

Buštěhradská dráha a její přínos pro rozvoj Žatecka

Eva DVOŘÁKOVÁ; Alena BOROVCOVÁ

DOI: <https://doi.org/10.56112/zpp.2024.1.04>

ABSTRAKT: *První, byť oproti dnešním značně atypické železniční koleje vedoucí ku Praze nepatřily olomoucko-pražské parostrojní dráze, která slavnostně zahájila provoz v roce 1845, ale její předchůdkyni, Pražsko-lánské koněspřežní železnici. Malá, úzkokolejná dráha určená především pro dovoz dřeva se stala základem první uhelné dráhy v Čechách provozované Buštěhradskou železniční společností a páteří její pozdější sítě na území středních a severozápadních Čech. Propojila dva velké uhelné revíry (kladenskou a sokolovskou pánev), zpřístupnila západočeská lázeňská města a připojila se k mezinárodní železniční síti. Napomohla tak rychlé industrializaci nově se formujících městských aglomerací, mezi nimiž zaujímal významné místo Žatec. Cílem článku je čtenářům přiblížit zajímavá fakta z historie této trati a její vliv na rozvoj dnes již chráněné krajiny Žatecka.*

KLIČOVÁ SLOVA: Žatecko; Žatec; Buštěhradská dráha; výpravní budovy; koněspřežní železnice Praha–Lány; Josef Chvála (1826–1872)

The Buštěhrad railway and its contribution to the development of the Žatec region

ABSTRACT: *The first railway line leading to Prague (though a highly atypical line from today's perspective) did not belong to the Olomouc-Prague Steam Railway Company (which began operating in 1845), but to its predecessor, the Prague-Lány Horsedrawn Railway. This short narrow-gauge line, designed primarily to transport timber, became the foundation for the first mine railway in Bohemia, run by the Buštěhrad Railway Company, and it later formed the spine of the company's rail network in Central and North-West Bohemia. The line linked two large coalfields (the Kladno and Sokolov basins), provided faster access to the spas of West Bohemia, and was connected to the international rail network. It thus facilitated the rapid industrialization of the newly forming urban agglomerations, among which Žatec (Saaz) played a major role. This article presents interesting facts from the history of this line and traces its influence on the development of the Žatec region – which is now a protected landscape area.*

KEYWORDS: Žatec region; Žatec; Buštěhrad railway; passenger buildings; Prague-Lány Horsedrawn Railway; Josef Chvála (1826–1872)

První železniční spojení Prahy s Plzní, přes Kladno, Zbečno a Liblín, měla původně zajistit koněspřežná dráha, na jejímž vzniku měl velký podíl kníže Karel Egon II. Fürstenberg. Jeho panstvím Křivoklát totiž procházel první úsek plánované trati. V roce 1825 vznikl z iniciativy hospodářského rady Antonína Jana Oppelta Spolek pro vybudování železnice mezi Prahou a Plzní, jehož členy a později i akcionáři se vedle knížete Fürstenberga stali hrabě Evžen Vrbna, hrabě Kašpar Šternberk, hrabě Clam-Martinic, František Josef Gerstner a Ignác Kleinwächter. Připojil se i kancléř Metternich a řada dalších, většinou vlastníků pozemků, přes které měla železnice vést. Výsadní privilegium ke stavbě dřevěné a železné dráhy mezi Prahou a Plzní bylo soukromé společnosti propůjčeno císařem Františkem I. dne 30. července 1827 na dobu 50 let s podmínkou, že do jednoho roku musí být hotova jedna míle a do pěti let celá trať.¹ Dodatečně vydané císařské rozhodnutí posunulo začátek lhůty i zahájení

stavby na den doručení privilegia společnosti, tedy 2. května 1828, a současně povolilo nahradit plánované dřevěné pražce kamennými podločkami. O rok později, 1. května 1829, schválil císař stanovy k tomuto účelu nově vytvořené C. k. privilegované pražské železniční společnosti.²

Trasa na Plzeň, respektive do Radnic u Plzně, kterou zpočátku projektoval Joachim Barrande, se měla přiblížit k údolí Berounky a podél jejího levého břehu směřovat k Plzni. Pro složitost terénu a řadu dalších překážek převážně technického rázu se budování dráhy soustředilo jen na první část trasy. Konešpřežní železnice z výchozí stanice Bruska, na jejímž zakreslení a nivelaci se podíleli František Josef Gerstner a inženýr Jan Bedřich Gintl, vedla přes Veleslavín, Liboc, Ruzyni, Hostivice, Velký a Malý Jenč, Koníček, Přitočno, Vejhybka³ (Kladno), Rozdělov, Mrákov (v blízkosti Kamenných Žehrovců), Srby, Kačici, Čelechovice, Stochov, Rynholec do Lán (Staré

Lány) a dále k hájovně Píně a do údolí Klíčavy na Brejli k Dolní pile.⁴ Úzkorozchodná dráha s malými oblouky o poloměrech až 50 metrů využívala

■ Poznámky

1 Sammlung der das Österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv – Urkunden. Wien 1871, 2. svazek, s. 1011–1016.

2 Jan Honzl, Cís. král. priv. Pražská koněspřežní železnice z Prahy do Lán, in: Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky, Praha 1929, s. 933–934.

3 Název stanice je uváděn v dobovém znění Vejhybka. Vycházel z charakteru provozu, kdy se zde vyhýbaly protijedoucí vlaky. Jinak v literatuře označována jako Vejhybka nebo Výhybka u Kladna. Dnes je tu stanice Kladno.

4 Alena Borovcová – Eva Dvořáková – Pavel Maren, Kulturní dědictví železniční dopravy. Konešpřežná

vrstevnic tak, aby se zamezilo náročným stoupáním. Na trati s celkovou délkou přes 60 km⁶ byly použity ploché litinové kolejnice položené na kamenných blocích skládaných v podélné ose. Kolejnice měly pro své ukotvení po stranách nálitky s otvory pro hřeby. Ty se zatloukaly do dubových vložek osazených do otvorů v pískovcových kvádrech. Pouze v lesních úsecích u Lán se pokládaly klasické dřevěné pražce. Prostor mezi kolejnicemi, kterým běželi tažní koně, kryla štetová dlažba se šterkovým zásypem. Kámen byl přivážen z blízkých pískovcových lomů smečenského panství akcionáře Pražské železniční společnosti hraběte Clam-Martinice. Kolejnice dodávaly křivoklátské železářny knížete Fürstenberga v Nové huti a Jáchymově, část císařské komorní železářny ve Zbirohu a šternberské železářny v Radnici.⁶ Na trati byla zřízena řada klenutých propustků, strážní domky, přepážní stanice a stáje.

