

PUTOVÁNÍ PO PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍCH

Josef Schrötter Bohuslav Fultner

NAPOJOVÁNÍ
PRAHY
DO ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ



Putování po pražských nádražích

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Josef Schrötter, Bohuslav Fultner

Putování po pražských nádražích – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

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

ALBATROS  **MEDIA**

PUTOVÁNÍ PO PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍCH

Napojování Prahy na železniční síť



PUTOVÁNÍ PO PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍCH

Napojování Prahy na železniční síť

Josef Schrötter, Bohuslav Fultner

© Josef Schrötter, 2022
Illustrations © Bohuslav Fultner, 2022

ISBN tištěné verze 978-80-264-4491-6
ISBN e-knihy 978-80-264-4514-2 (1. zveřejnění, 2022) (ePDF)



AK[®]
signal

- Železniční zabezpečovací technika
- Systémy řízení a dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení
- Diagnostika zabezpečovacích zařízení, telekomunikačních a informačních systémů
- Projekce
- Počítače, sítě

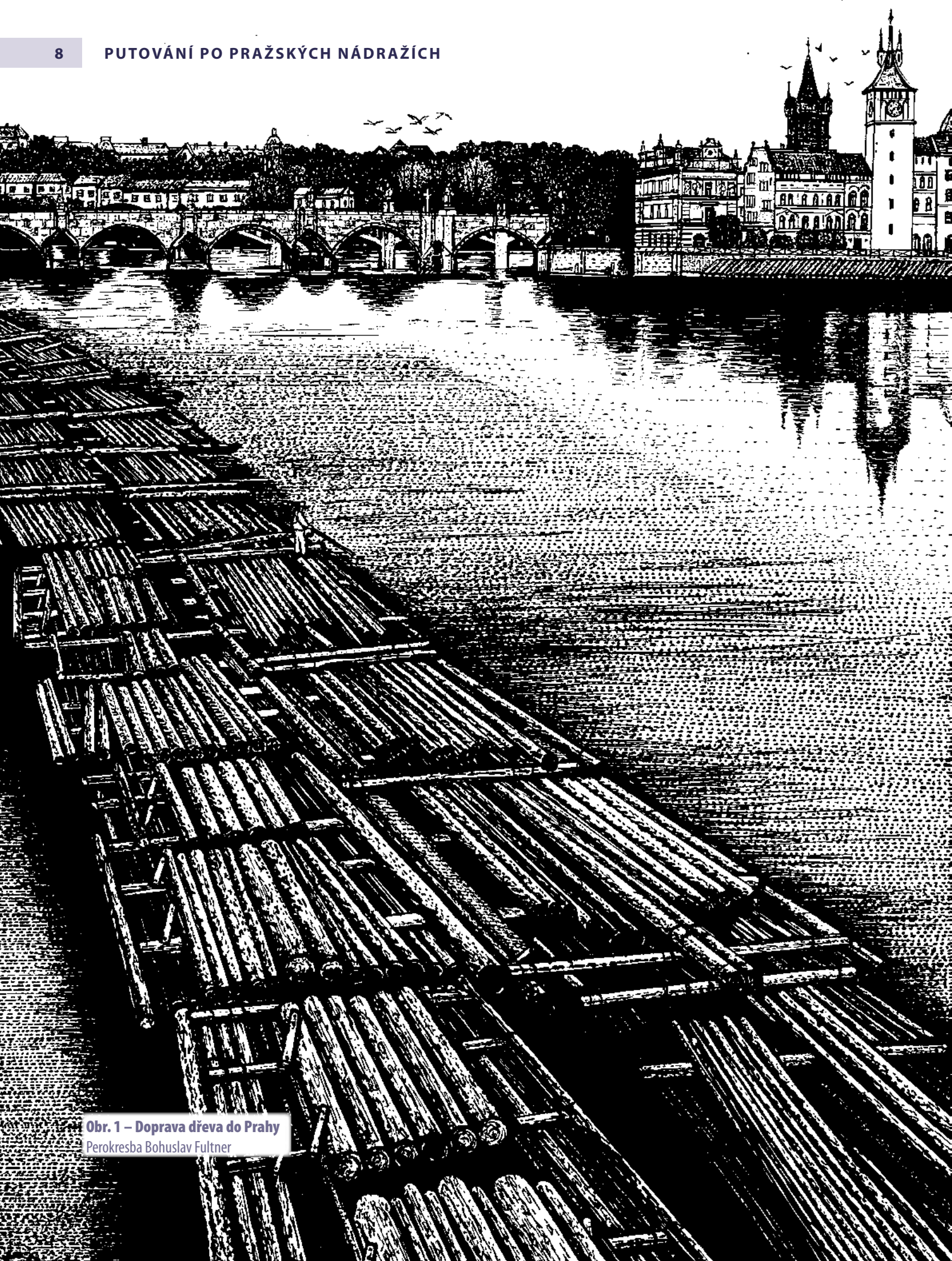


*Tuto knihu jsem napsal
jako vzpomínku k uctění svého přítele
malíře a grafika Jiřího Boudy.
Byl to opravdový železničář,
tělem i duší.*

