

# PRAŽSKÝ SEMMERING

## K dějinám pražské železniční sítě

JAN JAKUB OUTRATA — ZVONIMÍR DRAGOUN

Součástí Buštěhradské dráhy je trať Praha–Hostivice z let 1870–1872, tzv. Pražský Semmering. Vytváří pozoruhodný architektonický i krajinný celek a zahrnuje jak známé historické viadukty přes Hlubočepské údolí, tak řadu dalších technických i nádražních staveb, zčásti zachovaných ve vysokém stupni autenticity. Stať přináší hodnocení architektonických, historických a technických kvalit tohoto celku i jeho jednotlivých částí, které byly podkladem pro návrh na prohlášení celku dráhy v uvedeném úseku za kulturní památku. V současné době jsou bohužel původní budovy Buštěhradské dráhy v areálu smíchovského nádraží určeny k demolici.

### PRAGUE SEMMERING. CONTRIBUTION TO THE HISTORY OF THE PRAGUE RAILWAY NETWORK

The part of the Buštěhrad railway is the Prague–Hostivice line from 1870–1872, so called Prague Semmering. It forms a remarkable architectural landscape complex and includes famous historic viaducts across the Hlubočepy valley, and a number of further industrial and railway buildings, partly preserved in high stage of authenticity. The article evaluates architectural, historic and technical qualities of this complex as well as its parts, which served as a source data for the proposal of this complex in the stated section as a cultural monument. Despite that the original buildings of the Buštěhrad railway in the area of the Smíchov station are currently destined for demolition.

**Klíčová slova** — Buštěhradská dráha – Pražský Semmering – nádraží – viadukt – výpravní budova – bývalá stanice Cibulka – stanice Jinonice – nádraží Smíchov – Česká západní dráha – Pražsko-duchcovská dráha – Hlubočepy

**Key words** — Buštěhrad railway – Prague Semmering – railway station – viaduct – dispatcher building – former Cibulka station – Jinonice station – Smíchov railway station – Böhmische Westbahn – Prague-Duchcov railway – Hlubočepy

Buštěhradská dráha patří k nejpamátnejším a historicky nejstarším tratím, svým původem sahajícím do samotných počátků železnice v Čechách. Její objekty, ať železniční technické stavby, zvláště oba vysoké viadukty, či drážní budovy, představují časově a slohově ucelený soubor, v době vzniku architektonicky a urbanisticky provázaný, pouze s drobnými dalšími zásahy dochovaný do dnešních dnů v relativní integritě a vykazující vysokou míru historické a památkové autenticity.

Tento příspěvek je v základě přepracovaným a rozšířeným textem návrhu k prohlášení areálu za kulturní památku z roku 2005 a zapsaného do Ústředního seznamu kulturních památek v roce 2006. Jednalo se fakticky o rozšíření ochrany na celý soubor trati Buštěhradské dráhy (obr. 1), neboť jeden z vysokých viaduktů byl památkou již od roku 1964. V roce 2000 byly v rámci podobného návrhu jako součásti souboru nádraží Praha–Smíchov navrženy k prohlášení za kulturní památku i další budovy Buštěhradské dráhy nacházející se v tomto areálu v jeho severní části při prostranství Na Knížecí. Tento návrh ovšem, na rozdíl od Pražského Semmeringu, skončil roku 2005 neúspěchem. Ministerstvo kultury rozhodlo o neprohlášení areálu a tím i některých pojednávaných budov Buštěhradské dráhy, čímž byl fakticky připraven i jejich nepříznivý současný osud.

### Celková charakteristika trati

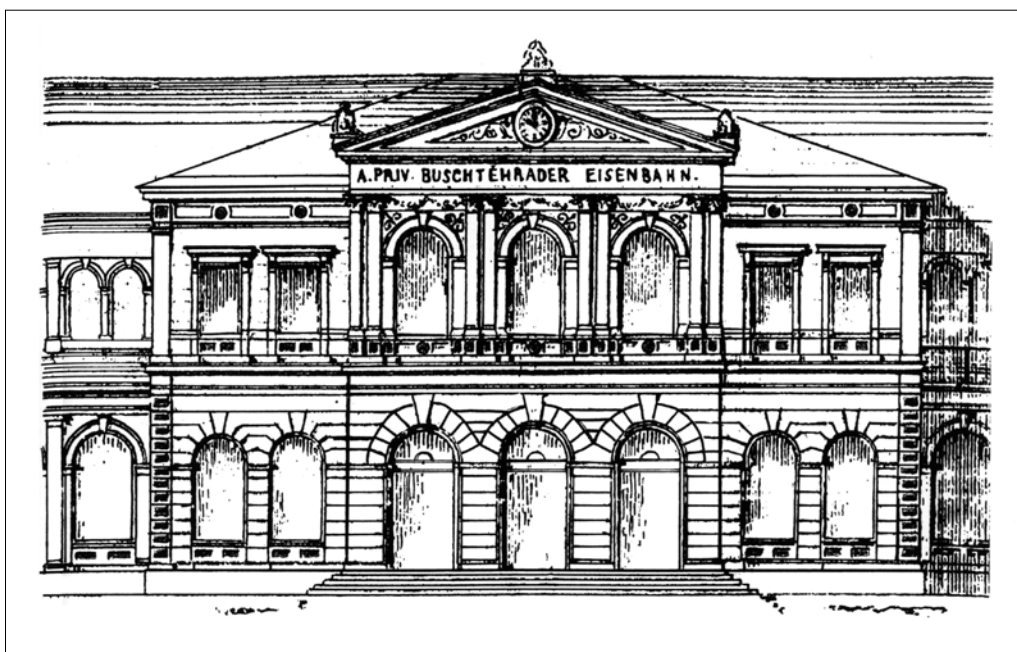
V době kolem roku 1870, kdy vznikala dráha Pražského Semmeringu, měla Buštěhradská dráha za sebou již dlouhou historii. Její skromnější počátky sahají do konce 20. let 19. století, kdy vznikla původní koněspřežná C. k. privilegovaná železniční společnost z Prahy do Lán pro dovoz dřeva z křivoklátských lesů (POLÁK 2005, 13), mezi jejichž hlavní majitele a iniciátory stavby železnice patřil Pavel Egon kníže Fürstenberg (HONS 1961, 17). Hlavním a výchozím nádražím v Praze bylo nádraží Na Brusce, dnes nádraží Praha–Dejvice, kde je rovněž zachována původní výpravní budova z této doby (HLUŠIČKOVÁ ET AL. 2003).

S rozvojem těžby a potřeby dovozu uhlí ze vznikajícího kladenského revíru se původní dráha pro dovoz dřeva postupně změnila v dráhu uhelnou. V roce 1850 obdržel kníže Fürstenberg a akciová společnost kladenských těžbařů koncesi pro založení Pražsko-buštěhradského železničního podniku pro dovoz uhlí z buštěhradského revíru a Kladna, což mělo dalekosáhlý a zásadní význam pro další vývoj dráhy. Původní úzkokolejná trať byla přestavěna na parní lokomotivní provoz. Při této přestavbě zároveň zanikla ovšem i část původní koněspřežné dráhy. V letech 1866–1868 byla dosavadní trať Buštěhradské dráhy rozšířena vznikem spojovací trati mezi Bruskou (Dejvicemi) a státní drážďanskou dráhou s novým nádražím

**Obr. 1.** Praha-Hlubočepy. Pohled na viadukt II Pražského Semmeringu s projíždějící historickou parní lokomotivou (foto J. Bernard, 2007).



**Obr. 2.** Projekt nerealizované přijímací budovy „Výhradně privilegované Buštěhradské dráhy“ z roku 1872 na Smíchově, Nádražní ulice. Detail střední rizalitové části budovy (viz obr. 4: 8). (Převzato z MUSIL 2005, 71.)



v Bubnech. Trať byla vedena Stromovkou s nejstarším pražským železničním tunelem od stavitele Jakuba Hableho (POLÁK 2005, 41). V Bubnech tak vzniklo dvojnádraží Rakouské společnosti státní dráhy a Buštěhradské dráhy.

K dalšímu výraznému rozvoji Buštěhradské dráhy došlo po roce 1868, kdy společnost Výhradně privilegované Buštěhradské železnice (BEB; HONS 1961, 114) získala koncesi na budování páteřní tratě do Chebu s odbočnými tratěmi do význačnějších míst, spojující Prahu s lázeňskými centry (Karlovy Vary aj.) a se Sokolovskem. Součástí tohoto projektu byla i plánovaná, avšak nerealizovaná nádražní budova situovaná na pražském průmyslovém Smíchově (MUSIL 2005, 71). Budova projektovaná pro koncové nádraží a obrácená hlavní fasádou do Nádražní ulice je zachycena na situaci z doby mezi lety 1870–1873 v souvislosti s plánem vlečky pro Ringhofferovy závody (obr. 2).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Mapa pod názvem Situation der Fluegelbahn vom Bahnhofe Prag-Smichov zu dem Ringhofferschen Etablissement, BEB 44, nr. 1806 je uložena v Národním technickém muzeu.

Stavba Buštěhradské dráhy byla zahájena ze západní strany a teprve jako poslední pak byla postavena v letech 1870–1872 spojovací část trati mezi Hostivicemi a Smíchovem.<sup>2</sup> Tento poslední úsek stavěla Buštěhradská dráha ve vlastní režii (Hons 1961, 112–113). Při stavbě nádraží Buštěhradské dráhy byla v severní části dnešního smíchovského nádraží přeložena Radlická ulice, vedoucí původně šikmo přes toto území ke smíchovskému pivovaru.

Námi sledovaný poslední úsek trati, zvaný Pražský Semmering, vznikl zpočátku jako součást nákladní trati pro dovoz uhlí. Nedlouho poté, v roce 1873, zde byla zavedena i osobní doprava. Nové nádraží Buštěhradské dráhy na trase Smíchov–Hostivice obklopilo v roce 1872 na katastru Smíchova na severní a západní straně starší nádraží České západní dráhy (Böhmische Westbahn). Trať dále pokračovala územím Smíchova, Hlubočep a Jinonic. Její architektonicky nejznámější součástí jsou dnes oba vysoké viadukty tzv. Pražského Semmeringu, překlenující Hlubočepské údolí. Není potvrzeno, že by nová trať pojala i některé starší objekty České západní dráhy v areálu dnešního nádraží Praha-Smíchov, tj. skladové objekty západně od hlavní budovy nádraží České západní dráhy (dnešní severní nástupiště čp. 1337). Objekty ukazuje polohopisná mapa z roku 1869, kde jsou součástí nádraží České západní dráhy, a to ještě před postavením nádraží buštěhradského. Mohly však sloužit dalším třem společnostem, které tento prostor využívaly.

Na Smíchově tak vzniklo nové „dvojnádraží“ – nádraží České západní dráhy (dnešní osobní nádraží Praha-Smíchov) a nádraží Buštěhradské dráhy (dnešní Praha-Smíchov severní nástupiště, určené zejména pro nákladní dopravu). Na využívání nádraží Buštěhradské dráhy se podílely i jiné železniční společnosti, a z toho důvodu bylo později zvané Praha-Smíchov společné nádraží. Zásadní význam pro nové „dvojnádraží“ na Smíchově má rok 1872, kdy byla do nádraží Buštěhradské dráhy na Smíchově zaústěna Pražská spojovací dráha (z nádraží Františka Josefa – dnes Praha hlavní nádraží – přes stanici Vyšehrad a železniční most), čímž toto nádraží bylo propojeno s pražskou železniční sítí.

Do smíchovského nádraží České západní dráhy byla v roce 1873 zaústěna i další, převážně uhelná dráha, zvaná Pražsko-duchcovská, pokračující poté údolím Dalejského potoka směrem k Řeporyjím. Dodatečně pak v roce 1888 vznikla další odbočka z Pražské spojovací dráhy ústící do nádraží České západní dráhy. Tato odbočka zajišťovala převážně osobní dopravu.

Nádraží České západní dráhy a nádraží Buštěhradské dráhy byla samostatná a do roku 1921 oddělená. Teprve po zrušení samostatnosti buštěhradského nádraží vznikl dnešní rozsah nádraží Praha-Smíchov. Provoz nádraží jednotlivých společností vedl však od počátku ke společnému využívání nákladových částí nádraží pod názvem Praha-Smíchov společné nádraží, který platí i dnes. Příchod k někdejší přijímací (výpravní) budově Buštěhradské dráhy na Smíchově je dnes z prostoru Na Knížecí, původně byl z Nádražní ulice.

Na Smíchově se většina původních objektů Buštěhradské dráhy dochovala v severní části areálu smíchovského nádraží (obr. 4). V této části areálu dnešního nádraží při prostranství Na Knížecí se nacházejí dva shodně řešené objekty čp. 127 a 128 s přední patrovou administrativní částí a připojenou skladovou budovou s rampou (obr. 4: 1a, 1b; BEČKOVÁ 2009, 73).