Dne 21. března 1830, po dokončení prvního úseku z Prahy do kladenské stanice Vejhybky (25 km), bylo do Prahy přivezeno poprvé po železnici kladenské uhlí. V říjnu téhož roku byla dostavěna trať z Vejhybky do stanice Staré Lány⁷ (26,6 km). První dřevo z fürstenberských lesů doputovalo do Prahy dne 21. července 1831. Za skutečné zahájení provozu lze považovat až datum 17. října 1831, kdy císař udělil souhlas se zřízením koncového nádraží na Brusce⁸ s rozsáhlým kolejištěm, které se nacházelo v pevnostním pásu Prahy.⁹ V úseku největšího klesání z Veleslavína do Brusky se odehrála hned na počátku provozu první železniční nehoda, kdy selhal systém brzd a plně naložené vagony vykojily a rozbily se.¹⁰

Prodej koněspřežné dráhy z Prahy do Lán knížeti Fürstenbergovi (1834)

Provoz trati, která v zimních měsících nebyla funkční, nepřinášel zisky. Nemalé prostředky musely být vynakládány jak na výměnu prasklých litinových kolejnic, tak na opravy úseků, které úmyslně poškozovalo místní obyvatelstvo. Společnost zastavila provoz. Na pokračování stavby už neměla finanční prostředky. Proto v roce 1834 uzavřela kupní smlouvu na prodej dokončené trati s knížetem Karlem Egonom Fürstenbergem (1796–1854), jenž byl jedním z akcionářů a železniční spojení z Lán mu zajišťovalo především odbyt palivového dříví z vlastních lesů. Kníže znovu zahájil provoz a v roce 1836 dráhu pronajal na 20 let pražskému kupci Antonínu Schimannovi (toho údržba dráhy finančně tak vyčerpala, že v roce 1840 nájem zrušil). Dekretem z 29. června 1839 zprostil císař knížete Fürstenberga povinnosti dostavby dráhy až do Plzně.

Koněspřežná dráha přepravovala až do roku 1844 do Prahy především dříví, dále staveb-

ní kámen z lomů a ze stanice Vejhybka zatím v menší míře uhlí, které sem bylo přiváženo na vozech z buštěhradských dolů. Z Prahy se vyváželo vápno, mouka a další potraviny.

Proměny železniční scény (1836–1854)

V polovině 30. let 19. století začala v rodící se železniční dopravě nad animálním provozem vítězit parní lokomotiva, tehdy ještě vytápěná dřevem. První parostrojní železnice Rakouska, Severní dráha císaře Ferdinanda, byla původně také zamýšlena jako koněspřežná. Primární komoditou přepravy měla být sůl dovážená z polské Veličky, dále dřevo a obilí. V roce 1839 železnice zahájila parostrojní provoz z Vídně do Brna a o dva roky později do Olomouce. Doložení v Ostravsko-karvinské pánvi, kterou dráha procházela, se teprve rozvíjelo.

V roce 1841 převzal iniciativu ve stavbě drah a určení jejich hlavních směrů rakouský stát. Severní státní dráha vycházející z Olomouce dosáhla v roce 1845 Prahy (Praha státní nádraží, dnes Praha Masarykovo nádraží), pokračovala podél Vltavy na sever přes Kralupy nad Vltavou do Podmokel (Děčín), kde se v roce 1851 připojila k saské železniční síti. S parostrojním provozem na železnici a zaváděním parních strojů v nově zakládaných průmyslových podnicích rostla poptávka po uhlí. Žádosti soukromých podnikatelů o povolení stavby tratí byly posuzovány s ohledem na veřejné zájmy, proto někteří marně usilovali o získání koncese.

Buštěhradská železniční společnost

Kníže Fürstenberg získal už v roce 1846 povolení ke stavbě odbočné dráhy z Vejhybky do buštěhradského uhelného revíru a o rok později k přestavbě na lokomotivní provoz.¹¹ Dne 23. července 1852 napsal své ústřední kanceláři pokyn: „Vzhledem k velikému zájmu obecnosti pražského a zejména producentů a konzumentů kamenného uhlí, rozhodl jsem se ponechat podíl na svém železničním podniku i zájemníkům a založit k tomu akciovou společnost.“¹² Rozhodnutím z 21. prosince 1852 získal předběžné povolení k jejímu zřízení a stavbě odbočné trati z Vejhybky (na Pražsko-lánské dráze) do buštěhradského uhelného revíru a dále vybudování parostrojní dráhy z Vejhybky do Kralup nad Vltavou s napojením odbočného křídla ke stávajícím uhelným dolům.¹³ Stanice Kralupy, která ležela na Severní státní dráze, umožňovala přepravu uhlí po železnici jak do Prahy, tak na sever do Podmokel a dále do Saska, případně lodí z kralupského říčního přístavu.

K akcionářům společnosti Buschtährader Eisenbahngesellschaft, pojmenované podle města Buštěhrad a buštěhradského panství, patřili majitelé kladenských a buštěhradských kamenouhelných dolů, Vojtěch Lanna, Bratři

Kleinové, Václav Novotný, velkoobchodní dům Florentina Roberta ve Vídni, bankéř Moric Zdecauer ad.¹⁴ V roce 1853 koupila Buštěhradská železniční společnost od knížete Karla Egona Fürstenberga Pražsko-lánskou koněspřežnou dráhu za 380 000 zlatých.

Nový koncesní zákon a vznik Rakouské společnosti státní dráhy (1854–1855)

Situace státní pokladny vedla v roce 1854 k rozhodnutí prodat státní dráhy a podniky, včetně dolů a hutí. V noci na 1. ledna 1855 byla podepsána smlouva s francouzským konsořciem Sociétés générales de crédit mobiliers, které se stalo vlastníkem severní a jihovýchodní sítě státních železnic tehdejšího Rakouska, tedy i tratí Severní státní dráhy a erárního důlního majetku na Kladensku. Novým vlastníkem založená akciová společnost nesla název C. k. privilegovaná rakouská společnost státní dráhy (StEG).

Koncesní zákon vydaný 14. září 1854 ponechal stavbu dalších tratí na soukromých společnostech a podpořil jejich podnikání poskytova-

■ Poznámky

dráha Praha–Lány (mapa s odborným obsahem), 2021, ArcGIS StoryMaps, dostupné z: <https://npu.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=2d16d5f09b7d4e1fbc7833a7a09605b1>, vyhledáno 16. 4. 2024.

