční stavby.<sup>30</sup>

Z této rekonstrukce se mimo jiné zachoval i půvabný doklad o úhradě hotovosti ve výši 3 zlaté, které zaplatil p. Alois Savina za p. Jana Sichtu obci Libeňské jako poplatek za zapůjčení obecního válce silničního.

Druhá rekonstrukce proběhla na nádraží Vysočany roku 1915. Hlavní investiční akcí při této rekonstrukci byla přestavba původního mostu nad proseckou silnicí na most železný a dále rozšíření vlastní stanice (Erweiterung der Station Wysočan). Původní vyúčtování celé akce z října 1915 znělo na 618 000 korun, následně bylo sníženo na 507 000 korun v účetní zprávě z července 1916 a nakonec vyčísleno v témže měsíci na 508 000.

---

<sup>27</sup> Kuranda, M.; Vysočany, Maroli, Praha 1999. str. 133.

<sup>28</sup> Bečková, K.; Zmizelá Praha – Nádraží a železniční tratě, Paseka-Schola ludus, Praha 2009. str. 138.

<sup>29</sup> Broncová, D.; Kniha o Praze 9, Milpo, Praha 1997.

<sup>30</sup> Ottův kapesní slovník naučný a doplňky, Nakladatelství J. Otto, spol s r.o. v Praze, 1926, str 141.

Mezi lety 1870 a 1945 tedy za 75 let došlo ke zvýšení počtu domů ve Vysočanech na čtrnáctinásobek vlivem rozvoje zdejšího průmyslu a tím došlo i k růstu významu nádraží.<sup>31</sup>

V průběhu 1. sv. války nedošlo dle staniční kroniky na nádraží Vysočany k žádným významným událostem, převzetí moci po 28. říjnu proběhlo i zde klidně. Roku 1925 došlo k úřednímu sloučení kolejí a přečíslování kolejí (viz výše) tak, že číslo 1 obdržela kolej z Denisova nádraží, jako provozně důležitější.<sup>32</sup>

V roce 1923 byla zahájena stavba druhé koleje ve směru na Lysou nad Labem a to ve směru z Vysočan na východ (na rozdíl od postupu stavby původní trati na počátku 70. let 19. stol., která byla vedena z Lysé směrem na Prahu), a dne 30. 5. 1925 byla na ní podniknuta zkušební jízda.<sup>33</sup> Od 4. 6. jezdí se na trati dvoukolejně.<sup>34</sup>

Staniční kronika dále zmiňuje silnou průtrž mračen dne 4. 7. 1925, která zatopila celé kolejiště a podemlela některé výhybky.

3. 2. 1927 po půlnoci došlo ke srážce dvou nákladních vlaků, při níž byla způsobena značná škoda a způsobeny závažné komplikace v provozu.<sup>35</sup> Patrně ty byly důvodem zanesení zprávy o železniční nehodě ve Vysočanech do kroniky Chval a Horních Počernic. Předpokládá se, že následky nebyly do rána zcela odstraněny a ráno cestující zaměstnanci se nemohli včas dostat do práce.

Těžké období velké krize dokumentuje staniční kronika poklesem odbavování nákladních vozů z 1627 naložených a 7112 vyložených vozů v roce 1930 na 1468 naložených a 5879 vyložených v roce 1935 (hospodářsky nejslabší léta 1932 a 1933 nejsou zaznamenány). V roce 1937 došlo k nárůstu na 2264 naložených a 10 237 vyložených vagonů za rok, přičemž nárůst jen z ČKD činil 252 vagonů.

Květnové události roku 1945 byly na nádraží Vysočany bouřlivé. 5. května 1945 v 8.50 byl poddůstojníkem SS zastřelen v dopravní kanceláři nádražní zaměstnanec František Vaník, narozen 11. 8. 1896 v Bílině, okres Duchcov. U pozdějšího převozu, který byl 5. 5. v poledne odzbrojován se rozpoutal boj, který trval až do 6. 5. dopoledne. Přestřelkám učinily konec SS oddíly s tanky, které přijely od Kbel. Za bojů dne 5. 5. vyhořela nádražní restaurace, zapálena ručním granátem SS vojína. K zamezení vjezdu voj. převozů a pancéřových vlaků

---

<sup>31</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Vysočany, r. 1945 Kapitola I.; NA, fond 4529 814-44.

<sup>32</sup> Tamtéž

<sup>33</sup> Tamtéž

<sup>34</sup> Pamětní kniha obce Chval a Horních Počernic, od r. 1922.

<sup>35</sup> Tamtéž.



byly námi odmontovány kolejnice, za to nám Němci před odchodem poškodili telefonní a telegrafní přístroje, byla poškozena vedení, kancelář a soukromý byt přednosta vyloupeny a vydrancovány. Trať opravena již 9. května, opravy telefonních a telegrafních přístrojů se však velmi protáhly, a bylo pro vlakovou službu používáno státního telefonu, který zůstal neporušeným.<sup>36</sup>

V současnosti je stanice Praha-Vysočany v provozu, dnes se jedná o důležitý železniční dopravní uzel. Staví zde osobní vlaky ve směrech do Milovic, Poděbrad, Nymburka, Kolína, rychlíky ve směru Hradec Králové, Trutnov atd. Z hlediska funkce stanice v systému městské dopravy je důležitá možnost přestupu z vlaku na spoje pražské MHD (tramvajová zastávka zhruba 3 minuty chůze, stanice metra a zastávka autobusů cca 5 minut).

Vysočanské nádraží projde rekonstrukcí nástupišť a odbavovacího prostoru. Vzniknou dvě nová ostrovní nástupiště se čtyřmi hranami s možností výhledového přidání páté. Existují i plány na zrušení stávající odbavovací budovy a vznik zcela nového objektu.<sup>37</sup>

### **2.3.2 Libeň dolní nádraží.**

Stanice Libeň dolní nádraží byla zprovozněna 1. prosince 1877 na místech, kde dříve stál zámeček Balabenka, nazvaný po pražském bankéři Karlu Antonínu Ballabenovi.<sup>38</sup> Pojmenování Balabenka se původně používalo pro jiné místo v Libni – Palmovku. Jednalo se o usedlost pražského bankéře a podnikatele Karla Antona Ballabena, který ji koupil v 80. letech 18. století (do té doby se jmenovala Ulbrichtka). Poté, co se Ballaben přestěhoval o několik set metrů dále na východ (do míst dnešní Balabanky), vzal si s sebou i jméno usedlosti. Svoji severovýchodní částí stanice zasáhla do starého židovského hřbitova (zaujímal plochu mezi dnešní Vojenovou ulicí a Libeňským mostem), existujícího na místě již od 16. století. Hřbitov byl omezeně využíván do roku 1892, kdy se zde přestalo pohřbívat. K dalšímu zmenšení výměry došlo ve 20. letech a zcela zrušen byl v květnu 1965.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Tamtéž

<sup>37</sup> Ministerstvo dopravy ČR, webové stránky [www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6D21486D.../Optimalizacetradi231.rtf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6D21486D.../Optimalizacetradi231.rtf), 5. 3. 2013

<sup>38</sup> Hons, J.; Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961, str. 137.

<sup>39</sup> Jungmann J.; Libeň, zmizelý svět, MHMP, Praha 2010 str. 36.

Železnice Severozápadní dráhy procházela Libní od roku 1873 (trať StEG již od roku 1845), aniž by Libeň měla vlastní nádraží. Hlavním iniciátorem výstavby nádraží v Libni byla firma F. X. Brosche (lihovar), která podala žádost o zřízení nádraží na trati Státní dráhy. Iniciativa živnostníků a průmyslníků ze západní části Libně směřovala k ÖNWB, která žádosti také vyhověla a nádraží zřídila. Nádraží bylo skutečně skromné: malá staniční budova s dřevěným skladištěm a jedna kusá nakládací kolej, to bylo vše. Ale potřebám této části Libně nádraží stačilo a skromným zůstalo.<sup>40</sup> Nádraží ÖNWB bylo od samého počátku koncipováno jako osobní i nákladní, zatímco nádraží StEG (horní) sloužilo původně pouze nákladní přepravě a pro přepravu osob začalo být využíváno až po třech letech, roku 1880.<sup>41</sup>

Železniční stanice prošla prvním (a ve své podstatě také jediným) rozšířením na počátku 20. století. Dne 14. dubna 1904 byla ministerstvem železnic nařízena pochůzka k projektu pro úpravu stanice Libeň a zřízení druhé příjezdové cesty k němu. Tato pochůzka se uskutečnila 4. července 1904. Výsledkem bylo schválení stavby druhé silnice k nádraží, úpravy kolejiště pro posun nákladních vozů mimo železniční přejezd na Palmovce (přejezd erární silnice v km 31 2/3) tzn. uzpůsobení stanice pro posun ve směru k Těšnovu a rozšíření kusých kolejí pro zlepšení možnosti vykládky a nakládky vozů.

Na podzim 1904 nebyla stanice v nejlepším pořádku, přípravné práce pro přestavbu stanice byly v plném proudu, celá stanice byla rozkopána a tím také bylo částečně ochromeno přijímání a vydávání zásilek.<sup>42</sup>

Postupem doby docházelo k poklesu významu stanice pro osobní dopravu. V roce 1900 ve stanici zastavovaly všechny zastávkové vlaky vypravované z Těšnova a všechny rychlíky stanicí projížděly.<sup>43</sup> Stejně tak podle jízdního řádu z roku 1925 zastavují v Libni dolním nádraží všechny osobní vlaky a žádný rychlík.<sup>44</sup> Roku 1937 nestaví v Libni dolním nádraží osobní vlaky vypravované z Těšnova ve směru do Děčína (šest spojů denně), osobní vlaky do Všetat na nádraží staví (devět denně).<sup>45</sup> Podle jízdního řádu z roku 1954 staví v Libni d. n. již jen osobní vlaky ve směru Kolín přes Lysou nad Labem (celkem 17 denně). Vlaky do Všetat ani Děčína ve stanici nezastavují.<sup>46</sup> Stejný stav se udržel až do ukončení osobní dopavy v roce 1972. Hlavním úkolem stanice se postupně stávalo především umožnění křižování

---

<sup>40</sup> Hons, J.; Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 137.

<sup>41</sup> Franger B., Skřivan T. a kol; Pražská nádraží ne/využitá, ČVUT Výzkumný ústav průmyslového dědictví FA, Praha 2012 str. 20.

<sup>42</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Libeň dolní nádraží Kapitola I.; NA, fond 4529 814-44.

<sup>43</sup> Vilímekův desetikrejarový jízdní řád pro Čechy; Nakladatelství Josef R. Vilímek v Praze, 1900.

<sup>44</sup> Jízdní řád železniční, poštovní a paroplavební Republiky československé. Ministerstvo pošt a telegrafů, Praha 1925.

<sup>45</sup> Vilímekův jízdní řád úředně revidovaný; Nakladatelství Jos. R. Vilímka v Praze, Čedok, 1937.

<sup>46</sup> Oblastní jízdní řád ČSD – Čechy. Léto 1954. Ministerstvo dopravy, tisk Práce n. p., Praha 1954.

vlaků na trati a osobní doprava v souvislosti se zkvalitňováním tramvajové sítě v Praze (1910 prodloužena ve směru k Vychovatelně a od 28. září 1931 zprovozněn úsek přes nový Libeňský /Baxův/ most do Holešovic)<sup>47</sup> ztrácela na významu. V souvislosti s otevřením Baxova mostu a tramvajové trati do Holešovic byl k 28. září 1931 byl pravidelný provoz tramvajů přes železniční přejezd mezi Sokolovskou ulicí a tratí z Libeňského mostu zastaven. Toto místo zůstávalo pro poměrně intenzivní osobní i nákladní železniční dopravu úzkým hrdlem a časté zdržení pro tramvaje tu bylo na denním pořádku, protože vlaky měly pochopitelně přednost.<sup>48</sup>

Z hlediska příjmů stanice lze srovnat na základě dostupných údajů léta 1885 s příjmem staniční pokladny 81 916 zlatých s rokem 1908 a příjmy 202 378 zlatých, které poukazují na rozvoj Libeňské obce i růst počtu obyvatel. Finanční bilance mezi lety 1922 a 1932 (byť pro podrobnější zachycení vývoje se jedná o interval příliš dlouhý) vykazuje opačný trend. Roku 1922 činily příjmy staniční pokladny 252 468 Kč, zatímco o 10 let později jen 207 737 Kč. Hlavními komoditami nákladní přepravy na nádraží Libeň byly ve 20. letech stavební materiál (cement, cihly, tašky, železo), dále benzín, líh, oleje, petrolej, a uhlí, jehož vyskladnění se mezi lety 1926 a 1928 zvýšilo o 76% (dokládá masový přechod vytápění ze dřeva na uhlí). V této době docházelo k zahlcování pražských nádraží zásilkami stavebních hmot, a stanice proto mnohé zákazníky nemohly obsloužit. Zásilky stavebních hmot byly pro jednotlivé tratě přísně zaznamenávány, stanice Libeň dolní nádraží byla z těchto záznamů vyňata, a bylo zde proto podáno mnoho zásilek, které by jinde nebyly přijaty.<sup>49</sup> Na příkladu je zde hezky demonstrováno, jaké nejrůznější komodity dříve dráha převážela (a to nejen ve 20. letech, ale i mnohem později), a jaké si dnes již těžko dokážeme představit dopravovat jinak, než automobily.

V závěru 20. let je zdokumentován značný nárůst zásilek ve stanici zdůvodněný konjunkturou místního průmyslu, počet nákladních vlaků stoupl v roce 1929 na 1000, čili zhruba o 7 % více než v roce předešlém a o 26% více, než roku 1927. Hospodářské výsledky stanice v době krize byly hodnoceny neuspokojivě, za nejhorší rok je označován (v souladu s celkovým průběhem hospodářské krize) rok 1933. V tomto roce klesl obrat stanice k hodnotám let 1924-25. Poslední poznámka roku 1933 hovoří o hospodářských nesnázích stanice (a železnice obecně) nejen v souvislosti s krizí, ale také s konkurencí silniční dopravy.

<sup>47</sup> Jungmann, J.; Libeň, zmizelý svět, MHMP 2010 str. 59.

<sup>48</sup> Smyčka Palmovka, www.prazsketramvaje.cz, 14. 3. 2013.

<sup>49</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Libeň dolní nádraží Kapitola I.; NA, fond 4529 814-44.

Automobilová doprava stává se hroživou. Automobilová konkurence mění se postupně v nemilosrdný boj mezi železnicí a autodopravci. Železnice musí přizpůsobovat svá zařízení zvýšeným nárokům veřejnosti, aby nezaznamenala ještě větších ztrát. Je proto zapotřebí si všimnout všech předností i nedostatků železnice a železničního života a vésti o nich podrobné záznamy. V personálních otázkách objevily se v ročním průměru důsledky platových srážek. Roku 1930 byly zřízeny nové prostory pro podávání a výdej zásilek a nová kancelář pro reklamačního úředníka na úkor skladových prostor, což je hodnoceno rozporuplně vzhledem k snížení výměry skladiště.<sup>50</sup>

Největší ztrátu pro Libeň dolní nádraží z hlediska objemu nákladní dopavy v roce 1935 je zrušení Belgické plynárny. Byla od svého založení roku 1881 jednou z nejstarších svého druhu a vykazovala vždy značný zisk. Byla vykoupena obcí a uhlí, již dříve docházelo do Libně, jde nyní do Vršovic, takže správa dráhy poškozena není. Dalším velkým podnikem, který nás opouští je firma Včela a Naftaspol, a tak hned od počátku roku měli jsme dosti důvodu k nespokojenosti.<sup>51</sup> Zajímavá poznámka dokumentuje určitou „soutěživost“ (podloženou ovšem skutečnými obchodními výsledky, nikoli soutěživost tzv. „socialistickou“, jak byla nejen v železniční dopravě uplatňována v pozdějších obdobích) mezi jednotlivými stanicemi.

