

# Čelákovice a drážní místopis

**Historie nemá ráda „kdyby“. Ale i ona jistě uzná, že kdyby se realizoval původní záměr stavět železnici z Nymburka do Prahy přes Brandýs nad Labem, nyní by Čelákovice vypadaly úplně jinak, než je známe dnes, a v lepším případě by jimi procházela lokálka Mochov–Neratovice. Osud však našťástí karty zamíchal ve prospěch našeho města...**

Události druhé poloviny 19. století směřovaly k prudkému rozvoji železnice a bylo pouze otázkou času, kdy bude Praha propojena

s Vídní třetí tratí. Koncese k výstavbě tzv. „Polabské dráhy“, tedy spojení Nymburka s Děčínem s odbočnou větví do Prahy, byla vydána



Výpravní budova nádraží s výzdobou k IX. Vsesokolskému sletu s lidmi na krytém nástupišti v roce 1932 – pohled od severovýchodu. Zdroj: **Městské muzeum v Čelákovicích**



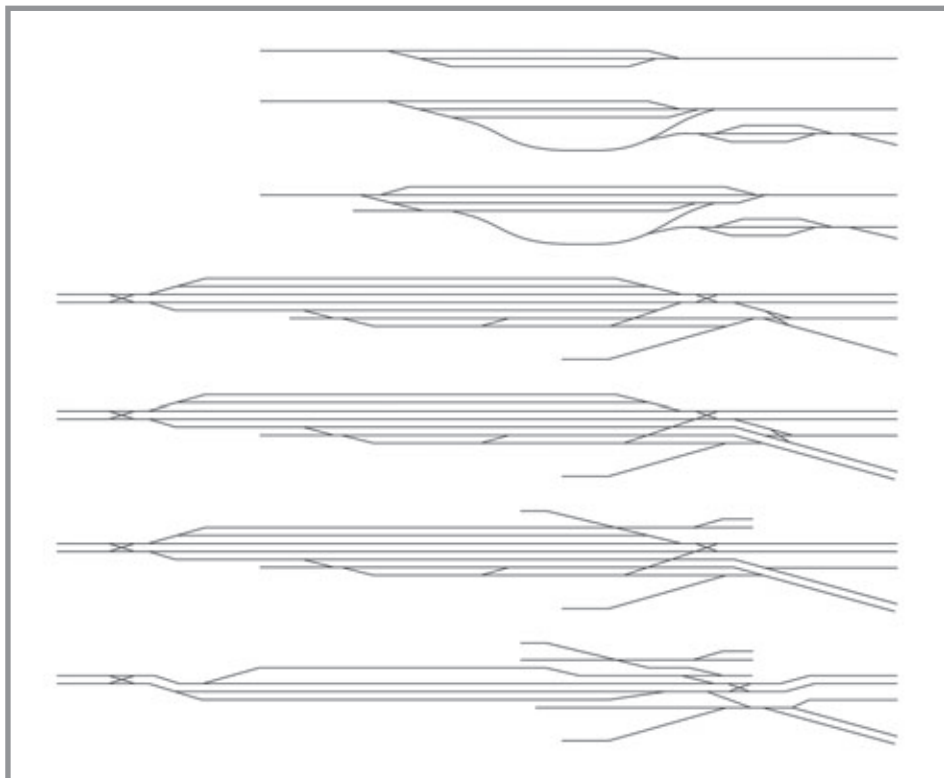
Čelákovické nádraží s částí nástupiště a nákladní pokladny v 70. letech 20. století – pohled od jihovýchodu z kolejiště s cestujícími. Zdroj: **Městské muzeum v Čelákovicích**

25. června 1870. Spory kolem vedení „pražské větve“ měly za následek oddálení vojensko-technické revize trasy až na podzim 1871, kdy bylo definitivně rozhodnuto o vedení nové železnice přes Čelákovice. Díky hraběnce Rohanové, významně lobující za samostatné nádraží v Lysé nad Labem, byl opuštěn záměr společného nádraží pro Lysou a Čelákovice u kaple svatého Václava, nedaleko mostu přes Labe, čímž bylo předurčeno, že rovněž Čelákovice budou mít své vlastní nádraží. Již na jaře 1872 byla provedena politická pochůzka v úseku Lysá – Chvaly (dnes Praha-Horní Počernice) a v květnu se stavební práce mohly rozeběhnout. A rozběhly se z dnešního úhlu pohledu závratným tempem, vždyť již na konci května 1873 projížděly v celé trase pracovní vlaky a veřejná doprava byla zahájena 4. října 1873.