⁵ Trať dosáhla celkové délky 62,5 kilometrů, přičemž poslední provozovaný úsek ze Stochova k Dolní pile na Brejli činil 12,9 kilometrů. Jízda na trati s přepřaháním v Kačici a Jenči trvala 12 hodin. Počet koní se měnil dle náročnosti stoupání. Z Veleslavína do Brusky v místě nejvyššího klesání se používaly vagony samospádem za pomoci brzdících dřevěných špalíků, které obsluhovali tři brzdaři.

⁶ Alois Nechleba, Železnice z Prahy do Lán a Píňe, Zprávy Spolku architektů a inženýrů v Království českém 29, 1895, č. 1, s. 24. – František Švarc, Pražsko-lánská koňská železnice, Rakovník 1997, s. 21.

⁷ Poslední úsek z Lán do Píňe v délce 5,25 km byl uveden do provozu až v roce 1833.

⁸ Stanice Bruska ležela vně pražských městských hradeb poblíž Bruské či Písecké brány, dnes Praha-Dejvice.

⁹ Švarc (pozn. 6), s. 43–44.

¹⁰ Dne 20. října 1831 o nehodě referovala českému guberniu C. k. pražská železniční společnost. Viz Václav Vodvářka, Koleje do křivoklátských lesů, Lány 2013, s. 30.

¹¹ Ignaz Konta, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-ungarischen Monarchie, Wien 1884, s. 250.

¹² Hondl (pozn. 2), s. 939.

¹³ Ignaz Kohn, Österreichisches Eisenbahn-Jahrbuch 1, 1868, s. 215.

¹⁴ Srov. Miloš Matěj, Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace, Ostrava 2017, s. 159.

ním úlev a státní zárukou zúročení základního kapitálu. Stát už sice železnice nestavěl, ale zveřejnil 1. listopadu 1854 „program železniční sítě“, kde určil vhodné směry, které by doplnily hlavní trati. Mezi jinými také spojení Praha–Plzeň–Cheb (bavorská hranice), Ústí nad Labem – Teplice – Cheb ad.

Mezi prvními byly podle nového zákona uděleny koncese Buštěhradské dráze (1855), Ústecko-teplické dráze (1856) a Jihoseveroněmecké spojovací dráze (Pardubicko-liberecká dráha, 1856).

Výhradně privilegovaná buštěhradská dráha (BEB)

Dne 20. listopadu 1855 udělil císař František Josef I. Buštěhradské železniční společnosti (na kterou bylo přeneseno také privilegium Pražsko-lánské koněspřežné dráhy z roku 1827) na dobu 50 let koncesi s výhradním právem ke stavbě a provozu koněspřežné dráhy ze stanice Vejhybka do buštěhradského uhelného revíru a také zřízení a provozu lokomotivní dráhy z buštěhradského uhelného revíru do Kralup¹⁵ s připojením odbočných tratí k uhelným dolům. Koncese popisuje rozsah a hranice buštěhradského revíru, ve kterém je společnost povinna ke stávajícím i nově otevíraným jámám na vlastní náklady zřizovat spojení s její hlavní tratí a udržovat je v provozu po dobu těžby.¹⁶

Rychle postupující stavba lokomotivní dráhy do Kralup nad Vltavou¹⁷ umožnila už během jednoho roku na dostavěných úsecích přepravu uhlí. Provoz až do Kralup slavnostně zahájila 23. února 1856 a do konce července téhož roku i přepravu osob. Ke spojení mezi Vejhybkou na jihu a Kladnem (Staré Kladno)¹⁸ na severu uzavřela BEB 2. května 1857 dohodu s Pražskou železářskou společností o spolu-užívání části její kladenské trati na Kladensko-nučické dráze, dokud nepostaví vlastní spojení.

Císařským rozhodnutím z 9. května 1863, které obsahovalo i podmínku postavení spojovací koleje mezi Bruskou a nádražím Společnosti státní dráhy (StEG) v Praze-Bubnech, získala společnost povolení k přestavbě koněspřežné dráhy mezi Prahou a Kladnem na parostrojní s normálním rozchodem.¹⁹ Stavba byla zadána pražskému podnikateli Jakubu Hablemu. Trať musela být v některých úsecích zcela opuštěna a trasa vedena příměji, ostré oblouky narovnány. Přeložkou mezi Bruskou a Veleslavínem se původní stoupání 52,6 promile zmírnilo na 23,8 promile.

Lokomotivní provoz v úseku Praha–Vejhybka byl zahájen 4. listopadu 1863, v následujícím roce byla mezi Vejhybkou a Kladnem (Staré Kladno na Kladensko-nučické dráze) povolena také přeprava osob.

Rozšíření sítě Buštěhradské dráhy, tzv. Česká severozápadní dráha (1868)

Koncesní zákon z roku 1854 vyvolal doslova železniční horečku, během které vznikla v příštích třiceti letech základní síť tratí. Přesto města na severozápadě Čech zůstávala dlouho bez železničního spojení, které by iniciovalo zakládání průmyslových podniků a zajistilo především přepravu cukru a chmele ze Žatecka a Lounska, hnědého uhlí z Podkrušnohoří i přeshraniční spojení se saskou a německou železniční sítí.

S množícími se projekty nových železničních tratí, které měly propojit města na severozápadě Čech, se společnost Buštěhradské dráhy rozhodla nejen přestavět druhou část koněspřežné dráhy mezi Vejhybkou a Lány pro lokomotivní provoz, ale prodloužit ji dále do Rakovníka a získat připojení buď s dalšími projektovanými dráhami, nebo postavit vlastní trať do Chebu, Karlových Varů, Žatce a Chomutova. Mezi železničními společnostmi usilujícími o nová spojení na území severozápadních Čech vládl silný konkurenční boj.

Koncese z 11. ledna 1867 potvrdila lokomotivní provoz na tratích Praha–Vejhybka a Kladno–Kralupy, dále povolovala přestavbu koňské dráhy z Vejhybky do Píni²⁰ a stavbu a provoz pokračovacích a spojovacích tratí do Lužné, Krupé a Buben spolu s odbočkou do Hostovic a Smíchova.

Trať pokračující do Lužné se zde měla napojit na nově koncesovanou dráhu Praha–Cheb a ve směru na Krupou na dráhu Annaberg–Chomutov–Rakovník. Současně měla BEB vedle povinnosti postavit spojení svého pražského nádraží se Společností státní dráhy v Bubnech také vybudovat odbočku z Hostovic do Smíchova k napojení na projektovanou Dráhu Františka Josefa a Českou západní dráhu.

