



Zmizelé koleje – zmizelá nádraží (4)

Petr Lapáček

Výstavba Nového spojení a přemostění ulice Seifertovy

V železničním uzlu Praha bylo v posledních desetiletích realizováno několik rozsáhlých staveb, jako např. výstavba Jižní spojky a holešovická přeložka, ale do železniční mapy uzlu nejvíce zasáhlo Nové spojení a stavby s ním spojené.

Proměna železničních tratí a nádraží ve středu Prahy začala nenápadně počátkem devadesátých let 20. století. Výstavbě nové provozní budovy ČD muselo uvolnit prostor pobočné lokomotivní depo Praha hl. n. Toto depo bylo postaveno původně jako výtopna dráhy turnovsko-kralupské-pražské, jejíž trať do Prahy byla uvedena do provozu v roce 1872. Po spojení původně dvou samostatných stanic a výstavbě nového nádraží císaře Františka Josefa přestala výtopna sloužit pouze původní dráze turnovsko-kralupské. Po změně dopravních směrů po roce 1918 se změnila i tvář výtopny, která obdržela nové jméno Praha Wilsonovo nádraží. Největší proměnou prošla při elektrizaci pražského uzlu v letech 1926 až 1928. Výtopna se stala domovem pro nově dodané lokomotivy z produkce ČKD, Škoda a Adamovských strojůren o napětí 1500 V ss. Vlastní zatrolejování točny výtopny provedla firma AEG Union Praha. Elektrický provoz na Wilsonově nádraží byl zahájen 23. 4. 1928. Další změnou prošla výtopna po přepnutí pražského uzlu na napětí 3000 V ss v roce 1962. Stala se domovem pro nové elektrické lokomotivy řady E 499.0 a E 499.1. Po ukončení parního provozu v depu Praha střed se lokomotivy přesunuly tam a depo, jemuž se vrátil předválečný název Praha Masarykovo nádraží, sloužilo pro provozní ošetře-

ní elektrických lokomotiv až do konce dvacátého století. Pobočné lokomotivní depo Praha hl. n. ztratilo svůj význam a nakonec muselo ustoupit výstavbě nové provozní budovy. Naposledy se parní provoz připomněl při zakládání nové budovy, kdy stavební firma narazila na zbytky původních popelových jam.



Dalšími stavbami, které ovlivnily vzhled této části hlavního nádraží, byly stavby „Přemostění Seifertovy ulice 1. a 2. část“, které umožnily pozdější pokračování stavby „Nového spojení“. Během realizace byly sneseny původní ocelové nýtované mostní konstrukce pro jednotlivé koleje a byly nahrazeny železobetonovou mostní konstrukcí s průběžným šterkovým ložem. Ocelové mosty tvořily léta přirozenou hranici mezi Žižkovem a Novým Městem, ale nutno podotknout, že moderní konstrukce s dostatečnou podjezdnou výškou a potřebnou šířkou pro komunikaci plní tuto roli přirozené hranice na úrovni 21. století. Při realizaci staveb zmizely poslední stopy po původní výtopně a bylo upraveno okolí nové provozní budovy.

Vlastní realizace „Nového spojení“ byla zahájena v roce 2004 a hned na počátku se začala měnit tvář železničních staveb a zařízení v centru Prahy. Jako jedny z prvních musely výstavbě estakády ustoupit některé provozní, naštěstí nikoliv historicky cenné budovy bývalého depa kolejových vozidel (lokomotivního depa) Praha Masarykovo nádraží.



V době zahájení stavby „Nového spojení“ již nesloužily svému účelu, protože dne 12. 4. 2002 podepsali zástupci Českých drah, s. o. a Národního technického muzea smlouvu o bezúplatném převodu historické části bývalé výtopny Praha Masarykovo nádraží. Historie této výtopny se začala psát s příjezdem prvního vlaku do Prahy. Stavební soubor bývalého depa kolejových vozidel (lokomotivního depa) Praha Masarykovo nádraží patří historicky k nejstarší železniční architektuře nejen v Praze, ale i na celém území České republiky. Společně se dvěma staničními budovami představuje navíc ojedinělý komplex, který v kontinentální Evropě nenachází obdoby.

