

PETR LAPÁČEK

PROMĚNY

PRAŽSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU
VE 20. A 21. STOLETÍ



Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Petr Lapáček

**Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století –
e-kniha**

Copyright © Albatros Media a. s., 2026

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

ALBATROS  **MEDIA**

Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století



Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století

Petr Lapáček

Obsah

Úvod	7	Přestavba Negrelliho viaduktu v Praze-Holešovicích	79
Pražský železniční uzel na přelomu 19. a 20. století	9	Železniční stanice Praha-Holešovice	81
Dráha císaře Františka Josefa	9	Dostavba III. vinohradského tunelu	85
Česká západní dráha	9	Trať Praha-Smíchov – Hostivice	90
Česká severní dráha	9	Odstavné nádraží Praha jih – pokračování a dokončení ..	93
Rakouská společnost státní dráhy	10	Usměrněné odjezdy	96
Rakouská severozápadní dráha	10	1992–2010	97
Pražsko-duchovská dráha	11	Modernizace východní části žst. Praha hlavní nádraží	97
Buštěhradská dráha	11	Severní podchod v železniční stanici Praha hlavní nádraží	100
1900–1918	12	Mosty přes Seifertovu ulici a zahloubení Seifertovy ulice ..	102
Vyšehradský železniční most	12	ONJ Praha – nová tunelová myčka	106
Fantova budova hlavního nádraží	15	Nové spojení v Praze: Praha hl. n., Praha Masarykovo n. – Libeň, Vysočany, Holešovice	107
Seřadovacího nádraží Vršovice a trať Libeň h. n. – Malešice – Vršovice	18	Modernizace západní části Praha hl. n.	113
1918–1939	20	Praha-Běchovice – Praha-Libeň	115
Zestátnění BEB	20	Ukončení provozu na seřadovacím nádraží Praha-Vršovice	120
Výpravní budova Praha-Bubny z roku 1923	21	2010–2026	124
Traťová spojka Praha-Libeň – Praha Wilsonovo nádraží a výhybna Vítkov	23	Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice	124
Elektrizace pražských spojek	26	Ukončení provozu na nákladovém nádraží Praha-Žižkov ..	128
Nákladové nádraží Praha-Žižkov	28	Holešovická přistavní dráha – ukončení provozu	130
1939–1945	30	Centrální dispečerské pracoviště Praha	132
Nákladní spojovací trať Běchovice–Malešice a Hostivař–Malešice	30	Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice	135
Výhybna Kbely	34	Podúrovňový soustruh v Depu kolejových vozidel v Praze	138
II. vinohradský tunel, zahájení stavby	36	Praha-Hostivař – Praha hl. n.	140
III. vinohradského tunelu	36	Rekonstrukce zastřešení žst. Praha hlavní nádraží	144
1945–1992	38	Prodloužení severního podchodu Praha hl. n.	146
Poválečný elektrický provoz v pražském uzlu	38	Rekonstrukce Negrelliho viaduktu	148
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu v Karlíně	41	Optimalizace trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, 1. stavba	154
Praha-Smíchov – přestavba stanice	44	Optimalizace traťového úseku Mstětice – Praha-Vysočany	156
Zvýšení výkonnosti trati v úseku Praha-Libeň – Běchovice	48	Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)	162
Jižní spojka Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Vršovice ..	49	Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště	165
1962–1992	55	Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov	169
Založení SPŽUP	55	Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov	173
Odstavné nádraží Praha jih – zahájení výstavby	55	Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží ..	177
Praha-Vršovice – přestavba osobního nádraží	57	Závěr	182
Zrušení trati Praha-Vysočany – Praha-Těšnov	59	Seznam zkratk	182
Praha-Libeň horní nádraží – přestavba stanice	63	Literatura	183
Praha hlavní nádraží – odbavovací hala	69	Poděkování	183
Holešovická přeložka	72		

Úvod

V roce 2025 jsem vydal knihu *Tranzitní koridory v České republice*. Při psaní této knihy jsem uvedl, že popisovat stavby, které jsou součástí uzlu Praha, je nad rámec dané publikace.

Prahou prochází tři tranzitní koridory – první, třetí a čtvrtý. Proto jsem se rozhodl tento dluh splatit a napsat publikaci o uzlu Praha. Když jsem dával

dohromady obsah této nové knihy, bylo mi jasné, že záběr musí být z hlediska času mnohem širší. Proto jsem za výchozí bod zvolil zestátnění rozhodujících železnic v bývalém Rakousku-Uhersku. Výsledkem je kniha, kterou dostáváte do rukou a jež popisuje významné železniční stavby uzlu za éry ČSD, ČMD, ČD, s. o., a Správy železnic.