Před vydáním zákona o udělení koncese vystal BEB nový konkurent v konsorciu vytvořeném bratry Kleinovými a bankou Creditanstalt. Ti požádali o povolení stavby výše jmenovaných tratí v únoru 1868. V dobovém tisku se rozpoutala pomlouvačná kampaň, která obvinila BEB, že žádá o koncesi jen proto, aby odstranila konkurenty, ale dráhu pak nemá v úmyslu skutečně postavit. Následovala nařčení ze snahy o monopolní postavení, prokládaná útoky národnostního zabarvení. V této atmosféře byl v dubnu 1868 předložen návrh zákona k prvnímu čtení.²¹ Dne 3. června 1868 byla na základě říšského zákona číslo 57 společnosti Buštěhradské dráhy na dobu 80 let udělena koncese a dne 1. července 1868 říšským zákonem číslo 138 stanoveny koncesní podmínky stavby a provozu lokomotivní dráhy z Prahy-Smíchova, vedoucí přes Žatec a Chomutov úbočím Krušných hor do Vejprtu u saské hranice pro připojení k dráze Chemnitz–Annaberg, a dále hlavní trati odbo-

čující u Března údolím Ohře přes Karlovy Vary do Chebu, s odbočkou do Františkových Lázní a také odbočkou do rakovnické uhelné pánve.²²

Úprava stanov akciové společnosti Výhradně privilegované buštěhradské dráhy se sídlem v Praze byla povolena c. k. ministerstvem vnitra 17. listopadu 1869.²³ BEB v dalších letech získala koncese na stavbu tratí: Chomutov–Brunnersdorf (Prunéřov, 4. srpna 1871), Křimov–Reitzenhain (12. listopadu 1872), Sokolov–Kraslice (30. října 1873) a místní dráhy Krupá–Kolešovice (4. dubna 1883, přenesení koncese ze 17. května 1882 na BEB).

V roce 1868 měřily tratě BEB včetně vleček, bez spojovací dráhy do Buben, cca 93 km. K síti BEB bylo v roce 1870²⁴ připojeno 20,293 km a v roce 1883 už 45,655 km vleček, zejména k jednotlivým dolům.²⁵ Rozšíření tratí BEB nejen uspokojilo požadavky producentů chmele a cukru na Žatecku a Lounsku na železniční přepravu, ale umožnilo rychlý odbyt i zásobování dalších průmyslových podniků. Vedle kladenských hutí například železáren a válcoven v Chomutově, strojíren v Bubnech nebo chemické továrny v Kralupech.

Po dokončení poslední trati z Kraslic do Klingenthalu v roce 1886 dosáhla BEB s Českou severozápadní dráhou celkové délky 419,14 km.

■ Poznámky

15 V Kralupech se v roce 1865 připojila Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE), kterou se vozilo kladenské uhlí do severních a východních Čech.

16 Josef Polanetz – Heinrich von Wittek, *Sammlung der das Oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden. Zweiter Band*, Wien 1871, s. 1017.

17 Kladno (dnes Staré Kladno) – Buštěhrad (dnes Kladno-Vrapice) – Brandýsek – Zákolany – Otovice – Kralupy (dnes Kralupy nad Vltavou).

18 Spojovací trať z Vejhybky (žst. Kladno) vedená do Dubí (Kladno–Dubí) byla otevřena až v roce 1872.

19 Kohn (pozn. 13), s. 216–217.

20 I když koncese jmenovala úsek z Vejhybky do Píni, trať byla přestavěna do Stochova. Mezi Lány a Píni zůstal do roku 1871 jen koněspřežný provoz pro přepravu dřeva, pak byly koleje sneseny.

21 Ignaz Kohn, *Österreichisches Eisenbahn-Jahrbuch* 2, 1869, s. 180.

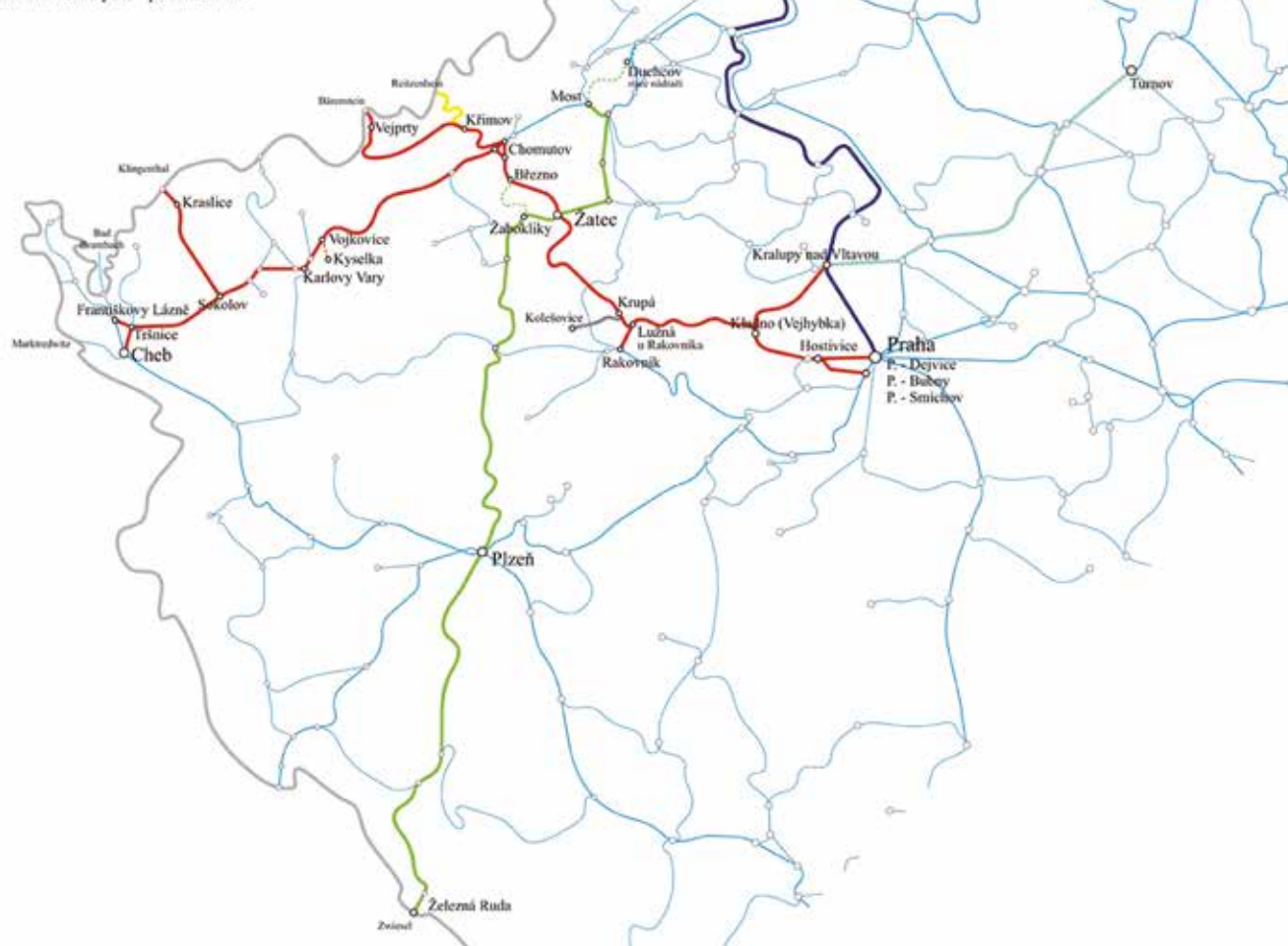
22 S touto koncesí byly zrušeny koncese na stavbu jednotlivých tratí dříve vydané jiným železničním společnostem. Srov. Polanetz – Wittek (pozn. 16), s. 1033.