Ing. Josef Schrötter

Obsah

Předmluva	9	Přílohy	119
Úvod	9	Železniční společnosti v Praze v 19. století	119
Koněšpřežní železnice	12	Výprava vlaku	120
Buštěhradská dráha	15	Historie zabezpečování dopravy v uzlu Praha	124
Trať Praha-Bubny – Kladno	17	Železniční jízdenky	134
Trať Praha-Smíchov – Hostivice	21	Legendární vlaky v Praze	135
Z Prahy na východ	29	Elektrizace železnice v Praze	139
Státní nádraží	29	Masarykovo nádraží – milníky	143
Z Prahy na sever	45	Železnice a její symboly	144
Z Prahy na jih	58	Rozchod kolejí	145
Dráha a nádraží císaře Františka Josefa	58	Akustické návěsti z počátku železnic	146
Z Prahy na západ	89	Změny v období protektorátu Čechy a Morava	148
Česká západní dráha	89	Významné osobnosti	149
Pražsko-duchcovská dráha	103	Letopis zahájení provozu na tratích z Prahy	150
Z Prahy na severovýchod	107	Pražské tunely	151
Praha-Těšnov	107	Bibliografie	151
Závěr	117	Jízdenky pražských nádraží a zastávek	152
		List of pictures	154
		Die Liste der Bilder	156



Obr. 1 – Doprava dřeva do Prahy
Perokresba Bohuslav Fultner

Předmluva

Praha je železničně velmi zajímavá. A její napojování na železniční síť samozřejmě nebylo bez problémů, ale všechno se překonalo. Železnice byla důležitá ve všech těžkých dobách pro české, moravské a slezské země a také pro Československo. Architektura některých pražských nádraží měla vysokou uměleckou hodnotu. Trestuhodným činem byla demolice nádraží Těšnov. Budova nádraží tam mohla stát dodnes jako muzeum železnice. V této knize bychom chtěli nové generaci železničářů a železničních fanů ukázat a připomenout některé důležité události a obrazy z dějin napojování Prahy na železniční síť. V jedné knize samozřejmě není možné zachytit všechno. Velmi děkuji Martinu Boudovi za souhlas s uveřejněním několika obrázků jeho táty Jiřího Boudy. S Jiřím jsme byli přátelé a hodně jsme si rozuměli. On jako bývalý signalista a já jako bývalý návestní mistr. Dělal jsem s Jiřím Boudou několik firemních kalendářů a knihu *Pozor, přijíždí vlak*. Kdyby v knize *Putování po pražských nádražích* chyběly obrázky Jiřího Boudy, byla by to opravdu škoda. Jiřího tvorba byla zaměřená na železnici a během svého života vytvořil úchvatnou sbírku obrázků železnice a ilustroval řadu knih s železniční tematikou. V roce 2008 jsem dělal kalendář pro rok 2009 s bývalým strojvedoucím panem Jaroslavem Hoškem. Jaroslav Hošek jezdil na parních lokomotivách z Denisova nádraží a ve Všetatech od roku 1945. Vyprávěl mi o svých jízdách a ke každému obrázku byl jeho příběh. Určitě by měl radost, že se jeho obrázky dostaly i do této knihy. Za cenné rady děkuji svému staršímu kolegovi a kamarádovi Ing. Vladimíru Kellnerovi (95) z Kolína. Vladimír má i ve svém úctyhodném věku úžasnou paměť, což má málokdo. V oblasti