Obr. 3. Inzerční oznámení o zahájení provozu dráhy na trase Smíchov – Hostivice pro nákladní dopravu v dobovém tisku (Prager Zeitung, č. 156, ze 4. 7. 1872, kopie Z. Dragoun, 2015).

2 Projekt trati je z roku 1870, otevřena byla v roce 1872 (obr. 3). V roce 1870 byla udělena koncese Rakouské severozápadní dráze k výstavbě páteřní trati Vídeň–Znojmo–Jihlava–Kolín–Lysá nad Labem–Děčín. Jedna z odbočujících tratí vedla do Prahy, a to Lysá n. Labem–Praha-Těšnov (1919–1952 Denisovo nádraží), na níž bylo nákladové nádraží na Rohanském ostrově, ve Vysočanech a další (POLÁK 2005, 52sq.). Obě železnice spolu přímo nesouvisí, ale některé prvky mají, jak dále uvidíme, stejné, např. výplně štítů.

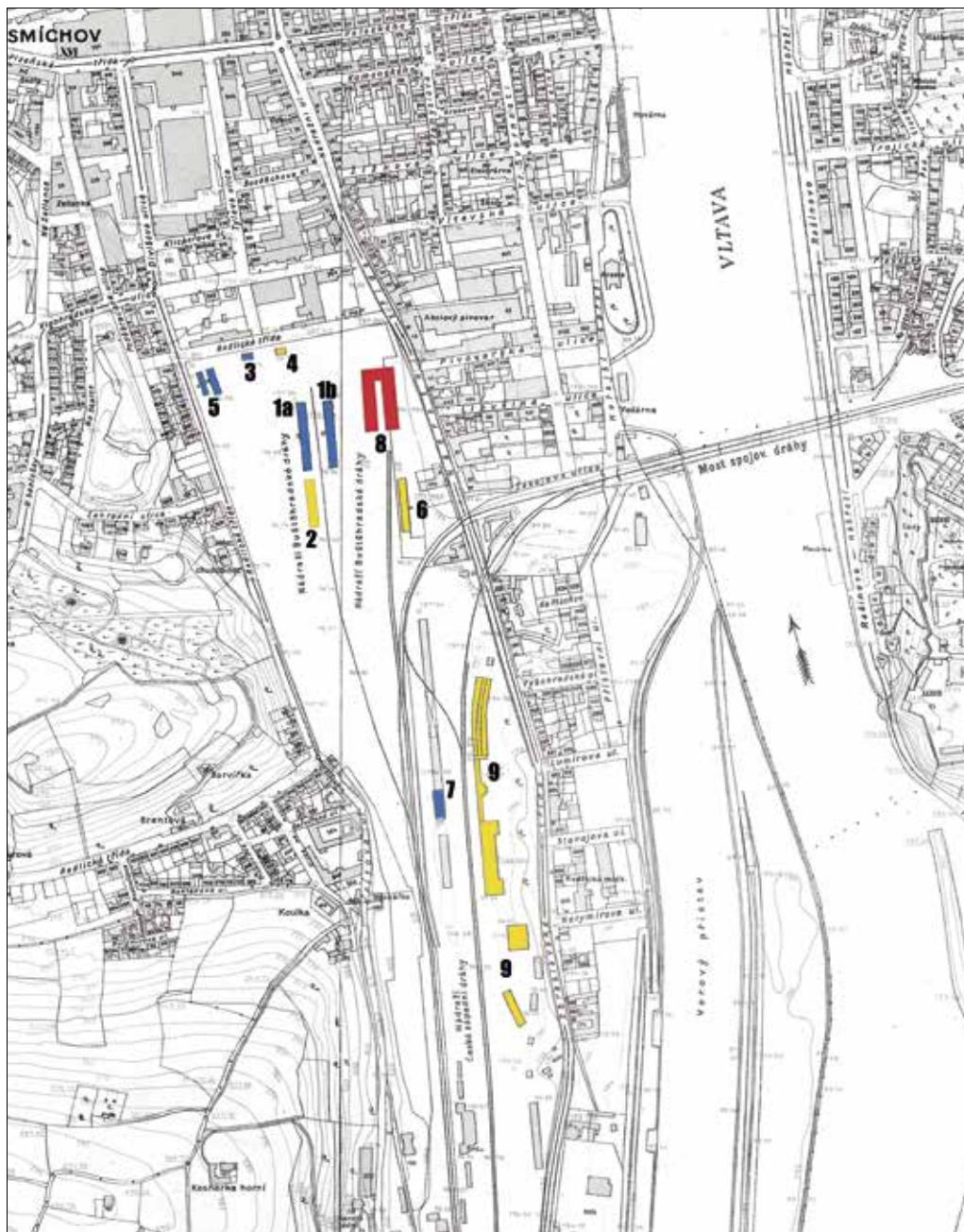


**Obr. 4.** Praha 5-Smíchov, schéma severní části smíchovského nádraží s vyznačením historických budov. Grafické rozlišení objektů: zachované – **modrá**; zbořené – **žlutá**; projektované – **červená**.

**1** – dvě symetrické administrativní budovy Za Ženskými domovy 9, Nádražní: **a** – původní budova výdeje zboží čp. 127 při prostranství Na Knížecí; **b** – administrativní budova čp. 128, od 90. let též přijímací budova (i vstupní budova pro cestující); **2** – zbořený uhelný sklad jižně od čp. 128; **3** – čp. 124, Za Ženskými domovy 3, při prostranství Na Knížecí, tzv. Waghaus; **4** – zaniklý symetricky situovaný objekt čp. 123; **5** – provozní objekt haly (sklad materiálu Buštěhradské dráhy) čp. 125, Za Ženskými domovy 5, při ulici Radlická; **6** – zaniklý hrázděný objekt čp. 360, Nádražní 5, který sloužil jako původní přijímací budova Buštěhradské dráhy pro cestující (MUSIL 2005); **7** – administrativní budova čp. 3113, Nádražní 3a, v některé literatuře nesprávně označována jako původní výpravní budova Buštěhradské dráhy; **8** – nerealizovaný plán přijímací budovy nádraží Buštěhradské dráhy při Nádražní ulici; **9** – původní budovy nádraží České západní dráhy zbořené po roce 1952.

Dnešní nádraží Smíchov bylo postaveno poněkud jižněji.

(Do mapového podkladu Orientační plán hlavního města Prahy s okolím, stav z r. 1948, 1 : 5000, ze sbírky Zv. Dragouna, zakreslil J. J. Outrata, digitální úprava S. Babušková, 2015).



Součástí nádraží byl objekt čp. 124 při prostranství Na Knížecí (symetricky situovaný objekt čp. 123 se nedochoval; obr. 4: 3, 4) a provozní objekt haly čp. 125 při ulici Radlická, dnes nově natřený (obr. 4: 5). Jižněji se v dnešním prostoru nádraží v současnosti nachází někdejší administrativní objekt čp. 3113 (obr. 4: 7). Jak dokládá plán z doby před postavením buštěhradského nádraží, jeho střední část byla dodatečně vestavěna mezi obě boční skladové části.

Původním objektem byla směrem z Křížové ulice stavba čp. 485 s okrouhlým vodojemem z meziválečného období,<sup>3</sup> zbořená při stavbě vysokorychlostní komunikace pod Křížovou ulicí. Ohrožen možným zánikem je dnes i objekt výtopny Zlíchov čp. 273, který stojí dále za čp. 485 u Křížové ulice při jižním zhlaví smíchovského nádraží (mimo rozsah obr. 4).

V prostoru Na Knížecí se při Nádražní ulici nacházel dnes rovněž zaniklý hrázděný vstupní objekt čp. 360 (obr. 4: 6), který sloužil jako původní přijímací budova, označovaná někdy výpravní, tj. budova pro cestující, laicky označována jako nádražní či vstupní. Stál přibližně v místech nikdy nerealizované neorenesanční monumentální přijímací budovy, která měla stát při Nádražní ulici

<sup>3</sup> Tento vodojem se vymyká našemu tématu, neboť vznikl až po roce 1935 patrně podle projektu arch. Josefa Dandy (JÁSEK/BENĚŠ 2000, 64–65), tedy až po zrušení samostatného buštěhradského nádraží.

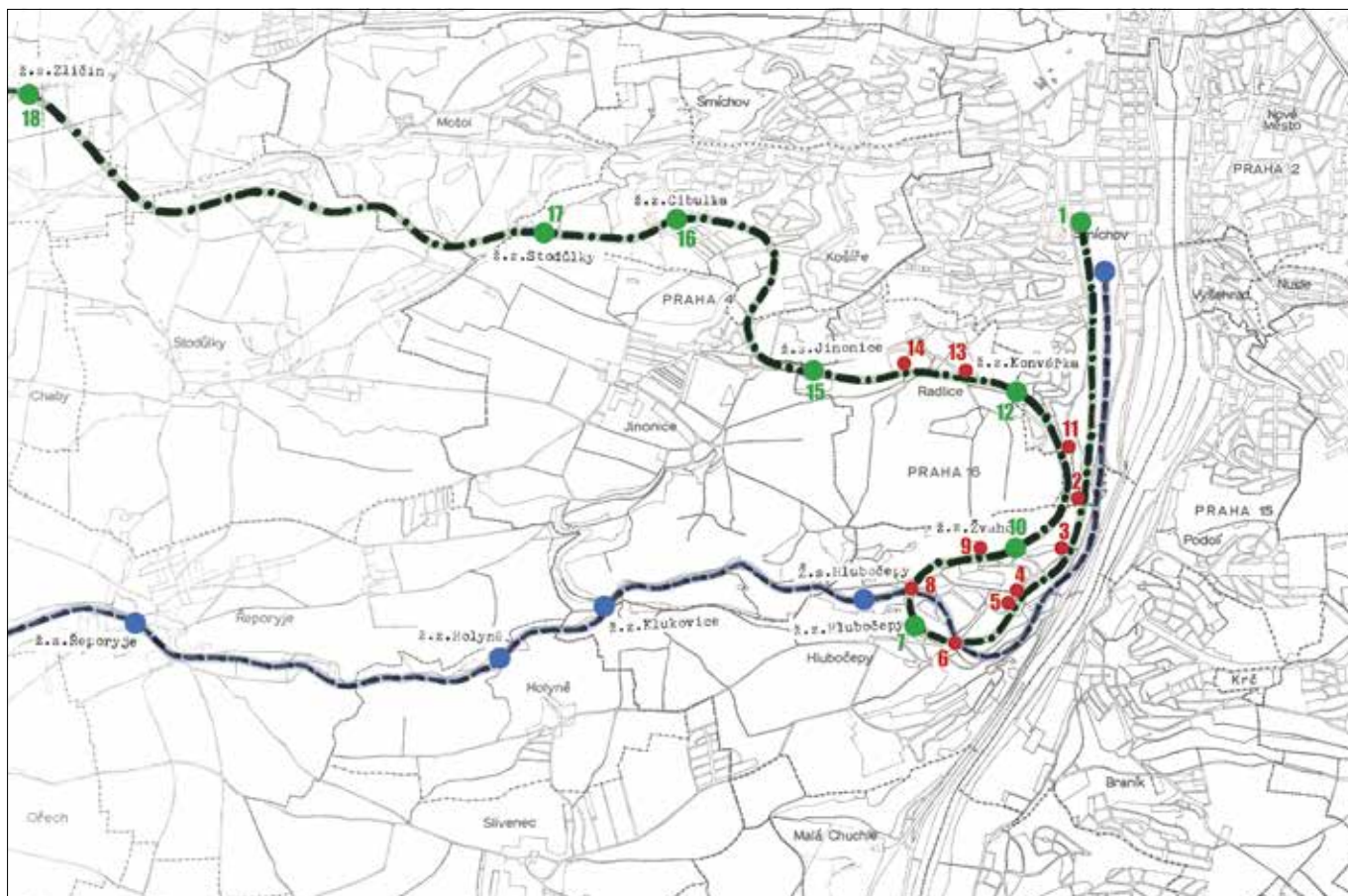
a jejíž projekt je datován rokem 1872. Umístění budovy je zřetelné na plánu situace k roku 1870 (viz KREJČÍŘÍK 2005, 271). Projekt této přijímací budovy (MUSIL 2005, 71) nese patrnou podobnost a souvislost jak s některými dochovanými původními staničními budovami na trati z téže doby, tak i s budovou ředitelství Buštěhradské dráhy v ulici Politických vězňů na Novém Městě.

