

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 – Böhmisches Westbahn – Prague-Duchcov railway – Hlubočepy

Buštěhradská dráha patří k nejpamátnějším 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