uniforem mi pomohli mí přátelé Ing. Mojmír Krejčířík z Brna a Marek Říha z Chornického železničního klubu. Velmi jsem ocenil také souhlas majitele webu vysehradskej.cz s uveřejněním několika obrázků. S laskavým svolením pana Pavla Schreiera je v knize několik obrázků z jeho sbírky. Poděkování patří také významnému sběrateli železničních jízdenek panu Alanu Butschekovi, který přispěl do knihy řadou jízdenek ze své sbírky. Můj bývalý kolega a kamarád Ing. Karel Pohle poskytl pro tuto knihu pohlednice pražských nádraží ze sbírky, kterou měl jeho dědeček, který sloužil také na železnici, a přeložil do německého jazyka resumé obrázků. Ing. Vladimír Kampík byl tak laskav, že přeložil resumé obrázků do angličtiny. Do knihy mi přispěl několika obrázky a podněty také můj kamarád Petr Lapáček, kterému děkuji i za odbornou lekturizaci knihy. Děkuji také Tomáši Johánkovi, Josefu Bosáčkovi a Petru Ovsenákovi za fotografie pražských nádraží. Velký počet obrázků v knize nakreslil můj kamarád a železničář v penzi Bohuslav Fultner ze Žatce. Kreslení ho bavilo od mládí. Spolu jsme udělali celkem osm populárně-naučných knih o železnici. V archivu má Bohouš již několik set obrázků o železnici a troufám si říct, že je po Jiřím Boudovi druhým naším největším železničním malířem. A jedno měli společné – oba byli signalisté na naší železnici, Jiří Bouda v Praze-Bubenči a Bohuslav Fultner v Žatci.

Ing. Josef Schrötter

Dřetovice červen 2022

Úvod

V 16. století se na pražských cestách Království českého objevily první poštovní dostavníky, které přepravovaly úřední zásilky po stanovených trasách. Zemi křižovaly také vozy formanů, které přepravovaly náklady, obchodní zásilky a balíky. Jejich těžké vozy byly zdokonalovány, aby měly větší přepravní kapacitu. Takže již v 17. století uvezl formanský vůz až tisíc kilogramů. Formanské vozy byly podle hmotnosti nákladu taženy obvykle dvěma nebo čtyřmi koňmi. Trasy formanů vedly z nitra Čech do Slezska, Bavor, Rakous, Tyrol nebo Terstu na Jadranu. To vedlo k tomu, že kolem obchodních cest vznikaly zájezdní hostince a krajům to přinášelo prosperitu. Praha potřebovala velké množství dřeva, jednak jako stavební materiál, jednak jako palivo pro firmy a obyvatelstvo. Ze šumavských lesů se dřevo dopravovalo do Prahy po Vltavě, pomocí vorů na pražskou náplavku.

České země byly v té době průmyslově nejvyspělejší krajinou celé rakouské monarchie a do čela průmyslu monarchie se stále jasněji stavěl kromě Prahy také český sever s rychle se rozrůstajícím sklářským a textilním průmyslem. I přes pokrok, který koňská doprava během staletí učinila, trvaly cesty tehdejšími dostavníky velmi dlouhou dobu. Například cesta z Prahy do Vídně urazil dostavník za 5 dní.