Roku 1936 bylo otevřeno nákladové nádraží Žižkov. Další konkurence pro stanici není právě příznivá a podepisuje se na dalším poklesu obratu. Firma Papirografie dosud zásobovaná z Libně, vozí nyní z Žižkova.

Poznámky k hospodářskému fungování stanice v době krize můžeme interpretovat širěji, jako obecné problémy postihující železnici v tomto období (pokles objemu přepravy, zostření konkurenčního boje a sociální problematika zaměstnanců).

V době rostoucího mezinárodního napětí a zvýšeného ohrožení republiky ve druhé polovině 30. let byla stanice Libeň dolní nádraží zapojena do řady branných cvičení.

Na podzim 1936 v rámci závěrečných cvičení byla stanice určena jako nakládací pro některé jednotky ženijního vojska. Nebyl to lehký úkol, neboť máme obecně málo místa a to bylo ještě celý den obsazeno. Aby se vyhovělo kladeným požadavkům, bylo zapotřebí učiniti četná mimořádná opatření. Kusové zboží bylo rozváženo auty do jiných stanic, personál měl po dobu cvičení přísnou pohotovost. Úkol jsme splnili bez závady, jak bylo i vojáky konstatováno, ale zdá se nám, že naše stanice je pro podobné účely málo vhodná.

---

<sup>50</sup> Tamtéž

<sup>51</sup> Tamtéž

Dne 16. listopadu 1936 se konalo cvičení v protiletcecké pasivní obraně. Při noční zkoušce učiněna všechna předepsaná opatření; světla byla zhasnuta až na 4 vyhybky všechna. Cestující po vystoupení z vlaků převáděli naši zaměstnanci na ulici. Bylo štěstím, že v době cvičení jelo jen málo vlaků, neboť jinak by bylo velmi těžké obdobný stav déle zachovávatí.<sup>52</sup>

Rok 1937 je po 7 letech prvním, kdy si železnice nejen vydělaly samy na sebe, ale mohly se vykázat i malým přebytkem, jak prohlásil pan ministr železnic Bechyně. My, železničáři, jsme na tento výsledek hrdi...<sup>53</sup> Druhá polovina 30. let probíhala ve znamení zmírnění finanční krize a pozvolné konjunktury, m. j. ovšem způsobené obrovskými investičními projekty na obranu republiky a průmyslovými zakázkami vojenského charakteru.

Období válečných let není ve staniční kronice Libně dolního nádraží zachyceno, neboť tyto svazky byly zničeny při požáru na konci války. Obecně lze konstatovat, že se stanici vyhnuly významnější události května 1945, na rozdíl od stanic sousedních. (H. Antes)

S postupným útlumem drobných podniků a živnostníků v západní části Libně v období krize a následně jejich zánikem po II. sv. válce, stejně jako s rozvojem silniční dopravy, poklesl i význam stanice pro nákladní přepravu, až zůstal na Libeň dolní nádraží odkázaný jediný podnik – Rustonka. Po zastavení provozu na trati a snesení kolejí bylo rozhodnuto o konverzi budovy Dolního nádraží k jinému účelu a jejímu prodeji. V současnosti se nachází na oploceném soukromém pozemku v relativně slušné kondici (tj. na pohled nevykazuje známky nějaké zchátralosti či výraznějšího poškození), je ovšem uzavřená a bez využití.

### **2.3.3 Karlín-přístaviště**

Zastávka Karlín-přístaviště (v některých zdrojích Karlín-přístav) vznikla na trati mezi Libní a Rohanským ostrovem (resp. Těšnovem) v traťovém km 32,9 roku 1895, nejprve pod názvem Karlín. Když o 4 roky později došlo k otevření stejnojmenné zastávky na trati StEG, přistoupila ÖNWB k přejmenování na Karlín-přístaviště. Nádražní budova zde nevznikla, pouze krytá zastávka. Rychlíky v této stanici nikdy nestavěly, pouze osobní vlaky. Zastávka měla význam pro osobní dopravu ve východní části Karlína a v prostoru Invalidovny, pěšky se dalo dosáhnout Libně-d. n. i Těšnova za cca 15 minut.

---

<sup>52</sup> Tamtéž

<sup>53</sup> Tamtéž

Její význam postupem doby klesal a v poválečném období zde zastavovalo jen zhruba 50% osobních spojů.<sup>54</sup> Zastávka byla zrušena roku 1961.<sup>55</sup>

### 2.3.4 Severozápadní nádraží

Budova Severozápadního nádraží (Praha-Těšnov, Vltavské nádraží-Moldaubahnhof), č.p. 562/X Karlín , původně 1583/II Nové Město.

Monumentální stavba tato by obstála lépe na hlavní třídě.<sup>56</sup> Tak jedinou větou shrnul celkový dojem z výpravní budovy Dr. Ruth v roce 1903. Zajisté nepřeháněl, neboť není jediným autorem popisujícím architektonickou úroveň budovy v superlativech.

Vnitropražské nádraží Praha-Těšnov bylo postaveno roku 1875 architektem Schlimperem (*Schlimper chybně, správně Karel /Carl/ Schlimp, pozn. aut.*). Tato pseudorenesanční budova stojí na místě, kde kdysi stávala brána zvaná Poříčská či Špitálská... svou situační polohou a stavebním řešením rozbíhá se budova nádraží Praha-Těšnov do šíře na úkor výšky, a tím se vymyká z rámce panoramatu velkých pražských budov. Její architektura vyniká však vzorným členěním průčelí a vkusnou výzdobou vchodu do centrálního vestibulu, který jest řešen jako slavnostní brána, zdobená čtyřmi korintskými sloupy. Vestibul budovy nese skleněnou střechu, po stranách zdobenou táflováním se stylizovanými květinovými motivy. Stěny vestibulu jsou rozděleny na 18 obdélníkových polí, ve kterých jsou malby znaků českých a moravských měst.<sup>57</sup>

Budova nádraží vypíná se hrdě mezi okolními domy. Má dvě vysoká křídla, mezi nimiž jsou ostatní místnosti přízemní. (...) Správa stavby uznala za dobré ozdobiti průčelí pouze německým nápisem: Oesterreichische Nordwestbahn a letopočtem MDCCCLXXV. Průčelí nad vestibulem spočívá na čtyřech sloupech, při vchodech vedlejších jsou vytesáni orlové. ... Vestibul jest velmi prostranný. Vlevo i vpravo nalézají se kanceláře na výdej jízdních lístků. Vůkol jsou znaky hlavnějších stanic dráhy severozápadní, a sice hned nade vchodem znaky Prahy a Vídně, po obou stranách Znojma, Jihlavy, Německého Brodu, Kolína, Kutné Hory, Jičína, Litoměřic, Trutnova, Děčína, Ústí nad Labem, Mladé Boleslavi, Králova Hradce, Chlumce, Nymburka a Lysé. U znaků měst českých jsou nápisy české, u

<sup>54</sup> Oblastní jízdní řád ČSD – Čechy. Léto 1954. Ministerstvo dopravy, tisk Práce n. p., Praha 1954.

<sup>55</sup> Franger B., Skřivan T. a kol; Pražská nádraží ne/využitá, ČVUT Výzkumný ústav průmyslového dědictví FA, Praha 2012 str. 20.

<sup>56</sup> Ruth, František, Dr.; Kronika královské Prahy a obcí sousedních, Pavel Körber, Praha. 1903.

<sup>57</sup> Holanová, Eva, Dr.; Pražská nádraží, nakl. Rudé právo, Praha, 1955.

německých německé, jen Nymburky a Lysou anektovali pro německví a napsali tam nápisy po německu. Znaky jsou vkusně malovány. Dále nachází se ve vestibule veliká mapa zemí rakouských a německých a zemí pohraničných. Čekárna pro I. a II. třídu jest zřízena velmi elegantně. Sedadla jsou potažena zeleným aksamítem, stoly jsou mramorové. Na stropě nalézají se skvostné arabesky. Také restaurace a čekárny III. a IV. třídy jsou slušně zařízeny. Vůbec jest budova velkolepou, k účelům svým velmi příhodnou a složí Praze k nemalé okrase.<sup>58</sup>

Snahou Rakouské severozápadní dráhy bylo dostat se svým koncovým nádražím co nejblíže k centru Prahy. Stejným úsilím se ovšem vyznačovaly i ostatní společnosti. Bránil jim však v tom krunýř pražských hradeb, v tomto případě hradeb v okolí Poříčské brány.<sup>59</sup> Bourání hradeb započalo v Praze na základě rozhodnutí císaře Františka Josefa I. Z roku 1866 v červenci 1874 a práce byly zakončeny 11. září téhož roku.

Poříčská brána byla zachována pro příležitost návštěvy císaře v Praze a byla zbourána později, v době od 14. do 30. září 1874. Tehdy však bylo již téměř rok v provozu (4. října 1873) prozatímní nádraží na Rohanském ostrově, označené již jako Praha-severozápadní nádraží.

Existují názory, které tvrdí, že architektonicky nebývale vysoká úroveň návrhu a zpracování poměrně málo vytíženého nádraží (koncové, pouze s jednokolejnou tratí), měly být jakousi „omluvou“ ÖNWB, že její hlavní trať z Vídně do Saska se Praze vyhnula (uvádí např. P.Schreier).

Význam architektonické úrovně nádražních budov a jejich koncepce byl v dobovém kontextu nesmírně důležitý a vytvářel „image“ města, případně lokality. Můžeme zde hledat jistou paralelu k současnosti – dnes tvoří živé centrum města síť obchodů, případně velkých obchodních domů, kanceláří, místa, kde se koncentruje „byznys“. Na přelomu 19. a 20. století tímto centrem, jistou zárukou dopravního spojení, symbolem obchodu, dostatku až blahobytu bylo ve všech směrech kvalitně koncipované nádraží.

Monumenty, jež nádraží představují, jsou nejen významnými architekturami, které se zapsaly i do veduty města, ale také prvky, s nimiž městská struktura spolupůsobila a dotvářela se v rytmu jejich provozu. Étos, který byl s nimi spojen, dával okolí kvalitu i prestiž. Přitom kontrast, někdy až pompézní a okázalé architektonické formy hlavních budov v duchu

---

<sup>58</sup> Světozor, ročník 10 (1876) číslo 44 (3. listopadu), str. 591.

<sup>59</sup> Polák, M.; Praha a železnice, MILPO, Praha, 2005 str. 192.

eklektismu, vytvářel svébytné napětí s objekty účelovými, předjímajícími nástup nové doby, moderní architektury. Patrně nejvýznamnější vliv však působil na aktivity, které se v okolí soustředily. Jistě není náhodou, že v prostoru Dolního Nového Města pražského, tedy v místech existence tří významných nádraží (Hlavního, Masarykova a bývalého Těšnovského), existuje dodnes významné komerční centrum, množství bankovních budov a hlavně hotelů. Soustředění aktivit, souvisejících s pohybem velkého počtu lidí na rozdíl od Horního Nového Města, proměnilo tvářnost této části historického města.<sup>60</sup>

Svého vrcholu dosáhla novorenesance ve dvou největších pražských nádražích, Těšnovském (Severozápadním) a Hlavním (Fr. Josefa). Touto budovou vytvořil Schlimp prototyp, z něhož vycházelo několik generací našich architektů až do období před druhou světovou válkou. Ústředním prvkem jeho řešení se stala rozlehlá odjezdová dvorana bez vnitřního členění o rozměrech 24 na 15 metrů a s výškou téměř 18 metrů. Dvoranu zakryl Schlimp kovovou střechou stanové konstrukce s velkým hřebenovým světlíkem 18 na 8 metrů. Význam hlavní dvorany zdůrazňovalo i její vnější členění.<sup>61</sup>

Dominantní byla střední, trojkřídlá budova, široká 115 metrů. Průčelí její centrální části (dvorany) bylo členěno čtyřmi vysokými korintskými sloupy do kompozice triumfálního oblouku, mezi nimiž byly vchody s půlkruhovými římskými oblouky v naddveří. Takové použití římského triumfálního oblouku v novodobé architektuře známe již z anglického raného klasicismu (Robert Adam, Kedleston Hall, Derbyshire, 1760–1761) U Schlimpa je však inspirace triumfálním obloukem Septima Severa ještě zřetelnější.<sup>62</sup>

Na římse, nesené hlavicemi sloupů stály alegorické sochy Obchodu, Orby, Průmyslu a Hospodářství, a na vrcholové atice se tyčilo mohutné sousoší Austrie, chránící Orbu a průmysl.

Pravé křídlo nádraží pojímalo bohatě zdobený reprezentační salon, čekárnu a restauraci, levé křídlo sloužilo jako provozní trakt s kanceláři a odjezdovou halou. Ta byla vyzdobena malbami erbů měst, jimiž procházela Rakouská severozápadní dráha. Interiéry doplňovala působivá litinová sochařská výzdoba, štukové dekorace, řezbářské práce na dřevěném obložení a závěsné lustry.

*V Praze představovalo těšnovské nádraží nový architektonický typ nádražní stavby a bylo posuzováno v souvislosti se staršími budovami, které tu stály, např. o něco málo starší*

---

<sup>60</sup> Sedlák, J.; Železnice v obraze města, in: Franger B., Skřivan T. a kol; Pražská nádraží ne/využitá, ČVUT Výzkumný ústav průmyslového dědictví FA, Praha 2012 str. 44.

<sup>61</sup> Krejčířík M.; Po stopách našich železnic, Nadas, Praha, 1991 str. 135.

<sup>62</sup> Polák, M.; Praha a železnice, MILPO, Praha, 2005. str. 63.



*nádraží Franiška Josefa, dle projektu architektů Ullmanna a Barvitia (Antonín Viktor Barvitijs, 1823–1901 a Vojtěch Ignác Ullmann, 1822–1897), kteří stavěli také nádraží této dráhy ve Vídni a Ullmannovu a Barvitiovu stavení bylo vyčítáno, že je spíše zámeckou než nádražní budovou. Tyto nevýhody, tuto určitou disfunkčnost, těšnovské nádraží nemělo. (doc. PhDr. Mojmír Horyna)*

*Z hlediska architektury 19. století šlo o významný objekt, který byl funkčně dokonale koncipován a ... její střední dvorana s koncepcí vítězné brány byla zajímavým dobovým výrazem funkce cestování. (doc. PhDr. Mojmír Horyna)*

Celková kompozice nádraží však měla svého vídeňského předchůdce, Západní nádraží (Wien Westbahnhof) otevřené r. 1858 na tzv. Alžbětině dráze (k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn) směřující do Lince.<sup>63</sup> (Současná podoba Západního nádraží je z roku 1950, kdy byla dokončena nová odbavovací hala, dominantou celého okolí nádraží a Mariahilferstrasse však nyní je moderní budova Bahnhofscity Wien West, otevřená r. 2011).

Veřejnosti bylo těšnovské nádraží předáno do užívání 10. května 1875 pod názvem Praha-Severozápadní nádraží (Prag-Nordwestbahnhof). Podle tehdejšího staničení se nacházelo na kilometru 34,3.<sup>64</sup> (Jedná se o kilometráž odbočky z Lysé nad Labem, celá trať z Těšnova do Lysé měřila tedy 34,3km; pozn. aut.)

Technické vybavení nádraží v době uvedení do provozu se sestávalo z telegrafního zařízení systému Morse, návěstění pomocí elektromagnetických zvonkových návěstí se samostatným vedením, které se dalo případně použít pro telegrafování. Krytí stanice je zajištěno elektromagnetickými krycími návěstími.<sup>65</sup> V době zahájení provozu se jednalo o velice moderní vybavení. Postupem doby byly elektromagneticky ovládaná návěstidla rekonstruována pro mechanické ovládání, které bylo spolehlivější, byť se technologicky jednalo o krok zpět.