Pražský železniční uzel na přelomu 19. a 20. století

V roce 1909 vyvrcholila snaha o novou dopravní politiku v monarchii. Od tohoto roku zůstávaly v rámci území budoucího Československa v soukromých rukách pouze některé místní dráhy a tři větší firmy – Ústecko-teplická dráha, Košicko-bohumínská dráha

a Buštěhradská dráha. V tomto roce byla tedy většina železničních společností zaústěných do pražského železničního uzlu již zestátněna. Jedinou výjimku tvořila již zmíněná Buštěhradská dráha.

Dráha císaře Františka Josefa

Dráha císaře Františka Josefa (německý oficiální název: k. k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, zkratka KFJB) byla privátní železniční společnost v Rakousku-Uhersku, která provozovala dopravu mezi Vídní a Prahou, mezi Českými Velenicemi a Chebem a mezi Českými Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí. Koncese zahrnovala také pražskou spojovací dráhu mezi dnešním nádražím Praha-Smíchov a výhybnou Hrabovka.

Firmě se však nedařilo a trvale vykazovala ve svém hospodaření ztrátu. V roce 1877 projednávala Říšská rada nový zákon o změně přístupu státu k železničním firmám, jejichž hospodaření musel stát neustále

sanovat erárními garancemi, a přesto dosahovaly ztrát. Důvodem těchto potíží byl fakt, že jižní a západní Čechy nepatřily k průmyslově rozvinutým oblastem, tratě procházely náročným terénem a jejich výstavba i provoz byly náročné. Firma byla nakonec roku 1884 jako jedna z prvních zestátněna a přešla pod Císařsko-královské státní dráhy (německy kaiserlich-königliche Staatsbahnen, kkStB), od roku 1915 Císařsko-královské rakouské státní dráhy (německy kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen). Jednalo se o státní železniční společnost působící v předlitavské části Rakouska-Uherska. Státní dráhy kkStB přebraly tratě KFJB i vozový park.

Česká západní dráha

Česká západní dráha (německý oficiální název k. k. privilegierte Böhmische Westbahn, zkratka BWB) byla privátní železniční společnost v Rakousku-Uhersku, která vlastnila trať z Prahy přes Plzeň do města Furth im Wald na německých hranicích.

Jako první byl zprovozněn úsek z bavorských hranic do Plzně na provizorní nádraží ve Skvrňanech. To bylo v roce 1861. Následující rok bylo uvedeno do provozu nové nádraží s dnešním názvem Plzeň hlavní nádraží. V tomto roce byla též dokončena trať až na Smíchov, kde byla pražská koncová stanice (dnešní nádraží Praha-Smíchov). Až do roku 1872 nebyla přímo propojena s ostatními pražskými

stanicemi a cestující museli být k nádraží Společnosti státní dráhy (dnešní Praha Masarykovo nádraží) přepravováni omnibusem a náklady pak koňmi taženými povozy, které přejížděly Vltavu po Karlově mostě. Zmíněného roku 1872 byla vybudována pražská spojovací dráha, která spojovala nádraží na Smíchově s nádražím císaře Františka Josefa a odtud dále do výhybny Hrabovka, kde se trať připojovala ke kolejím Společnosti státní dráhy. V roce 1872 též do smíchovského nádraží zaústila Buštěhradská dráha, která zde měla své vlastní kolejiště, a o rok později Pražsko-duchcovská dráha, která zde ale vlastní kolejiště neměla.

Česká severní dráha

Česká severní dráha (německý oficiální název k. k. privilegierte Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, zkratka BNB) byla soukromá železniční společnost v Rakousku-Uhersku, která vlastnila a provozovala síť tratí v severních a středních Čechách. Vznik společnosti se datuje do roku 1867, kdy vystavěla svou první trať z Bakova nad Jizerou do České

Lípy, s pozdějším pokračováním až do Rumburka. V následujících desetiletích v tomto regionu postavila téměř 250 km drah, další tratě získala po svém sloučení s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou roku 1882. Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (německý oficiální název: k. k. privilegierte Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, zkratka TKPE) byla

privátní železniční společnost v Rakousku-Uhersku, která provozovala železniční dopravu na dnešních tratích Praha–Turnov a Kralupy nad Vltavou – Neratovice. TKPE postavila odbočku do Prahy, 34 km dlouhá trať z Neratovic na nové pražské nádraží Františka Josefa byla otevřena v roce 1872.

Po sloučení s ní se Česká severní dráha stala se jedním z důležitých hráčů na poli železniční dopravy na severu Čech. Sídlo společnosti, stojící z drtivé většiny na německém kapitálu, se nacházelo v Praze. Firma zanikla zestátněním roku 1908 a provoz na jejích tratích převzaly Císařsko-královské státní dráhy (kkStB).