Souhrnně lze jen konstatovat, že některé původní stavby Buštěhradské dráhy v západní a jižní části nádraží zanikly po roce 2000 při výstavbě rychlostní komunikace, další v severní části areálu smíchovského nádraží musí v současné době ustoupit nové developerské výstavbě. Mimo budovy v areálu nádraží na Smíchově je součástí samotné vlastní trati a jejího vybavení i řada dalších zachovaných staveb technického i provozního (administrativního) charakteru. V letech 1870–1872 vznikly především stavby obou hlavních viaduktů v Hlubočepském údolí i stavby dalších menších viaduktů na trati, architektonicky méně náročné. V době zahájení provozu byly na trati mezi Smíchovem a Hostivicemi tři stanice – Jinonice (obr. 5: 15), nad Košířemi stanice Cibulka (obr. 5: 17) a Řepy (obr. 5: 18). Zastávky v Hlubočepích (obr. 5: 7) a na Konvářce (obr. 5: 12) byly zřízeny až v roce 1928, zastávka Cibulka-kolonie (obr. 5: 16) v roce 1929. V roce 1989 pak byly zřízeny výhybny Praha-Žvahov (obr. 5: 10) a Praha-Stodůlky (obr. 5: 17) s novými zastávkami. Tím došlo ke zrušení zastávek Praha-Hlubočepy, Praha-Konvářka a staré zastávky Praha-Stodůlky.

Původní ráz si nejlépe zachovaly stanice Praha-Jinonice a donedávna fasáda bývalé stanice Cibulka (obr. 5: 17), do jisté míry i stanice Řepy, ve fasádě ovšem dodatečně zjednodušená (obr. 5: 18). Další provozní objekty byly doplněny ve 20. letech 20. století, kdy byla tato trať zestátněna (1923). Jde zejména o řadu objektů tvořících areál stanice Praha-Jinonice. V té době rovněž vznikly zmíněné tři nové zastávky a na původním místě byla obnovena Cibulka, avšak už nikoli jako stanice, ale jako zastávka (obr. 5: 17).

Trať tzv. Pražského Semmeringu, jak se dodnes dochovala, je tvořena celou řadou staveb, ať už jako součástí drážního tělesa nebo vlastních staničních a dalších budov (obr. 5). Trať vychází z původně samostatného nádraží Buštěhradské dráhy v prostoru Smíchova ohraničeném

- 1 – bývalé nádraží Buštěhradské dráhy v areálu nádraží Praha-Smíchov;
- 2 – přemostění trati u čp. 288, ulice Nový Zlíchov, k. ú. Hlubočepy;
- 3 – viadukt, ulice Nad Zlíchovem, k. ú. Smíchov;
- 4 – strážní domek čp. 57, k. ú. Hlubočepy;
- 5 – kamenný vylehčovací oblouk a mostek u čp. 57, k. ú. Hlubočepy;
- 6 – viadukt I, k. ú. Hlubočepy;
- 7 – zastávka Praha-Hlubočepy býv. čp. 11 (dříve čp. 56), Slivenec-ká ulice, k. ú. Hlubočepy;
- 8 – viadukt II, k. ú. Hlubočepy;
- 9 – viadukt v ulici Nad Zlíchovem, k. ú. Hlubočepy;
- 10 – výhybna se zastávkou Praha-Žvahov (zřízena roku 1989), k. ú. Hlubočepy;
- 11 – viadukt Na Konvářce, k. ú. Smíchov;
- 12 – zastávka Konvářka, k. ú. Smíchov;
- 13 – strážní domek čp. 38, Výmolova 1, k. ú. Radlice;
- 14 – viadukt na cestě do Prokopského údolí (20. léta 20. století), k. ú. Radlice;
- 15 – stanice Praha-Jinonice čp. 40, k. ú. Radlice;
- 16 – zastávka Praha-Cibulka (původní Cibulka-kolonie), Naskové 60, čp. 58, k. ú. Košíře (zřízena roku 1929);
- 17 – výhybna se zastávkou Praha-Stodůlky s bývalou budovou nádraží Cibulka čp. 57, Nad Hliníkem 2a, k. ú. Košíře;
- 18 – stanice Praha-Zlíchov (původně stanice Řepy), čp. 30, k. ú. Zlíchov.



Obr. 5. Plán buštěhradské dráhy (Pražský Semmering). Červeně – technické stavby – viadukty, mosty aj.; zeleně – budovy železničních stanic a zastávek; modře – Praha–Hostivice, úsek Pražsko-duchcovské dráhy (pův. Praha–Slaný–Hrob). (Do mapového podkladu zakreslil Zv. Dragoun, digitální úprava S. Babušková, 2015).



ulicemi Radlická, Za Ženskými domovy a Nádražní. Začíná dodnes zachovanou skupinou budov čp. 127 a 128, menší budovou čp. 124 a skladovou budovou čp. 125, pokračuje kolem dnes zaniklé původní přijímací budovy buštěhradského nádraží čp. 360 do prostoru tzv. severního nástupiště přístupného z Nádražní ulice, dále kolem administrativní budovy čp. 3113, prochází obloukem katastrem Smíchova, Hlubočeským údolím a pokračuje západním směrem na Jinonice a Zličín.

Vlastní trať je mimo viadukty částečně vedena geologicky i archeologicky významnými terény a územími. Prochází v jižní části Zlíchova v hlubokém zářezu chráněným přírodním útvarem Švagerka (Pod Žvahovem) a údolím Hlubočep, které překlenuje dvěma vysokými kamennými viadukty. V místech mezi oběma viadukty je výrazný přírodní útvar – zářez trati do geologicky pozoruhodných vrstev vápence, břidlic a křemenců, patřících k tektonice nedalekého Prokopského údolí. V ohybu traťového tělesa u Radlic pak přímo na trať navazuje chráněná archeologická lokalita hradiště a tvrzíště Dívčí Hradu.

Součástí trati jsou zejména oba vysoké viadukty překlenující Hlubočepské údolí, tvořící její nejvýznamnější stavební část, a řada menších viaduktů a stavebních prvků vlastního traťového tělesa v katastru Smíchova a Hlubočep. K nim přistupují další železniční budovy (Jinonice, bývalá stanice Cibulka, Zličín) pocházející z doby stavby železnice i některé mladší stavební části a budovy na trati z období 20. let 20. století. K původním stavbám je třeba zahrnout i budovy Buštěhradské dráhy v areálu smíchovského nádraží i několik dalších staveb na trati, z nichž některé již zanikly, některé byly v průběhu času stavebně upravovány, nebo se naopak dochovaly v autentickém stavu, dokládajícím architektonický a konstrukční charakter staveb celé trati.



**Obr. 6.** Praha-Smíchov, Za Ženskými domovy 9, Nádražní, areál nádraží Praha-Smíchov u prostranství Na Knížecí.

**A** – patrová budova čp. 128 s přiléhající skladovou částí, pohled od severozápadu (obr. 4: 1b);

**B** – budovy bývalého nádraží Buštěhradské dráhy čp. 128 (vlevo) a 127 (vpravo) s prostorem zaniklého kolejiště;

**C** – budova čp. 127 (obr. 4: 1a), detail severního štítu s dekorativním členěním.

(Fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2006.)



### Podrobný popis objektů na trati

V úvodní severní části areálu smíchovského nádraží na bývalém nádraží Buštěhradské dráhy, odkud trať vycházela, jsou situovány dvě **symetrické skladové budovy, původní budovy výdeje zboží čp. 127** (obr. 4: 1a) a **administrativní budova čp. 128** (obr. 4: 1b) při prostranství Na

Knížecí (obr. 6). V přízemí byly umístěny provozní funkce, patro přední části bylo dílem obytné, v zadní dlouhé přízemní části probíhal výdej zboží. Dvě symetricky řešené, architektonicky shodné budovy mají vyšší jednopatrovou přední část a na jižní straně navazující nižší delší přízemní skladovou budovu při rampě. Fasáda přední patrové části je hladká, členěná lisenovými rámci, ve štítu trojúhelně zakončenými, původně s odstupňovanou profilací lišt. Okna jsou pravoúhlá, ve štítu ční drobné kruhové okno s vpadlou šambránou. Předstupující střechy štítů nesou na krajích dekorativní vyřezávané konzoly, ve vrcholu štítu doplněné o větší pole s prořezávanou výzdobou (obr. 6C). Tytéž dekorativní prvky se uplatňují na přesahujících trámech nesoucích střechu i na zadní štítové straně skladové části.

Nižší skladová část při rampě má segmentové vstupy s vpadlou okosenou šambránou, v nadpraží se segmentovým pasem v pravidelném rytmu střídajících se širších otvorů s dvojicemi menších okének. Předstupující střechy nad rampami jsou vysazeny na šikmých trámech, vycházejících z profilovaných kamenných patek – tedy shodně se skladovými budovami při původní výpravní budově.

Interiér budov je převážně funkční, přední část je podsklepena segmentovými klenbami a rovnými stropy v patře, u skladů s otevřeným prostorem krovu se zachovanými dřevěnými nosnými konstrukcemi z doby vzniku.

Patrová část západní z obou budov (čp. 127) sloužila v prvních desetiletích 20. století jako administrativní budova nákladové části nádraží Buštěhradské dráhy. Budovy dnes slouží ke skladovým a obchodním účelům, kolejiště bylo v této části nádraží zrušeno.

S budovami čp. 127 a 128 souvisela při prostranství Na Knížecí i další, menší **provozní budova čp. 124, tzv. Waghaus** (obr. 4: 3). Obdélná patrová budova má hladkou fasádu, na nárožích členěnou lisenovými rámci, které vybíhají do plochy nízkých trojúhelných štítů na užších stranách budovy a ve středních rizalitech delších stran. Ve štítech jsou drobné okuly lemované šambránou. Fasáda objektu zčásti ztratila při pozdější obnově detaily profilace okenních prvků. Prostory suterénu a přízemí jsou zaklenuty segmentovými klenbami, stropy v patře jsou rovné, omítané. Sloužila původně jako administrativní budova patřící Buštěhradské dráze.

Napravo od čp. 124 se nacházela symetrická a architektonicky shodně řešená **stavba čp. 123** (obr. 4: 4), původní obytná budova, dnes nedochovaná, zbořená po roce 1970. Otázkou je situace objektu čp. 39 (Nádražní 76), nacházejícího se ve stanici Smíchov, doloženého plánem (zaměřením) z roku 1929, uloženém v archivu Českých drah, a stavebně shodného s předchozími objekty. Tento objekt čp. 39 se ovšem nenacházel v námi sledované části smíchovského nádraží.

Součástí nádraží Buštěhradské dráhy na Smíchově byl **uhelný sklad** západně od čp. 128, což byla dnes zaniklá dřevěná přízemní stavba, podle projektu vzniklá úpravou staršího objektu v roce 1917. Nedaleko se nacházel drobný obdélný **objekt kovárny** ze závěru 19. století, který se rovněž nedochoval.

V severozápadním rohu areálu Na Knížecí a při Radlické ulici se nachází původní **budova skladu materiálu Buštěhradské dráhy čp. 125** (obr. 4: 5). Je to obdélná budova s nízkým prvním patrem, přízemím s nízkým pásem střešních oken, na průčelích vybíhajícím v trojúhelné štíty pod přesahující střechou. Na jižní straně pokračovala stavba nižší přízemní dřevěnou budovou, dnes v nadzemní části nedochovaná. Fasáda v přízemním pásu je členěna lisenovými rámci, mezi nimiž jsou zasazena okna a vstupy, zakončené plochým segmentovým pasem. V delších fasádách nad plochou římsou jsou obíhající liseny, v osách oken pak dvojice drobných půdních okének. Ve štítu nad římsou pokračuje členění do trojúhelně ukončené plochy s trojicí oken, z nichž střední je vyšší a segmentově zakončené.

Předstupující konstrukce střechy je nesena tesařsky zakončenými vystupujícími trámy. Sokl budovy u bývalé rampy byl kryt dřevěnými fošnami, dnes odstraněnými. Z míst, kde je tento obklad odstraněn, vysvítá, že fasáda v těchto místech nemá architektonické členění a od počátku se tu počítalo s tímto dřevěným obkladem jako prvkem fasády. Objekt je v plném rozsahu včetně jižní dřevěné části podsklepen suterénem se segmentovými klenbami a pasy. Ve zděné části v přízemí jsou trámové, omítané stropy, horní patro je otevřeno do krovu.

Jižním směrem je v areálu smíchovského nádraží umístěna **budova čp. 3113** (obr. 4: 7) postavená patrně v osmdesátých letech 19. století. Jedná se o přízemní stavbu s bočními skladovými křídly a střední částí s předstupujícími střechami a rampou a původně s půlkruhově zakončenými okny a neorenesančními prvky fasády, která však byla při poslední opravě nevhodně zahlazena a zbavena architektonických detailů. V interiéru v chodbě je zachována původní dekorativní

dlažba. Nad levým bočním skladovým křídlem je ve střeše vyříznutá část pro prostup mladšího přemostění nádraží z počátku 20. století. Původní stav fasády s některými dochovanými originálními prvky byl zřetelný ještě roku 2000.