Staniční telefon byl nainstalován až 12. dubna 1948. Do té doby byla využívána veřejná telefonní síť. Důvodem zavedení drážního telefonu bylo zajištění vyšší spolehlivosti a rychlosti spojení mezi úřady ČSD a jednotlivými stanicemi, stejně jako úspora značných paušálních poplatků za využívání státní poštovní telefonní centrály.

Období první světové války popisuje staniční kronika jako poklidné, bez mimořádných událostí vztahujících se k provozu nebo válečným událostem. Rovněž říjnové

---

<sup>63</sup> Vlček, P. a kol.; Umělecké památky Prahy, Academia, Praha, 2012. str. 652.

<sup>64</sup> Polák, M. Praha a železnice, MILPO, Praha, 2005 str. 193.

<sup>65</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Praha-Denisovo nádraží, Kapitola I.; Národní archiv, fond 4529 814-44.

převzetí moci se na chodu stanice nijak nepodepsalo, události 28. října jsou spíše spojeny s Hlavním nádražím (telegrafní spojení).

Dne 4. května 1945 byly ve stanici odstraněny německé nápisy, dopoledne 5. května byl ve stanici zastaven provoz. Brzy po poledni začala se v nádražním obvodu ozývat střelba. Při odzbrojování německé stráže a následné přestřelce byl zabit zaměstnanec František Hübner (nar. 1900), bývalý místopředseda žel. organizace (Unie železničních zaměstnanců-odborů). Dne 6. května odolávala stanice útokům německého vojska soustředěného v blízkých karlínských kasárnách. Následujícího dne, po leteckém bombardování, které zasáhlo čerpací stanici výtopny, částečně poškodilo Negrelliho viadukt a zdemolovalo stanoviště výhybkáře na osobním nádraží, Němci dobyli stanici zpět. V nočních hodinách vyhořela účtárna rychlozboží, v níž byl umístěn sklad stejnokrojů pro staniční zaměstnance. O den později se němci opět stáhli do kasáren, a tento stav vydržel až do příjezdu Rudé armády.

Zaměstnanci stanice Těšnov, průvodčí Antonín Symon a Josef Micka, oba bytem v Litoli zmocnili se již 5. května ještě s dalšími železničáři výbušnin z továrny „Kablo“ v Lysé nad Labem a použili je k destrukci trati z Milovic, čímž zabránili odjezdu německých pancéřových vlaků na Prahu. V červenci 1945 byl v prostorách nákladového nádraží dočasně deponován pancéřový vlak RA „Alexandr Něvskij“.<sup>66</sup>

Nádraží Praha-Těšnov se objevilo i ve filmu. Chronologicky se jedná o následující snímky: Studentská máma (1935, režie Vladimír Slavínský) – záběr průčelí budovy, celek a polodetail; Rodinné trampoty oficiála Tříšky (1947 r. Josef Mach) záběry nástupiště; Ženu ani květinou neuhodíš (1966, r. Zdeněk Podskalský) portál budovy, schody, tramvajová zastávka Těšnov; Hříšní lidé města pražského-díl 13. (1969, r. Jiří Sequens) nástupiště; Smrt černého krále (1971, r. J. Sequens) interiér, odbavovací hala. Dále se v krátkém zhruba dvouvteřinovém záběru objeví kus průčelí nádraží Těšnov ve filmu Osvobození Prahy (1975, režie O. Vávra).

---

<sup>66</sup> Tamtéž

### 3.

## Doprava

### 3.1 Osobní doprava

Z první koleje těšnovského nádraží odjížděly vlaky směr Turnov, z druhé směr Nymburk a třetí sloužila pro příjezd vlaků. Jejich soupravy byly hned po vystoupení cestujících odtahovány do prostoru nákladového nádraží (za Negrelliho viadukt), aby mohl do stanice přijet další vlak. Nejen výstup cestujících prakticky přímo v centru Prahy na Florenci, ale i nádražní poštovní služba bezprostředně u ulice a nákladové nádraží na blízkém Rohanském ostrově zajišťovaly pro střed města jedinečné dopravní spojení. Proto byl provoz na jednokolejné trati velmi silný. Mnoho vlaků se křížovalo ve stanici Libeň dolní nádraží. Řízení provozu na jednokolejném úseku, do kterého se sbíhaly dvě trati předměstské (Lysá a Všetaty – pozn. aut.) bylo malým zázrakem místních výpravčích. Také pro lokomotivní mužstvo byla tato trať náročnou zkouškou. Sjíždět dlouhý spád ze Satalic nebo Počernic na Těšnov se soupravami starších dvounápravových vozů vyžadovalo cit a zkušenost. Úkolem topičů pak bylo dobře si na Těšnově rozvrhnout oheň a pak se náležitě činit s lopatou, aby měla lokomotiva při stoupání k východnímu okraji Prahy patřičný výkon páry a tomu odpovídající výkon.<sup>67</sup>

#### 3.1.1 Spojení, jízdní řády

Jsou zmíněny pouze vlaky odjíždějící z těšnovského nádraží do svých cílových stanic, průměrná frekvence spojů v pracovní den. Vzhledem k přehlednosti textu se nezabývám odlišnostmi spojení ve svátky, tyto údaje nepovažuji z hlediska textu za podstatné.

Jako pramen využívám jízdní řády vydané v období 1900–1970 a to výběrově, zhruba po 10 letech. V období kolem 2. sv. války jsem se snažil zařadit vzorky z každé etapy vývoje drah v období předválečném, za Protektorátu a po obnovení ČSR.

Možnosti dosažení různých destinací pomocí přestupů nejsou z důvodu přehlednosti zmíněny. Funkce nádraží a jeho přímé propojení se s postupem doby mění, vývoj navíc dokumentuje obecně sledované „vlny“ v osobní dopravě (míněno osobních vlacích, nikoli dopravě rychlíkové!) u nás. Konkrétně tedy éru dlouhých, jakýchsi páteřních spojů, na které navazují v diagonálních směrech vlaky místních drah (obecně od počátku 20. století do konce 1

---

<sup>67</sup> Bosáček J, Pohl J. in: Dráha 2004/4 str. 6-11.

republiky a poté znovu v 50. a počátkem 60. let), oproti druhé koncepci kratších spojů a tudíž častějšího přesedání (Protektorát, období konce 60. let a posléze – mimo rámec práce – dnešní stav).

Jako ilustraci mohu uvést příklad z dnešní doby – ještě koncem 90. let bylo možno dojet z Prahy do Staré Paky jedním spojem, dnes je k tomu zapotřebí spojů nejméně tří, přičemž někdy se nelze vyhnout použití alespoň jednoho spoje silniční dopravy.

Při zahájení provozu 4. října 1873 jezdily na této trati tři dvojice vlaků (tehdy ještě z prozatímního nádraží na Rohanském ostrově). Od 1. ledna 1874 byl provoz rozšířen o další dvě dvojice osobních vlaků. Jeden zrychlený a jeden smíšený vlak projížděl až do Králík, dva do Vídně a jeden do Hradce Králové.<sup>68</sup>

Jízdní řád z roku 1900 (letní) zmiňuje spojení nádraží Severozápadní dráhy s Lysou nad Labem, a to osmkrát denně ve směru do Lysé a osmkrát zpět na Severozápadní nádraží. Přestup na rychlík ve směru do Děčína byl zde možný čtyřikrát denně, do Vídně pětkrát denně.

Dále bylo z Těšnova vypravováno denně 9 vlaků do Hradce Králové, z nichž jeden pokračoval do Kyšperka (dnes Letohrad) a tři až do Mittelwalde v Sasku (dnes Medzylesie, Polsko). Tento JŘ je vydán v jednojazyčném, českém znění.<sup>69</sup>

Jízdní řád pro léto 1912 uvádí 11 vlaků denně do Lysé, z nichž 7 pokračuje dále do Hradce Králové. Zde jeden končí a šest dalších pokračuje do Geiersbergu (česky Kyšperk, dnes Letohrad). Z rychlíku Děčín–Vídeň bylo možné přestupem v Lysé dosáhnout Prahy osmkrát denně. Jízdní řád je v němčině.<sup>70</sup>

Jízdní řád roku 1918 udává 8 osobních vlaků a dva rychlíky denně na trase Těšnov–Nymburk (přes Lysou nad Labem), z nichž 6 osobních vlaků a oba rychlíky pokračují do Velkého Oseku. Šest osobních vlaků z Německého Brodu a dva rychlíky, s přímým napojením na Brno. Určitý růst důležitosti a prestiže těšnovského nádraží v tomto období je možné sledovat v souvislosti s přímými rychlíky z Děčína, jichž téměř polovina končila na

---

<sup>68</sup> Antes, Hubert Ing., Špiller, František Ing.; Horní Počernice, Praha, Maroli 2001.

<sup>69</sup> Vilímkův desetikrejarový jízdní řád pro Čechy; Nakladatelství Josef R. Vilímek v Praze, 1900.

<sup>70</sup> Österreichisches Kursbuch 1912; Josef Eberle und. Co., Wien 1912.

tomto nádraží (druhá polovina na nádraží Wilsonově), stejně jako 4 osobní vlaky od Mělníka.<sup>71</sup>

Vilímkův úředně evidovaný jízdní řád na zimu 1937–38 dokumentuje šest vlakových spojů z Těšnova do Děčína, kdy tři z nich pokračují do Drážďan. Devět osobních vlaků mířilo do Všetat, z nichž tři pokračovaly přes Mladou Boleslav, v jednom případě do Turnova a dva do České Lípy. Ve směru na Kolín odjíždělo 11 osobních vlaků, (již žádný rychlík!) z nichž 5 končilo v Čáslavi a 6 v Jihlavě.<sup>72</sup>

Obecný trend směřoval k převedení rychlíkové dopravy z Prahy na Wilsonovo nádraží a soustředění osobních vlaků východního a severovýchodního směru na Těšnov. Rychlíky nejsou z nádraží Těšnov vypravovány od grafikonu r. 1935/6, čímž se situace opět zjednodušila. Kdo chtěl jet směrem na Všetaty nebo Nymburk a případně dále na východ osobním vlakem, zamířil na Těšnov. Spojení s Hradcem Králové a dalšími stanicemi na východ rychlíkovými spoji zajišťovalo Wilsonovo nádraží, případně nádraží Masarykovo. Rozlišení rychlík/osobní vlak se v této době stále (a až hluboko do konce 80. let) dělo tarifně, tedy tzv. rychlíkovým příplatkem.

Roku 1941 určuje jízdní řád 4 vlaky z Těšnova (Vltavské nádraží, něm. Moldaubahnhof) přes Všetaty, jeden končí v Turnově a tři pokračují až do Reichenbergu (Liberec). 7 vlaků jezdilo pouze do Všetat. Tři soupravy mířily do Staré Paky přes Mladou Boleslav, dva vlaky do Nymburka a čtyři další přes Nymburk a Velký Osek do Kolína.<sup>73</sup>

Jízdní řád roku 1946 uvádí z Těšnovského nádraží 1 osobní vlak do Hradce Králové, 3 osobní vlaky přes Hradec do Hanušovic (cca 10 km východně od Králík, obec již na toku řeky Moravy, 223,5 km, čas jízdy 8 ¼ hodiny!), 11 spojení na Kolín přes Lysou nad Labem, jedenkrát Brno přes Jihlavu (opět osobní) a 6 vlaků do Turnova přes Všetaty a Mladou Boleslav s možností přestupu na Liberec.<sup>74</sup>

Rychlíky již z Těšnova nevyjíždějí, relativně malé nádraží (ve smyslu jisté stísněnosti provozních podmínek koncového nádraží s pouhými třemi kolejemi a malým obratištěm) a

---

<sup>71</sup> Vilímkův jízdní řád republiky československé; Nakladatelství Jos.R. Vilímka v Praze, 1918.

<sup>72</sup> Vilímkův jízdní řád úředně revidovaný; Nakladatelství Jos.R. Vilímka v Praze, Čedok, 1937.

<sup>73</sup> Svátek's Prager Kursplan für Geschäft und Turistik von 5. Mai 1941, Nakl. Jan Svátek, Praha XVI., 1941.

<sup>74</sup> Úřední jízdní řád Republiky Československé, Praha 1946.

relativně málo únosná jednokolejná trať vylučují nasazení velkých rychlíkových lokomotiv řady 387 a 498.

Jízdní řád ČSD pro roky 1959/60 udává 7 vlaků přes Lysou nad Labem, z toho 3 vlaky do Hradce Králové, další tři přes Hradec do Letohradu a Lichkova, jeden osobní do Brna přes Jihlavu a 12 spojení do Všetat, polovina spojů pokračuje do Turnova.<sup>75</sup>

Rok 1969/70 vypadal na Těšnově z hlediska osobní dopravy následovně: denně jedenkrát do Letohradu, desetkrát do Velkého Oseka, z čehož čtyři vlaky pokračovaly do Kolína, dva do Havlíčkova Brodu, dva do Jihavy a dva do Brna. Čtyři vlaky směřovaly do Lysé nad Labem, a šest do Nymburka. Ve srovnání s JŘ 1946 tedy můžeme sledovat postupný odklon od páteřních linek a přechod ke kratším, ovšem častějším spojením s množícími se přestupy.<sup>76</sup>

Do roku 1972 byly postupně spoje ve směru Hradec Králové přeloženy na nádraží Střed, po zrušení osobní dopravy na Těšnov byly přeřazeny na Hlavní nádraží i osobní vlaky do Všetat. Osobní vlaky ze směru Lysá nad Labem a Čelákovice končily většinou již ve Vysočanech. V roce 1975 se to týkalo zhruba 75% spojů v tomto směru a obdobná situace panovala i v letech 1988/89 a 1990/91.<sup>77 78 79</sup>

Například pro obyvatele Horních Počernic, zvyklých pohodlně a levně cestovat vlakem přímo na Těšnov, tedy v podstatě do centra Prahy, znamenalo ukončení vlaků ve Vysočanech značné nepříjemnosti a mnozí (zejména lidé žijící dále od železniční stanice) dali raději přednost cestování autobusem a tramvají. Rok 1972 přinesl v souvislosti se zrušením nádraží Těšnov rozšíření autobusových linek z Horních Počernic na konečnou tramvají v Hloubětíně. Dopravu ještě zajišťovala ČSAD (Horní Počernice připojeny k hlavnímu městu až roku 1974), ale již podle tarifu MHD. Dále je zapotřebí si uvědomit, že žádná společná síťová jízdenka pro jízdu spoji ČSD a MHD (resp. ČSAD) neexistovala. Tuto myšlenku dokázaly realizovat (resp. realizaci urychlit) paradoxně až povodně roku 2002, které rozvrátily na několik týdnů síť MHD a předznamenaly skutečně funkční zapojení

---

<sup>75</sup> Jízdní řád ČSD 1959/60, Praha 1959.

<sup>76</sup> Jízdní řád ČSD 1969/70, Praha 1969.

<sup>77</sup> Jízdní řád ČSD 1975/76, Praha 1975.

<sup>78</sup> Jízdní řád ČSD 1988/89, Praha 1988.