Rakouská společnost státní dráhy

Rakouská společnost státní dráhy (německý oficiální název: k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, maďarský název: Cs. k. szab. Osztrák-Magyar Államvasúttársaság, francouzsky: Compagnie des chemins de fer de l'État autrichien, známá též pod zkratkou StEG, pozdější oficiální název Rakousko-uherská společnost státní dráhy) byla privátní železniční společnost v Rakousku-Uhersku vlastníci a provozující železniční tratě v obou částech monarchie.

Privátní společnost vznikla prodejem Severní státní dráhy ze státního majetku francouzským investorům. Důvodem prodeje byla tíživá situace státní pokladny, jejíž nedobrá stav už začínal ohrožovat samotný chod státu. Proto bylo v roce 1854 jednáno o prodeji mj. i státních drah, které byly budovány od

roku 1841. Zmíněné dráhy přešly od 1. ledna 1855 do soukromého majetku. Na území pražského železničního uzlu se jedna o železniční trať Praha – Česká Třebová a trať Praha–Děčín.

Na rozdíl od mnohých jiných železničních společností, jež se často ve svém podnikání neobešly bez státní podpory, se v případě StEG jednalo o velmi výdělečný podnik. Např. v roce 1906 vykázala firma na kilometr provozní délky příjem 54 313 rakouských korun, což bylo o více než 20 tisíc korun více než příjem, který vykazovaly státní dráhy. Zřejmě i kvůli špatnému renomé firmy u veřejnosti proběhlo jednání návrhu říšského zákona překvapivě hladce a firma byla v roce 1909 zestátněna spolu s dvěma dalšími velkými firmami – Rakouskou severozápadní dráhou a Jihoseveroněmeckou spojovací dráhou.

Rakouská severozápadní dráha

Rakouská severozápadní dráha, zkratka ÖNWB (německý oficiální název: Österreichische Nordwestbahn) byla privátní železniční společnost, jejíž síť se nacházela na území dnešního Česka a Rakouska. Za dobu své existence v letech 1869–1909 firma vybudovala 1 398 km železničních tratí. Jednalo se tak o jednu z největších dopravních společností v rakousko-uherské monarchii. Firma byla z právního hlediska v podstatě dceřinou společností v té době již delší dobu existující Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB).

Rakouská severozápadní dráha spojující Vídeň s Berlínem původně Prahu míjela. Hlavní trať vedla z Nymburka přes Starou Boleslav a Mělník k Děčínu, posléze však byla vybudována také odbočná trať z Lysé nad Labem do Prahy.

Část železniční trati z Nymburka do Prahy jako součást tzv. doplňovací sítě ÖNWB byla v provozu od roku 1873, přičemž úsek z Lysé nad Labem do Prahy sloužil jako odbočka z páteřní tratě mezi Vídní a Děčínem, která tvořila nejkratší spojnici Drážďan s Vídní. V letech 1873–1875 vlaky Severozápadní

dráhy končily na provizorním nádraží na Rohanském ostrově, jelikož koncová stanice známá dnes pod názvem Praha-Těšnov v té době ještě nebyla dokončena.

Definitivní osobní nádraží bylo vybudováno v letech 1872–1875 jako konečná stanice tehdy dostavěné Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB). Osobní část nádraží se nacházela místě zaniklé vesnice Těšnov, kde předtím jako součást městského opevnění stávala Petrská brána, zvaná též Poříčská, později Špitálská (podle Špitálského pole, dnešního Karlína). Také se zde říkalo „V zahradách těšnovských“. Nejprve bylo provozováno prozatímní koncové nádraží na Rohanském ostrově, které až do výstavby reprezentativní budovy sloužilo odbavování cestujících a po dokončení stanice se stalo jejím nákladním obvodem. Dne 10. května 1875 pak byla předána provozu i reprezentativní hlavní budova nádraží.

V roce 1909 byla Rakouská severozápadní dráha zestátněna. Majetek Severozápadní dráhy pak připadl státním drahám kkStB.

Pražsko-duckcovská dráha

C. k. výsostná železnice Pražsko-duckcovská, německy k. k. privilegierte Prag-Duxer Eisenbahn, zkráceně PDE, byla akciová společnost známá především díky výstavbě tratí pro dopravu hnědého uhlí z mostecké uhelné pánve do středních Čech a Saska. V češtině je dnes obvykle nazývána Pražsko-duckcovská dráha.

