

PRAHA – SMÍCHOV, SPOLEČNÉ NÁDRAŽÍ

Cesta našeho vlaku začíná sice na Smíchově, ale ne na obvyklém místě. Vyjždíme ze zastávky, kterou najdete v jízdním řádu pod názvem Praha – Smíchov, severní nástupiště. Jiný název stanice najdete ve služebních listinách drah. V těch se jmenuje Praha – Smíchov, společné nádraží. Abychom si ozřejmili tento název, je třeba se trochu vrátit do historie.

První písemné zmínky o všech obcích, které dnes tvoří území Smíchova, pocházejí ze středověku. To se zde rozkládaly především vinice, chmelnice, pole a zahrady. O bohaté zemědělské činnosti svědčí množství usedlostí. Některé tu najdete dodnes, stopy jiných se dochovaly alespoň v místních názvech. V té době jistě nikdo netušil, že za pár století se bude Smíchovu přezdívat „sto komínový Manchester“. Průmyslový rozmach předznamenává v 18.století vznik několika manufaktur výrobu kartounových látek. Od počátku 19.století pak začíná mohutný rozvoj průmyslové výroby. A co si žádá průmyslová výroba? Dopravu výrobků a přísun surovin. V době, o které mluvíme, měla v tomto hlavní slovo železnice. A tak není divu, že ani Smíchovu se tento vynález nevyhnul. První sem dorazila v červenci 1862 Česká západní dráha z Brodu nad lesy (Fürth im Wald) a Plzně. Nádraží sice mělo trochu jinou podobu, ale bylo zhruba na stejném místě jako dnes.

Ale průmysl 19.století potřeboval především uhlí. Proto v této době vznikají kromě spousty jiných tratí i tak zvané dráhy uhelné. Do těch investují především majitelé uhelných společností a jejich hlavním úkolem je doprava uhlí, do Prahy především ze severních Čech. A tak v roce 1863 doráží do Buben Buštěhradská železnice se spojením do Chomutova, Karlových Varů a Chebu. Pro nepříznivé poměry hledala společnost v Praze trasu do vltavské rokliny. Tak v červenci 1872 zahajuje provoz na větvi z Hostivice na Smíchov. O rok později, v květnu 1873, doráží na Smíchov Prokopským údolím od Dušníků další uhelná dráha, Pražsko-duchčovská, která vedla přes Slaný do Mostu, Obrnic a Duchcova. Na mnoha místech v síti Českých drah dodnes najdete pozůstatky doby, kdy každou trať stavěla jiná společnost a každá trať měla své nádraží. Na Smíchově se ale všechny tři zmíněné společnosti dohodli na využívání společného nákladového nádraží. A tak jsme se dostali historickou oklíkou k názvu „společné nádraží“.

HISTORIE BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY

První část naší cesty povede po trase starší z obou uhelných drah, Buštěhradské dráze, která v loňském roce oslavila 130 let svého provozu. Její historie úzce souvisí s koněspřežkou. V roce 1825 vznikla v Praze soukromá společnost, která si dala za úkol vybudovat zbudovat koňskou dráhu pro dopravu dřeva z kladenských a lánských lesů. Provoz na prvním úseku byl zahájen z pražského nádraží Bruska na „Vejhybku“ v roce 1830. Budovu nádraží Bruska najdete ještě dnes. Až budete někdy čekat na vlak v Dejvicích, podívejte se přes koleje. Patrová budova, kterou tam uvidíte, je právě nádraží bývalé koněspřežky. Dráha byla ještě v roce 1837 prodloužena až do lánské obory k osadě Pině. Nikdy už ale nedošlo na další plány, kdy tato pražsko-lánská dráha měla být zárodkem spojení do Plzně.