<sup>79</sup> Jízdní řád ČSD 1990/91, Praha 1990.

příměstských vlaků do městské dopravy. (Dle ústního sdělení Ing. Huberta Antese, 16. 3. 2013)

V polovině 70. let proběhla elektrifikace tratě z Prahy přes Vysočany (jedna kolej v úseku Wilsonovo nádraží – Vysočany vedla „pod dráty“ již na přelomu 20. a 30. let v souvislosti s elektrifikací pražského železničního uzlu). V letech 1975–1976 elektrifikace dále pokračovala přes Horní Počernice a Čelákovice do Lysé n. L. Parní trakci zde definitivně nahradily elektrické jednotky EM 475.1 a 2 (dnes řada 451 a 452) – klasický „pantograf“.<sup>80</sup> Jako náhrada za parní trakci na osobních vlacích mimo elektrizaci byly nyní nasazeny dieselelektrické lokomotivy T478.1 (dnes 751 resp. 749) „zamračená“, T 478.3 (753) „brejlovec“, případně motorové vozy M 296.1. (853).<sup>81 82</sup>

### 3.2 Nákladní doprava

Vzájemné ovlivňování průmyslu a železniční dopravy ve všech civilizovaných zemích v průběhu 19. století je dostatečně prokázáno. Průmyslová revoluce dala nejprve vzniknout továrnám, a ty si záhy vynutily zavedení revolučního druhu dopravy, který by stačil jejich rozvoji. Tak se zrodila železnice.<sup>83</sup>

Železnice měla po dlouhou dobu rozhodující postavení nejen v osobní, ale především v nákladní dopravě. Značné objemy i tonáže zboží byla železnice schopna převážet nejen (na tehdejší dobu) revolučně rychle, ale i relativně lacině. Růst průmyslu Karlína byl významnou měrou podpořen železnicí StEG ve čtyřicátých letech, stejně jako druhou tratí z východního směru, ÖNWB. Vzniklé nákladové nádraží na Rohanském ostrově bylo v 70. a 80. letech jedním z největších v monarchii. Dokázalo Prahu zásobit zbožím, stavebním materiálem, potravinami a pražský průmysl surovinami, stejně jako zajistit dopravu jeho výrobků k zákazníkům.

Libeň je doposud železnicemi opomenuta, i když jí v 70. letech prochází již dvě trati. Materiál a suroviny pro Libeň se vozí na Rohanský ostrov, a teprve odtud povozy do Libně.

---

<sup>80</sup> Hlavačka, M. a kol.: Železnice Čech, Moravy a Slezska, Praha, ČD 1995. str. 76

<sup>81</sup> Kolektiv autorů; Lokomotivy ČSD, Naše vojsko, Praha 1984

<sup>82</sup> www.atlaslokomotiv.net , 16. 3. 2013

<sup>83</sup> Staletá Praha XXIII. – Pražské památky 19. a 20. století. Sborník Ústavu památkové péče, Praha 1997, str 146.

Karlínský průmysl je spokojen s nádražím na Rohanském ostrově. Ačkoliv je Libeň doposud jen vsí, která patří ke Karlínu, není bezvýznamná ani dopravně, ani hospodářsky. Sbíhají se tu čtyři dálkové silnice: Mělnická od severu, mladoboleslavská ze severovýchodu, královéhradecká z východu a vídeňská z jihovýchodu, a hlavně tu roste silný průmysl, zejména od doby, kdy v Karlíně už nejsou pozemky pro stavbu nových továren.<sup>84</sup>

Jedná se o situaci zhruba od poloviny 19. století. Ze západu je Karlín od Prahy stále oddělen hradbami, území vlastního Karlína je již relativně hustě zastavěné a nedovoluje další rozvoj průmyslové výstavby, plocha kolem Invalidovny a cvičiště je zátopovou oblastí a tedy logickým dalším nejbližším místem, umožňujícím rozvoj průmyslu je právě Libeň.

Na konci roku 1876 podala velká firma F. X. Brosche (Lihovar a sladovna F. X. Brosch a syn v Podvinní, dnes již neexistující; na jeho místě stojí panelové domy v ulici Podvinný mlýn. Brosch vlastnil m. j. i lihovar v Rájci-Jestřebí. Lihovar v Podvinní zrušen počátkem 80. let 20. st.) Státní dráze (StEG) žádost o zřízení nádraží v Libni. Měla úspěch. V téže době se rozběhla druhá akce: průmyslníci, sídlící na opačném konci Libně směrem ke Karlínu, vyslali deputaci na vídeňské ministerstvo obchodu s žádostí, aby nádraží bylo zřízeno na trati Severozápadní dráhy. A měli také úspěch. Roku 1877 byla v Libni otevřena dvě nádraží, 1. září stanice Libeň-horní nádraží na trati Olomoucko–pražské, napojené vlečkou na Českomoravskou strojírnu (později ČKD-Libeň) a přesně o tři měsíce později, 1. prosince stanice Libeň na Severozápadní dráze (Libeň dolní nádraží).

Zajímavá situace nastala v Karlíně v souvislosti s přiblížením železnice k vltavskému přístavu. Karlínský přístav ve slepém Vltavském rameni (viz níže) byl vybudován ve 20. letech 19. století v souvislosti s vydáním tzv. Labských plavebních akt, která zaručovala svobodnou plavbu po Labi do Hamburku. Poté, 1. května 1822 založila skupina pražských velkoobchodníků a bankéřů Pražskou společnost pro plavbu plachetní.<sup>85</sup>

O spojení vznikající pražské železniční sítě s Vltavou se jednalo už dávno. Tak v roce 1869 projednávala pražská obchodní komora návrh doktora Phillipa Thorsche na zřízení vlečné dráhy podle Vltavy, aby zboží, přicházející zejména z jižních Čech a po vodě dále jdoucí, mohlo být překládáno přímo z vlaků do lodí a opačně. Byla velmi prozíravě nastíněna nutnost spolupráce mezi železniční dopravou a plavbou.<sup>86</sup>

Myšlenka, že těsná blízkost přístavu a nákladového nádraží povede ke kooperaci a čilému překládání zboží z vlaků na lodě a opačně je poměrně lichá. Z počátku byla železnice a

---

<sup>84</sup> Hons, J. Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 137.

<sup>85</sup> Hrubeš, J., Hrubešová E.; Pražské ostrovy, MILPO, Praha 2007, str. 106.

<sup>86</sup> Hons, J. Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961 str. 163–164.



lodní doprava značnými konkurenty (a to jak v obecném měřítku, tak zejména v tomto případě: společnost Rakouské severozápadní dráhy zajišťovala spojení podél Labe do Saska, tedy duplicitně s plavbou). Zboží se z karlínského přístavu vyváželo po proudu do Německa, a stejnou službu mohla poskytovat i železnice, navíc rychleji a postupem času také laciněji. Značnou nevýhodou měl Karlínský přístav také v tom, že byl po proudu nesplavný, neboť na Těšnově u Jerusalémského ostrova kryly přístavní rameno Helmovské mlýny. Lodě tak do přístavu vplouvaly z východní strany, proti proudu. Spolupráce lodní a železniční dopravy zde začala fungovat až později Hlavní význam jako překladiště z železniční na říční dopravu měl však Holešovický přístav vybudovaný v letech 1892–95 a rekonstruovaný (prohloubený pro lodě o nosnosti na 700 tun) mezi lety 1906–1910.

V souvislosti s fungováním poštovního úřadu v rámci nádraží Těšnov zajišťovala dráha i významnou přepravu poštovních zásilek. V severní části areálu nádraží byly umístěny stáje rodiny Špačků (významných chovatelů koní) ze Xaverova (dnes součást Horních Počernic), jejichž koně byli využíváni poštovními úřady pro rozvoz zásilek, a to až do doby po 2. sv. válce (dle ústního sdělení Ing. Huberta Antese, kronikáře).

Zajímavým svědectvím je zápis v nádražní kronice Libně-d.n. z období před 1. sv. válkou, ve kterém přednosta této stanice vzpomíná na osobní agitaci, kterou mezi zákazníky prováděl ve snaze přimět je zasílat zboží prostřednictvím Severozápadní dráhy.

Tak např. strany nevěděly, že zboží určené pro Tábor nemusejí podávat v Praze na Františkově (Hlavním) nádraží, nebo že zásilky do Brna a p. nemusejí podávat na některé ze stanic StEG. Obešel jsem proto všechny důležité zákazníky a vyzýval je, aby co nejvíce posílali severozápadní drahou, poučoval jsem je o výhodách, které náš tarif celostně poskytuje, a výsledek se brzy ukázal.<sup>87</sup>

Vytíženost nákladového nádraží na Rohanském ostrově nebyla konstantní, nýbrž se sezónně silně měnila vzhledem k převažující přepravě potravin (ovoce) a zboží (popis stavu na počátku 70. let 20. stol. – hlavní význam pro zásobování nese již Nákladové nádraží Žižkov a postupně budované sklady se železničními vlečkami v Ruzyni). Zatímco v květnu se na Rohanském ostrově vykládaly vagóny nejvýše v desítkách kusů, v listopadu a prosinci, tedy před vánočními svátky, jich bylo až 300. (Dle ústního sdělení Josefa Bosáčka, 23. 2. 2013) Staniční kronika zmiňuje v říjnu a listopadu 1948 vykládku 500 vagonů měsíčně, převážně zásilky ovoce a zeleniny.<sup>88</sup>

<sup>87</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Libeň dolní nádraží Kapitola I.; Národní archiv

<sup>88</sup> Pamětní kniha dopravního úřadu Praha-Denisovo nádraží, Kapitola I.; Národní archiv.

Vlastní útlum a následný zánik nákladní dopravy a nádraží na Rohanském ostrově je možné přičíst na vrub několika faktorům. Zaprvé je to dostavba a plné využití skladišť a překladišť z železnice v Ruzyni, pokles významu uhelných skladů na nákladovém nádraží v souvislosti s přechodem na plynové či jiné vytápění pražských domácností. Dále se také jedná o fakt, že vzhledem k rozvoji a zahušťování automobilové dopravy v centru (i v souvislosti s dostavbou severojižní magistrály) se nákladové nádraží v rozrůstajícím se centru Prahy stalo dopravně neúnosným.

### **3.3 Vnitřní provoz nádraží Těšnov**

Těšnov nebyla jen ta výpravní budova. Celý areál se táhl od Florence až k Invalidovně, kde končil za železným mostem přes bývalé slepé Vltavské rameno vjezdovým návěstidlem. K Těšnovu patřila i rozsáhlá síť vleček zvaná Manina, táhnoucí se podél řeky až za Libeňský (Stalingradský), dříve Baxův most.

V samotném areálu Těšnova byly rozsáhlé sklady, mezi kterými mi v paměti utkvěla vzpomínka na specializované skladiště banánů. Ze speciálních chladicích vozů se zelené nedozrálé plody tady před rozvozem do prodejen nechávaly dozrát. Potom ještě vzpomenu sklad montovaného nábytku řady U 100. Tím ovšem výčet skladišť nekončí. Jejich důležitost byla úměrná tehdejšímu poměru rozvoje silniční a železniční přepravy. Věřím, že v oblasti zásobování Prahy měl Těšnov významný podíl. O tom svědčí i to, že jen v dopoledních hodinách, kdy jsem se jako učen v těchto prostorách vyskytoval, pamatuju příjezd minimálně dvou nákladních vlaků, které byly mnohdy natažené přes celou patnáctou kolej a měly tak asi okolo třiceti vozů. Pro potřeby přepravy měl Těšnov i celnici a rozsáhlou komerci zpracovávající nákladní listy. Vedle skladových prostor byl na Těšnově Budovní okrsek. V jeho kompetenci byla vedle starosti o budovy na Těšnově i správa budov ve Vysočanech ...

V prostoru nádraží působily tři čtyři posunovače. Jedna měla na starosti prostor Libeňského zhlaví a tím vše související s nákladními vlaky, jejich sestavu a obsluhu skladů a podobně, druhá manipulaci s prázdnými osobními soupravami, vyřazování porouchaných vozů po prohlídce vozmisty. Třetí četa obsluhovala vlečky v prostoru Manina. Obsluha osobního nádraží soupravami pro cestující měla každodenní neměnný rituál. Ten proces probíhal na kolejích č. 5, 7, 9, 11 a 13. následovně: Po příjezdu vlaku, když vystoupili

cestující a byly vyloženy všechny spěšniny a zavazadla ze služebního vozu a soupravu prohlédl vozový zámečník, bylo mezi výpravčím, stavědlem 2 a stanovištěm IV sjednáno cestou posunu sunutí soupravy z osobního nádraží na některou z odstavných kolejí 5 až 13.

Na odstavných kolejích probíhalo čištění souprav. Vozy se zametaly, vybíraly se popelníky – tehdy se ve vlcích mohlo v oddílech pro kuřáky kouřit. V létě se doplňovala voda pro WC. V zimě s ohledem na možnost zamrznutí to bylo s vodou na WC problematické. Okna se myla ručně a také jen když nemrzlo.

A teď se ve vzpomínkách vrátím do prostoru nádražní budovy. Směrem ke Florenci se tu rozkládal rozlehlý dvůr. Jeho prostor byl mezi současnou ulicí Ke Štvanici, Na Florenci a Těšnov. Do ulice Ke Štvanici byl proti budově spojitelný hlavní vjezd. Tady byla vrátnice a přiděl služby pro vlakové čety.

Ve dvoře vedle staniční budovy byla pošta. Tady se nakládaly a vykládaly poštovní vozy poštovními zásilkami. Ty se k poště přistavovaly po třetí koleji. K dispozici měla pošta dvě krátké kusé koleje. Končila tam kolej číslo 3, a kolej 3a vyhybkou napojená na kolej 3. Na dvoře se překládaly zavazadla a spěšniny dovezené sem z Hlavního nádraží a z Prahy Střed. Tato přeprava se prováděla na valnicích se zvýšenou korbou přikrytou plachtou. Traktor přivezl plný valník, odpojil ho, připojil naložený a odvezl jej. Potom začalo vykládání valníku a třídění na vozíky podle toho, kterými vlaky bude zboží přepraveno dál. Vždy mě na tom fascinovalo, s jakou jistotou ten správný vlak uměli pracovníci určit. A mezi zavazadly bylo leccos. Hromadně se tenkrát přepravovalo droždí, filmy ve speciálních plechových krabicích, poštovní holubi a jiná zvířata, kola, balíky a pamatuju i motorku. Každý den se přepravovaly noviny a časopisy. Přeprava byla tak rozsáhlá, že většina osobních vlaků měla manipulanta. Ten měl na starosti nakládku a vykládku zavazadel ve stanicích. Pro každou předávku se vyhotovoval soupis a stanice, kam byly zásilky určeny, dostaly telefonem hlášení, že ve vlaku číslo xxx je pro ně to a to. Na Těšnově asi uprostřed prvního nástupiště byla lampárna a služebna zaměstnance, který připojoval lokomotivy k soupravám, v zimě seřizoval parní vytápění vlaků a opatřoval vlaky koncovými návěstidly. V lampárně se čistily koncové lampy, dolíval se do nich petrolej, ošetřovaly se tu olejové a karbidové lampy posunovačů.

Značnou část prostoru nádraží zabíralo lokomotivní depo. Tady se otáčely lokomotivy a zbrojily se uhlím a vodou. Pro chod depa byla na Těšnově vodárna. Používala vodu z Vltavy a

byla poblíž stavědla 2. Dnes jsou v tomto prostoru nové administrativní budovy a hotel Hilton.<sup>89</sup>

### 3.3.1 Rozhovor s Ing. Jiřím Moravcem

Ing. Jiří Moravec, nar. 1942, nastoupil v roce 1956 na nádraží Praha-Těšnov jako „učeň železničář“ – tehdy mu bylo 14 let. Působil zde do poloviny 60. let, krátce jako posunovač, poté se stal průvodčím nákladních vlaků. Následně dálkově vystudoval SPŠ dopravní a později Vysokou školu železniční v Žilině, obor zabezpečovací technika.

Jako učeň se pohyboval po Těšnovském nádraží a pomáhal s různými úkoly, domazáváním ložisek kol atd. Ve Vysočanech učni v rámci praktické výuky čistili výhybky, sekali trávu kolem trati v úseku Na Žertvách a jinde. V zimě byli zařazeni např. v truhlárně nebo u vozmistrů. Během letních měsíců, kdy nebyl tak silný provoz, se občas našel čas „odskočit si“ z nádražního provozu k nedaleké Vltavě na krátké vykoupaní, vzpomíná Ing. Moravec.

Hlavní roli v nákladní přepravě a zásobování Prahy mělo podle slov Ing. Moravce Nákladové nádraží Žižkov, na druhé místo z hlediska důležitosti a objemu přepravy se řadil Těšnov. Těšnovské nádraží totiž nebylo jen budova Severozápadního nádraží, ale v podstatě celý prostor Rohanského ostrova až k mostu přes bývalé vltavské rameno. Byly zde dílny vozmistrů, velké množství skladů a překladišť, uhelné skladiště a dokonce dozrávací skladiště banánů. Obvod nákladového nádraží začínal zhruba u budovy zastávky Karlín-přístaviště.