Vlastní trať, pokračující za smíchovským nádražím do Hlubočep, obsahuje řadu původních drobnějších stavebních prvků, z nichž některé nesou stopy mladších úprav. V ulici Nový Zlíchov při čp. 288 (Praha-Hlubočepy) se nachází **přemostění trati s půlkruhovým obloukem** (obr. 5: 2)



a zbytky klasicistního architektonického členění. Oblouk nasedá na římsu ukončující ostění z kamenných lícovaných kvádrů a je tvořen klenáky, zvenku s hladkou omítkou. Vlastní zdivo je kamenné lomové. Objekt je přes dílčí mladší zásahy, zvláště úpravu parapetní zdi, původní součástí trati.

Jižním směrem je na katastru Smíchova **viadukt v ulici Nad Zlíchovem** (obr. 5: 3; obr. 7). Půlkruhový kamenný viadukt je proveden z lo-

mového zdiva s lícovanými klenáky vlastní oblouku, bez architektonických detailů, a pochází z doby stavby železnice.

Při trati se dochoval **strážní domek čp. 57 v Hlubočepích**, parc. č. 1774 (obr. 5: 4). Objekt je dochován ve své hmotě a hlavních architektonických rysech, zčásti je však zbaven detailů, především profilací okenních a dveřních prvků. Při strážním domku je zachován úsek opěrné kamenné zdi náspu s kamenným půlkruhově zaklenutým tunelem pod tratí z kvádrového zdiva. Čelo oblouku je tvořeno klenáky, dále pod svahem pak pokračuje kamenná půlkruhově zaklenutá chodba.

Architektonicky a stavebně velmi pozoruhodnou součástí drážního tělesa je **kamenný oblouk ve svahu za čp. 57** (obr. 5: 5; obr. 8). Půlkruhový široký kamenný vynášecí oblouk ve svahu je



tvořen shodně se stavbami viaduktů z kamenných lícovaných kvádrů, po stranách oblouku s předstupujícím prvkem neseným segmentovou klenbičkou, kterou podpírají odstupněné kamenné krakorce. Architektonickým a slohovým charakterem těsně souvisí se stavbami obou vysokých viaduktů, které následují.

Nejznámější součástí Pražského Semmeringu je nepochybně **vysoký viadukt (I) se středním přímým polem** (obr. 5: 6; obr. 9). Je to delší z obou vysokých viaduktů,

o výšce oblouku 21 metrů. Přechází Hlubočepské údolí v ulici U Srpečku. Je tvořen sedmi půlkruhovými oblouky a středním širokým polem s rovným ocelovým roštem (obr. 9C), který nese vlastní kolejové těleso a jehož dnešní podoba je výsledkem náhrady původního příhradového překladu v roce 1923. Oblouky vycházejí z kvadratických pilířů z kamenného, zcela přesně lícovaného zdiva z kvádrů s hladkým povrchem, směrem nahoru se mírně zužujících. Ve spodní části vycházejí pilíře ze zaoblených, zesílených, dvakrát odstupněných patek. Pilíře jsou zakončeny obíhající římsou, na niž nasedají oblouky viaduktu na hranách členěné hladkými, s pečlivostí

**Obr. 7.** Praha-Hlubočepy, Buštěhradská dráha. Viadukt, pohled z ulice Nad Zlíchovem (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2004).

**Obr. 8.** Praha-Hlubočepy, Buštěhradská dráha. Oblouk při čp. 57 (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2004).



přesně lícovanými segmenty, odpovídajícími úpravou kvádrů pilířů. Vlastní zdivo nad obíhající římsou je provedeno z řádkovaných kvádrů poněkud menších, s povrchem i skladbou ne tak pečlivě provedenými jako u pilířů. Stejně jako zdivo nad římsou jsou provedeny i klenby. Ve cviklech mezi výběhy oblouků jsou slepé okuly s klenáky, ve spodní části okulu je umístěn okapní vývod odvodnění. Viadukt je zakončen profilovanou římsou, v místech pilířů s trojicemi konzolek, nad nimiž pokračují krátké úseky zídek zábradlí trati. Ostatní části zábradlí tvoří subtilní kovové části s obdélnými poli s diagonálními prvky ve středu s drobným kruhovým motivem.



Současně s prvním z vysokých viaduktů v ulici U Srpečku vznikl i **druhý vysoký viadukt (II)** v Hlubočepské ulici, přecházející údolí Dalejského potoka (obr. 5: 8; obr. 10). Viadukt je kratší a má pět plných oblouků o výšce 19,74 metrů. Je řešen architektonickým členěním shodným s řešením viaduktu I U Srpečku s římsovitě zakončenými pilíři, motivy okulů pro odvodnění a trojicí konzolek nesoucích pilířky v zábradlí viaduktu. Oblouky viaduktu jsou poněkud nižší a širší, ve spodní části s patkami, na rozdíl od prvního viaduktu jen jednou odstupňovanými.

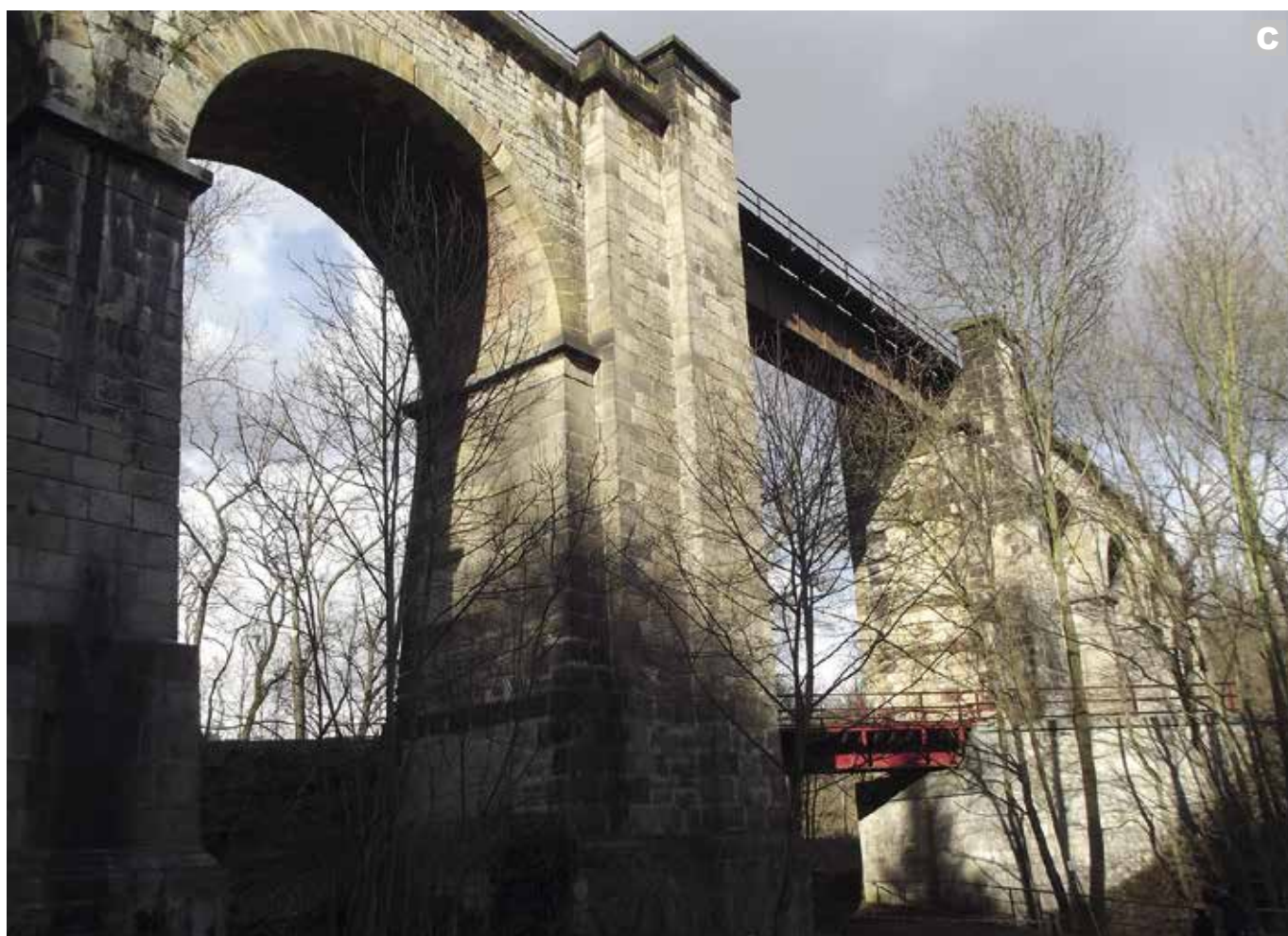
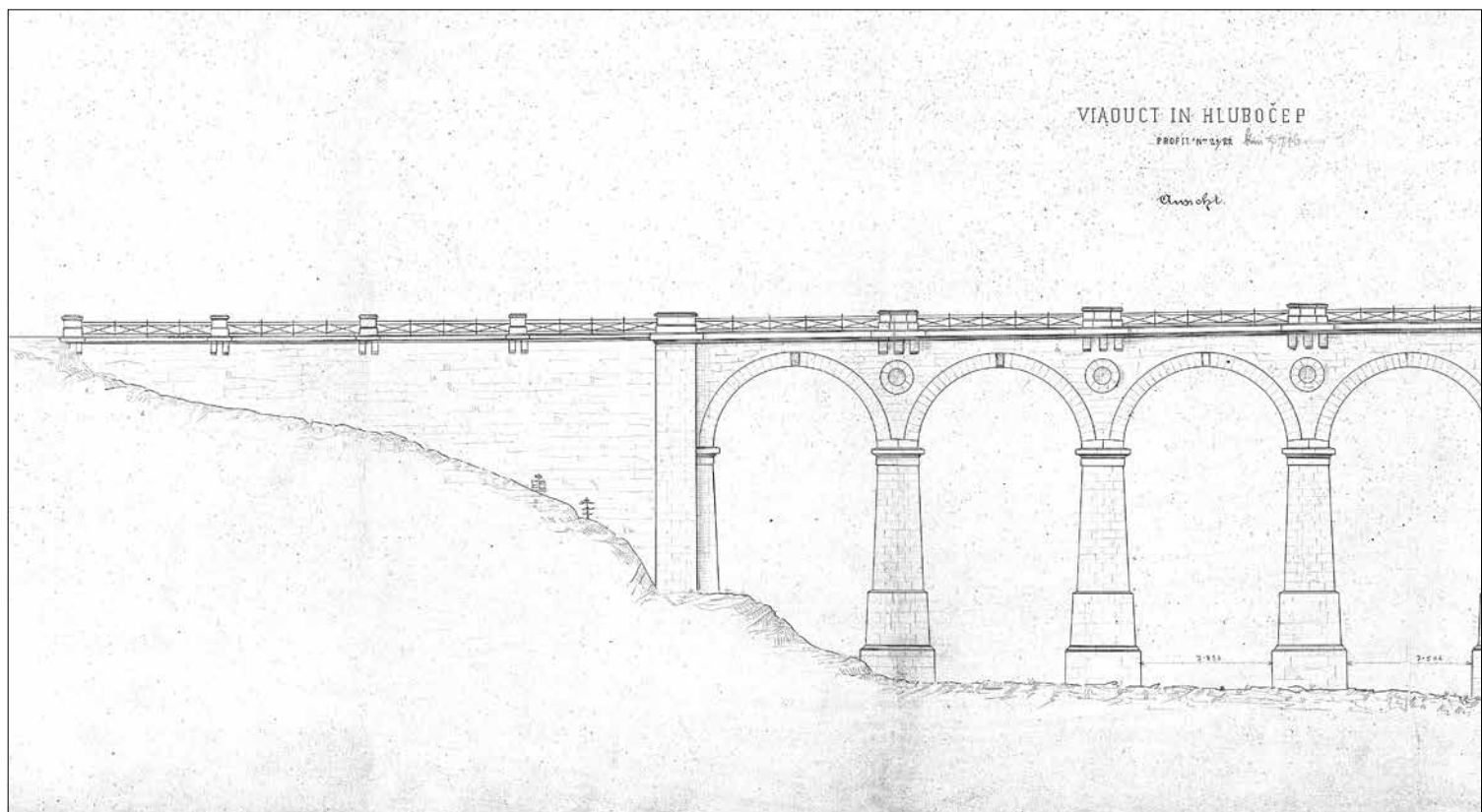
K viaduktům se dochovala v archivu Českých drah celá řada dosti podrobných plánů a projektů, z nichž některé detailně zachycují rozkreslení a skladbu jednotlivých kamenných kvádrů pilířů (obr. 10B). V archivu je rovněž zachován i nedatovaný plán opravy oblouku s naznačenými prasklinami a bedněním, od vzniku viaduktu časově nepříliš vzdálený.<sup>4</sup> Těsně po dokončení viaduktu II byla v roce 1872 pod jeho levou část vložena trať nově zřízené Pražsko-duchcovské dráhy.