První pokus o převedení dráhy na parní provoz byl zamítnut. A tak nově vzniklá společnost Buštěhradské dráhy staví pro dopravu uhlí trať Kladno – Kralupy s napojením na trať společnosti StEG z Podmokel do Prahy. Trať byla zprovozněna v roce 1856. Hlavním cílem společnosti ale bylo spojit Cheb s Prahou bez nutnosti využívat cizí tratě. Koňka, jejíž majitel byl i akcionářem Buštěhradské dráhy, byla sice převedena do majetku dráhy už v roce 1853, ale koncesi na její přestavbu na parní provoz se podařilo získat až po deseti letech. Protože trať nevyžadovala velké úpravy, stačilo na zprovoznění úseku Kladno – Dejvice půl roku a už v listopadu 1863 projel první vlak v tomto úseku. O pět let později byl dokončen krátký úsek z Dejvic do Buben, kde se napojil na trať StEG. Toto napojení bylo jednou z podmínek koncese. Postupně také probíhaly práce na dalších úsecích do Chebu, které byly postupně uváděny do provozu v průběhu roku 1871.

Zvyšující se nákladní dopravě nevyhovovaly směrové a sklonové poměry úseku z Hostivice do Buben. To vedlo Buštěhradskou dráhu ke stavbě druhé trati do pražské kotliny, té po které nyní pojedeme. Trať odbočovala od kmenové trati v Hostivici a přes Zličín a Jinonice mířila na Smíchov. I když to nebyla trasa stavebně nejjednodušší a nevypadá ani na lepší

směrové a sklonové poměry, má oproti trati do Buben menší spády a větší oblouky. Je tedy pro železniční dopravu mnohem vhodnější. Dalším argumentem pro zvolenou trasu byl přímý přístup na průmyslový Smíchov. Stavba trati byla zahájena v roce 1870 a provoz byl zahájen 3.července 1872.

Síť všech drah, které společnost Buštěhradské dráhy ke konci 19.století vlastnila dosahovala téměř pěti set kilometrů. Dráhy byly zestátněny v roce 1923.

HISTORIE PRAŽSKO-DUCHCOVSKÉ DRÁHA

Tato dráha oslavila v pondělí své 130. narozeniny. I když v době, kdy byla podána žádost o koncesi na stavbu dráhy mířily už ze severu do Prahy dvě dráhy, přesto se zdálo podnikatelům, že lze v oblasti přepravy uhlí do Prahy ještě vydělat. A tak v roce 1870 o koncesi požádali. Mělo jít o stavbu tratí spojujících mosteckou uhelnou pánev na jednu stranu s Prahou a na druhou stranu přes Krušné hory s odbytišti v Německu.

Trasa dráhy do Prahy vedla z Duchcova respektive Mostu do Obrnic, tady se obě větve spojily a dráha dále pokračovala přes Louny, Slaný a Rudnou (dříve Dušníky) na Smíchov. Stavba začala v roce 1871 a byla dokončena už 12.května 1873. Ani stavitelé této trati neměli jednoduchý úkol, i na ní najdete nedaleko Prahy dva velké kamenné viadukty, které si nezadají s těmi v Hlubočepích. Jeden leží nedaleko Okoře mezi stanicí Noutonice a zastávkou Kováry, další je přímo u stanice Podlešín.

Dráha byla zestátněna v roce 1892. Horší sklonové poměry a poměrně dlouhé objíždění Prahy přes Rudnou vyřešily tehdy již Československé dráhy v roce 1922. Kladno a Kralupy spojovaly v té době dvě dráhy. Trať přes Zákolany patří Buštěhradské železnici, která je v provozu dodnes, a dnes již zrušená státní trať přes Zvoleněves. Údolí, kterým posledně jmenovaná trať vede, překonávala Pražsko-duchcovská trať právě viaduktem v Podlešíně. A tak v roce 1922 byla zprovozněna odbočka z Podlešína do Zvoleněvsí. Na tu pak byla převedena veškerá dálková doprava. Cesta do Prahy se tak zkrátila asi o 15 kilometrů a ušetřila si stoupání do Rudné.

Ještě se vrátím v historii kousek zpátky. Ve stanici Dušníky, dnešní Rudné, navázala na již zestátněnou dráhu v roce 1897 spojovací trať do Berouna.