Z železničářského hlediska, že tedy nádraží začíná a končí vjezdovým návěstidlem, však Těšnov začínal ještě o kus dál. Vjezdové návěstidlo bylo umístěno téměř až na úrovni Invalidovny. Z Těšnova se odpojovala vlečka na Manina, do přístavu. Vedla podél vody až za Libeňský most. Na vlečce jsem ale býval výjimečně. Z Vysočan se obsluhovala i odbočka do lihovaru (Lihovar a sladovna F. X. Brosch a syn v Podvinní, dnes již neexistuje, na jeho místě stojí panelové domy v ulici Podvinný mlýn.)

Pro provoz do lihovaru bylo na trati tzv. krycí návěstidlo. Zatímco ostatní typy návěstidel mají jako základní polohu „stůj“, krycí návěstidlo má za základní polohu „volno“. Ovládalo se dálkově z Vysočan a spouštělo se pouze, když do odbočky v lihovaru zajel vlak,

---

<sup>89</sup> Moravec, J. Ing.; Nádraží Praha-Těšnov v roce 1956, autorský text, hazards10.blog.cz , 16.2.2013.

tedy takzvaně „krylo“ jeho výjezd z odbočky na trať. Návěstidlo je spřažené s výhybkou, čili nebylo možné přestavit výhybku pro směr do lihovaru, aniž by bylo spuštěno návěstidlo. Z Libně dolního nádraží vedla vlečka do Rustonky. Provoz do továrny však nezajišťovaly Československé dráhy, Rustonka měla vlastní posunovací lokomotivu. Zaměstnanci drah pouze připravili příslušné vagony na trať, jejich vlastní doprava z nádraží do továrny byla již v režii podniku. Trať do Rustonky se obsluhovala z těšnovského zhlaví, tedy ze směru od Prahy.

Na nákladovém nádraží na Rohanském ostrově bylo 7 kolejí, 5., 7., 9., 11., 13., 15. a 17. Patnáctá kolej bývala pravidelně zcela zaplněná, občas i třináctka. Na ostatních kolejích se řadily nákladní vlaky. Ing. Moravec později jako průvodčí jezdil s nákladními vlaky do Vršovic (hlavní seřadovací nádraží pro Prahu). Jezdilo se přes Vysočany, pod Vítkov, přes Libeň horní nádraží a přes Malešice. Dle jeho slov tato cesta trvala tři, čtyři hodiny, více se stálo, než jelo. Vršovice nápor vlaků nestíhaly, navíc v té době byly trati obecně „přecpané“. Silniční doprava byla podstatně slabší než dnes, o dopravě kamionové ani nemluvě, všechno se vozilo po železnici. Když přijel vlak na čas, bez zpoždění, bralo se to pomalu jako zázrak. Došlo-li kdekoli v republice na některé významnější trati k nějaké nehodě nebo technickému problému, projevílo se to v dopravě takřka na celém zbytku území, tak byly tenkrát koleje přeplněny, říká Ing. Moravec.

Z Těšnova jezdil na nakládku dvakrát denně vlak do Horních Počernic, vždy ráno a odpoledne, to bývaly tzv. „ranní a odpolední Počernice“, občas se zajíždělo do Mstětic pro cisterny. Vlaky sestavované ve Vysočanech jezdily do Všetat. Z Těšnova také vyjížděl nákladní vlak zvaný „uhlák“, sbíral po nádražích na trati prázdné vagony na uhlí a posléze je odvezl buď do Všetat, nebo do Neratovic. Tam se přepřáhlo a vagony následně odjely „do pánve“ tj. do podkrušnohorských hnědouhelných dolů k naplnění.

Nákladní doprava měla přepravní lhůty, po naložení vagónu (na které se zas vztahovaly nakládací a vykládací lhůty) bylo stanoveno, že vůz ujede 200 kilometrů za den. Tato norma platila po celé republice s výjimkou Prahy a Ostravy, kde byla poloviční. Platila i pro vagony, které těmito městy jen projížděly.

Nákladové nádraží na Rohanském ostrově mělo hlavní význam v zásobování Prahy potravinami (zejména zelenina, ovoce atd.) a palivy (hlavně uhlí) pro domácnosti.

Technická vybavenost nádraží Těšnov začínala v 60. letech postupně zastarávat. Nebyl zde autoblok, pouze mechanická stavědla, všechna návěstidla byla ramenová, ovládaná mechanicky. Výhybky byly buď ovládané přímo, anebo dálkově, ovšem také mechanicky.

Jako hnací vozidla se využívaly až do konce provozu téměř výhradně parní lokomotivy. Pro osobní přepravu zejména lokomotivy řady 464.0 a 464.1, výrobek ČKD, pro nákladní vlaky lokomotivy 434. Pro posun osobních vlaků zde byla malá lokomotiva 313, ještě rakouská. Ta také zajížděla na vlečku na Manina. Nákladní vlaky do Vysočan a posun nákladních vlaků zajišťovala lokomotiva 414. Tyto typy byly vyřazeny někdy ve druhé polovině 60. let, pak se používal pro posun Diesel (lokomotiva M334.0, dnes 710 „Rosnička“ pozn. aut.).

Na dotaz po nějaké nehodě či mimořádné události Ing. Moravec odpovídá, že nějakou závažnou nehodu na Těšnově nepamatuje, ovšem jisté „běžné“ mimořádnosti se stávaly. Jednou například zaměstnanci roztopili lokomotivu, patrně ji špatně zajistili. Stroj se rozjel a spadl do točny obratiště.

Jednu železniční nehodu, která se však nestala přímo na Těšnově, Ing. Moravec zmínil. Ve stanici Zeleneč čekal nákladní vlak složený z prázdných vagonů, aby tyto dovezl na Těšnov. Vlivem chyby výpravčího však byl na stejnou kolej vypraven osobní vlak, a do stojícího vlaku nákladního zezadu narazil. Vzhledem k tomu, že nákladní vozy nebyly naloženy (a tudíž snadněji deformovatelné), nebyly následky střetu příliš závažné. Škoda způsobená střetem byla pouze materiální a omezila se na zničené nákladní vozy a poškozenou lokomotivu. Podle vzpomínek Ing. Moravce, který byl nehodě přítomen jako průvodčí nákladního vlaku, nedošlo ani k závažnějším zraněním či dokonce k usmrcení. Zajímavým faktem však je, že ke střetu došlo ve stejný den, jako k železniční katastrofě u Stéblové. (Nehoda ve Stéblové u Pardubic 14. listopadu 1960, nejtragičtější událost v dějinách železniční dopravy u nás. Střet plně obsazeného motorového vlaku s osobním vlakem taženým parní lokomotivou, 110 osob zemřelo, 117 zraněných. – pozn. aut.)

Podle vyjádření Ing. Moravce trpěla železniční trať na Těšnov, resp. její úsek z Vysočan na nádraží Praha-Těšnov určitými provozními a technickými nesnázemi a úskalími, které do značné míry snižovaly její výkon.

Musíme si uvědomit, že se jednalo o jednokolejnou trať, navíc s jediným místem umožňujícím křižování vlaků, to bylo ve stanici Libeň dolní nádraží. Traťový úsek z Vysočan do Libně byl nejsložitější, vlak ho projel zhruba za 7 minut. Připočteme-li jistou dobu nezbytnou k ovládnutí výměn a návěstí, dospějeme k nejvyšší celkové průchodnosti trati cca 6 vlaků za hodinu. Tento fakt byl největším omezením trati.

Z Těšnova trať až na Invalidovnu mírně klesala, do Libně začala mírně stoupat. Z Balabenky do Vysočan bylo stoupání prudší a tento fakt také snižoval výkon trati. Nemohly se stavět tak těžké vlaky.

Když zaměstnanci na Dolním nádraží (Libeň-d.n. – pozn. aut.) posunovali, bývalo někdy zapotřebí stáhnout závory na Palmovce. Tehdy bylo ještě povoleno posunovat tzv. odrazem, bylo u toho dost hluku, závory bývaly staženy třeba 20 minut nebo i půl hodiny. Jak se na to tvářila veřejnost netřeba zdůrazňovat. Křížení železničních a tramvajových kolejí bylo také problematickým místem, zvláště trolej, ta procházela několik desítek centimetrů nad lokomotivou. Tramvaje tam tak mohly nabrat zpoždění, když byly zavřené závory.

Za hlavní příčiny ukončení provozu na těšnovské trati považuje Ing. Moravec následující faktory: Relativně nízký výkon trati, dále pak také postupující elektrizaci železnic. Trendem bylo již tehdy (ve druhé půlce 60. let, pozn. aut.) postupné nahrazení parní trakce v příměstské dopravě elektrickými jednotkami. Trať na Těšnov nebyla nikdy elektrifikována a zřejmě se s tím ani nikdy nepočítalo, nevyplatilo by se to. Na Těšnov nejezdily ani dlouhé rychlíkové lokomotivy, byla zde relativně malá točna. Definitivní konec ale znamenala stavba magistrály. Je však zapotřebí rozlišit motivaci ukončení provozu a demolici samotného objektu nádraží Těšnov. Samotnou demolici hodnotí Ing. Moravec negativně a vysvětluje ji bezradností příslušných orgánů a chybějícími finančními prostředky k uskutečnění radikální přestavby a rekonstrukce budovy. Demolice objektu vyšla jako nejméně pracná a nejlevnější.

(Z rozhovoru s Ing. Jiřím Moravcem, 6. 2. 2013)

## **4. Z á n i k n á d r a ž í T ě š n o v**

### **4.1 Plány přestavby pražského železničního uzlu**

Myšlenka nadbytečnosti nádraží Těšnov a úvahy o jeho zrušení nevznikly živelně ani samoučelně několik let před skutečným zastavením provozu. Úvahy o možnosti zrušení nádraží Těšnov byly poprvé nastíněny již před první světovou válkou v souvislosti s plány nové železniční koncepce Prahy.

V roce 1910 byla zřízena nádražní komise se studijní kanceláří při ředitelství c. k. státních drah v Praze. Jejím úkolem bylo najít řešení problémů tehdejšího provozně i kapacitně omezeného pražského uzlu a navrhnout ucelenou koncepci jeho dalšího rozvoje. Ten měl podle závěrů komise směřovat k oddělení nákladní a osobní dopravy a vytvoření ústředního osobního nádraží a několika specializovaných nádraží nákladových. Ve stejném roce byla zprovozněna trať z nádraží v Bubnech do Holešovického přístavu. Nákladní spojka mezi Vršoviciemi a Libní, s novým nákladovým nádražím Malešice, tunelem pod vrchem Vítkovem a několika mosty byla dána do provozu 18. června 1919.

Po první světové válce padlo rozhodnutí oddělit osobní dopravu v pražském uzlu od nákladní. Prvním krokem bylo dokončení spojovací nákladní tratě z Vršovic. Toto nákladiště, i když s jiným zaústěním do železniční sítě, je v provozu dodnes. Dále pak došlo k dokončení spojky z Vítkova na horní libeňské nádraží v roce 1926.

Postupně byly zdvoukolejňovány některé důležité tratě; 3. 7. 1923 se započalo s výstavbou druhé koleje z Vysočan směrem do Lysé nad Labem k odbočce Skály, 4. 6. 1925 se stavělo přes horní Počernice do Mstětic a 1. 5. 1926 byla otevřena kolej ze Mstětic do Čelákovic, při čemž do Lysé se dvoukolejně jezdilo až od 15. 5. 1927.<sup>90</sup> V roce 1928 byla postavena třetí traťová kolej z Vysočan k odbočce Skály. V roce 1928 se také začínají elektrizovat některé důležité spojovací tratě v centru Prahy. Části některých tratí musely být s rozvojem výstavby obytných předměstí, průmyslových závodů a nových komunikací překládány – 1926 přeložka v Modřanech, 1930 přeložka tratě pod Bohdalcem (zrušen tunel pod Bohdalcem). Dokončením tratí Malešice–Žižkov, nákladní nádraží (rozsáhlý skladištní areál) v roce 1936 a Malešice–Běchovice v roce 1941 byla ukončena výstavba nákladních tratí na východním okraji Prahy. Ty dodnes slouží převážně nákladní dopravě. Výjimkou bylo např. využívání úseku Libeň–Hostivař v letech 1949–1957 dělnickými vlaky nebo vedení některých dálkových rychlíků přes Malešice a Vršovice na hlavní nádraží v době výstavby nových mostů přes Seifertovu ulici. V roce 1945 byla z důvodu ukončení výroby snesena vlečka podolské cementárny. V roce 1960 musela být přeložena část tratě mezi stanicemi Vršovice a Krč. Důležitou událostí bylo přepnutí napětí v troleji pražských železnic v pražském železničním uzlu z 1,5 kV na 3 kV v roce 1962.

Koncem roku 1959 byla proto podepsána zásadní dohoda mezi primátorem hlavního města Prahy a ministrem dopravy o způsobu přestavby pražského železničního uzlu. Již tehdy se počítalo s uvolněním ploch v obvodu stanic Bubny a Těšnov pro rozvoj města. Rozhodnutí

---

<sup>90</sup> Pamětní kniha obce Horních Počernic a Chval, do r. 1922.



využít je zčásti pro stavbu silničních komunikací však bylo velmi nešťastné. O koncepci přestavby uzlu bylo definitivně rozhodnuto usnesením vlády z 12. října 1960 č. 928/60, které přijala vláda na základě zpracování výhledové studie. Ta počítala se soustředěním většiny vlaků osobní dopravy (260 končících a stejný počet výchozích) na hlavní nádraží, které mělo za den odbavit až 210 000 cestujících.

Na těchto plánech pracoval Státní ústav dopravního projektování (SUDOP) již od roku 1959 konkrétním zpracováním nových, ovšem v ideové rovině podobných plánům z doby před 1. sv. válkou. Usnesením vlády číslo 124/1962, navazujícím přímo na usnesení 928/1960 byla vytvořena Správa přestavby železničního uzlu Praha. Cílem této organizace bylo koordinovat práce na přestavbě. Hlavní cíle byly podobné jako v případě nádražní komise z roku 1910, tedy oddělení nákladní a osobní dopravy, odvedení nákladní dopravy z centra, zřízení ústředního průjezdného nádraží pro osobní dopravu a dále vybudování dvou odstavných nádraží i plná elektrifikace pražského uzlu a jeho vybavení moderním zabezpečovacím zařízením. Prvořadými úkoly byly přestavba Hlavního nádraží, stanice Libeň, stanice Vršovice, seřadovacího nádraží Vršovice, stavba Holešovické přeložky, odstavného nádraží a Nového spojení (zaústění tratí ze směru Libeň na Hlavním nádraží).<sup>91</sup>

Z výše uvedeného vyplývá, že pražský železniční uzel prošel od roku 1845 složitým vývojem. V intencích soukromého podnikání na železnici jednotlivé společnosti provozovaly nejen vlastní dopravu, ale patřily jim i samotné železnice, z kterých zcela vyloučily konkurenci.

Ve srovnání s „moderním“ privátním podnikáním na železnici v řadě států – nově i včetně ČR, kde železnice patří státu a vlastnictví a údržba tratí je od vlastní dopravy oddělena (srov. SŽDC jako správce železniční sítě, ČD, RegioJet a další společnosti, zajišťující na nich provoz), železniční podnikání v podobě známé z tohoto důvodu nebylo na jednotný rozvoj železniční naprosto připraveno.