Čelákovické nádraží bylo malou stanicí se dvěma dopravními kolejemi (určenými pro jízdy vlaků) a jednou kolejí manipulační (určenou pro nakládku a vykládku zboží). Tato situace byla neuspokojivá a prodloužení manipulační koleje v roce 1881 bylo pouze kosmetickou úpravou. Ruch ve stanici dále zesílil po vzniku místní dráhy Mochov – Čelákovice – Brandýs nad Labem, na které byl veřejný provoz zahájen 11. ledna 1883 (na větví do Mochova byla osobní doprava zahájena až v roce 1939). Místní dráha, jak bylo v té době zvykem, měla vlastní nádraží, rovněž se třemi kolejemi, a do stanice Polabské dráhy byla napojena spojovací kolejí. Nádražní budova místní dráhy stojí doposud a najdeme ji na Masarykově ulici pod číslem popisným 55. Rostoucímu provozu na železnici čelákovické nádraží zoufale nevyhovovalo a rekonstrukce kolejiště v roce 1899 spočívající v přidání jedné koleje bylo slabou náplastí, zejména pro místní podnikatele.

Skutečný pokrok nastal až po zhruba 40 letech, po vzniku Československa, kdy vzrostl význam spojení východ – západ, kterému staříčká trať nemohla vyhovovat. V rámci zdvoukolejnění celé trati z Lysé nad Labem do Prahy-Vysočan došlo ke stavbě prakticky nové stanice, ale také k přeložkám tratě jak směrem na Lysou, tak na Mstětice. Stavba druhé koleje byla zahájena 1. července 1923 a dvoukolejný provoz v úseku Čelákovice – Mstětice-Ostrov byl zahájen 14. června 1926 a do Lysé nad Labem se rozjely pravidelné vlaky po nové koleji 15. května následujícího roku. Podoba nádraží vydržela dalších přibližně 40 let, kdy došlo k úpravám kolejiště na jeho městětické straně. V tomto období mělo dojít také k dalšímu významnému mezníku v životě „našich“ dráh – její elektrizaci. Plány se ale nepodařilo dodržet, a tak pravidelný provoz v elektrické trakci byl zahájen až s platností jízdního řádu 1976/77. A nádraží získalo na asi 40 let tvář, jakou si pamatuje většina z nás.

Z pohledu cestujícího bylo významné zřízení železniční zastávky Čelákovice zastávka nedaleko továrny Josefa Volmana a hlavně zastávky Čelákovice-Jiřina. Ale železnice je živá především z nákladní dopravy a pro ni jsou důležitým prvkem železniční vlečky, umožňující přímé napojení průmyslových, zemědělských nebo jiných podniků na železniční síť. Na území Čelákovic jich vzniklo několik, první byla vybudována již v roce 1907 do podniku Stabenow (později Kovohtuť). Následovaly vlečky do cihelny v Záluží, továrny na obráběcí stroje, vlečka Ladislava Bukovského (těžba šterkopísku), uhelných skladů,



Schématiké znázornění kolejí žst. Čelákovice v charakteristických etapách jeho existence. Zdroj: vlastní zpracování