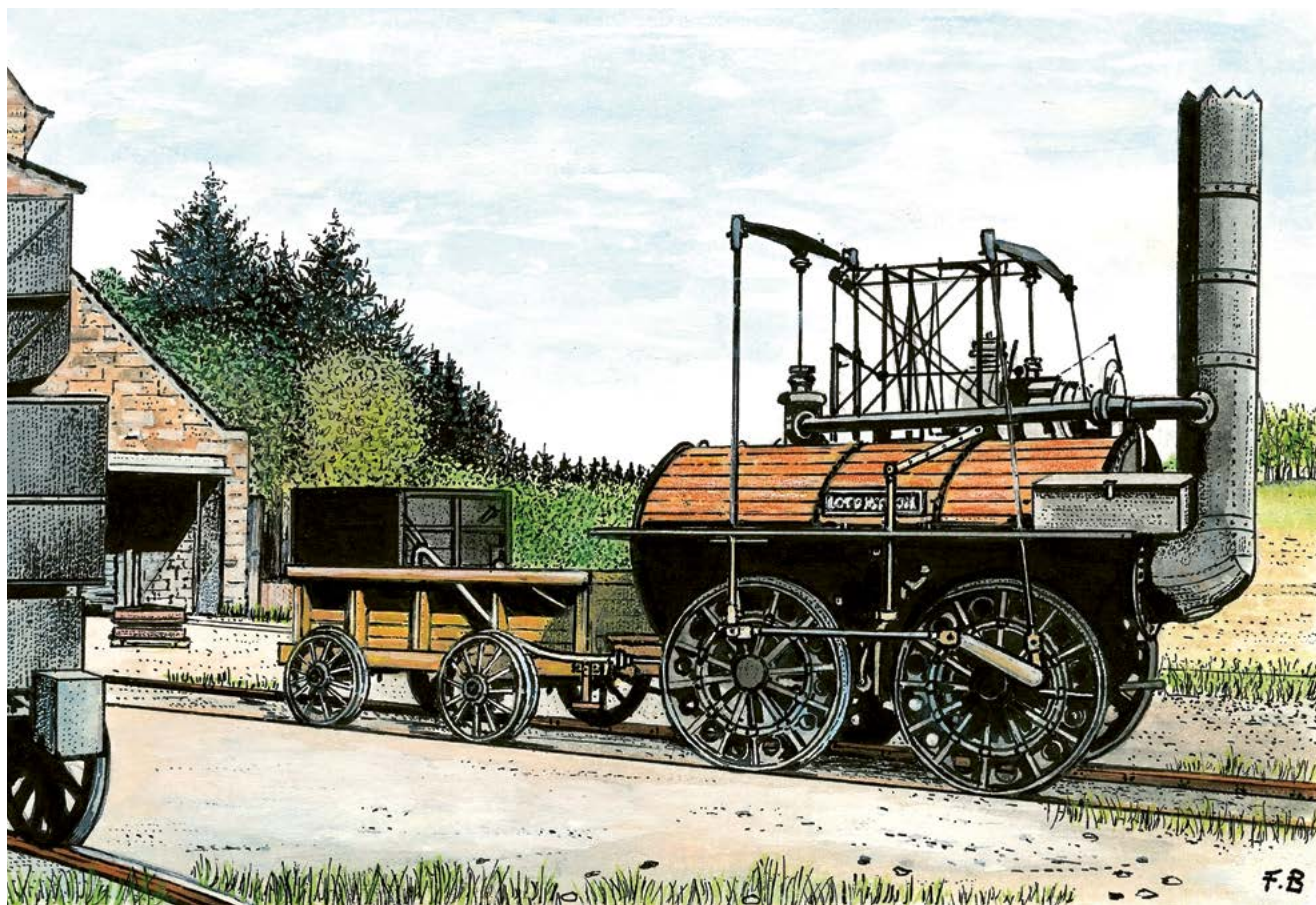
Devatenácté století je označováno jako století páry. Byl to právě parní stroj, který zahájil průmyslovou revoluci a umožnil nový způsob dopravy nákladu a osob. Parní lokomotiva se po železných kolejích vydala na svou vítěznou pouť evropskými zeměmi a nevyhnula se ani Čechám. V roce 1825 byla otevřena železnice Stockon & Darlington Railway v délce 40 km a byla zde poprvé použita parní lokomotiva George Stephensona.

Rozvoj železniční dopravy na různých místech Evropy ve třicátých a čtyřicátých letech devatenáctého století přivedl administrativu rakouské monarchie k vytvoření celostátní koncepce železniční dopravy. Z tohoto důvodu bylo císařským nařízením z 19. prosince 1841 zřízeno Generální ředitelství státních drah. Byla schválena koncepce vyprojektování a postavení páteřní železniční sítě, která propojí všechny důležité oblasti státu. Pro české země byla nejdůležitější plánovaná trať z Vídně do Prahy, která bude pokračovat až k důležitému spojení Rakouska, do saských Drážďan. Poněvadž již byla vybudována trasa z Vídně do Olomouce, tak bylo rozhodnuto, že do Prahy povede trať z Olomouce. I z hlediska budování tratě bylo na této trase minimum přírodních překážek, oproti trati, která by vedla z Brna přes Českou Třebovou do Prahy. Teprve později byla



Obr. 2 – Poštovní dostavník

Kolorovaná kresba Bohuslav Fultner



Obr. 3 – Lokomotiva Georga Stephensona z roku 1825

Kolorovaná kresba Bohuslav Fultner

vybudována trať z Brna do České Třebové, čímž se výrazně zkrátila cesta z Prahy do Vídně, a tato trasa slouží svému účelu dodnes.