Původně privátní společnosti byly postupně zestátnovány a teprve po zestátnění předposlední z nich, Rakouské severozápadní dráhy v roce 1908, bylo možné řešit další rozvoj železnic v Praze (a samozřejmě nejen tam) centrálně. (Tratě Buštěhradské dráhy byly zestátněny až v roce 1923.) Stejně jako v mnoha ostatních západoevropských městech

---

<sup>91</sup> Roh, Michal: Pražský železniční uzel. In: ČD Cargo Bulletin, 11/2009 str. 16 – 18.

s obdobným či vyšším počtem obyvatel, došlo i v Praze k aktuálnímu nastolení otázky, zda jedinou skutečně funkční alternativou vytvoření jediného, centrálního a průjezdního nádraží. Nejrozsáhlejší teoretickou studií je publikace Dr. Otto Kalda „Staatsbahnhof oder Franz Josephsbahnhof“ z roku 1911. Zamýšlí se zde nad otázkami jaký, případně jak velký význam má situace pražských nádraží (Bahnhofverhältnisse) vliv na fungování velkoměsta, zda odpovídají pražské dopravní poměry (Verkehrverhältnisse). Zabývá se zde porovnáním dopravní situace jiných evropských měst obdobné či větší velikosti (Lipsko, Norimberk, Drážďany) s Prahou (v roce 1910 zhruba 230 000 obyvatel). Zejména se věnuje nízkému počtu vlaků, které z pražských nádraží vyjíždějí.

Jedná se o 35 spojů lokálních, zastávkových (Nahzüge, Lokalzüge), oproti 110 z Drážďan (520 000 obyv.) a dokonce Norimbeku, který je s Prahou co do počtu obyvatel srovnatelný (300 000 obyv.), a přesto dosahuje frekvence 140 spojů lokální dopravy denně. V otázce dálkových spojů (Fernzüge) je situace vyrovnanější (Praha 76, Drážďany 86, Norimberk 82 spojů denně). Zaostávání Prahy za ostatními městy ve frekvenci spojů vidí Kalda především v roztržitosti pražských nádraží a absenci jednotného konceptu pražské železniční dopravy. Tu navrhuje uskutečnit především zřízením centrálního nádraží, které soustředí veškerou osobní dopravu v Praze. Toto nádraží má vzniknout radikálním rozšířením a přestavbou Hlavního (Franz Josephsbahnhof) nádraží, neboť v jeho současném rozsahu není možné zvýšit počet odbavených vlaků na více jak 90 denně.<sup>92</sup>

Kalda předjímá i otázku zřízení centrálního nákladového nádraží, zaobírá se parametry stávajícího nádraží na Rohanském ostrově. Na otázku, zda je poloha a umístění nákladového nádraží (Güterbahnhof) na Rohanském ostrově výhodné odpovídá, že nikoli, a to především pro jeho tvar – z hlediska skutečně výkonného nákladového nádraží je podlouhlá a úzká plocha (langestrecke und schmale Fläche) Rohanského ostrova nevýhodná (in dieser Hinschnitt ungünstig). Stejně tak nedostatečná je i samotná výměra plochy nákladového nádraží. Součet všech ploch používaných pro odbavování a skladování zboží na pražských nádražích (Staatsbahnhof, Franz Josephsbahnhof, Nordwestbahnhof) činí 28 hektarů, zatímco celková plocha nádraží na Rohanském ostrově je pouhých 14 hektarů. Otázka osobní dopravy v souvislosti s Těšnovským nádražím je zmíněna otázkou, zda toto nádraží potřebuje nějaké vylepšení (Bedarf der Nordwestbahnhof einer Besserung?). Odpověď je příkrá, avšak výstižná, a předznamenává pohled na problematiku tohoto nádraží na mnoho dalších desetiletí dopředu: Toto nádraží ve svém současném stavu, kdy do něj ústí jen jednokolejná trať

---

<sup>92</sup> Kalda, Otto Dr.: Staatsbahnhof oder Franz Josephsbahnhof, Prag 1911.

nemůže již žádný významnější nárůst dopravy pojmout. (...kann noch keine bedeutende Verkehrsteigerung aufnehmen.)<sup>93</sup>

Dalším příspěvkem k „řešení pražské železniční otázky“ se stala studie prof. Dr. J. Hráského, říšského poslance a člena státní železniční rady, podaná c. k. ministerstvu železnic 21. 8. 1915, už s konkrétními představami přestavby železničního uzlu. V základních tezích rozpracovává teoretické poznatky Dr. Kaldy. Podle Hráského by mělo dojít k podstatnému rozšíření plochy dnešního Hlavního nádraží (Franz Josephsbahnhof) ve směru severním, tedy do prostoru ke Karlínskému spojovacímu viaduktu a na Florenc, a zároveň k rozšíření směrem na východ odstraněním části svahu ve směru k dnešní Italské ulici. Vznikl by tak nádražní kolos s až třiceti průjezdnými kolejemi pro osobní dopravu a s krytými nástupišti, rozdělenými přesně podle cílových destinací vlaků z nich odjíždějících. Dále devět průjezdných manipulačních kolejí a 27 kusých kolejí pro nákladní dopravu skladiště a celní úřad (obr. 17). Otázka oddělení nákladní a osobní dopravy nebyla ještě zdaleka takovou prioritou, jako v plánech z roku 1960. Nákladní doprava v centru města, byť v rámci nádraží oddělena od osobní, měla v této době ještě své důležité místo. Dnešní Masarykovo (Státní) nádraží (Staatsbahnhof) samo o sobě nezaniká, ale stane se součástí obrovského komplexu centrálního nádraží. Jeho funkce však nebude patřit osobní dopravě, nýbrž poště, případně bude sloužit jako technické zázemí. Nádraží Těšnov mělo pro osobní dopravu zaniknout (další využití a osud budovy není v plánech zmíněn), nákladové nádraží na Rohanském ostrově mělo být zachováno.<sup>94</sup>

Obrovské náklady přestavby Hlavního nádraží podle velkolepě až megalomansky pojatých plánů na vytvoření centrálního nádraží se staly podle mého názoru hlavním důvodem nerealizování tohoto plánu ve 20. letech, ani později. Obrovské stavební úpravy, které by si stavby vyžádala nejen v souvislosti s odebráním části svahu nad nádražím, ale i přeložení Božetěchovy a Žižkovy ulice (příloha), a práce v lokalitě karlínského trojúhelníku (území mezi drahou z Kolína, Negrelliho viaduktem a Karlínským spojovacím viaduktem) odsoudily přestavbu definitivně mezi plány nerealizované. Dráhy se soustředily spíše na problematiku zdvoukolejnění stávajících vytížených tratí a elektrifikaci tratí pražského železničního uzlu.

Šedesátá léta se soustředila především na vybudování tzv. traťových přeložek, umožňujících plynulý průjezd zejména nákladních vlaků Prahou, aniž by jakkoli negativně zasahovaly do chodu osobní dopravy, dále pak na důsledné oddělení nákladní a osobní

---

<sup>93</sup> Tamtéž

<sup>94</sup> Fond 813, Ministerstvo železnic I (1869)1918 – 1945 (1953), NA Praha.

dopravy na nádražích a konečně na pokračující investice v elektrizaci železnic (nejen v Praze, ale na celém území ČSSR).

Přestavba železničního uzlu Praha se chýlí ke konci s téměř třicetiletým zpožděním. Dokončení souboru více než sta samostatných a technicky velmi náročných staveb si mělo vyžádat náklady 4,7 miliardy Kč... Kolik to však bylo skutečně si dnes nelze ani domyslet. A co nás čeká v letech budoucích? Dokončení „Nového spojení“ by mělo přinést výrazné zrychlení vlaků osobní dopravy na hlavní nádraží, mělo by přispět k rozšíření městské a příměstské dopravy. Dlouhá léta je také diskutován projekt na výstavbu rychlodrážního spojení Masarykova nádraží resp. Dejvic s letištěm v Ruzyni a s Kladnem. Většina projektů se v dnešní době týká pouze osobní dopravy, pro nákladní je kapacita pražských tratí (*v současném stavu, tj. propadu objemů železniční dopravy! pozn. aut.*) a stanic plně dostačující.<sup>95</sup>

#### **4.2 Demolice budovy nádraží**

Z dlouhodobého hlediska je zřejmé, že Těšnovské nádraží se ocitlo tak říkajíc „na slepé koleji“ nejen prostým faktem, že bylo nádražím koncovým. Jednokolejná trať přispěla významně k rozvoji Libně a Vysočan, a tyto čtvrti jí o zhruba pět dekad později místo vděku začaly dusit. Původně malé obce Libeň a Vysočany se rozrostly a trati, která by ke svému udržení nutně potřebovala rozšíření a případně zdvoukolejnění, začaly stát v cestě. Tam, kde byla v 70. a 80. letech 19. století spousta místa, vyrostly domy, továrny, silnice. Ty už další možnost rozšíření nepřipouštěly. Železnice procházela nyní hustě osídleným územím a v jejím vlivu na okolí se započaly projevovat spíše zápory: znečištění vzduchu, hluk, dopravní komplikace, zvýšené nebezpečí případné nehody s chodcem či automobilem atd. I tak je s podivem, že železnice, již poprvé prorokovali zánik roku 1911, vydržela v plném provozu ještě dalších 61 let.

---

<sup>95</sup> Roh, Michal: Pražský železniční uzel. In: ČD Cargo Bulletin, 11/2009 str. 16 – 18.

#### 4.2.1 Úryvky z úřední korespondence ve věci demolice budovy nádraží

Jednotlivé vybrané úryvky úřední korespondence orgánů ochrany památek (Pražské středisko památkové péče a ochrany přírody), Národního výboru Hlavního města Prahy (NVP) a podnikem Výstavby Hlavního města Prahy dokumentují dostatečně zájmy jednotlivých účastníků vleklých řízení o zachování či demolici výpravní budovy nádraží Těšnov.

Dle územního rozhodnutí č. j. 10147/69 ze dne 15. 9. 1969 (...) a schvalovacího protokolu 1. etapy stavby SJM (severojižní magistrály) dojde k asanaci výpravní budovy nádraží Praha-Těšnov č. p. 562 Karlín.

2. 2. 70 Návrh zařazení do státního seznamu kulturních nemovitých památek.

Komise kultury souhlasí, aby objekt nebyl do st. Seznamu kulturních nemovitých památek zařazován, aby odbor kultury NVP sdělil gen. řediteli NVP, že nezařazuje objekt do SSKNP a že na jeho zachování vzhledem k vyššímu zájmu netrvá.

Návrh na dodatečné zapsání Těšnova do Seznamu státních kulturních památek byl podán pražským střediskem SPP v prosinci 1970. (PhDr. Pistorius, Pražské středisko památkové péče a ochrany přírody)

2. 12. 1970 s. Ing. Líbalová, Kulturní správa NVP, do rukou s. Braniše.

Podáváme návrh na prohlášení budovy nádraží Těšnov č. p. 562 v Praze-Karlíně, Těšnov, za nemovitou kulturní památku. Vlastníkem objektu je Správa severozápadní dráhy, ulice Praha 1, ulice Politických vězňů č. 9. Koncepce severojižní magistrály ohrozila tuto budovu a při projednávání docílily se změny požadavku na demolici a trasa bude probíhat za budovou. Odbor územního plánování doporučuje Kulturní správě NVP využití budovy, a sice pro potřeby městského musea, s touto náplní kulturní správa souhlasí ...

Výstavba hl. města Prahy Výstavba inženýrských staveb na Bojišti 45 Praha 2

Pražské středisko památkové péče a ochrany přírody, k rukám Dr. Braniše. 15. 6. 72

V důsledku postupu výstavby II: úseku Severojižní magistrály jedle časového plánu nutno demolovat propojovací část severního křídla výpravní budovy ve III: čtvrtletí tohoto roku. Při projednávání plánu II. Severojižní magistrály dne 14. října 1971 na kulturní správě NVP za Vaší účasti bylo nám sděleno, že nádraží Praha Těšnov bude prohlášeno za nemovitou kulturní památku. Vzhledem k tomu, že při tomto jednání bylo dohodnuto, že demolice

propojovací části severního křídla bude s Vámi předem projednána, žádáme Vás o sdělení Vašeho stanoviska.

S demolicí severního křídla nádraží Těšnov se začne 2. 12. 1972, zbývající části nádraží budou zatím sloužit Dopravstavu Bratislava.

Bourání severního křídla budovy a spojovací části provedl Dopravstav Bratislava, kterému pak zbytek nádraží sloužil jako zázemí při stavbě magistrály.<sup>96</sup>

#### **4.2.2 Konkrétní návrhy plánů na využití budovy nádraží Těšnov**

Současně se sledovaly dvě myšlenky, buď zřídit zde muzeum železnice (prof. Ing. arch. J. Štursa a jeho žák Ing. arch. Ivan Lejčar, ČVUT, 1977), které by bylo součástí Národního technického muzea, nebo by budova byla využívána muzeem Hlavního města Prahy, dále pak varianta na vybudování vysokoškolské menzy a společenského klubu v objektu. Na návrhu pracoval Pražský projektový ústav a ČVUT – projektový a vývojový ústav, prof. Ing. arch. Dudek (1928–2012) a Ing. arch. Plessinger, 1981). Zazněla také myšlenka propojit střední část budovy eskalátorem se stanicí metra Sokolovská a využít nádraží jako vestibul metra. Otázku nakolik je tato informace reálná (ve smyslu zvažovaná či plánovaná) a nakolik patří mezi legendy, se nepodařilo uspokojivě zodpovědět.

Po vleklém řízení provázeném bojem za záchranu památkově chráněné budovy bylo těšnovské nádraží vyřazeno bez souhlasu MK ČSR ze seznamu kulturních nemovitých památek a odstřeleno. O demolici rozhodl MV KSČ v Praze.<sup>97</sup>

Názor, že budova nádraží byla obětována výstavbě magistrály je chybný. Té muselo ustoupit pouze levé křídlo budovy (1972). V roce 1985, kdy došlo k demolici zbytku nádraží, již magistrála dávno stála.

### **4.3 Tisk a informovanost veřejnosti**

---

<sup>96</sup> Vlček, P. a kol.; Umělecké památky Prahy, Academia, Praha 2012.

<sup>97</sup> Staletá Praha XXIII. – Pražské památky 19. a 20. století. Sborník Ústavu památkové péče, Praha 1997, str. 148

Tisk v 70. a 80. letech věnoval určitou pozornost plánům a návrhům na využití bývalého nádraží Praha Těšnov. Existence chátrající budovy v téměř v centru Prahy se nedala nijak zamaskovat. O těšnovském nádraží informovala různá periodika, Rudé Právo však zprávám o Těšnově pozornost nevěnovalo a nezabývalo se ani odstřelem budovy v roce 1985.

Na jaře 1971 bylo orgány výstavby města doporučeno zachování středu a jižního křídla budovy při současné demolici křídla severního z důvodu přeložky inženýrských sítí. Jako optimální řešení byl pro budoucnost přijat námět posunu zachovalého torza budovy do polohy souběžné s trasou magistrály...<sup>98</sup>

Menza s tisíci obědy. Přestavba budovy v Praze na Těšnově. Čtyřicet milionů pro vysokoškoláky. Na první pohled se může zdát, že vůbec nerozhoduje, zda ve městě se dvěma tisíci památkově chráněnými budovami bude o jednu starou budovu méně. (...) Zařazením do seznamu nemovitých kulturních památek naskytla otázka, co s ním. Náměty byly různé, mezi jinými třeba to, že by zde mohlo být zřízeno železniční muzeum. Nakonec zvítězila myšlenka daleko dynamičtější: upravit a zrenovovat vnitřek budovy nikoli pro exponáty, ale přímo pro lidi. Celý objekt je dostatečně velký, aby mohl sloužit jako vysokoškolská menza s klubem a řadou dalších společenských prostor. (...) Tato varianta byla zvolena také proto, že kromě nutných úprav zanechává vnitřní prostor bývalého nádraží v pokud možno původním stavu. Autoři projektu prof. Ing. arch. O. Dudek a Ing. arch. J. Plessinger přetvářejí vstupní halu ve víceúčelový sál, v němž by bylo možné pořádat přednášky, diskotéky, ale třeba i promoce. V pravém křídle je umístěna menza se sto dvaceti pěti místy u stolů, kde se má podávat tisíc obědů denně. Okolní prostory budou využity jako klubovny, bufet s rychlým občerstvením, kavárna apod. Ve věži uzavírající jižní křídlo se počítá s kanceláři a provozním zázemím. Dodavatelem stavby byla určena pražská stavební obnova, ale jak naznačují jednání z poslední doby, její pracovníci se do zahájení této akce příliš nehrnou. (...) A tak konečně slovo kdo, jak a hlavně kdy se do této přestavby pustí, zatím ještě nepadlo. Ostatně i její rozsah, reprezentující víc než 40 milionů korun naznačuje, že nepůjde o žádnou maličkost. (...) Jisté je v tuto chvíli jedno – Těšnov zůstane zachován. A čím dříve se sem vrátí lidé, bez kufrů a cestovní horečky, tím lépe.<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> Večerní Praha 4. 3. 1983.