V roce 1845, kdy Severní státní dráha zahájila provoz na trati z Olomouce do Prahy, vyrostlo v prostoru za městskými hradbami sedm účelových budov sloužících provoznímu zázemí železnice. Nejrozsáhlejší stavbou, umístěnou přímo u opěrné zdi pod dnešní Husitskou ulicí (tehdy Vídeňskou), byly dílny. Zde byla kovárna, kotlárna, soustružna a první montážní hala. Součástí další budovy – výtopny – umístěné do těsného sousedství hradeb byla vodárna čerpající vltavskou vodu; na ni navazovaly tři vozovny pro celkem 18 vagonů. Celý trakt ukončovala lokomotivní vozovna pro deset lokomotiv. Objekt výtopny a dílen, nazývaný pro svoji polohu za hradbami vnější nádraží, vyprojektoval vrchní inženýr Severní státní dráhy architekt Anton Jüngling, jehož dílem jsou i obě původní staniční budovy Masarykovo nádraží. Omezován prostоровou stísněností opustil v Praze architekt Jüngling obvyklou praxi kruhových výtopen, doplněných točnami a upřednostnil netradiční, podélné uspořádání kolejí v remízách. Tento systém zůstal v depu zachován prakticky až do ukončení provozu. K obratu parních lokomotiv sloužil triangl tratí v předpolí Negrelliho viaduktu, což před výstavbou „holešovické přeložky“, kdy tudy projížděly nákladní vlaky mezi Prahou Libeň h. n. a Prahou Bubny, činilo nemalé provozní problémy.

Strana 22

Nádraží císaře Františka Josefa s výtopnou a původními mosty přes tehdejší Karlovu třídu (ve výřezu stav výtopny v 70. létech 20. století) * Snášení mostů přes Seifertovu ulici 1. 6. 2003 * Nová provozní budova Českých drah, postavená v místě zaniklé výtopny v roce 1994

Strana 23

Budovy bývalého depa kolejových vozidel Praha Masarykovo nádraží určené pro Železniční muzeum NTM a demolice zbývajících budov 2. 9. 2004 * Budoucí expozice Železničního muzea - obrázky ze studie autorů Němec a Žilka architekti z roku 2004



Za 155 roků existence prošly budovy i technologická zařízení několika proměnami, které ale nepřinesly zásadní narušení původní Jünglingovy koncepce. Areál doplnila v roce 1865 správní budova, ze stejného roku pocházejí i západní a východní remíza. Rarity zdejšího provozu, přesuvny, rekonstruovala v roce 1870 firma KOLBEN, třetí přesuvnu přestavěla v roce 1937 firma ŠKODA. V souvislosti s poválečnou elektrizací československých železnic se po více než století parního provozu přeorientovalo depo na elektrické lokomotivy a jejich údržbu. „Elektrickým“ se depo stalo 1. listopadu 1957. Parní lokomotivy zajíždějící na Prahu střed jezdily v té době zbrojit do depa Praha Bubny. Posledním datem v historii depa Praha Masarykovo nádraží se stalo 30. září 2000. Poslední lokomotivy a zbytky technologického zařízení se přestěhovaly do depa ve Vršovicích. Dnem 1. října roku 2000 patří lokomotivní depo na pražském Masarykově nádraží historii.

A pokračování historie se ujalo Národní technické muzeum. „Byla zahájena oprava střech na části budov, protože střechy v areálu budoucího Železničního muzea jsou v havarijním stavu. Střechy budou opraveny včetně zajištění komínů a obvodových říms. Střešní krytina se vrátí k původním břidlicovým šablonám, jejichž formát, barevnost a strukturu odhalil stavebně historický průzkum. V minulém roce byl rovněž proveden podrobný stavebně technický průzkum areálu.“

V současné době zpracováváme podrobný plán využití areálu s náplní jednotlivých expozic. Například instalace funkčních parních strojů bude vyžadovat stavební úpravy v rámci rekonstrukce areálu. Vše směřuje k tomu, abychom v září tohoto roku dokončili přípravu podkladů pro výběr projektanta. Na rekonstrukci je uvolněno vládním rozhodnutím 500 mil. Kč. V příštím roce bychom rádi dokončili projekt tak, aby bylo možné začít v roce 2013 se stavební realizací projektu. Zároveň musíme připravit restaurování sbírkových předmětů (včetně železničních vozidel), které budou v muzeu vystaveny. Rádi bychom muzeum otevřeli veřejnosti nejpozději v roce 2016. Vše záleží na uvolnění připravených finančních prostředků, ale pevně věřím v otevření Železničního muzea NTM v Praze na Masarykově nádraží v uvedeném termínu,“ vidí budoucnost optimisticky ředitel Železničního muzea Mgr. Jiří Střecha.