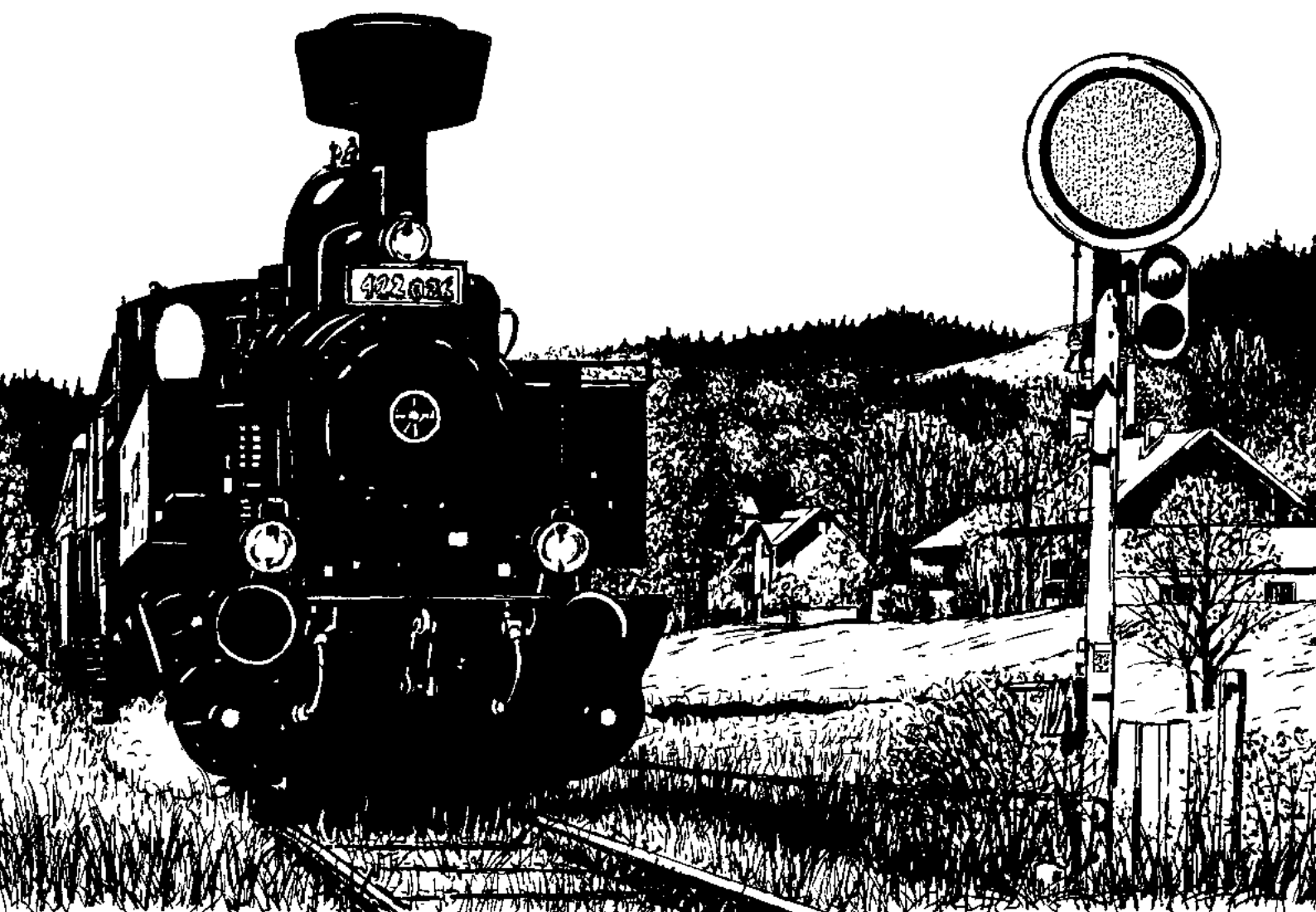
Po skončení první světové války byly české země spojeny se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí a vznikla Československá republika. V ČSR byla velmi hustá železniční síť. Pro názornost si ji přiblížíme v některých ukazatelích. Na 100 km² plochy připadalo 9,7 km veřejných železnic a na 1 km veřejných železnic připadalo 1 050 obyvatel. V té době byla ČSR z hlediska hustoty své železniční sítě na osmém místě mezi evropskými státy. Zahraničním drahám patřilo v ČSR 111 km železnic a československému státu 11 170 km veřejných železnic, ostatní železnice byly soukromé. Z celkové sítě veřejných drah připadalo asi 60 % na hlavní dráhy a 40 % na dráhy místní. Dne 28. 10. 1918 vydal Národní výbor v Praze proklamaci o vzniku Československého státu, čímž vlastně vznikly také Československé státní dráhy. Oficiálně byly uvedeny dekretem Národního výboru dne 30. října 1918. Generálním ředitelem

byl jmenován Dr. techn. Jan Bašta (1860–1936) a ministrem železnic se stal Isidor Zahradník (1864–1926). ČSD měly na konci roku 1918 celkovou provozní délku tratí 11 400 km. Z toho bylo 12 % tratí dvojkolejných – 1 368 km. První nová trať, kterou ČSD uvedly do provozu, byla pražská spojka Libeň–Vršovice dne 19. 4. 1919. V roce 1923 byla zestátněna Ústecko-teplická dráha a Buštěhradská dráha. Velké dráhy byly zestátněny a zbývalo zestátnit ještě lokální dráhy. A tak bylo v roce 1925 na základě zákona 156/1925 zestátněno v Československu 48 místních drah. Železniční síť ČSD měla v roce 1930 již 11 181 km drah státních.