Dne 25. června 1870 obdrželi hrabě Friedrich Thun-Hohenstein, hrabě Rudolf Chotek, kníže Mořic Lobkovic, kníže Ferdinand Kinský, hrabě Jindřich Jaroslav Clam-Martinic, Antonín Emanuel Komers, Julius Příborský, Josef Neswadba, Jindřich (Heinrich) Mikolecký a Johann Pack koncesi k vybudování a provozu železniční trati z Prahy-Smíchova do Duckcova s odbočkou do Mostu. Směr tratě naplánoval stát, který chtěl za podpory veřejnosti oslabit vliv všeobecně neoblíbené Společnosti státní dráhy na dodávky severočeského uhlí do Prahy. Ta totiž v této době měla monopol na dodávky jak severočeského, tak kladenského uhlí, které se muselo od Ústecko-teplické

i Buštěhradské dráhy dopravovat do Prahy po kolejích Společnosti státní dráhy. Výsledkem bylo, že v Praze bylo uhlí dražší než např. v Berlíně nebo Vídni, ačkoliv tato města byla od uhelných dolů mnohem vzdálenější.

Společnost podnikala čistě ve své vlastní režii, finančně zajištěna i od Anglo-rakouské banky. V době právě probíhající konjunktury akcionáři nepředpokládali žádné větší problémy. Na Smíchově měla PDE společné nádraží s Českou západní dráhou a Buštěhradskou dráhou. Výstavba probíhala rychlým tempem, v roce 1874 byly všechny úseky v koncesi uvedených tratí v provozu. Do Duckcova však koleje PDE dorazily za naprostého finančního vyčerpání společnosti. Připomeňme, že v roce 1873 rakouskou ekonomiku těžce zasáhl krach na vídeňské burze a následná hluboká hospodářská recese. V červenci 1884 převzaly provoz na tratích zadlužené PDE státní dráhy (kkStB), k 1. lednu 1892 byly tratě zestátněny.

Buštěhradská dráha

Buštěhradská dráha (BD; v dobových pramenech spíše BEB, z německého Buschtährader Eisenbahn) bylo obecné označení privátní železniční společnosti, která v letech 1855–1922 provozovala tratě v severozápadních Čechách spojující Kladensko, později i Krušné hory a Podkrušnohoří s Prahou.

Rozvoj těžby uhlí na Kladensku v polovině 19. století vyvolal požadavek nahradit koněspřežnou dráhu ze 30. let výkonnějším dopravním prostředkem. V roce 1852 tak byla založena Buštěhradská železniční společnost (německy Buschtährader Eisenbahngesellschaft) a od 1. ledna 1855 obdržela koncesi k provozování parostrojní železnice. Jedním ze zakladatelů byl i známý podnikatel Vojtěch Lanna. V buštěhradském zámku mělo administrativní centrum jedno panství v majetku bývalého císaře Ferdinanda, a proto se někdy usuzuje, že to bylo důvodem k pojmenování dráhy jako Buštěhradská. Kladno však bylo v té době malé městečko, kdežto Buštěhrad byl mnohem známější.

Roku 1863 získala společnost koncesi k přestavbě koněspřežky v úseku Vejhybka–Bruska na parostrojní provoz a její prodloužení do Buben, 11. ledna 1867 následovala osmdesátiletá koncese pro zbylý úsek Vejhybka–Lány (dnešní stanice Stochov), do níž byly zahrnuty i dosavadní úseky. Při přestavbě byly některé úseky trasovány nově.

Dne 3. března 1872 byl zahájen provoz na úseku Smíchov–Hostivice přes známé hlubočepské viadukty. Tím získala Buštěhradská dráha nové spojení s Prahou na průmyslový Smíchov, navíc sklonově příznivější než deževická větev. V původních plánech bylo postavit na Smíchově nové, reprezentativní nádraží v oblasti Na Knížecí, tato myšlenka však byla opuštěna a zůstalo u provizorní zastávky Praha-Smíchov severní nástupiště.

Již před první světovou válkou se uvažovalo o zestátnění Buštěhradské dráhy. K zestátnění nakonec došlo až po roce 1918, a tak po roce 1909 zůstala BEB jedinou soukromou společností na území pražského železničního uzlu.