Na trati mezi oběma viadukty se ve Slivenecké ulici nachází **bývalá železniční zastávka Praha-Hlubočepy** (býv. čp. 11, předtím čp. 56, k.ú. Hlubočepy; obr. 5: 7). Zastávka je mladší, byla zřízena až v roce 1928. V levé části je dochovala drobná přízemní stavba se štítem a prostě profilovanou římsou. Patrová část vpravo je novodobě přestavěna a rozšířena. Dnes budova slouží obytným účelům.

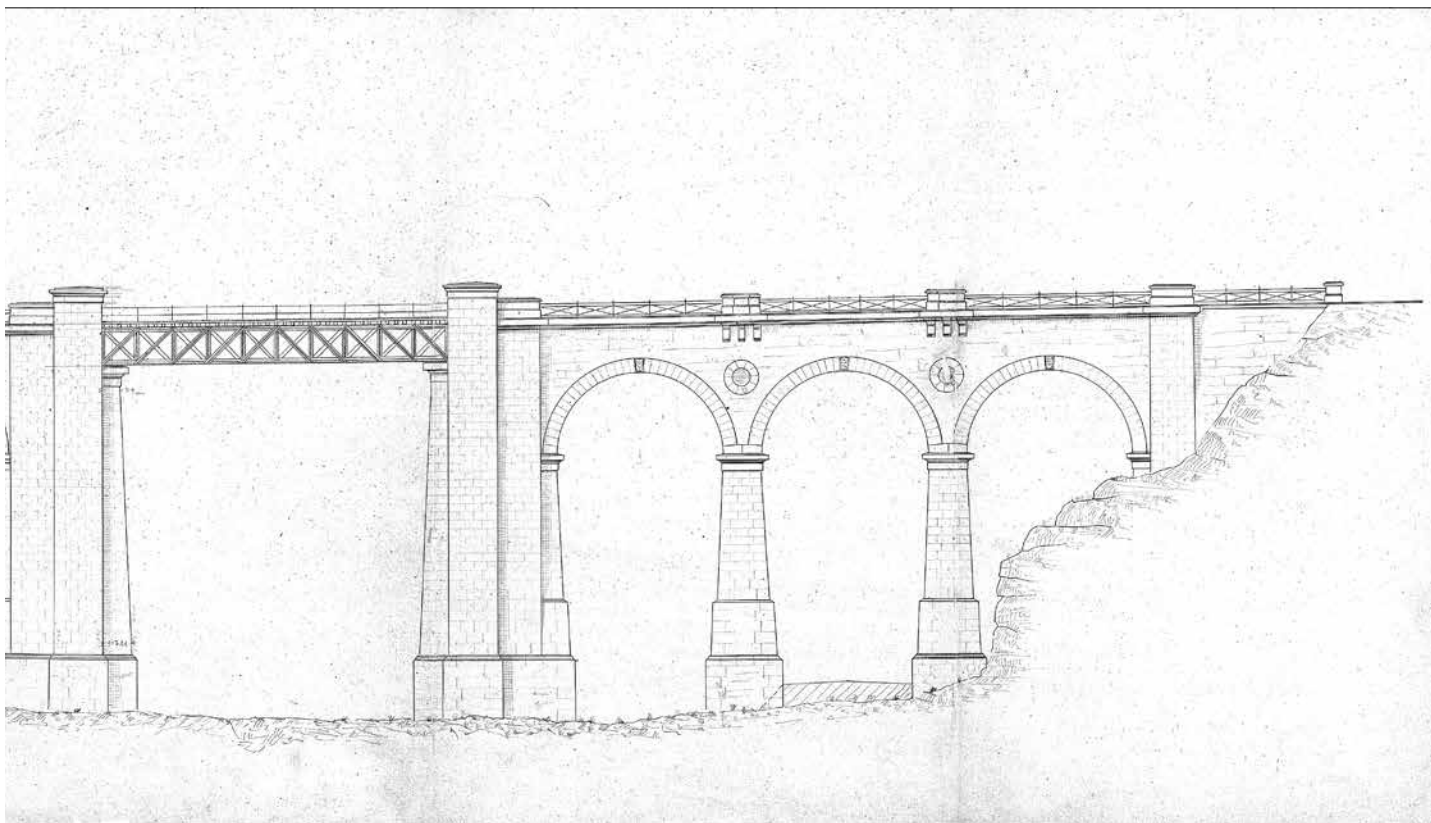
**Obr. 9.** Praha-Hlubočepy, Buštěhradská dráha. Vysoký viadukt I.

**A** – pohled od jihu na východní část viaduktu (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2004).

<sup>4</sup> Viz seznam dokumentace železničních viaduktů Buštěhradské dráhy v Hlubočepích v archivu SŽDC uvedený na konci článku.







Na trati následuje výhybna se **zastávkou Praha-Žvahov** (obr. 5: 10), zřízená roku 1989, která nemá vlastní nádražní budovu, jen dvě hradla. Následuje několik menších staveb, viaduktů a podjezdů, tvořících součást původního traťového tělesa. První z nich je **viadukt v ulici Na Konvářce** (obr. 5: 11) v katastru Smíchova. Je segmentově zakončen, lemován armováním a klenáky, zdivo je konstruováno z menších kvádrů z místního kamene – vápence. Zakončen je prostou kamennou římsou, zábradlí je však mladší. Vnitřek viaduktu je zaklenut cihelnou segmentovou klenbou. Viadukt je původní součástí stavby drážního tělesa.

Dále na trati se nacházela bývalá **zastávka Praha-Konvářka** (obr. 5: 12) z roku 1928. Následujícím dochovaným objektem je **strážní domek čp. 38** (k. ú. Radlice; obr. 5: 13) ve Výmolově ulici u přejezdu. Představuje přízemní stavbu se dvěma trojúhelnými štíty, na straně k dráze s nízkou přístavbou. Ve štítu se nachází okrouhlé okénko do půdy, o druhý štít se opírá vnější dřevěné schodiště ke vstupu do půdy. Fasáda je hladká, lemovaná lisenovými rámci, okna jsou dodatečně rozšířena, bez šambrán. Ve hmotě si objekt v zásadě zachoval původní charakter z doby vzniku.

Mladší součást trati představuje **viadukt na cestě z Radlické do Prokopského údolí** (obr. 5: 14). Přímý překlad je položen na pilířích vyzděných řádkovým zdivem z opracovaných kvádrů s hrubším povrchem. Líc vlastního překladu je opatřen tvrdou omítkou s nízkým vpadlým obdélným polem, na straně od Radlické ulice s vloženým plastickým letopočtem 1924.

Východně od předchozího viaduktu, za budovou hasičské zbrojnice, se nachází **mostek pod tratí v katastru Radlic**, který je původní součástí tělesa dráhy ze závěru 19. století. V tělese drážního náspu je patrný zachovaný a zasypaný půlkruhový oblouk tohoto mostku, zachyceného jako funkční ještě v mapách z roku 1963.

Mezi nejlépe zachované stavby buštěhradské trati patří **areál železniční stanice Praha-Jino-nice čp. 40** (k. ú. Radlice, obr. 5: 15; obr. 11). Areál stanice tvoří přijímací budova čp. 40, dva strážní domky čp. 39 + 254, další dva přízemní provozní objekty, dřevěná budova skladiště a dvě drobné dřevěné stavby hradel (stavědel).

**Přijímací budova čp. 40** je jednopatrová, zčásti dvoupatrová budova s nízkou sedlovou střechou, zasazená ve svahu železničního náspu, na delších stranách s mírně vystupujícím středovým rizalitem zakončeným nízkými trojúhelnými štíty, které zavírají i kratší štítová průčelí budovy. Fasádu spodního patra na severní straně člení pásová rustika a v patrech probíhající systém pilastrů,

**Obr. 9.** Praha-Hlubočepy, Buštěhradská dráha. Vysoký viadukt I.  
**B** – plán, pohled, kolem 1870 (uloženo Archiv SŽDC, 1. A 450, VIADUCT IN HLUBOČEP, V 1, Profil Nro. 21/22, km 3,716, Ansicht);  
**C** – střední pole s přímým překladem (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2005).





**Obr. 10.** Praha-Hlubočepy, Buštěhradská dráha. Vysoký viadukt II.

**A** – celkový pohled od severu (přesněji SSZ), v popředí vpravo bývalá správní budova závodu Bárta & Tichý (foto Zv. Dragoun, 2015).

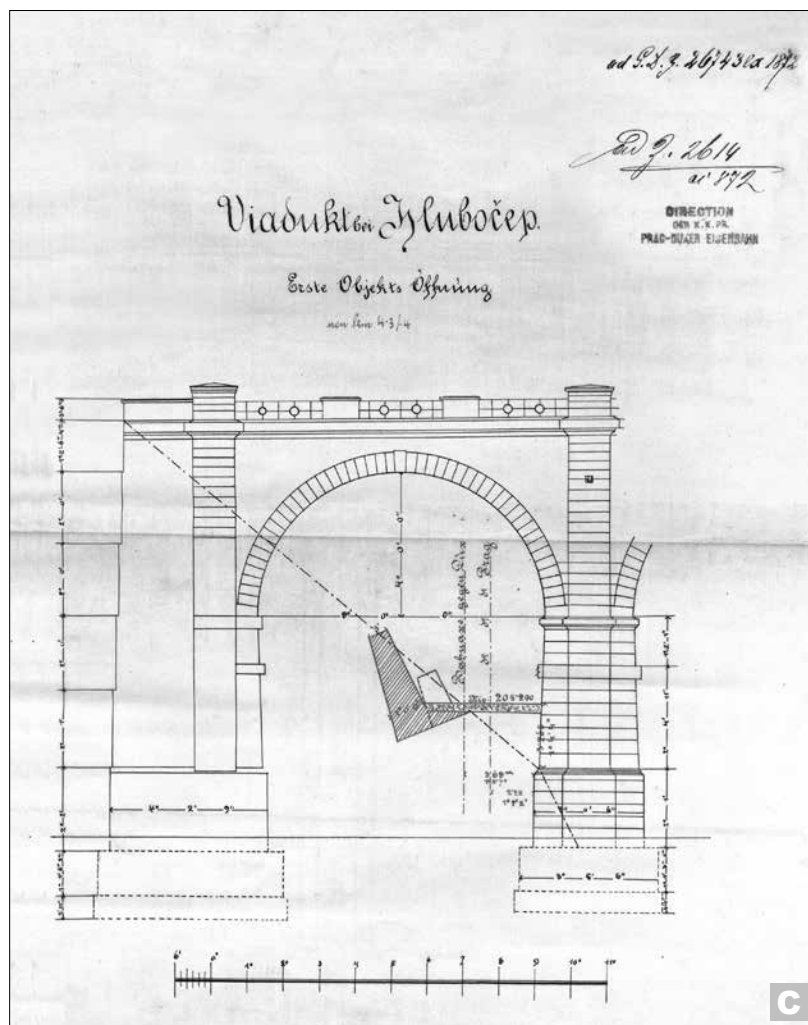
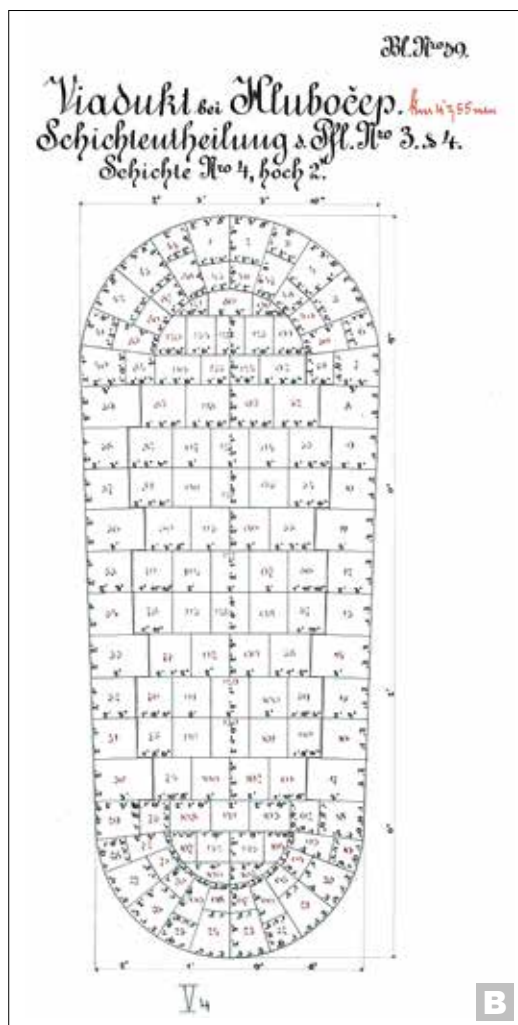
členěných mělkou bosáží. Okna a vstupní otvory spodních pater jsou půlkruhově zakončené, v přízemí severní fasády bez šambrán. V ose severní strany je situován vstup lemovaný kamenným ostěním s původními dvoukřídlými dveřmi. Okenní rámy jsou rovněž původní. Oproti bývalé stanici Cibulka však již v původních plánech chybí dřevěná dekorativní výplň štítu.