Parní lokomotiva byla skutečně dlouhá léta symbolem železniční dopravy. Ve své době pohlcovaly parní lokomotivy třetinu světové spotřeby uhlí. V padesátých letech 20. století objednávaly ČSD okolo 20 % celkové těžby uhlí. To bylo více, než spotřebovaly parní elektrárny na výrobu elektrické energie.

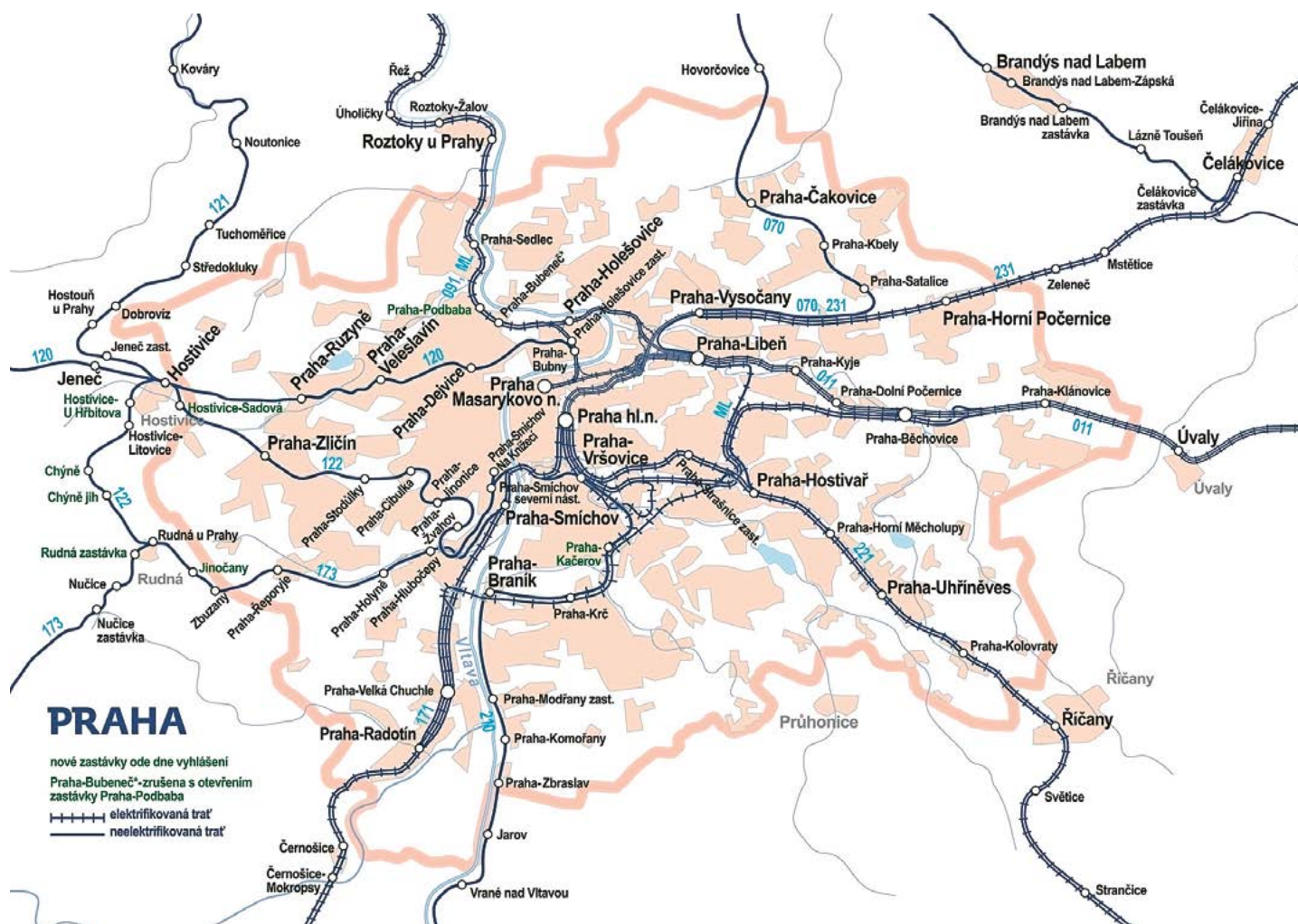
Obr. 4 – Součástí lokomotivního parku ČSD byly také lokomotivy řady 422.0

Perokresba Bohuslav Fultner



Síť ČSD byla ke dni 27. 7. 1952 rozdělena podle sovětského vzoru do šesti „drah“. Byly to dráha Košická, dráha Bratislavská, dráha Ostravská se sídlem v Olomouci, dráha Pražská, dráha Plzeňská a dráha Ústecká. Tato organizační struktura vydržela do roku 1963. Rekonstrukce železnic

pokračovala postupně dál, a tak od roku 1953 byl název „výtopna“ nahrazen názvem „lokomotivní depo“. To mělo zcela logický význam, poněvadž vedle motorové trakce se dráhy připravovaly v důsledku elektrizace hlavních tratí na provoz elektrických lokomotiv.