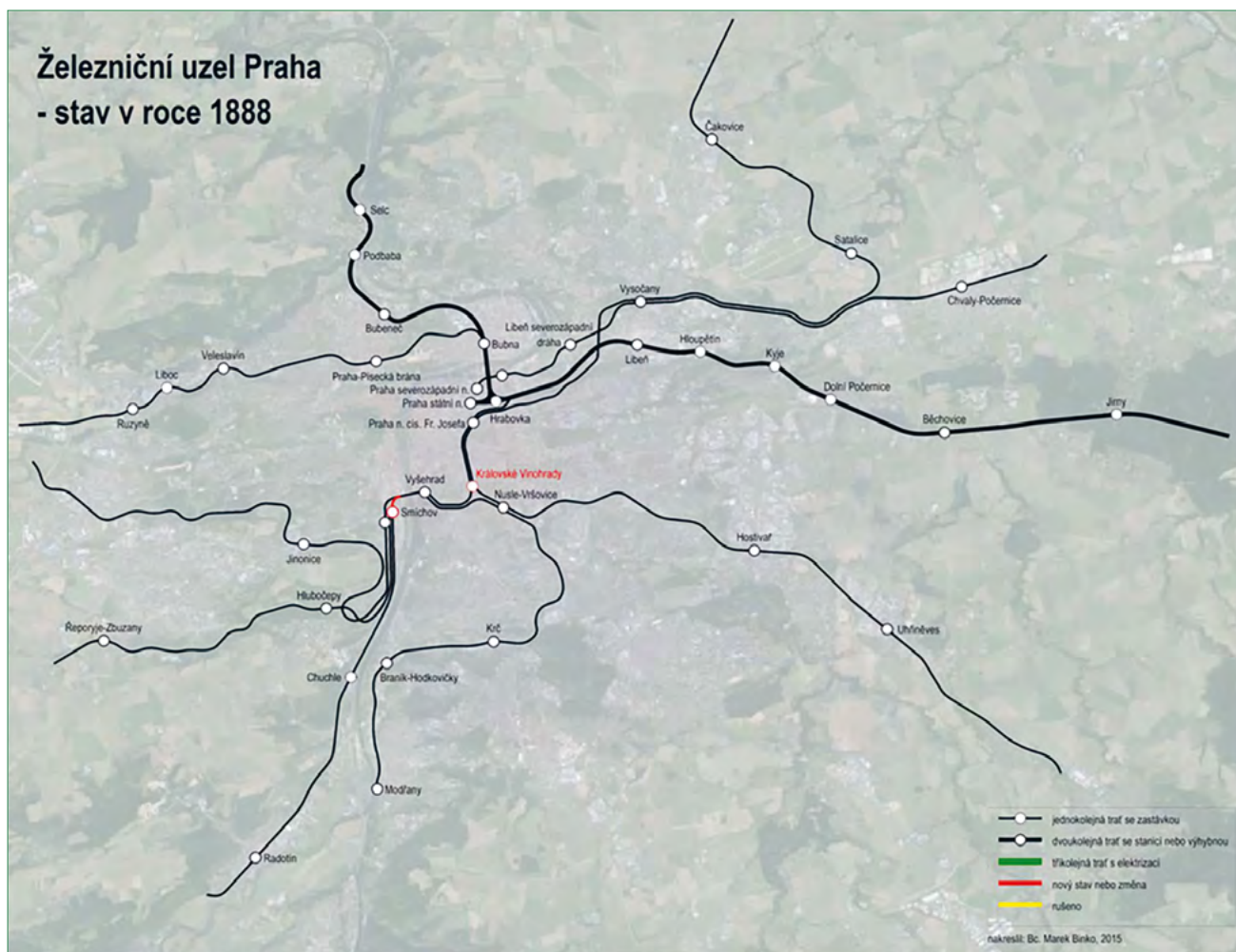


Schéma železničního uzlu Praha po zahájení osobní dopravy na pražské spojovací dráze

1900–1918

Vyšehradský železniční most

Původní most

Původní most byl postaven v letech 1871 až 1872. Most spočíval na třech pilířích, z nichž pilíř na výtoňské straně byl inundační, v zátopovém území mimo vlastní tok řeky, v místech pozdějšího nábřeží. Pilíře byly založeny na dřevěných pilotových rostech. Jednalo se o most příhradový a přímopásový, zhotovený ze svárkové oceli. Měl pět polí, každé o délce 56,9 m, a celkovou délku 196,3 m. Příhradové nosníky byly lichoběžníkového tvaru. Konstrukci zhotovila Harkortova mostárna v Duisburgu podle návrhu Augusta Friedricha Köstlina. Na ocelový most navázal na vyšehradské straně směrem k Nuslím klenutý zděný viadukt přerušený ocelovým příhradovým polem přes Vyšehradskou třídu. Most byl od počátku kritizován jak pro své estetické kvality a narušení vyšehradského

panoramatu, tak především pro absenci lávek pro pěší, kteří tak zůstali odkázáni na přívoz. Až o 6 let později byl nedaleko otevřen Palackého most, i ten však znamenal zacházku.