23 Ve výročních zprávách akciové společnosti jsou tratě a akcie rozděleny na skupinu A (staré linie) a skupinu B (nové linie – Česká severozápadní dráha).

24 Ignaz Kohn, *Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-ungarischen Monarchie* 5, 1872, s. 199.

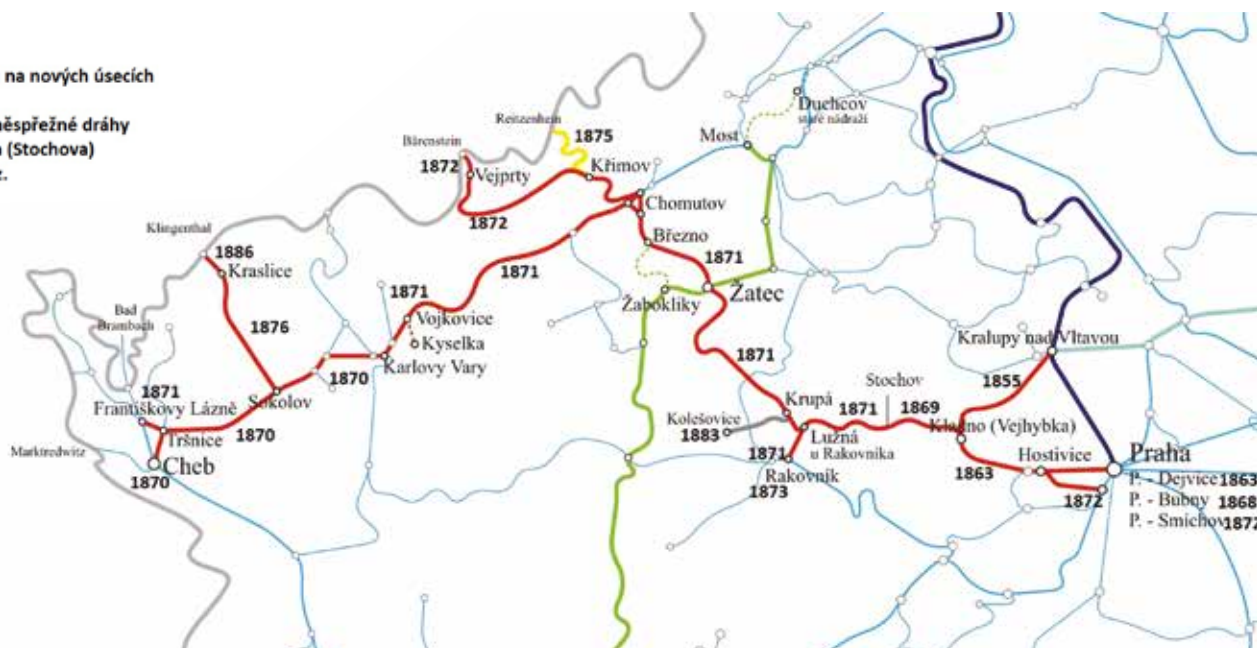
25 Registr důlních vleček kladenské aglomerace uveden v publikaci Matěj (pozn. 14), s. 271–276.

- Úsek Praha - Děčín Společnosti státní dráhy (StEG, původně Severní státní dráha, NStB)
- Buštěhradská dráha (BEB)
- Buštěhradská dráha - trať Vojkovice nad Ohří - Kyselka změněna na vlečku (v současnosti nepoužívaná)
- Buštěhradská dráha - zrušená trať Křimov - Reitzenheim
- Plzeňsko - březenská dráha (EPPK)
- Plzeňsko - březenská dráha - zrušené úseky Žabokliky - Březno u Chomutova a Most - Duchcov
- Místní dráha Krupá - Kolečovice
- Turnovsko - kralupsko - pražská dráha



1

Data zahájení provozu na nových úsecích
Buštěhradské dráhy
a přestavba úseků koněspřežné dráhy
z Prahy (Dejvic) do Lán (Stochova)
na lokomotivní provoz.



2

Obr. 1. Schéma trati Buštěhradské dráhy a Plzeňsko-břeženská dráhy. Zpracoval: Vladimír Londín.

Obr. 2. Schéma trati Buštěhradské dráhy s daty zahájení provozu jednotlivých úseků. Zpracoval: Vladimír Londín.

Tab. 1. Přehled trati Buštěhradské dráhy s daty zahájení provozu. Převzato z: Konta (pozn. 11), s. 253.

Buštěhradská dráha byla zestátněna k 1. lednu 1923, kdy se stala součástí sítě Československých státních drah.

Stavitelé trati BEB

Stavbu Buštěhradské dráhy (Staré Kladno – Kralupy nad Vltavou a trati k dolům) prováděla firma bratří Kleinů, budovy realizoval Vojtěch Lanna. Přestavbu koněspřežné dráhy na normální rozchod a pro lokomotivní provoz z Prahy do Vejhybky (1863) a z Vejhybky do Stochova (1869) spolu se stavbou spojovací trati z Brusky do Buben provedl pro Buštěhradskou dráhu pražský podnikatel Jakub Hable. Odbočné křídlo z Vejhybky do Kladna-Dubí (1872) vybudovali podnikatelé Hrabě a Spurný. Spojení z Lán (Stochova) do Března postavila BEB ve vlastní režii, úsek Krupá–Měcholupy podnikatelé Kraus a Stöhr z Vídně, Březno–Chomutov–Vejprty podnikatelství Schön & Weseley, z Března do Karlových Varů firma Macan & Muzika.²⁶

Zajímavostí nové trati, která byla vedena na vysokých náspech a procházela hlubokými zářezy, byla technologie stavby 18 metrů vysokého náspu u Lužné metodou tzv. ztraceného lešení.²⁷ Realizace náspu probíhala tak, že vozíky s hlínou a kamenivem pojíždějí na vrchní úrovni vysokého dřevěného lešení jej rovnou zasypávaly. Trať z pražského Smíchova do Hostovic přezdívaná pražský Semmering byla vedena hlubočepským údolím po impozantních viaduktech.