Obr. 5 – Železniční síť v Praze 2014

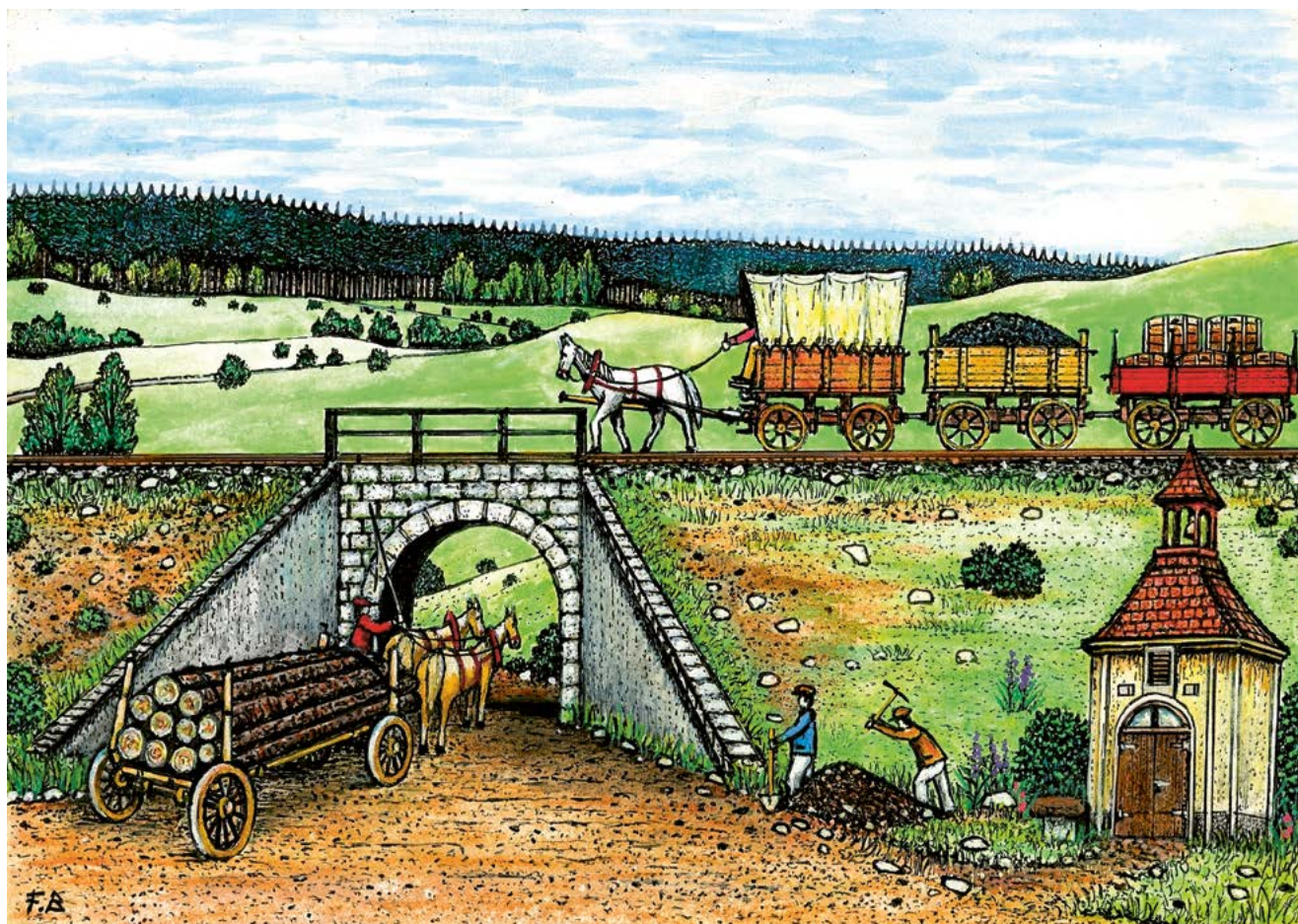
Zdroj: SŽDC

Koněspřežní železnice

První veřejná koňská železnice „Surrey Iron Railway“ s délkou 14 km byla otevřena v jihovýchodní Anglii v roce 1803. Hlavním přepravovaným zbožím bylo uhlí, stavební materiály, vápno, hnůj, kukuřice a semena. Druhou koněspřežní železnici na evropském kontinentě byla trať z Českých Budějovic do rakouského Lince.