Nový most z roku 1901

První skicu nového mostu podepsal v roce 1898 František Prášil z libeňské továrny Bratři Prášilové a spol. Místo pěti polí počítala pouze se třemi, která byla na výtoňské straně doplněna předmostím z plechových nosníků o čtyřech polích. Podemleté tři původní pilíře v řečišti bylo navrženo nahradit dvěma novými. Pobřežní pilíře byly v lepším stavu, a proto byly zachovány, doplněny třemi dalšími na výtoňském předmostí. Nový most byl navržen o půl metru výše než původní, osa mostu byla posunuta o necelé dva metry



Původní most z roku 1871 na rytině podle kresby Františka Chalupy v encyklopedické edici Ottovy Čechy – volné dílo,

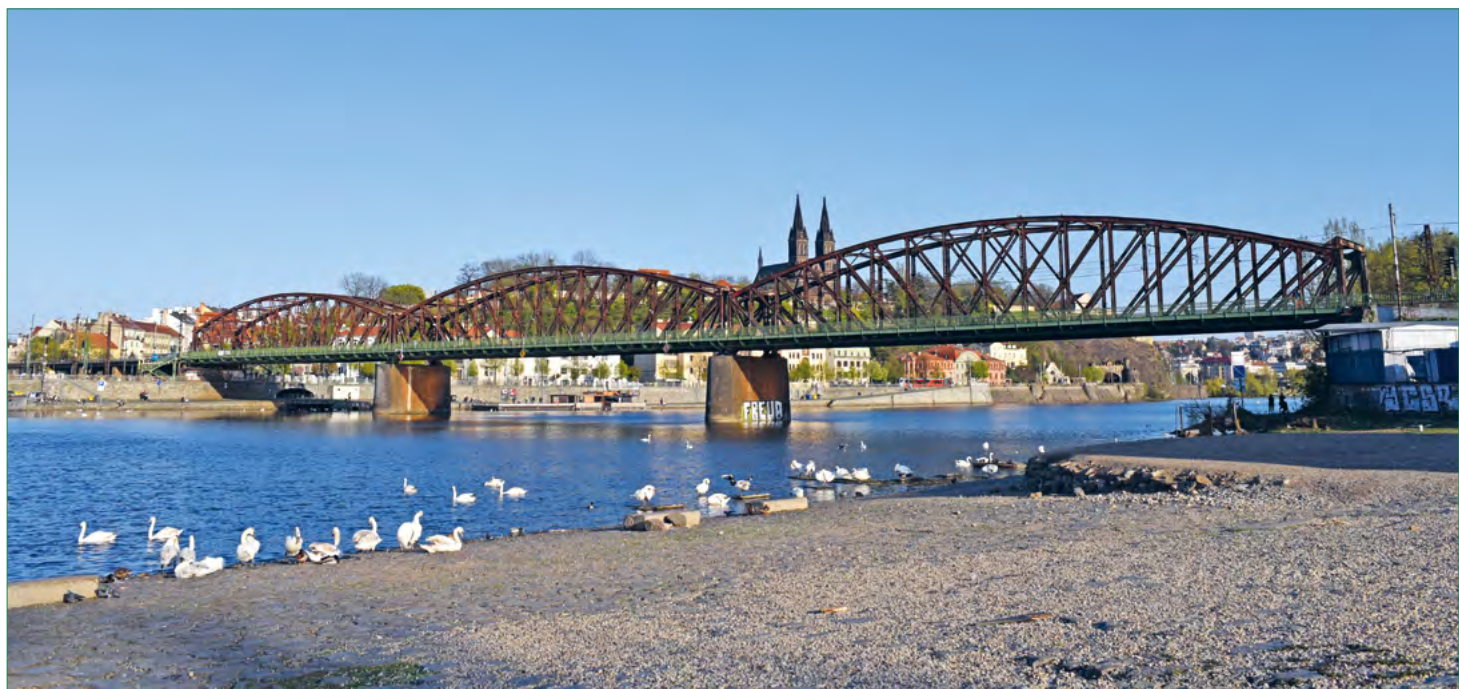
proti proudu. Odpovědné úřady prosadily osazení lávek pro pěší na obou stranách mostu; o náklady na jejich vybudování se rovným dílem podělily Praha a Smíchov.

Stavba nového mostu proběhla v letech 1900–1901. V říčním korytě byly od roku 1900 vybudovány dva nové, kamenné pilíře. Tři příhradové parabolické nosníky, každý o délce 72 m a hmotnosti 560 t, byly smontovány na dřevěné konstrukci vedle původního mostu, blíže k Vyšehradu. Druhé dřevěné lešení bylo vybudováno na druhé straně pro odsunutí konstrukce původního mostu.

František Prášil vypracoval takový postup, který by umožnil výměnu uskutečnit za plného provozu. Pro výměnu každého pole zhruba mělo být využito osmdesátiminutových přestávek mezi jízdami vlaků, přičemž rozdílná délka polí měla být řešena doplňkovými výpomocnými konstrukcemi. Toto řešení

ministerstvo železnic odmítlo jako přílišný hazard, a proto raději souhlasilo s ucelenou třídenní výlukou. Tu se pak podařilo zkrátit na dvoudenní. Práce začaly 30. září v 6 h ráno, původní nosníky byly odsunuty na pomocnou konstrukci 7,5 m směrem po proudu a poté byly na nové pilíře v ose původního mostu nasunuty nové nosníky. V poledne 1. října byl nový most usazen a v noci na 2. října byl obnoven železniční provoz. Říční doprava nebyla přerušena vůbec.