Fasáda středního patra, ze strany kolejiště přízemní, je hladká, stejně jako horní patro budovy. Okna jsou lemována neorenesančním architektonickým rámováním, s architektonickým členěním fasád i štítů. Vstupy od kolejiště a okna v přízemí jsou půlkruhově zakončena, s profilovanými archivoltami, nad kordonovou římsou okna v patře se šambránami, nástavci a nadokenními římsami. Boční fasády a plocha rizalitu prostupuje do nízkého trojúhelného štítu, v bočních průčelích s vertikálním lisenovým členěním s profilovanými hranami lisen a drobnými slepými okuly. V přízemí ke kolejišti jsou dochovány původní dveřní a okenní rámy s profilací. Okna patra byla vyměněna. Vlevo od budovy při kolejišti je připojeno krátké přízemní křídlo s krytou verandou s původním trámovým zastropením se záklopem, neseným litinovým sloupem se soklem, kanelovaným dříkem a hlavicí. Uvnitř obíhá přístěnná lavička. Přístavba byla realizována v roce 1912.

V interiéru přijímací budovy nádraží Praha-Jinonice jsou dochovány další původní dveře s profilovanými lištami a výplněmi křídel. V kanceláři výpravčího byl do roku 2012 umístěn starý, funkční hradlový přístroj k ovládání návěstidel, pocházející z meziválečného období. (obr. 11D).

Tato stavba z roku 1872, tvořící součást původní stavby trati, je projektována v neorenesančním slohu (obr. 11C). V areálu nádraží jsou dochovány další, poněkud mladší prvky příznačné pro železniční architekturu meziválečného období.

V areálu stanice se dále nachází strážní domek, čp. 39 (Praha-Radlice), parc. č. 563, situovaný mezi tratí a bývalou vlečkou. Je to přízemní budova se sedlovou střechou a štítovými průčelími s kruhovým oknem, hladkou fasádou a okny s částečně dochovanými šambránami. Na straně stojí nižší přístavba. Jde o původní stavbu z roku 1872, zachovanou s drobnými zásahy.



Nádražní budovy doplňuje provozní objekt (I) ve tvaru L. Přízemní stavba má fasády z režného cihelného červeného zdiva s lemuujícími pásy a nadpražími z režných šedých cihel, střecha je nízká, sedlová.

K areálu patří i další provozní objekt (II), což je drobná stavba řešená fasádně jako předchozí, nad vstupem s dřevěnou stříškou na vysazených šikmých trámech. Po stranách vstupu je instalován držák nesoucí elektrický stožár s původním izolátorem. Obě provozní budovy vznikly po roce 1920.

Dřevěné skladiště západně od přijímací budovy je typickou stavbou svého druhu s členicími prvky fasády.

Dřevěné hradlo naproti čp. 39, pocházející patrně z doby po roce 1920, je drobná stavba dřevěné konstrukce s dekorativně členěným štítem (lomenicí) s vykrajovaným vlysem a zhlavím předsazených trámů s dekorativním zakončením. Stavba je opatřena červeným nátěrem. Na pravé straně zůstal na exteriéru zachován původní drážní zvonek a na straně protější nápis *PRAHA-JINONICE*. Na západní straně nádraží se rovněž dochovalo shodné dřevěné hradlo a v jeho blízkosti druhý strážní domek.

Dále na trati se nachází dnešní železniční **zastávka Praha-Cibulka**, dříve Cibulka-kolonie (k. ú. Košíře; obr. 5: 16), která je oproti původní zastávce Cibulka umístěna blíže ku Praze (POLÁK 2005, 130). Zastávka byla uvedena do provozu v roce 1929. Doplňoval ji drobný zděný přístřešek zbořený před rokem 2000.

Z historického hlediska je na 14. kilometru od Smíchova významná **výhybna se zastávkou Praha-Stodůlky** v ulici Nad Hliníkem, a to s **budovou původní stanice Cibulka** (čp. 57, k. ú. Košíře; obr. 5: 17; obr. 12). Tato bývalá stanice s budovou z roku 1870, zprovozněná v roce 1872 a zrušená roku 1877, byla obnovena roku 1928, již jen jako zastávka. V roce 1938 byla znovu zrušená a nedaleko, přibližně na 15. km, byla vybudovaná nová zastávka s názvem Stodůlky, která fungovala mezi lety 1938–1989. Cestujícím přestala sloužit v roce 1989, kdy

**Obr. 10.** Praha-Hlubočep, Buštěhradská dráha. Vysoký viadukt II. **B** – detail projektu soklové části pilíře s vyznačením skladby kamenů, 1870 (uloženo Archiv SŽDC, 13. Bl. Nro. 59, Viadukt bei Hlubočep, km 4,355, V. 4, Schichtentheilung s. Pfl. Nro. 3+4, Schichte Nro. 4, hoch 2). **C** – plán krajního pole se zákresem projektovaného vložení trati Duchcovské dráhy, 1872 (uloženo Archiv SŽDC, 14. Viadukt bei Hlubočep – Erste Objekts Öffnung, neu km 4,314, Ad: Z 2614 ex 1872).





**Obr. 11.** Praha, k. ú. Radlice, Buštěhradská dráha. Železniční stanice Praha-Jinonice, čp. 40.  
**A** – příjímací budova ze strany kolejíště;  
**B** – příjímací budova ze strany ulice, západní průčelí;  
**C** – plán průčelí budovy železniční stanice Praha-Jinonice ke kolejíšti k roku 1898 (uloženo: Archiv ČD, Aufnahmgebäude Jinonitz, Ansicht – Buschtehrader Eisenbahn. Ad: Z ex 1898);  
**D** – hradlový přístroj demontovaný v roce 2012. Nyní zachován pro studijní účely při výuce nových zaměstnanců.

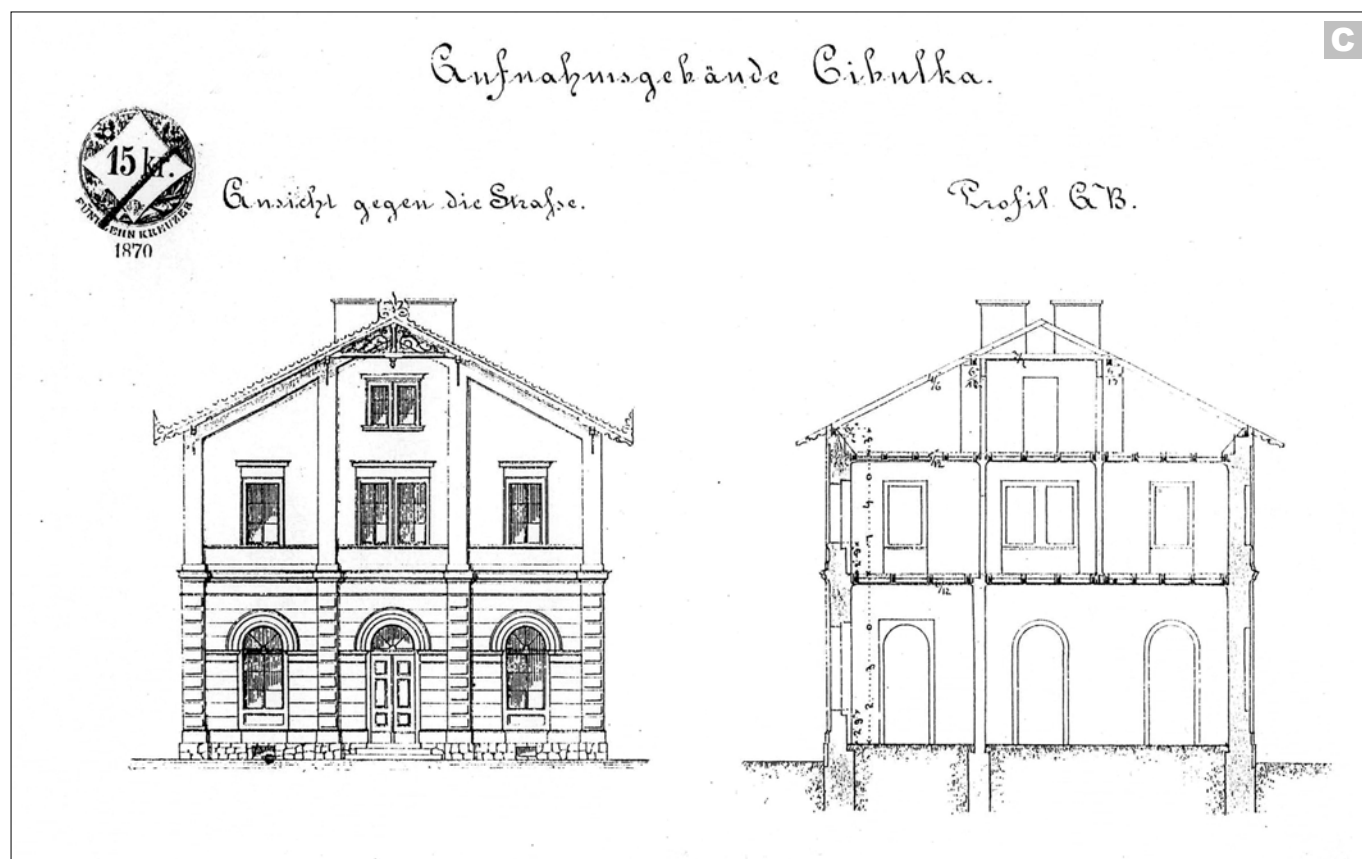
(A, B, D – fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2005.)



byla přibližně v prostoru původního nádraží Cibulka zřízena nová výhybna se zastávkou Praha-Stodůlky se dvěma hradly.

V blízkosti nynější výhybny se zastávkou se nachází starší původní staniční budova z roku 1870. Její patrová budova o třech okenních osách je členěna architektonicky shodně s nádražím Jinonice, avšak bez bočních křídel, v přízemí na delších (neštíťových) stranách má půlkruhové otvory dochované formou mělkých nik. Část původních architektonických prvků přízemí se nedochovala.





Do nedávného nevhodného zásahu měla střecha patrně původní konstrukci s rovněž původní eternitovou krytinou, včetně stejných prvků nesoucích předsazenou střechu štítů jako budova buštěhradského nádraží v prostoru Na Knížecí čp. 127 (včetně detailů profilace hran lisenových rámců). Dochovaný původní projekt stanice z roku 1870 dokládá architektonické detaily fasády přízemí i společné východisko a téhož stavitele jako stanice v Jinonicích. V současné době je stavba výrazně znehodnocena odstraněním horní štítové části, které provedl nový majitel (obr. 12B). Na fasádě k bývalému nástupišti ve středním poli pod kordonovou římsou byl pod mladším fasádním nátěrem patrný původní nápis *CIBULKA* (POLÁK 2005, 129–130). Původní stav budovy je zachycen na plánu z roku 1870, uloženém v archivu městské části Praha 5 (obr. 12C).<sup>5</sup>

Poslední ze sledovaných staveb je **stanice Praha-Zličín, dříve Řepy** (čp. 30, k. ú. Zličín, obr. 5: 18; obr. 13). Sedmiosá stavba se vyznačuje středním trojosým rizalitem, vybihajícím do nízkého trojúhelného štítu, mírně převýšeného nad ostatní fasádu. Nároží jsou lemována

**Obr. 12.** Praha, k. ú. Košíře, Buštěhradská dráha, železniční zastávka Praha-Stodůlky. Bývalá zastávka Cíbulka čp. 57.

**A** – fasáda ke kolejišti, celkový pohled.

**B** – detail štítu s dekorativní dřevěnou výplní před odbouráním (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2006);

**C** – původní plán stavby, 1870 (uloženo: SA P5, Sv. čp. 57-Koš).

<sup>5</sup> Plán datovaný na listu 1870, s razítkem a datem: Aufnahmegebäude Cíbulka, 1870, fasády, řez, půdorysy, archiv městské části Praha 5, Sv. čp. 57-Koš. Rovněž plán z archivu ČSD bez data viz KREJČÍŘÍK 2005, 216.

lisenovými pásy, obíhajícími i plochu štítu, nad okny patra jsou vsazeny drobné kruhové otvory do prostoru krovu. Střechy jsou nízké, sedlové, jejich původní konstrukce byla patrně opatřena eternitovou krytinou. Trámy jsou zakončeny dekorativním volutovým motivem. Hladkou fasádu kryje břizolit, avšak s patrnými strukturálními stopami po otlučení původních architektonických prvků. Původní stavba z roku 1872 – na obou stranách o jednu okenní osu širší než v Jinonicích – byla roku 1888 patrně mírně zvýšená a upravená v partii střechy (okuly) a patrně ve 20. století zbavená původního architektonického členění. Toto původní členění, patrné ve struktuře omítek, plně odpovídá členění fasád stanice Jinonice a původní stanice na Cibulce i dalším stavbám na Buštěhradské dráze.