Výpravní budova žst. Čelákovice s vnějším nástupištěm po dokončení stavby Modernizace žst. Čelákovice v červnu 2019 – pohled od severovýchodu. Zdroj: Správa železniční dopravní cesty

ale také podniku Škoda a v neposlední řadě také do depozitáře Národního technického muzea (NTM). Pro dění na čelákovickém nádraží byly ale důležité také vlečky do cukrovaru (později mrazíren) v Mochově a vlečky v Lázních Toušeni (cukrovar, Prefa, Stavby mostů). Pro svou výjimečnost nelze zapomenout ani na zajímavé, byť občasné, přepravy do mochovské rozvodny Čechy-střed. V současnosti je většina z těchto vleček ale zrušena, některé jsou nesjízdné a vlečky do mochovské rozvodny, depozitáře NTM a areálu firmy FV Plast jsou využívány pouze sporadicky. Sporadické je rovněž i přistavování nákladních vozů přímo v Čelákovících a tak

čilý posun na nádraží zůstane již zřejmě navždy pouhou vzpomínkou.

K železnici patří neodmyslitelně, stejně jako k ostatním druhům dopravy, také nehody, které se nevyhnuly bohužel ani našemu městu – a byla jich celá řada. Například 15. října 1901 došlo na nádraží ke srážce osobního vlaku s nákladním, při které se 3 lidé zranili těžce a 20 osob vyvázlo s lehkými zraněními. Byla to ale pouze předehra k dějství, které osud přichystal na 6. prosinec 1919. Po nedorozumění mezi výpravčími ve stanicích Čelákovice a Mstětice-Lázně Ostrov se proti sobě vydaly po stejné koleji osobní vlak a rychlík. Výsledek byl nevyhnutelný, cenu

nejvyšší zaplatili 4 lidé, 45 si odneslo těžká a 59 lehká zranění. Tato tragická událost se řešila na celostátní úrovni a i ona přispěla k urychlení zdvoukolejnění trati z Lysé do Prahy. Za připomenutí stojí také dva méně známé případy, při kterých rovněž vyhasly lidské životy. První se udál 25. června 1932, kdy se z vlaku přepravujícího mládež na Všesokolský slet do Prahy vyklonil 16letý mladík, a to tak nešťastně, že hlavou narazil do konstrukce mostu přes Labe. Ještě větší smůlu měl ale zaměstnanec dráhy, který 16. dubna 1960 prováděl kontrolu zabezpečovacího zařízení. Poté, co vystoupal na ještě mechanické vjezdové návěstidlo, se toto začalo vychylovat ze své osy, až jej nakonec gravitace, společně s dotýčným pracovníkem, složila k zemi. Příčinou tohoto neštěstí byla nadměrná koroze konstrukce návěstidla v místě jeho styku s betonovým základem.

K drážnímu provozu patří nejen samotná železnice, ale také úzkokolejné provozy. Na tyto v našem městě již téměř nenajdeme přímou památku, ale přesto ve své době sehrály důležitou roli, a nemožno je tedy opomenout. Příkladem může být drážka zálužské cihelny, jejíž jedna větev ještě na začátku 60. let vedla propustkem pod hlavní tratí směrem k Mochovu. Úzkorozchodná drážka sloužila také pro odvoz vytěžených písků od břehu Labe k železniční vlečce Ladislava Bukovského a nezanedbatelný rozsah měly také drážky používající se při regulaci Labe. Úzkokolejné dráhy kdysi patřily k běžné technologii používané při železničních stavbách a byly k tomuto účelu použity i v Čelákovících.

V letošním roce dokončenou rekonstrukci našeho nádraží máme všichni jistě ještě v čerstvé paměti. Nejbližší roky nám přinesou rekonstrukci mezistaničního úseku Lysá nad Labem – Čelákovice, jejíž dominantou bude nový most přes Labe, a v horizontu několika lety by měla následovat také přestavba tratě mezi Čelákovicemi a Mstěticemi, charakteristická přelozkou hned za čelákovickým nádražím. Podoba železnice v našem městě by se pak měla ustálit na několik dlouhých let. A kdo ví, možná jich bude „tradičních“ přibližně čtyřicet.

Téma zpracoval  
Peter Bado



Foto: -dv-