Ačkoliv byl most již od roku 1901 dvojkolejný, druhá kolej mohla být využívána až od roku 1908, po úpravě kamenného viaduktu na výtoňské straně. Lávky pro pěší byly zpřístupněny 1. prosince 1902, zpoždění způsobila stavba přístupových schodišť na Výtoni. Provoz na lávkách byl jednosměrný, za průchod se vybíralo mýtné (stejně jako na všech pražských mostech kromě Karlova), výběrčí budky byly umístěny na smíchovské straně.



Železniční most na Výtoni po více než století provozu je důležitou spojnici v železničním uzlu Praha, foto Ondřej Kavka

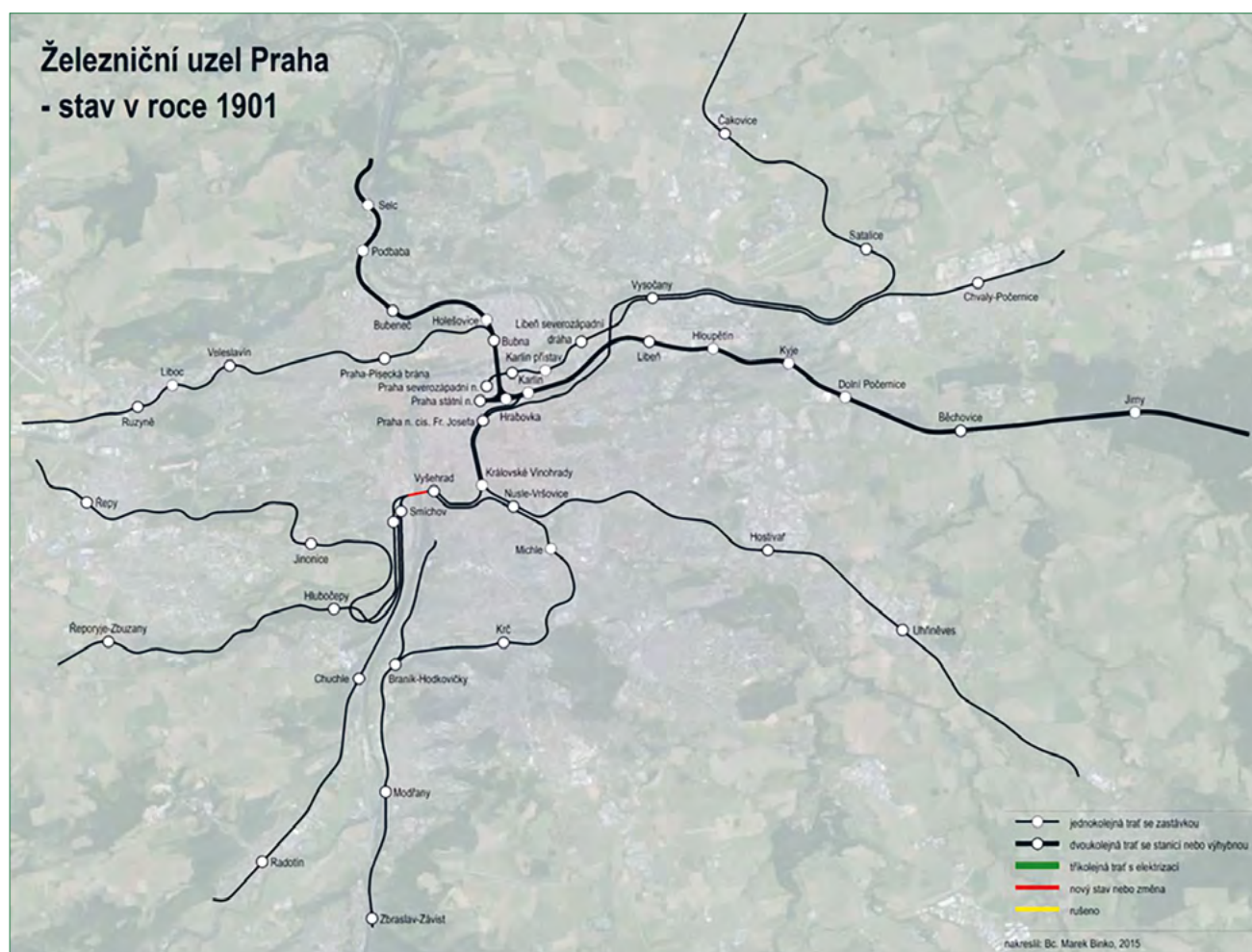


Schéma železničního uzlu Praha po realizaci nového výtoňského železničního mostu

Fantova budova hlavního nádraží

Vznik nádraží a předchozí budova

Fantova budova vznikla na místě původní výpravní budovy, postavené v letech 1869–1871 podle návrhu Vojtěcha Ignáce Ullmanna a Antonína Viktora Barvitia v novorenesančním slohu. Sto padesát metrů dlouhá stavba se dvěma věžemi, halou s kazetovým stropem, restaurací, kanceláři a 22 dveřmi vedoucími na nástupiště s mozaikovou dlažbou si vysloužila přezdívku zámecké nádraží. Siluetu hlavní části budovy zvýrazňovaly na severní i jižní straně hranolové věže s hodinami. K hlavní části přiléhala po

zúčastnili profesori z pražské Umělecko-průmyslové školy Jiří Stibral a Jan Kotěra, Rudolf Kříženecký, architekt Václav Roštlapil a Josef Fanta, jehož návrh zvítězil.

Fantův návrh byl svým hmotovým rozložením (ústřední hala s bočními křídly) inspirován Severním nádražím v Paříži, které bylo ve 2. polovině 19. a začátkem 20. století vzorem pro mnoho evropských nádraží. Fanta si dal podmínku, že spolupracující výtvarníky si vybere sám, a zvolil pouze české umělce, což vyvolalo protesty pražských Němců. Hlavními



Novorenesanční budova nádraží Františka Josefa od arch. A. V. Barvitia postavená v letech 1869–1871, sbírka autor

obou stranách boční dvoupatrová křídla opatřená antickými portiky s dórskými sloupy, kam zajížděly kočáry. Kolejiště bylo původně nezakryté.

Původní budova včetně kolejiště kvůli prudkému rozvoji železniční dopravy brzy přestala vyhovovat, a proto došlo již v roce 1892 k rozšíření kolejiště a následně v roce 1898 vypracovalo Ředitelství státních drah v Praze projekt na celkovou přestavbu nádraží, který byl počátkem roku 1899 schválen ministerstvem železnic.