Třetí nejstarší veřejnou železnici v kontinentální Evropě byla Lánská koněspřežní dráha Praha – Kladno – Stochov – Lány. Byla první železnici

na dnešním území Prahy a druhou železnici po dráze z Českých Budějovic do Lince na českém území. Praha totiž potřebovala velké množství dřeva nejen na topení, ale i na stavby. Doposud bylo do Prahy nejvíce dřeva dopravováno vodní cestou pomocí vorů. Dráhu provozovalo sdružení pražských měšťanů a šlechticů s názvem Pražská železniční společnost. O koncesi požádali hrabě Kašpar Maria ze Šternberka (1761–1838) a Eugen Dominik hrabě Bruntálský z Vrbna a Freudenthalu (1786–1848) v roce 1825. Právo k postavení dráhy získali o dva roky později 30. července 1827.



Obr. 6 – Doprava materiálu povozem a koněspřežní železnicí

Kolorovaná kresba Bohuslav Fultner



Obr. 7 – Kašpar Maria hrabě ze Šternberka a Eugen Dominik hrabě Bruntálský z Vrbna

Zdroj: Wikipedie.cz



Obr. 8 – Strážník trati při kontrole svěřeného úseku

Kolorovaná kresba Bohuslav Fultner

Podle císařského privilegia měla dráha pokračovat z Kladna přes křivoklátské lesy, Zbečno a Liblín do Plzně. Dráha měla rozchod kolejí 1120 mm. Litinové kolejnice byly upevněny na pražcích z tvrdého pískovce z lomů Karla Clam-Martinitice (1792–1840) v okolí Kamenných Žehrovců. Kolejnice byly vyrobeny v kladenských hutích. Trať vyměřoval Joachim Barrande (1799–1883). Stavba byla zahájena v roce 1828 u Kačice, kde byl připraven první zkušební úsek v délce jednoho kilometru. Trať byla uvedena do provozu 21. května 1830 od Brusky neboli Bruské či Písecké brány, která se nacházela poblíž dnešní stanice Praha-Dejvice. V té době se nádraží pravděpodobně neoznačovalo názvem Praha. Po roce 1863 již mělo název Praha-Písecká brána. Trať vedla do stanice Kladno-Vejhybka. Ještě v roce 1830 byla trať prodloužena přes Stochov do Lán a roku 1833 až do pole sí Píně jihozápadně od Lán na Křivoklátsko. Trať měla délku 58,7 km, ale dál se výstavba zastavila.

Poněvadž ředitelství drážní společnosti nemělo dostatek zkušeností se stavbou železné dráhy, došlo časem k tomu, že kolejnice a pražce praskaly. To mělo samozřejmě vliv nejen na vysoké náklady na opravy, ale zároveň také na nižší provozuschopnost tratě, což se promítlo i do nižších příjmů z provozu dopravy surovin a zboží. V té době ještě nebyly vypracovány patřičné zákony na ochranu dráhy, a tak byla trať také často poškozována rozkrádáním, vandalismem a neoprávněným používáním. K vyvrcholení finančního deficitu došlo v roce 1833, kdy trať vyžadovala rekonstrukci, věřitelé úhrady, celkem v odhadnuté výši 150 000 zlatých. Jak už to bývá, na této částce se většina akcionářů nebyla ochotna podílet, a tak došlo k odprodeji dráhy. Po neúspěšné aukci s vyvolávací cenou 50 000 zl. koupil veškerý majetek společnosti, včetně pozemků, staveb, vagónů atd., akcionář a největší věřitel kníže Karel Egon Fürstenberg (1820–1892) za 39 000 zl. v hotovosti. To byla částka sloužící jen k uspokojení nároků věřitelů. Karel

Egon Fürstenberg se stal majitelem k 15. listopadu 1834. Podnikatel Antonín Schimann si dráhu v roce 1836 od knížete pronajal na 20 let. Podle tehdejších záznamů bylo provozuschopných jen 12 km tratě. Proto musel Schimann provést rekonstrukci trati, díky které se stala dráha schopnou provozu a bylo možné vozit opět dříví a uhlí do Prahy. To bylo zajišťováno až do přestavby v roce 1863. Koncem roku 1839 Schimann nájemní smlouvu vypověděl, a kníže tak musel dráhu provozovat sám.

Obr. 9 – Původní budova nádraží Praha-Bruska z roku 1831 přestavěná na ubytovnu

Foto Josef Schrötter