Pozemní stavby Buštěhradské dráhy

Když v roce 1834 koupil kníže Fürstenberg Pražsko-lánskou koněspřežnou dráhu, pověřil vedením výkonné služby inženýra Josefa Kresse, který od roku 1854 už ve službách Buštěhradské dráhy projektoval a vedl stavbu trati z Kladna do Kralup nad Vltavou. V roce 1860 je uváděn jako provozní ředitel BEB s inženýry-asistenty Josefem Chválou a Michaelem Pstrossem.²⁸

Inženýr Josef Chvála vystudoval Technické české stavovské učiliště v Praze (pozdější Polytechnický ústav) a Akademii výtvarných umění ve Vídni. V letech 1856–1872 projektoval stavbu Buštěhradské dráhy, kterým vtiskl svůj nezměnitelný rukopis.²⁹

Typizace v železničním stavitelství

Stavba nových tratí, na kterých bylo nutné postavit množství budov, vedla ve druhé polovině

Tab. 1

Úsek	Zahájení provozu
Praha – Vejhybka (koněspřežný provoz)	21. března 1830
Vejhybka – Lány (přes Stochov, koněspřežný provoz)	25. října 1830
Lány – Píň (koněspřežný provoz)	11. dubna 1833
Staré Kladno – Dubí	5. listopadu 1855
Staré Kladno – Dubí – Kralupy	3. července 1856
Praha (Písecká brána) – Vejhybka (lokomotivní provoz)	4. listopadu 1863
Praha (Písecká brána) – Bubny (Státní nádraží)	27. dubna 1868
Vejhybka – Lány (Stochov, lokomotivní provoz)	22. dubna 1869
Karlovy Vary – Cheb	19. září 1870
Lány (Stochov) – Žatec	19. listopadu 1870
Lány (Stochov) – Březno – Chomutov	4. února 1871
Lužná – Rakovník (provizorní stanice)	5. června 1871
Březno – Karlovy Vary	9. prosince 1871
Tršnice – Františkovy Lázně	9. prosince 1871
Vejhybka – Dubí (nákladní doprava)	25. února 1872
Chomutov – Vejprty* – saská hranice	1. srpna 1872
Smíchov – Hostivice	16. září 1872
Chomutov – Kadaň – Prunéřov	1. března 1873
Rakovník (provizorní stanice) – Rakovník (definitivní stanice)	5. března 1873
Vejhybka – Dubí	15. července 1874
Křimov – říšská hranice u Reitzenhain	23. srpna 1875
Sokolov – Kraslice	1. června 1876
Krupá – Kolečovice (místní dráha)	15. září 1883
Kraslice předměstí – Klingenthal	1. října 1886

* Státní smlouva o oboustranném přeshraničním napojení ve Vejprtech byla mezi Rakouskem a Saskem uzavřena 29. září 1869. Srov. Polanetz – Wittek (pozn. 16), s. 251.

19. století v železničním stavitelství k zavedení typizovaných projektů, tzv. normálií. Opakované realizace projektů navržených v různých velikostních variantách ušetřily projekční práci i náklady na stavbu a pořízení materiálu. Jako první je podle francouzského vzoru na svých tratích zavedla Rakouská společnost státní dráhy. Systém brzy převzaly i další železniční společnosti, které pro své tratě vytvořily vlastní soubory normálií rozdělených do tříd a funkčních typů (přijímací budovy, výtopny, skladiště, vodárny ad.). Jednotnost architektonického výrazu a použitých materiálů se stala identifikačním znakem sítě tratí konkrétní železniční společnosti.

Nejinak tomu bylo i u Buštěhradské dráhy. Na prvně realizované lokomotivní trati BEB Staré Kladno – Kralupy nad Vltavou byl jedinou mezilehlou stanicí Brandýsek. Nákladistím

■ Poznámky

26 Srov. Mojmir Krejčířik, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. II. díl*, Litoměřice 2005, s. 202. –Vratislav Šimůnek uvádí, že úsek mezi Bruskou a Vejhybkou přestavěla „pravděpodobně“ firma bratří Kleinů a Vojtěch Lanna. Srov. Národní archiv, fond Sběrka staničních kronik, Vratislav Šimůnek, *Kronika Buštěhradské dráhy (Pražsko-lánské koněspřežky) 1828–1923*, s. 24.

27 Mojmir Krejčířik, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991, s. 94.

28 *Österreichischer Eisenbahn-Schematismus für 1860*, Brünn 1860, s. 216. – Ing. Kress (1817–1881) se stal v roce 1861 generálním ředitelem BEB, byl členem správní rady dalších železničních společností: Ústecko-teplické dráhy (viceprezident), Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, České severní dráhy.

29 Srov. Krejčířik (pozn. 26), s. 203.

v Otovicích a Zákolanech sloužily pouze strážní domky. V Kralupích v roce 1856 postavila společnost patrovou výpravní budovu (zpočátku využívanou společně se StEG) a na jižní straně kolejíště, u zaústění své trati z jihozápadu, areál výtopny a opravárenských dílen seskupených kolem točny (viz níže).

Skutečnou výzvou k vytvoření typizovaných projektů se staly na přelomu 60. a 70. let 19. století nové tratě České severozápadní dráhy. Výpravní budovy rozdělil inženýr Chvála do čtyř velikostních tříd. Zatímco u jiných společností byla 1. třída určena pro největší nádraží a 4. a 5. třída pro malé stanice a zastávky, výpravní Buštěhradské dráhy se dělily do čtyř tříd, z nichž první třída byla nejmenší. Typizovaných výpravních budov 1. třídy se pak dostalo i nákladištím Kladensko-kralupské trati Otovicím (1873) a Zákolanům (1881) při jejich rozšíření na výhybny.

V uzlových stanicích, kde se setkávalo více železničních společností, si každá stavěla vlastní provozní zázemí (výtopnu, dílny, skladiště), ale odbavení cestujících sloužila společná, často reprezentativně pojatá výpravní budova realizovaná podle individuálního projektu (např. Chomutov, Karlovy Vary).