HOSTIVICE

Ve stanici Hostivice se stýkaly obě větve Buštěhradské dráhy z Buben a Smíchova. V minulosti odtud cesta pokračovala jen dále po trase „Buštěhradky“ na Kladno a dále k Chebu. Nedaleko hostivického nádraží nadjezdem trať přetnula rok po otevření další uhelná dráha, Pražsko-duchcovská, směřující pro změnu na Mostecko. Až do roku 1941 nebyly tyto dráhy propojeny. V tomto roce byla zřízena odbočka Jeneček. Tady z kladenské trati odbočují dvě větve. Jedna umožňuje přímý přejezd ve směru na Rudnou. Druhá větev umožňovala přímý přejezd ve směru do Středokluk a Slaného. Tady je bohužel v úseku Jeneček – Středokluky již přes deset let zastaven pro nevyhovující stav kolejového lože provoz. A tak je dnes ze Slaného přímé spojení do Prahy jen přes Kralupy.

RUDNÁ U PRAHY

Tato stanice se dříve jmenovala Dušníky, později Rudná-Dušníky. V této stanici navázala v roce 1897 na již zestátněnou Pražsko-duchcovskou dráhu spojovací trať přes Nučice a Loděnici do Berouna.

Aby jste znali po naší exkurzi systém tratí v této oblasti okraje Prahy celý, je třeba se zmínit ještě o jedné dráze. Tou byla a v části je dodnes Kladensko-nučická dráha. Po té nikdy nebyl veřejný provoz. Trať spojovala lomy v oblasti Mořiny s vlečkami kladenských závodů. Trať z Rudné do Berouna podjížděla u Nučic. Nučická nádraží obou drah jsou propojena krátkou spojkou. A právě úsek z lomů Mořina nedaleko známé „Ameriky“ do Nučic je dodnes v provozu a slouží k dopravě vytěženého vápence. Zbytek trati z Nučic na Kladno již neexistuje. Jen v místě, kde ojedinělým způsobem úrovně křižovatky v širé trati mezi stanicemi Unhošť a Kladno křižovala trať „Buštěhradky“ jsou dodnes patrné zbytky náspů a mostků.

PŘEZDÍVKY TRATÍ

Byly jste pozváni na projížďku po pražském Semmeringu. Proč Semmering? Kdo jste se vyskytl při nějaké dnes tolik oblíbené jízdě historického vlaku, nemohli jste si nevšimnout osob obou pohlaví, ověšených spoustou fotoaparátů a kamer s pohledem fanatika, jak hledají ty nejhodnější místa pro zvětšení svých milovaných vláčků. A jako každá jiná zájmová skupina, mají i železniční fandové svoji hantýrku. Pozadu pak nezůstávají ani zaměstnanci železnic. Své přezdívkové dostávají lokomotivy, mimochodem náš motoráček má název Orchestrion, pracovní úkony, ale i celé tratě. Trať ze Smíchova přes Jinonice si díky odvážným mostům přes Hlubočepy a smyčce, kterou překonává stoupání ze Smíchova na Konvářku vysloužila přezdívkou podle horské dráhy překonávající jeden z alpských průsmyků Semmering. A není zdaleka jediná, na Moravě se trati ze Šumperka do Jeseníku říká moravský Semmering, kousek od našich hranic mají němečtí fandové svůj sasský Semmering z Bad Schandau do Sebnitz.

Ale ani trať z Prahy do Rudné nezůstala bez přezdívkové. Té se zase říká „hrbatá“. Abychom pochopili proč, musíme se projet po trati tak, jak dnes jezdí většina osobních vlaků, tedy z Prahy do Berouna. Ze Smíchova trať zvolna stoupá do Rudné, odtud do Nučic ke křížení s tratí Kladensko-nučické dráhy klesá, aby pak u zastávky Nučice překonala ještě malou terénní vlnu než začne klesat do Loděnic. Odtud prudce stoupá do Vráže u Berouna aby hned za stanicí začala už naposledy klesat do stanice Beroun-Závodí. Vlak tedy jede stále nahoru a dolů. Proto také, i když je to do Berouna kratší trasa než kolem Berounky přes Karlštejn, vede hlavní trať na Plzeň právě podél řeky.