<sup>99</sup> Petr Rampír, Lidová demokracie 18. 3. 1983

Na svou dobu odvážný, skrytě velmi satirický článek s názvem Zdařilý zásah a podtitulem Magistrála se stane dominantou hlavního města, vyšel v Mladé Frontě na apríla, 1. dubna 1985. Ve velice trefné a nesmírně úzké paralele k odstřelu nádraží Těšnov informoval o demolici Městského muzea na Florenci ve Švermových sadech (Muzeum hl. m. Prahy) a předjímal i možný odstřel budovy Státní opery a Národního muzea, z důvodu blízkého sousedství se Severojižní magistrálou. Článek ilustruje, že na čas od času se podařilo novinářům „proklouznout“ síti státního dohledu a vydat článek nezávislý a kritický. Redakce Mladé fronty však za otištění tohoto článku byla následně finančně penalizována (dle ústního sdělení prof. PhDr. L. Šatavy).

Pouhé dva týdny od úspěšného snesení zchátralé pseudorenesanční budovy bývalého nádraží Těšnov uskutečnili odborníci z pražské Destruktivy (smyšlený název podniku – pozn. aut.) další asanační zásah v těsném sousedství magistrály. (...) Přesně v osm ráno se muzejní zdi sesuly do předem vymezeného prostoru. (...) Muzejní objekt se po dokončení magistrály ocitl, podobně jako těšnovské nádraží, v krajně nevhodné situaci. Byl takřkajíc odříznut od života. (...) Kromě toho stavební ruch v okolí, stejně jako otřesy způsobené metrem a exhalace z hustého silničního provozu by budově, ani sbírkám vůbec neprospívaly. (...) Po konzultaci s památkáři, a zde bych chtěl zdůraznit, že objekt neměl valnou výtvarnou hodnotu, bylo rozhodnuto, že jediným správným řešením je demolice. (...) Příznivce památek jistě potěší, že většina exponátů včetně populárního Langweilova modelu Prahy byly před odstřelem převezeny do bezpečí. Na místě muzejní budovy budou vysazeny stromy a tráva, takže plocha Švermových sadů se časem rozšíří a životní prostředí v rušném centru dozná dalšího zlepšení. A ještě je třeba dodat, že sobotní zásah nebyl izolovaným ozdravným opatřením v srdci Prahy. Budeme postupovat na jih podél centrální části magistrály, která by se měla stát dominantou moderní doby. Jak známo, již před časem jsme uzavřeli Smetanovo divadlo, postavené před sto lety v pseudorenesančním slohu, a které vytváří kostrbatý přechod mezi budovou Federálního shromáždění a novými garážemi Slovan. (...) Další na řadě je pak rovněž pseudorenesanční Národní muzeum, které se také ocitlo v sevření dvou větví magistrály. Běžná údržba by tu neměla cenu, proto jsme ji zrušili a předpokládáme, že nejpozději do pěti let budeme moci kvalifikovanou expertízou rozhodnout objektivně o osudu obou objektů.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Václav Krajánek, Mladá Fronta, 1. 4. 1985



Začátkem měsíce ledna 1985 rozhodly definitivně o osudu nádraží městské stranické orgány. (Podle jiných zdrojů padlo rozhodnutí o demolici 14. 11. 1984 na MV KSČ v Praze s tím, že demolice včetně parkové úpravy bude provedena do květnového 40. výročí osvobození.<sup>101</sup>) Akce byla zadána Pražskému stavebnímu podniku, provozu Destrukce. Sejmutím lustrů zahájili pracovníci provozu Destrukce svou činnost, sice s profesionálním zaujetím, ale nikoli s radostí, která jinak jejich práci provází. V únoru téhož roku dostává Pražský stavební podnik od vlastníka objektu, Výstavby hlavního města Prahy, objednávku na odstojení a zbourání objektu, odvezení sutě, zavezení místa ornici a provedení sadové úpravy s příkazem: „Na prvního máje, tedy za dva a půl měsíce, nesmí po nádraží Těšnov zbýt ani stopa“. Volné prostranství se musí změnit na zelenou plochu osázenou stromy a keři.<sup>102</sup>

Jednotlivé sochy byly z budovy demontovány a uloženy v depozitáři Národního muzea v Dolních Chabrech. Sochy a sloupy, o které už Národní muzeum nemělo zájem, byly uloženy v lomu Pražského stavebního podniku v Přední Kopanině s možností dalšího využití pro soukromou potřebu. Požadavky bezpečnosti při odstřelu vyžadují postavit okolo nádraží plot. Okna nejbližších budov byla zakryta plachtami. Odstřel proběhl bez problémů, ovšem dva pilíře hlavní části budovy odstřel přežily, a musely být strženy. Na stržení se podílely i mechanismy Požárníků.<sup>103</sup>

## 5. Z á v ě r

Důvody vzniku železničního spojení z Vysočan na Rohanský ostrov, šířeji však vzniku celé tratě z Lysé nad Labem do Prahy, můžeme spatřovat v několika faktorech. V první řadě se doba a okolnosti vzniku opírají o vlnu rozvoje podnikání v českých zemích v 60. letech 19. století, v době před útlumem hospodářského rozkvětu hospodářskou krizí 70. let 19. století. Rozvíjející se průmysl severovýchodní části Prahy (Libeň, Vysočany, částečně stále Karlín) pro svůj další růst vyžadoval napojení na železniční trať. Společnost rakouské státní dráhy (StEG) však na tyto požadavky již (s výjimkou Libně-horního nádraží) nereagovala. Dalším faktorem je posílení pozice společnosti Rakouské severozápadní dráhy po roce 1866 v souvislosti se stavbou železnice do Mittelwalde a následným udělením koncese pro stavbu dráhy směrem do Saska. Podnikatelský záměr ÖNWB nemohl význam Prahy pominout. Trať ÖNWB zajistila spojení do Saska a dále směrem k Hamburku, čímž úspěšně konkurovala

<sup>101</sup> Vlček, P. a kol.; Umělecké památky Prahy, Academia, Praha 2012.

<sup>102</sup> Vrbata, P., Priel B.; Demolice století, krátký amatérský film, 1985.

<sup>103</sup> Tamtéž

přepravě lodní po Vltavě a Labi, tedy ve směru neobyčejně významném pro odbyt výrobků pražských podniků. Neméně důležitý byl i směr opačný, tedy z Lysé na východ (Hradec Králové, Slezsko) a jihovýchod (Viedeň) (obr. 20).

Otázku, zda byla ve Vysočanech a Libni nejprve železnice a poté až průmysl, nebo naopak, musíme zodpovědět obšírněji. Nejprve vznikl průmysl, resp. expandoval do těchto oblastí z již zastavěného Karlína, kde se nedostávalo plochy pro jeho další rozvoj. Předpoklad úspěšného fungování a rozkvětu zdejších firem však byl na brzkém zavedení železnice, moderního a kapacitního druhu dopravy, založen. Dovolím si tvrdit, že pokud by železniční trať napříč Vysočany a Libní do Karlína nepostavila ÖNWB (což by jistě mohlo být vnímáno jako fatální investiční selhání), vznikla by v horizontu 10 let v režii jiné společnosti. Železnice a průmysl šly v 19. století vždy ruku v ruce a železnice bez průmyslu primárně, stejně jako průmysl bez železnice následně, by nebyly možné.

Průmysl do Libně a Vysočan železnici přilákal, a ta mu pak pomohla rozvinout se do šíře, jaká byla pro tyto dělnické a tovární čtvrti typická po téměř celé 20. století.

Důvody snížení významu trati jsou již v textu zmíněny. Ve stručnosti se jedná z hlediska dopravy osobní o realizaci nové dopravní koncepce Prahy s akcentem na rozvoj silniční dopravy (severojižní magistrála), přestavbu pražského železničního uzlu (počítá se zrušením Těšnovského nádraží a priori), elektrifikaci tratí a trend zavedení příměstské osobní dopravy v podobě elektrických jednotek, dále také zastaralost a malá propustnost trati stejně jako technicky obtížné úseky (tramvajové křížení na Palmovce). V neposlední řadě také hraje roli hledisko ekologické, kdy železniční trať, na které provoz zajišťuje parní trakce, procházela hustě obydleným územím (za sto let fungování trati se z původních vesnic staly velkoměstské čtvrti), z části vlastně prostředkem ulice a v těsném sousedství obytných domů.

Z hlediska dopravy nákladní lze stávající výčet doplnit ještě několika argumenty. V souvislosti s růstem Prahy a houstnutím automobilové dopravy se nákladové nádraží téměř v centru města stalo neudržitelným především z hlediska dalšího pohybu (rozvozu) zboží a materiálu prostřednictvím silniční dopravy. Zároveň nově vzniklé sklady s napojením na železniční síť v Praze-Ruzyni převzaly většinu úkolů nádraží na Rohanském ostrově. Dalším z aspektů, který s nádražím v centru Prahy souvisel, bylo zvýšené znečištění vzduchu v souvislosti s provozem parních lokomotiv a výtopny. Ing. Antes v souvislosti s tím zmiňuje, že když se otočil vítr, bylo v budově ministerstva dopravy na Těšnově (kde od roku 1968 působil) nemožné vůbec otevřít okna, neboť vítr hnal dým přímo na budovu. (dle ústního sdělení Ing. H. Antese). Tato problematika se samozřejmě netýkala jen nádraží Těšnov.

Zatímco ostatní pražská nádraží byla elektrifikována již za první republiky (alespoň posun byl tedy prováděn elektrickými lokomotivami) a následně zde docházelo k nahrazování parní trakce trakcí diesellovou a s rozvojem elektrizace i trakcí elektrickou (v širším měřítku), Těšnov až do ukončení provozu využíval výlučně parní lokomotivy.

Chronologicky lze říci, že zrušení tratě z Vysočan na Těšnov bylo prvním vykročením ve směru likvidace množství železničních tratí (zejména místních tratí a posléze tratí průmyslových), které má své počátky již v polovině 70. let. Jako příklad uveďme zánik železniční trati z Nového Oldřichova do České Lípy roku 1979.

Samotné rozhodnutí o odstřelu budovy a urputný zápas s památkáři (který však dozajista měl předem známého vítěze), zůstává stále pozahaleno tajemstvím. Myšlenka, že se jednalo o jakousi zvrhlou „manifestaci moci a síly“ KSC, znejistělou mezinárodním vývojem a situací v SSSR po nástupu M. S. Gorbačova na post generálního tajemníka Nejvyššího sovětu je sice možná, ale nikoli pravděpodobná. Zatímco trend ve světě velel obdobné památky zachraňovat a rekonstruovat, u nás se demolovaly. Vždyť pokud by stanovisko MV KSC znělo kladně, tedy rekonstruovat, mohla by strana snad získat určité „politické body“ – řečeno terminologií dneška – alespoň před veřejností. Snad roky 2014/2015 přinesou v rámci uplynutí třicetileté lhůty pro zpřístupnění archivních materiálů nové podklady a informace.

Záběry odstřelu budovy nádraží byly v 90. letech použity jako znělka pořadu ČT Lapidárium, kde ve zkratce dokumentovaly barbarský přístup k architektonickým památkám. Případ nádraží Praha-Těšnov se stal jistým mementem. Když v roce 2007 eskalovala bouřlivá diskuze o otázce zachování nádraží v Ústí nad Orlicí (postaveno 1874, architekt R. Frey), demolice Těšnova ožila v nebývalých konturách. S hesly „Jsme o dvacet roků dál“ a „Další Těšnov nedovolíme“ bylo občanskými iniciativami demolicí budovy prozatím zabráněno. Slovo „prozatím“ je však bohužel stále na místě. Ústeckoorlické nádraží se totiž po vybudování železničního koridoru a nové stanice ocitlo bez využití, zároveň je novou tratí dokonale odříznuto od města. Paralela s Těšnovským nádražím je naplněna vrchovatou měrou, vždyť toto nádraží také po léta bez využití chátralo, dopravně odříznuto novou silniční magistrálou. Snad tedy platí, že jsme skutečně o více než dvacet let dál a likvidace hodnotných industriálních a architektonických památek jako součást koncepce rozvoje a výstavby je již minulostí.

Je třeba usilovat o zachování hodnotných staveb jako technických památek, které budou nezaměnitelně připomínat historickou kontinuitu místa a příjemně ozvláštní novou

výstavbu. Je třeba pro ně nalézt nové důstojné využití a podobně usilovat o zachování všeho, co bezprostředně nepřekáží, neruší a svého ocenění se dočká třeba až u našich potomků.<sup>104</sup>

## 6. Přílohy

### 6.1 Obrazová a mapová příloha: komentář.

*Obr. 1 Výřez z plánu Hlavního města Prahy, 1947. Vedení trati v úseku Invalidovna – Rohanský ostrov přes „mrtvé rameno“ řeky. To bylo postupně zasypáváno. Zaznamenán největší rozsah vleček na Maninách, vedoucích až za Libeňský (Baxův) most. (Moravec, J., Ing. soukromá sbírka).*

*Obr. 2 Plán zrušených a používaných tratí. Světle zeleně vyznačen úsek snesený r. 1972, tmavě zeleně úsek používaný pro nákladní dopravu do roku 1984, modře vlečky (zrušeny rovněž 1984).*

*Obr. 3 Výřez z plánu hlavního města Prahy, 1956. Detail lokality Těšnov v době před vybudováním Severojižní magistrály. Patrný podjezd pod ulicí Těšnov a pod prostorem nádraží. (Sbírka autora)*

*Obr. 4 Současný stav. Poloha jižního a středního traktu budovy odpovídá v podstatě zelené ploše západně od tělesa magistrály. Mapa Prahy, Česká pojišťovna 1999.*

*Obr. 5 Těšnov, stav roku 1953. Nádraží je v plně v provozu, na snímku patrné původní vedení ulice Wilsonovy podjezdem pod nádražím. Na snímku je vidět jistá stísněnost prostoru osobního nádraží v porovnání s rozlehlým obvodem strojní stanice směrem k Negrelliho viaduktu. (Nejedná se o nákladové nádraží, to se rozkládalo východněji za viaduktem)*

*Obr. 6 Dtto., 1975. Celý strojní obvod a prostory osobního nádraží po demolici (již probíhá výstavba magistrály). Odštěleno rovněž severní křídlo výpravní budovy, stejně jako nárožní pásma obchodů a služeb (roh Těšnova a Na Poříčí). [http://wgp.prahamesto.cz/tms/html/wgp\\_of/index.php?client\\_type=map\\_html&client\\_lang=cz\\_iso&autolog\\_a\\_nonymous=1](http://wgp.prahamesto.cz/tms/html/wgp_of/index.php?client_type=map_html&client_lang=cz_iso&autolog_a_nonymous=1) ortofotomapa Prahy, 16. 4. 2013*

*Obr. 7 Dtto., 2003. Dnešní stav. Nepříliš kvalitní „park“ na místě výpravní budovy je jalovým a nevyužitým prostorem.*

---

<sup>104</sup> Bečková, K. ; Zmizelá Praha – Nádraží a železniční tratě, Paseka-Schola ludus, Praha ,2009., str. 8.