Inženýr Josef Chvála vtiskl zejména výpravním budovám BEB styl, který si společnost podržela na svých tratích i v projektech nástupců po jeho smrti v roce 1872. Identifikačním znakem klasicizující architektury Buštěhradské dráhy je arkatura přízemí výpraven 1., 3. a 4. třídy, již tvoří půlkruhově ukončená okna a dveře s archivoltami, propojené profilovanými římsami. Obdélná okna v patrech a také v přízemí jednopodlažní budovy 2. třídy završuje přímá římsa, u 1. třídy je ve střední ose okno sdružené. Fasády v duchu historizujících slohů zdobí bosovaná nároží a pásová rustika. Patrová výpravní nejmenší, 1. třídy, s kubickou formou na čtvercovém půdoryse, se dnes již zobecněným formám drážní architektury vymyká. Zato výpravní 4. třídy, s rizalitou symetricky po stranách, vytvořila téměř obecný drážní styl.

Od roku 1872 působil po čtyři roky v projekční kanceláři BEB jako inženýr-asistent Saturnin Heller, absolvent Českého stavovského polytechnického ústavu v Praze, žák architekta Josefa Zítka.³⁰ Kromě reprezentativní novostavby výpravní stanice Praha-Dejvice (původně stanice koněspřežné dráhy Bruska) zachoval v traťových úsecích dokončovaných v roce 1872 Chválovo stylové pojetí s menšími úpravami. V Křimově nahradil u výpravní 4. třídy půlkruhová okna segmentovými, v Rakovníku rozšířil boční rizalitu na tři osy. Jen v úseku Chomutov–Vejprty navrhl nové typy budov. V letech 1872–1897 v projekční kanceláři BEB navázal na architekta Hellera inženýr Antonín König. Jeho výpravní budovy

opět zachovávají styl Buštěhradské dráhy vytvořený Josefem Chválou (např. Kynšperk nad Ohří, Tršnice).³¹

Hmotné pozůstatky koněspřežné dráhy

Při přestavbě úzkorozchodné dráhy na normální rozchod a parostrojní provoz řada budov zanikla. V Lánech je zachováno několik objektů, které sloužily správě až do roku 1873, kdy byla tehdy již značně nerentabilní přeprava dřeva zastavena. Svršek koněspřežní dráhy mezi Lány a údolím Klíčavy byl snesen v roce 1877. Trasa je dosud v lesním terénu patrná a pro veřejnost přístupná v podobě lesní cesty s několika menšími propustky a vede od již neexistující pily na Břejli po hájovnu, dříve překladiště dřeva Pině. Další dochovaná část prochází Lánskou oborou, ale tento úsek není běžně přístupný. V Rynholci připomíná koněspřežku dnes přestavěná budova, kde se přestupovalo na dostavník do Rakovníka, s názvem Stará štace. Zřejmě nejvýznamnější doklad koněspřežní dráhy představuje původní patrová správní budova s valbovou střechou, kterou nalezneme naproti Hellerově reprezentativní výpravní budově železniční stanice Praha-Dejvice z roku 1872.³²

Buštěhradská dráha z pohledu památkové péče

Metodické centrum průmyslového dědictví v Ostravě postupně systematicky zpracovává železniční tratě na území České republiky podle principu jejich vzniku. Věnuje se vždy sítím vytvořeným jednou železniční společností, a to na základě kritérií stanovených metodikou hodnocení a ochrany průmyslového dědictví.³³ Dochovaný stavební a technický fond Buštěhradské dráhy dosud nebyl komplexně zpracován a bude předmětem plánovaného výzkumu. Dosud prohlášené kulturní památky a podávané návrhy na tratích BEB vycházely z podnětů plošných výzkumů technických památek, návrhů místně příslušných územních odborných pracovišť NPÚ, obecních samospráv nebo jednotlivců z řad odborné či laické veřejnosti. Návrhy posoudila regionální komise příslušného územního odborného pracoviště NPÚ a Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy generální ředitelky NPÚ (dále železniční komise).³⁴

Typologická hodnota

Vedle tradičních hodnotících kategorií (hodnota historická, urbanistická, umělecko-historická, autenticity ad.) jsou technické památky a průmyslové dědictví posuzovány specifickými měřítky vycházejícími ze znalosti technologického vývoje konkrétního průmyslového odvětví nebo oboru. Jedním z kritérií je hodnota typologická, kde je vybrán např. typologicky unikátní objekt, případně jediný dochovaný doklad dříve běžného řešení, nebo naopak jeden zástupce z mnoha realizací

(pro danou oblast nebo obor typických). V oboru železniční dopravy je charakteristickým rysem její liniový charakter, ale také specifická historického vývoje daného jednak kontextem tratí a činnosti projekční kanceláře jedné železniční společnosti, jednak etapami vývoje železniční sítě ČR jako celku (zestátnění sítě železniční společnosti v rámci tehdejšího Rakouska a následně od roku 1918 do současnosti).

U mnohočetných realizací normálí je pak podstatný výběr jednoho zástupce, který bude v Ústředním seznamu kulturních památek reprezentovat konkrétní typ, např. výpravní budovu 1. třídy společnosti Buštěhradské dráhy. Vedle hodnoty typologické je pak posuzována například míra autenticity a další hodnoty. Návrh na prohlášení výpravní budovy železniční stanice Kralupy nad Vltavou (v pořadí čtvrté, postavené v letech 1983–1986 podle návrhu architekta Vlasty Douši) památkou byl posuzován také v kontextu vývoje moderní architektury.

Z hlediska typologického je unikátní památkou budova dílen se střední vodárenskou věží postavená v letech 1855–1856 jako součást kralupského komplexu výtopny BEB.³⁵ Neutěšený stav hrozil demolicí. Soubor je nejstarším dochovaným provozním zázemím uhelných drah na území České republiky. Přísně symetrické uspořádání budov odpovídalo organizaci provozu v počátcích železniční dopravy. Po stranách centrální točny, v její ose stojí věž vodárny, byla umístěna lokomotivní remíza a montovna. Dílny BEB s vodárnou jsou jedinečným zástupcem daného typu na tratích Buštěhradské dráhy. Věž vodojemu členěná lisenami do tří svislých polí a postranní křídla s půlkruhově ukončenými okny nesou typické znaky Chválových projektů. Kralupská stanice po napojení TKPE sloužila

■ Poznámky

30 R., Naše vyobrazení. Saturnin Heller, *Světlozor* 22, 1888, č. 7, s. 109.

31 Krejčíř (pozn. 26), s. 203.

32 Železniční stanice Praha-Dejvice, *Národní památkový ústav. Památkový katalog*, rejst. č. ÚSKP 49714/1-2259, <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-praha-dejvice-13436929>, vyhledáno 19. 4. 2024.