Stavba nové budovy a haly nad nástupišti

Roku 1899 byla vyhlášena architektonická soutěž na novou budovu pražského hlavního nádraží, které se

autory sochařské výzdoby se stali Stanislav Sucharda a Ladislav Šaloun.

Stavba nové budovy v secesním slohu započala pod vedením firmy Čenka (Vincence) Gregora 30. června 1901 a byla dokončena roku 1909. Výstavba probíhala po etapách za plného provozu, původní zámecké nádraží bylo postupně rozebíráno a nahrazováno novou budovou. Zbytek jižního křídla původní výpravní budovy zůstal zachován a po dokončení Fantovy budovy byl využíván přibližně dalších 20 let, než byl přestavěn do modernější podoby.

Při přestavbě nádražního komplexu došlo také k rozšíření kolejiště, nástupiště byla s budovou nově propojena podchody (do té doby se k vlakům chodilo



Secesní budova Wilsonova nádraží na přelomu 20. a 30. let minulého století, v popředí část původní renesanční budovy, sbírka autor

přes koleje) a v listopadu 1901 vypsal Ředitelství státních drah veřejnou soutěž na konstrukci haly (dvorany) nad nástupištěm. O zakázku se ucházelo 6 zájemců: strojírna Breitfeld, Daněk a spol. v Karlíně;

Vítkovické železářny; Ignaz Grindl ve Vídni; R. Ph. Wagner ve Vídni; společnou nabídku podalo sdružení Českomoravská továrna na stroje v Praze, Bratři Prášilové a spol. v Praze, Pražská akciová strojírna a Škodovy závody v Plzni; mostárna Samuela Bondyho sídlící v Praze-Bubnech. Jako dodavatel byla zvolena Bondyho firma.

Autorem návrhu haly byl inženýr Jaroslav Marjanko, po jeho smrti práci převzal inženýr Rudolf Kornfeld. Montáž dvojloďní ocelové haly začala 1. srpna 1905 a byla dokončena roku 1906. Na výstavbu se spotřebovaly 2 tisíce tun oceli, 1,2 milionu nýtů, 18 tisíc m² zinkového plechu a přes 200 kusů skleněných tabulí.

Hotové nádraží utvořilo jeden architektonický celek, kromě budovy a haly byly v secesním provedení také prvky drobné architektury jako zábradlí u vstupu do podchodů a mobiliář nástupišť. Na novém nádraží cestujícím sloužily velkoryse pojaté čekárny, dvě restaurace a přepychově zařízené salonky pro významné hosty.



Zastřešení dvorany nádraží Františka Josefa realizované v roce 1905 firmou Bondy, foto archiv ČD, sbírka SUDOP Praha a. s.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.