*Obr. 8 Stav nádraží Praha Těšnov v závěru 60. let. Plán výstavby Severojižní magistrály v prostoru Těšnova. Uvažovaný demoliční výměr před zařazením budovy do SSNKP označen červeně. Nakonec byla demolice železničních objektů uskutečněna v plném rozsahu až po Negrelliho viadukt Z plánu vyplývá, že severní křídlo nádraží ustoupilo přivaděči z Klimentské ulice ve směru do centra.*

*Obr. 9 Plán rozdělení kolejiště stanice Vysočany mezi ÖNWB a Severní dráhu. Pohled od severu, tj. sever směrem dolů. (Archiv Odvětvového informačního střediska dopravy Gen. ředitelství ČD, Praha, fond 39 NWBD Ředitelství pro tratě bývalé Severozápadní dráhy (1871) 1909 – 1918 (1936).)*

*Obr. 10 Plán stanice Vysočany, červeně vyznačeny koleje ÖNWB, modře Severní dráhy. Stav v polovině 80. let 19. stol. Projekce – sever směrem dolů. (Archiv Odvětvového informačního střediska dopravy Gen. ředitelství ČD, Praha, fond 39 NWBD Ředitelství pro tratě bývalé Severozápadní dráhy (1871) 1909 – 1918 (1936).)*

*Obr. 11 Západní část nádraží Vysočany v polovině 80. let 19. stol. Patrné oddělení větve Severozápadní a Severní dráhy. Vyznačené mokřady při toku Rokytky odpovídají dnešnímu parku Podvinní. (Archiv Odvětvového informačního střediska dopravy Gen. ředitelství ČD, Praha, fond 39 NWBD Ředitelství pro tratě bývalé Severozápadní dráhy (1871) 1909 – 1918 (1936).)*

*Obr. 12 Stanice Libeň dolní nádraží, křižovatka Na Palmovce, 1953*

*Obr. 13 Dtto., 1975. Patrný je zánik budov (vesměs malých dílen a firem) v severozápadní části snímku a zánik skladišť jižně od stanice. Plocha upravena jako parkoviště.*

*Obr. 14 Dtto., 2003. Nejmarkantnější změnou je radikální přestavba křižovatky Na Palmovce a jejího okolí a snesení trati. Výpravní budova bývalého nádraží stále stojí. [http://wgp.praha-mesto.cz/tms/html/wgp\\_of/index.php?client\\_type=map\\_html&client\\_lang=cz\\_iso&autolog\\_anonymous=1](http://wgp.praha-mesto.cz/tms/html/wgp_of/index.php?client_type=map_html&client_lang=cz_iso&autolog_anonymous=1) ortofotomapa Prahy, 16. 4. 2013*

*Obr. 15 Plán stanice Vysočany, stav roku 1911. Standardní zobrazení, jih dole. (Národní archiv, Praha, fond 813, Ministerstvo železnic I (1869)1918 – 1945 (1953).)*

*Obr. 16 Mapa plánovaného propojení železniční vlečky do Libeňského přístavu se stanicí Libeň dolní nádraží, Stanicí Vysočany a podél Rokytky do Libně-horního nádraží. Z plánu je patrné rovněž vedení stávajících tratí, zejména železnice Vysočany-Těšnov v úseku z Vysočan do Libně d. n. Patrná je i odbočka do lihovaru F. X. Brosch. (Národní archiv, Praha, fond 813, Ministerstvo železnic I (1869)1918 – 1945 (1953).)*

*Obr. 17 Návrh rozšíření nádraží Františka Josefa (Franz Josephsbahnhof), dnes Hlavního, podle studie Dr. Hráského z r. 1913, jako centrálního průjezdního nádraží. Plán naznačuje rozsah terénních úprav ve východní části nádraží až za úroveň dnešní Italské ulice. (Národní archiv, Praha, fond 813, Ministerstvo železnic I /1869/ 1918 – 1945 /1953/.)*

*Obr. 18 Stav karlínského nábřeží a ostrovů před vybudováním trati.*

*Obr.19 Plán přestavby území tzv. „Karlínského trojúhelníku“ pro potřeby centrálního nádraží. Pravou stranu trojúhelníka tvoří karlínský spojovací viadukt, levá strana prochází prostorem dnešního autobusového nádraží Florenc. (Národní archiv, Praha, fond 813, Ministerstvo železnic I (1869)1918 – 1945 (1953).*

*Obr. 20 Rozsah železniční sítě ÖNWB v 90. letech 19. století.  
(<http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:OeNWB.png> 14. 3. 2013)*

*Obr. 21 Parková úprava prostoru Těšnova. Betonový kolos magistrály před vyústěním na Hlávkův most a nevyužitá, neutěšená pláň. (<http://zrus-zan-zel.blog.cz/0805/23a-praha-vysocany-praha-tesnov>, 24. 4. 2013)*

*Obr. 22 Poříčská brána před rokem 1868 (Staletá Praha XXIII. – Pražské památky 19. a 20. století. Sborník Ústavu památkové péče, Praha, 1997 str. 156)*

*Obr. 23 Severovýchodní nádraží (Praha-Těšnov) z pohledu od severu, počátek 20 století.  
([www.zanikleobce.cz](http://www.zanikleobce.cz), 12. 3. 2013)*

*Obr. 24 Negrelliho viadukt nad ulicí Rohanské nábřeží. V obloucích jsou patrné stopy sazí od parních lokomotiv. (<http://zrus-zan-zel.blog.cz/0805/23a-praha-vysocany-praha-tesnov>, 24. 4. 2013)*

*Obr. 25 Budova prozatímního nádraží, Karlín. Zachovalá budova slouží dnes jako zázemí pro řidiče autobusů blízkého autobusového parkoviště.*

*Obr. 26 Pozůstatek traťové kilometráže v místech začátku obvodu nádraží Těšnov (přes Sokolovskou ulici je budova Invalidovny)*

*Obr. 27 Bývalý železniční násep podél Sokolovské ulice*

*Obr. 28 Ztrouchnivělý železniční pražec ukrytý ve vegetaci signalizuje, že se držíme původní trasy železniční trati.*

*Obr. 29 To poslední, co zbylo z Rustonky – budova kotelny s komínem.*

*Obr. 30 Bývalý strážní domek na někdejší těšnovském zhlaví stanice Libeň-d.n. (dnes slouží jako obytný domek) a upravené předmostí někdejšího železničního mostu nad ulicí Ve Švábkách*

*Obr. 31 Pozůstatky skladového obvodu stanice Libeň-d. n.; dnes využívány podnikem Metrostav. Výpravní budova na snímku zcela vlevo.*

*Obr. 32 Čelní strana výpravní budovy Libeň-d. n. (z této strany vedly koleje) je v současném stavu bez využití, nicméně v relativně dobrém stavu.*

*Obr. 33 Průhled ulicí Na Žertvách z Balabenky na Palmovku. Tudy vedla železniční trať. V podstatě kopírovala travnatý pás a dnešní tramvajové koleje až na bývalou křižovatku Na Palmovce.*

*Obr. 34 Pozůstatek železničního náspu a pražců v blízkosti sídliště Podvinný mlýn. Zhruba v těchto místech byla umístěna odbočka do lihovaru.*

*Obr. 35 Pohled z jižní na severní patu bývalého železničního mostu.*

*Obr. 36 Jižní pata žel. mostu z úrovně vozovky. Potok Rokytka.*

*Obr. 37 Pohled ze severní paty žel. mostu do Rokytky, hloubka cca 10 metrů.*

*Obr. 38 Zbytky železničního svršku ve směru k nádraží Vysočany.*

*Foto č. 25-38 autor*

## **6.2 Seznam použitých zkratk**

FMD – Federální ministerstvo dopravy

KFJB – Kaiser Franz Josephsbahnhof

MK ČSR – Ministerstvo kultury České socialistické republiky

MV KSČ – Městský výbor KSČ

NVP – Národní výbor hl. města Prahy

NWBD – Nordwestbahndirektion; Ředitelství severozápadní dráhy

ÖNWB – Österreichische Nordwestbahn; Rakouská severozápadní dráha

RA – Rudá armáda

SJM – Severojižní magistrála

StEG – Staatseisenbahngesellschaft; Společnost státní dráhy

SPP – Středisko památkové péče a ochrany přírody

SSKNP – Státní seznam nemovitých kulturních památek

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

**Autoblok** – automatický blok; je traťové zabezpečovací zařízení. Zabezpečuje jízdy následných vlaků a vylučuje protisměrné jízdy vlaků (po jedné traťové koleji).

**Koncové nádraží** – (lépe Hlavová stanice) je železniční stanice, ze které mohou vlaky odjízdit pouze do stejného směru, ze kterého přijely.

**Kusá kolej** – „slepá“ kolej, má připojení ke kolejové síti pouze na jedné straně, na straně opačné bývá umístěno zarážedlo.

**Posun odrazem** – posun je každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda železničního kolejového vozidla, nejde-li z hlediska dopravního o jízdu vlaku. Posun odrazem je způsob posunu, kdy se za jízdy odvěsí tažená vozidla, přední část posunujícího dílu jede na určenou kolej. Zadní část s hnacím vozidlem připojeným na konci dílu snižuje rychlost a celý cyklus se opakuje, nebo pokračuje na jinou kolej, popř. se vrací zpět po téže koleji

**Výměna** – součást výhybky, rozvidlení kolejí.

**Zhlaví** – je část dopravní s kolejovým rozvětvením, ve které se traťová kolej rozvětví do dalších dopravních (případně manipulačních a účelových) kolejí. Odbočky mají zpravidla jen jedno zhlaví, menší železniční stanice dvě, větší stanice s více obvodů mají více zhlaví.



## 7. **Prameny a literatura**

### *I. Seznam použitých pramenů (česky a německy):*

Pamětní kniha obce Horních Počernic a Chval, do r. 1922, opis. (Ing. Hubert Antes, kronikář Horních Počernic; t. č. v soukromém držení)

Mladá Fronta 1. 4. 1985; Václav Krajánek, Zdařilý zásah.

Národní archiv, Praha, fond 814, 4529 814-44, Pamětní kniha dopravního úřadu Praha-Denisovo nádraží, Kapitola I

Národní archiv, Praha, fond 814, 4529 814-44, Pamětní kniha dopravního úřadu Vysočany, r. 1945 Kapitola I.

Národní archiv, Praha, fond 814, 4529 814-44, Pamětní kniha dopravního úřadu Libeň dolní nádraží Kapitola I.

Národní archiv, Praha, fond 813, Ministerstvo železnic I (1869)1918–1945 (1953).

Archiv Odvětvového informačního střediska dopravy Gen. ředitelství ČD, Praha, fond 39 NWBD Ředitelství pro tratě bývalé Severozápadní dráhy (1871) 1909–1918 (1936).

Vilímkův desetikrejcarový jízdní řád pro Čechy; Nakladatelství Josef R. Vilímek v Praze, 1900

Österreichisches Kursbuch 1912; Josef Eberle und. Co., Wien 1912.

Vilímkův jízdní řád republiky Československé; Nakladatelství Jos. R. Vilímka v Praze, 1918.

Jízdní řád železniční, poštovní a paroplavební Republiky československé. Ministerstvo pošt a telegrafů, Praha 1925.

Lidová demokracie 18. 3. 1983; Petr Rampír, Menza s tisíci obědy.

Večerní Praha 4. 3. 1983; Co bude dál s nádražím Těšnov?

Vilímkův jízdní řád úředně revidovaný; Nakladatelství Jos. R. Vilímka v Praze, Čedok, 1937.

Sváteks Prager Kursplan für Geschäft und Turistik von 5. Mai 1941, Nakl. Jan Svátek, Praha XVI., 1941.

Úřední jízdní řád republiky Československé, Praha 1946.

Oblastní jízdní řád ČSD – Čechy. Léto 1954. Ministerstvo dopravy, tisk Práce n. p., Praha 1954.

Jízdní řád ČSD 1959/60, Praha 1959.

Jízdní řád ČSD 1969/70, Praha 1969.

Jízdní řád ČSD 1975/76, Praha 1975.

Jízdní řád ČSD 1988/89, Praha 1988.

Jízdní řád ČSD 1990/91, Praha 1990.

## *II./I. Literatura*

Antes, Hubert Ing., Špillar, František Ing.; Horní Počernice, Praha, Maroli, 2001.

Bedrníček, P.; Obce vůkolní, Volvox globator, Praha, 2006.

Bečková, K.; Zmizelá Praha – Nádraží a železniční tratě, Paseka-Schola ludus, Praha, 2009.

Beran L., Valchářová V.; Pražský industriál, ČVUT, Praha, 2007.

Bosáček J., Pohl J.; Když ještě v Praze jezdila pára, in: Dráha 2004/4 str. 6-11

Broncová, D.; Kniha o Praze 9, Milpo, Praha, 1997.

Franger B., Skřivan T. a kol.; Pražská nádraží ne/využitá, ČVUT Výzkumný ústav průmyslového dědictví FA, Praha, 2012.

Hlavačka, Milan a kol.; Železnice Čech, Moravy a Slezska, Praha, ČD, 1995.

Holanová Eva, Dr.; Pražská nádraží, nakl. Rudé právo, Praha, 1955.

Hons, Josef; Fr. A. Gerstner, Orbis, Praha, 1948.

Hons, J.; Šťastnou cestu, Orbis, Praha, 1961.

Hrubeš, J., Hrubešová E.; Pražské ostrovy, Milpo, Praha, 2007.

Jungmann J.; Libeň – zmizelý svět, Muzeum Hlavního města Prahy, Praha, 2010.

Kalda, Otto Dr.: Staatsbahnhof oder Franz Josephsbahnhof, Prag 1911.

Kolektiv autorů; Lokomotivy ČSD, Naše vojsko, Praha, 1984.

Krejčířík M.; Po stopách našich železnic, Nadas, Praha, 1991.

- Kuranda, M.; Vysočany, Maroli, Praha, 1999.
- Polák, M.; Praha a železnice, Milpo, Praha, 2005.
- Ringes Vladimír; Stezkou dějin naší dopravy, Dopravní nakladatelství, Praha, 1958.
- Roh, Michal: Pražský železniční uzel. In: ČD Cargo Bulletin, 11/2009 str. 16 – 18.
- Ruth, František, Dr.; Kronika královské Prahy a obcí sousedních, Pavel Körber, Praha. 1903.
- Rys Karel, Ludmila Jauris Kolmanová, Zdeněk Hrdina.; Archivní pomůcka B10 fonduÖNWB,(1869)-1870-1909 (1939), předmluva. Archiv ODIS, GŘ ČD, Ústí nad Labem 1963, Praha 2009.
- Schreier, P.; Naše dráhy ve 20. století. Mladá fronta, Praha, 2010.
- Staletá Praha XXIII. – Pražské památky 19. a 20. století. Sborník Ústavu památkové péče, Praha, 1997.
- Ottův kapesní slovník naučný a doplňky, Nakladatelství J. Otto, spol. s r.o. v Praze, 1926
- Světozor, ročník 10 (1876) číslo 44 (3. listopadu)
- Vlček, P. a kol.; Umělecké památky Prahy, Academia, Praha, 2012.

## *II./II. Internet*

[www.atlaslokomotiv.net](http://www.atlaslokomotiv.net) , 16. 3. 2013.

Ministerstvo dopravy ČR, webové stránky  
[www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6D21486D.../Optimalizacetrati231.rtf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6D21486D.../Optimalizacetrati231.rtf) 5.3.2013.

Smyčka Palmovka, [www.prazsketramvaje.cz](http://www.prazsketramvaje.cz), 14. 3. 2013.

Moravec, J. Ing.; Nádraží Praha Těšnov v roce 1956, autorský text, [www.hazards10.blog.cz](http://www.hazards10.blog.cz) , 16.2.2013.

## *II./III. Filmové materiály*

Vrbata, P., Pricl B.; Demolice století, krátký amatérský film, 1985.