**Obr. 13.** Praha, k. ú. Zličín, Buštěhradská dráha. Stanice Praha-Zličín (původně Řepy), čp. 34.  
**A** – fasáda ke kolejišti, celkový pohled;  
**B** – fasáda ke kolejišti, deska s označením nadmořské výšky (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2006).

Stejně jako na nádraží v Jinonicích i zde se na přijímací budově ze strany otevřené verandy (laicky krytého nástupiště) dochovala vsazená tabulka s označením nadmořské výšky v profilovaném, na rozích oblamovaném rámu (obr. 13B) ze závěru 19. století (podobně jako na mnohých jiných nádražích).

### Závěr

Je třeba konstatovat, že sledovaný úsek Buštěhradské dráhy včetně viaduktů tzv. Pražského Semmeringu je ojedinělý jak svým místem při rozvoji železniční sítě v Praze, tak i svou vysokou architektonickou kvalitou původních klasicistních stavebních prvků tvořících součást trati, a to nejen pozoruhodnými stavbami obou viaduktů, které se výrazným způsobem uplatňují jako dominanty Hlubočepského údolí (obr. 9, 10), ale i některými dalšími stavbami a dochovanými přijímacími budovami.

Hlubočepská trať bývá srovnávána svými viadukty s horskou tratí v Semmeringu v Horních Rakousích, spojující Vídeň s jihem (především přístavem Terst) na trase Gloggnitz přes Semmering do Mürrzuschlagu. Na této trati bylo postaveno šestnáct vysokých, zčásti několikaetážových viaduktů, čtrnáct tunelů a velká řada dalších mostů a přejezdů. Trať projektoval Carl Ritter von Ghega roku 1848; dokončena byla 1854 a od roku 1999 je památkou Světového dědictví UNESCO.

Na rozdíl od starší rakouské dráhy autor viaduktů Pražského Semmeringu není znám. Na plánech není uveden, je zde jen úřední podpis ředitelství Buštěhradské dráhy (BEB) jako zpracovatele projektu (plánu). Autor viaduktů nemusí a patrně, i ze slohových důvodů, ani není totožný s projektantem staničních budov. Na vlastních viaduktech je patrná inspirace, i když velmi obecná, základním typem a snad i některými detaily rakouského Semmeringu, jako jsou slepé okuly ve cviklech.

Z hlediska architektonického i uměleckohistorického jsou jádrem trati především tyto oba viadukty v Hlubočepském údolí a kamenný oblouk za čp. 57 (Praha-Hlubočepy) z roku 1872. Tyto monumentální stavby představují jak po stránce technické, tak i architektonické vynikající doklad industriální architektury období pozdního klasicismu. Vyznačují se architektonickou vyvážeností proporcí jednotlivých oblouků spolu s těsně spárovaným použitým kamenným materiálem, zdůrazňujícím pevnost a monumentalitu staveb, zasazených do relativně širokého prostoru krajinného rámce Hlubočepského údolí. Oba viadukty vnímáme, zvláště dnes s určitým časovým odstupem spolu s památkami po bývalých lomech, jako nedílnou součást Hlubočepského údolí, jeho jedinečného krajinného rázu, v němž lidská ruka zanechala nerasmazatelné stopy.

Tento obraz Buštěhradské dráhy, jejích technických staveb a vybavení trati doplňují architektonicky skromněji vybavené a řešené viadukty, segmentově či půlkruhově ukončené, dotvářející vlastní traťové těleso. Mezi těmito drobnými stavbami lze nalézt viadukty či přemostění trati jako při ulici Nový Zlíchov či viadukt v ulici Na Konvářce, oba vzniklé patrně v roce 1872, i další viadukty bez vyhraněnějších slohových znaků datovatelné s ohledem na obecnou architektonickou formu obecněji do poslední čtvrtiny 19. století. Stavební obraz a vývoj ve 20. století pak doplňuje i přímý viadukt v Radlicích při cestě do Prokopského údolí z roku 1924.

Na řešení vysokých viaduktů slohově nezávislá je uceleně působící skupina vlastních drážních staveb, zejména staničních budov, na nichž je patrný historický a stavební vývoj trati. Z původních staveb je to především dobře dochovaný areál stanice Praha-Jinonice s přijímací budovou postavenou roku 1872. Další objekty v areálu stanice, vzniklé po roce 1923, jsou provedeny z režných cihel v kombinaci šedé a barevné plochy a jako celek představují pozoruhodný soubor železniční industriální architektury této doby. Původní historické plány řady dochovaných drážních staveb Buštěhradské dráhy, a to jak technických staveb (viadukty), tak i vlastních nádražních budov, se dochovaly jak v archivu Českých drah, tak ve stavebním archivu městské části Praha 5. Jejich srovnáním s dnešním stavem je patrné, že stavby jsou až na některé výjimky dochovány ve velmi autentickém stavu (Jinonice, donedávna původní nádražní budova stanice Cibulka, vysoké viadukty).

Původní staniční budovy postavené v roce 1872 tvoří architektonicky i slohově ucelené a ojediněle dochované soubory, uplatňující stejné kompoziční schéma i stavební detaily a představující v zásadě slohově jednotně řešenou a svým způsobem typizovanou řadu přijímacích budov (KREJČÍŘÍK 2005, 216, 272), v části doložených původními projekty (původní stanice Cibulka a nádraží Jinonice). Charakterizuje je shodná střední trojosá část (Cibulka) s jednoosými (Jinonice) nebo dvojosými (Zlíchov) bočními křídly. Budova stanice Cibulka měla navíc v horní části štítu vyřezávanou dekorativní výplň, dnes odbouranou, která se nachází rovněž u budovy čp. 127 v severní části nádraží Buštěhradské dráhy v prostoru Na Knížecí. Poukazuje také k budově celnice s týmiž detaily a výzdobným prvkem ve štítu v areálu bývalého nákladového nádraží Rakouské severozápadní dráhy na Rohanském ostrově v Karlíně (Celnice). V dalších rysech je ovšem budova celnice odlišná, především řešením fasády režným cihelným zdívem s omítanými architektonickými prvky. Budova stanice Praha-Zlíchov, původně Řepy, vzniklá roku 1872 a upravená v roce 1888, je zbavena zevních architektonických prvků členění, čitelných však ve struktuře dnešních omítek. Typová shoda nádražních budov Jinonice a Cibulka, včetně architektonických detailů jako jsou shodné profilace hran lisenových rámců (při určitém rozdílu daném funkčním typem), je patrná i u dalších budov Buštěhradské dráhy při prostranství Na Knížecí, např. u menšího objektu čp. 124.

Podobně jako u ostatních železničních společností, i drážní budovy na Buštěhradské dráze na celé trase z Chebu do Prahy tvoří architektonicky uzavřený celek, v němž se uplatňují charakteristické slohové prvky po dobu několika desetiletí od 70. do 90. let 19. století. Za autora této uzavřené architektonické skupiny je považován Josef Chvála, inženýr pozemních staveb společnosti (KREJČÍŘÍK 2005, 203), po jehož smrti roku 1872 funkci převzal Saturnin Heller, žák prof. Josefa Zítka a spolupracovník arch. Antonína Barvitia, později pak Antonín König, přednosta projekční kanceláře. Oba však respektovali charakteristický styl vytvořený Chválou a uplatňovali tento slohový typ a princip i v dalších stavbách přijímacích budov v 80. i 90. letech 19. století (KREJČÍŘÍK 2005, 203).<sup>6</sup>

Architektonický charakter nádražních budov na trati, jejichž slohově relativně čisté formy se zároveň poněkud vymykají běžnému typu přijímací budovy období 60. a 70. let 19. století, poukazuje na společné východisko s dalšími stavbami Buštěhradské dráhy. Jde zejména o projekt nerealizované monumentální budovy buštěhradského nádraží na Smíchově z roku 1872 (MUSIL 2005, 71), která měla stát těsně při Nádražní ulici (o jejím umístění viz KREJČÍŘÍK 2005, 271). Stavba je pojata, na rozdíl od tehdy současně budovaných pozdně klasicistních budov původního nádraží České západní dráhy, především ve své střední rizalitové části v čistém neorenesančním slohu a tvarosloví, zatímco v bočních částech (křídlech) poskytuje zejména v členění i detailech architektonický modus pro stavby menších drážních objektů. Dokládá to i zachovaný projekt původní stanice Cibulka, podobně jako řešení staniční budovy v Jinonicích. Není zdaleka vyloučeno, že lze autorství této budovy připsat rovněž Josefu Chválovi, který byl autorem i dalších přijímacích budov. Neorenesanční rysy odpovídají slohově i časově

6 Jednalo se ovšem jen o přijímací budovy, ostatní nikoli. Je to patrné na obou skladových budovách Buštěhradské dráhy Na Knížecí, jejichž skladové části plně odpovídají železničním stavbám své doby.



budově generálního ředitelství Buštěhradské dráhy v ulici Politických vězňů 9 na Novém Městě čp. 153/II, která byla postavena podle projektu arch. Ignáce Ullmanna v letech 1871–1874 (stavitel Alfred Kirpal a Alexius Lindsbauer; POLÁK 2005, 43sq.). Právě její řešení mohlo mít vliv i na tvarosloví a některé detaily nerealizované budovy na Smíchově, což je patrné zejména ze středního rizalitu.

Další drobné stavby strážních domků, původně snad z roku 1872 (čp. 57, Praha-Hlubočepy, čp. 38, Praha-Radlice), si přes některé pozdější úpravy zachovaly svůj prvotní charakter, doplňující těleso trati. Strážní domek čp. 39 v Radlicích zakončuje na východní straně areál jinonického nádraží. Z hodnotných mladších částí železničních staveb je třeba zmínit i architektonicky zachovaný a slohově hodnotný ucelený soubor, který představují drobnější přízemní provozní budovy ve stanici Praha-Jinonice z poloviny 20. let 20. století.

Celá železniční trať včetně dalších součástí – viaduktů i vlastního drážního tělesa – tvoří nedílný stavební i historický a funkční celek představující vzácně dochovaný příklad železničního stavitelství třetí čtvrtiny 19. století a její vysoké architektonické úrovni. Součástí tohoto celku jsou rovněž další hodnotné prvky a stavby vzniklé zejména v meziválečném období jako provozní části (zejména v areálu stanice Praha-Jinonice). Trať je včetně viaduktů zároveň nedílnou součástí kulturní krajiny jako její aktivní krajínotvorný prvek vnímaný rovněž velmi výrazně v kontextu historicky i geologicky ojedinělého území Hlubočep.

V současné době se využívá trať Buštěhradské dráhy v rámci integrovaného dopravního systému v Praze na trase Praha-Smíchov Na Knížecí–Hostivice. Je rovněž možno vychutnat si romantiku trati každou sobotu při půlhodinové jízdě historickým motorovým vlakem z Prahy Hlavního nádraží. Stávající dopravní využití celého areálu Buštěhradské dráhy je z hlediska jeho architektonické a uměleckohistorické hodnoty vyhovující, avšak za předpokladu, že nevzniknou tlaky na rozšíření trati a její výraznou modernizaci, která by se rušivě dotkla historických mostních i dalších technických a staničních staveb, a že případné nutné rekonstrukční a opravné práce budou prováděny zcela ve shodě se zásadami památkové péče. Zachování funkce dráhy za podmínky dodržení těchto předpokladů je zároveň jednou z podmínek pro další existenci a smysl buštěhradské trati.

Osud některých historických budov Buštěhradské dráhy již není tak příznivý. Budova bývalé stanice Cibulka byla nenávratně a zcela zbytečně poškozena odbouráním části prvního patra se štítem včetně jeho dřevěných vyřezávaných zdobných prvků, zachycených ještě na snímku z roku 2006 (obr. 12B). V dobrém stavu se naopak nachází areál stanice Praha-Jinonice, který zároveň dokumentuje i stavební vývoj a narůstání historického celku.

Zatímco další existence vlastní Buštěhradské dráhy je, zdá se, zajištěna, zcela odlišný je osud historických budov buštěhradského nádraží v prostoru Na Knížecí. Poté, co Ministerstvo kultury v roce 2005 neprohlásilo areál smíchovského nádraží za kulturní památku, byl osud jeho původních budov zpečetěn. České dráhy prodaly tuto rozsáhlou plochu včetně bývalého buštěhradského nádraží známé developerské společnosti Sekyra Group, jejíž koncepce pojetí tohoto prostoru počítá s totální asanací území včetně demolice historických budov. Zdá se, že jejich zkáza je neodvratná. Pro toto místo je již připraven velkorysý projekt přestavby tohoto území, který ovšem nerespektuje objekty bývalého nádraží ani specifický *genius loci*. Architekt zvolil velmi jednoduché řešení a nezabýval se možností zachování a zapojení některých původních budov nádraží, např. čp. 127 a 128, do nového využití.

Původní budovy při prostranství Na Knížecí naopak mohly tvořit architektonicky významné prvky plánovaného řešení a zároveň představovat ideovou návaznost historicky vzniklého urbanistického útvaru, a tím být ideovou spojnicí původní a nové zástavby významné části průmyslového Smíchova. Při osvědčení investora to mohla být příležitost integrovat původní architektonické prvky v rámci nové výstavby, ovšem jinak než u bývalého závodu Ringhofferovy vagonky, kde fragment ponechané Polívkovy fasády působí izolovaně jako detail vytržený z historického kontextu místa i samotného zaniklého areálu Ringhofferových závodů.

Není naší ambicí zabývat se hodnocením navrhovaného řešení. Nezbyvá tu však než jen s určitou dávkou nostalgie konstatovat, že zbořením budov dojde k nenahraditelné ztrátě nejen samotných budov nádraží, ale navždy zanikne i další spojnice – již kolikátá na Smíchově – s kontinuitou místa, jeho historií, bez níž ani naše přítomnost není a nemůže být úplná. Po ztrátě domu U Anděla a zejména Ringhofferových závodů je to nejen z památkového hlediska nenávratná újma, ale i další krok k likvidaci historické kontinuity významného průmyslového předměstí a jedné kapitoly vývoje Prahy.

## PRAMENY

Archiv ČD — Archiv Českých drah Praha, Aufnahmegebäude Jinonitz, Ansicht. Buschtehader Eisenbahn. Ad: Z ex 1898.

Archiv SŽDC — Archiv Správy železniční dopravní cesty, Praha. Dokumentace železničních viaduktů buštěhradské dráhy v Hlubočepích: **1.** A 450, VIADUCT IN HLUBOČEP, V 1, Profil Nro. 21/22, km 3,716, Ansicht; **2.** VIADUCT IN HLUBOČEP, V 14, Profil Nro. 21/22, km 3,716; **3.** VIADUCT IN HLUBOČEP, Profil Nr. 21/22, km 3,716, Laengen schnitt (podélný řez); **4.** Entwässerung der Gewölbe der 2 ten Hälfte des Hlubočeper Viaductes, měřítko: 1:144,40; **5.** Versicherung's Reconstruction des Viaductes bei Hlubočep, Profil Nr. 21/22, V 14 FN 374; **6.** Generální projekt na výměnu železné konstrukce mostu, v km 3,716, měřítko: 1:100, prosinec 1923, světlost 17,87 m, rozpětí 20,00 m; **7.** Hlubočepský viadukt – pohled a půdorys km 4,355, trať: Praha Smíchov–Hostivice, měřítko: 1:144; **8.** Bl. Nro. 31, Viadukt bei Hlubočep, km 4,355, V 4, schnitt ab + schnitt ef, měřítko: 1:143; **9.** Bl. Nro. 32, Viadukt bei Hlubočep, km 4,355, schnitt cd, měřítko: 1:144; **10.** Bl. Nro. 23, Viadukt bei Hlubočep km 4,355, Pfl. Nro. 4, schnitt ed, měřítko: 1:72,94; **11.** Bl. Nro. 24, Viadukt bei Hlubočep, km 4,355, V. 4, Pfl. Nro. 5, schnitt ab, měřítko: 1:72; **12.** Bl. Nro. 43, Viadukt bei Hlubočep, km 4,355, V. 4, Schichtentheilung s Pfl. Nro. 2+5, Schichte Nro. 7 hoch 1'10", měřítko: 1:48,5; **13.** Bl. Nro. 59, Viadukt bei Hlubočep, km 4,355, V. 4, Schichtentheilung s Pfl. Nro. 3+4, Schichte Nro. 4, hoch 2'; **14.** Viadukt bei Hlubočep – Erste Objekts Öffnung, neu km 4,314, Ad: Z 2614 ex 1872.

NTM — Národní technické museum, Mapa: Situation der Fluegelbahn vom Bahnhofe Prag-Smichov zu dem Ringhofferschen Etablissement, BEB, 1870–1873, 44, Nr. 1806.

SA P5 — Stavební archiv městské části Praha 5, Aufnahmegebäude Cibulka, 1870. Fasády, řez, půdorys, Sv. čp. 57-Koš.

## LITERATURA

BEČKOVÁ 2009 — Kateřina BEČKOVÁ: Zmizelá Praha: Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby. Praha-Litomyšl 2009.

HLUŠIČKOVÁ ET AL. 2003 — Hana HLUŠIČKOVÁ ET AL.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku III (P–S). Praha 2003.

HONS 1961 — Josef HONS: Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích. Praha 1961.

JÁSEK/BENEŠ 2000 — Jaroslav JÁSEK / Jaroslav BENEŠ: Pražské vodní věže. Praha 2000.

KREJČÍŘÍK 2005 — Mojmír KREJČÍŘÍK: Česká nádraží II. Praha 2005.

MUSIL 2005 — Stanislav MUSIL: Vůně pražských nádraží. Praha 2005.

POLÁK 2005 — Milan POLÁK: Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky. Praha 2005.

## SUMMARY

The heart of the Buštěhrad railway is the original horse drawn Emp.R. Privileged railway society from Prague to Louny for carrying timber from the Křivoklát woods, founded in 1827 by Pavel Egon from Fürstenberg. The initial station was Na Brusce, now in Dejvice, where some of the original buildings are still preserved.

In 1850 the Duke of Fürstenberg and the society of Kladno miners founded the Prague-Buštěhrad railway company and the railway was changed for the import of coal from the Buštěhrad district and Kladno. The Buštěhrad railway further developed after 1868 when the company of The Buštěhrad railway (BEB) gained concession for building a railway network in the northwest Bohemia (Böhmische Nordwestbahn), connecting Prague with Cheb, the spa centres and the coal districts in the northwest Bohemia. Part of this project was the planned but only partially realised railway station in the industrial area of Smíchov.

The last section of this line, called after the analogies with a mountain line in the Austrian Semmering the Prague Semmering, was established in 1870–1872 first as a freight line, but since 1873 also as a personal service. A number of the original buildings are preserved in the north part of the Smíchov railway station (no. 127, 128, 125) and further on the line, mainly both high viaducts across the Hlubočep valley and a number of other smaller viaducts and railway structures and buildings, mainly the station in Jinonice or the former stop at Cibulka.

A number of premises are preserved in high stage of authenticity, and the section to Jinonice forms an excellent complex, of both historic and technical value, which from Smíchov to Jinonice was designated a cultural monument in 2006. However the original buildings of the Buštěhrad station within Smíchov railway station were excluded from heritage protection as a cultural monument. Regrettably, on the basis of the accepted developer's project, these buildings are destined for demolition. The line itself is currently part of the Prague integrated transport system.

**Fig. 1.** Prague-Hlubočep. View of the viaduct II of the Prague Semmering with a passing historic steam engine.

**Fig. 2.** Project of not realised main building of „The strictly privileged Buštěhrad railway” from 1872 on Prague-Smíchov, Nádražní street. Detail of the central risalite part of the building (copied from MUSIL 2005, 71).

**Fig. 3.** Advertising announcement of the opening of the Smíchov – Hostivice railway as a freight line in the period papers (Prager Zeitung, no. 156, from the 4. 7. 1872, copy Z. Dragoun, 2015).

**Fig. 4.** Prague-Smíchov, scheme of the north part of the railway station with historic buildings identified. Graphic definition of the structures: preserved – **blue**; demolished – **yellow**; projected – **red**. Legend: **1a, b** – two symmetric store buildings, original building of the goods reclaim no. 127 (1a) and reception building 128 (1b) by the Na Knížecí space; **2** – demolished coal store to the west from no. 128; **3** – no. 124 by the Na Knížecí space, so called Waghouse, and **4** – demolished symmetrically situated feature of no. 123; **5** – operation hall feature (material store of the Buštěhrad railway) no. 125 by the Radlická Street; **6** – demolished half-timbered feature no. 360 by the Nádražní Street, which used to serve as the entrance to Buštěhrad station in the north west area of so called North platform by the Nádražní Street; **7** – feature no. 1313, originally the dispatcher building of the Buštěhrad railway; **8** – not realised plan of the main building of the station by the Nádražní Street; **9** – original buildings of the Czech west railway, demolished after 1952. Today's Smíchov railway station was built slightly to the south (drawn by J. J. Oustrata into the Orientation map of the Capital of Prague and the surroundings from 1948, 1:5000, from the collection of Z. Dragoun, graphic modification S. Babušková, 2015).

**Fig. 5.** Plan of the Buštěhrad railway (Prague Semmering). Legend: **1** – former railway station of the Buštěhrad railway within the Prague-Smíchov railway station; **2** – ridged railway by the no. 288-Hlubočepy, Nový Zlíčov Street, cad. Hlubočepy; **3** – viaduct, Nad Zlíčovem Street, cad. Smíchov; **4** – watchman's house no. 57, cad. Hlubočepy; **5** – stone relieving arch and a bridge by the no. 57, cad. Hlubočepy; **6** – viaduct I, cad. Hlubočepy; **7** – Hlubočepy station no. 11 (former no. 56), Slivenecká Street, cad. Hlubočepy; **8** – viaduct II, cad. Hlubočepy; **9** – viaduct at Nad Zlíčovem Street, cad. Hlubočepy; **10** – Žvahov stop (established in 1899), cad. Hlubočepy; **11** – viaduct Na Konvářce, cad. Smíchov; **12** – Konvářka stop, cad. Smíchov; **13** – watchman's house no. 38, Výmolova Street, cad. Radlice; **14** – viaduct on the way to the Prokopské valley, 1920s, cad. Radlice; **15** – railway station Jinonice, no. 40, cad. Radlice; **16** – Prague-Cibulka stop, originally Cibulka-colony, Naskové 60, čp. 58, cad. Košíře, established in 1929; **17** – Prague-Stodůlky stop with a former railway station building Cibulka no. 57, Nad Hliníkem Street, cad. Košíře; **18** – Prague-Zličín station, originally Řepy station, no. 30, cad. Zličín (drawn into a map base by Z. Dragoun, digital modification S. Babušková, 2015).

**Fig. 6.** Prague-Smíchov, Za Ženskými domovy 9, Nádražní, area of railway station Prague-Smíchov. **A** – two storey building no. 128 with an adjacent store part Na Knížecí, view from the northwest (Fig. 4: 1b); **B** – Buildings of the former railway station of the Buštěhrad line no. 128 (left) and 127 (right) by the space Na Knížecí with deserted rails; **C** – building no. 127 (Fig. 4: 1a), detail of the north gable end with decorative structuring.

**Fig. 7.** Prague-Hlubočepy, Buštěhrad railway. Viaduct, view from the Nad Zlíčovem Street (foto K. Fink, 2005).

**Fig. 8.** Prague-Hlubočepy, Buštěhrad railway. A curve by no. 57 (foto K. Fink, 2005).

**Fig. 9.** Prague-Hlubočepy, Buštěhrad railway. The high viaduct I. **A** – the east part, view from the south; **B** – plan, round 1870 (Archive of The Railway Infrastructure Administration); **C** – view on the central part with a straight lintel (foto K. Fink, 2005).

**Fig. 10.** Prague-Hlubočepy, Buštěhrad railway. The high viaduct II. **A** – general view, former administrative building of the company Bárta&Tichý in the front on the right (foto Zv. Dragoun 2015); **B** – detail of a project of the plinth part of a pillar with marked composition of stones, 1870; **C** – plan of the side arch with a drawing of the projected incorporation of the Duchcov line, 1872.

**Fig. 11.** Prague, cad. Radlice, Buštěhrad railway. Railway station Praha-Jinonice, no. 40. **A** – the main building from the rails side; **B** – the main building from the street side, the west façade; **C** – the façade of the building towards the rails in 1898; **D** – the interior of the receiving building, signal tower in the office. (A, B, D – fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2005.)

**Fig. 12.** Prague, cad. Košíře, Buštěhrad railway. The former station Cibulka no. 57. **A** – façade towards the rails, general view; **B** – detail of the gable end with a decorative timber panelling before its demolition; **C** – the original plan of the construction, 1870.

**Fig. 13.** Prague, cad. Zličín, Buštěhrad railway. The station Prague-Zličín (formerly Řepy) no. 34. **A** – façade towards the rails, general view; **B** – façade towards the rails, plaque with the altitude (fotoarchiv NPÚ ÚOP HMP, foto K. Fink, 2006).

English by Linda and Patrick Foster

*Autoři děkují za poskytnutí plánů Knihovně Českých drah, panu Vojtěchu Turkovi z archivu Českých drah a Ing. Karolíně Myškelové z archivu Správy železniční dopravní cesty.*

PhDr. Jan Jakub Oustrata  
soukromý badatel  
oustrata.jakub@centrum.cz

Zvonimír Dragoun  
geoget, dokumentace staveb  
Praha