33 Miloš Matěj – Michaela Ryšková, *Metodika hodnocení a ochrany průmyslového dědictví z pohledu památkové péče*, Ostrava 2018.

34 Srov.: Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy, *Národní památkový ústav*, <https://www.npu.cz/cs/o-nas/institute/poradci-a-poradni-organy/komise-zeleznicni-doprava>, vyhledáno 19. 4. 2024.

35 Dílny Buštěhradské dráhy, *Národní památkový ústav. Památkový katalog*, rejst. č. ÚSKP 107068, <https://www.pamatkovykatalog.cz/dilny-bustehradske-drahy-24002361>, vyhledáno 19. 4. 2024.

Obr. 3. Kralupy nad Vltavou, areál výtopny a dílen BEB, kolem roku 1900. Zdroj: sbírka Petra Ovsenáka.

Obr. 4. Kralupy nad Vltavou, objekt dílen s věžovým vodojemem, pohled od jihovýchodu. Foto: Martin Navrátil, 2022.

Obr. 5. Jeneč, výpravní budova 1. třídy BEB podle typového projektu inženýra Josefa Chvály, rozšířená přístavbou kolmého křídla, pohled od dráhy. Foto: Alena Borovcová, 2024.

třem železničním společností s vlastním provozním zázemím (StEG, BEB a TKPE) a společnou reprezentativní výpravní budovou, kterou v roce 1865 navrhl architekt Schumann (dnes sнесena).

Ředitelství Buštěhradské dráhy

Buštěhradská dráha měla své hlavní sídlo v Praze, kde byla v letech 1871–1874 postavena novorenesanční budova jejího ředitelství (dnešní ulice Politických vězňů, čp. 1531/9). Stavbu navrhl architekt Vojtěch Ignác Ullmann a postavil inženýr Jan Schebek v prodloužení svého paláce (čp. 936/7). Objekt, který je také nedílnou součástí historie BEB, je kulturní památkou a leží na území městské památkové rezervace.

Výpravní budovy BEB, typologičtí zástupci 1.–4. třídy

Nejmenší, patrová výpravní budova 1. třídy, určená pro stanice s převládající nákladní dopravou, byla čtvercového půdorysu se sedlovou střechou. Trojici svislých polí štítových stran i okapových stran oddělovaly lisény. Typ 1. třídy byl realizován při rozšíření nákladíšť na výhybnu v Otovicích a Zákolanech na Kladensko-kralupské trati, ale také ve Veleslavíně, při přestavbě na lokomotivní provoz, a v dalších stanicích.

V roce 2018 byl podán návrh na prohlášení souboru objektů (výpravní budova, stavědla, obytné domy) a zabezpečovacího zařízení (včetně stožárových návěstidel a závor) železniční stanice Jeneč kulturní památkou. Výpravní budova postavená podle projektu 1. třídy byla ještě v době provozu BEB rozšířena přístavbou křídla, později byla vyměněna okna a stavba omítnuta břízolitěm. Objekt nebyl vybrán jako vhodný typový zástupce a železniční komise nedoporučila ani prohlášení souboru jako celku.³⁶

Hmotově nejzachovělejší realizací je výpravní budova 1. třídy v Otovicích, která prošla nedávno obnovou.

■ Poznámky

36 Na počátku roku 2022 projednávala železniční komise i návrh na prohlášení souboru zabezpečovacího zařízení stanice Krupá na trati bývalé BEB kulturní památkou. Tato problematika však přesahuje zaměření tohoto článku.



3



4



5



6



7

Přízemní výpravní budova 2. třídy se středním rizalitem patřila ke stavbám nejhojněji realizovaným, ale také často rozšiřovaným patrovými přístavbami po stranách (např. v Unhošti). Autenticky se výpravna 2. třídy dochovala např. ve stanicích Hořetice a Perštejn.

V roce 2023 byla kulturní památkou prohlášena výpravní budova 3. třídy v Trnovanech u Žatce. Přestože jde o objekt vykazující vysokou

míru autenticity, provázela proces posuzování jeho hodnot během jednání železniční komise otázka životaschopnosti. Stanice není dlouhodobě obsazena a správce objektu proto zvažoval jeho demolici jako zbytného majetku.

Snahou města Žatec je zastávku v Trnovanech zprovoznit, přestože vytiženost trati je v současné době nižší. Předpokládá se však, že její význam v budoucnu poroste. Město ve

Obr. 6. Unhošť, výpravní budova postavená podle typového projektu pro výpravní budovy 2. třídy, později rozšířená přístavbami. Foto: Václav Dvořák, 2017.

Obr. 7. Trnovany u Žatce, slavnostně ověřená výpravní budova, 1938. Zdroj: sbírka Romana Jeschkeho.

spolupráci s Ústeckým krajem projednává nabídku Správy železnic na bezplatný převod budov včetně možnosti, že by zde stavěly turistické vlaky vypravované z železničního muzea v Lužné a směřující přes Žatec do Chomutova.

Obnovení provozu železniční zastávky Trnovany je důležitým krokem pro rozvíjení turistických aktivit v rámci krajinné části statku světového dědictví – Žatec a krajina žateckého chmele. Zastávka by se mohla stát jakousi vstupní branou do unikátní krajiny žateckého chmele. Možností vystoupit na zastávce v Trnovanech z vlaku získají cestující nejen informace o hodnotách místa díky předpokládané budoucí expozici na nádraží, ale zažijí atmosféru doby, kdy trať sloužila zejména transportu chmele do Žatce, přirozeného centra chmelařské krajiny. Díky vlakovému spojení mířili do těchto míst po celá desetiletí i česáči chmele.³⁷ Trasa Buštěhradské dráhy napomáhá pochopit specifika krajiny s více než sedmi stoletími pěstování a šlechtění chmele. Vede venkovskou krajinou s chmelnicemi, protkanou místními historickými komunikacemi, řekou Ohří, venkovskou zástavbou a samostatně stojícími sušárnami. Právě v blízkém sousedství zastávky v Trnovanech se nachází jeden z nejvýstavnějších sušárenských areálů celé České republiky. Výraznou dominantu dochované zástavby vesnice tvoří vícepodlažní sušárna bohatě zdobená cihelným dekorem v duchu neogotiky, se jmény původních majitelů Franze a Míny Hassmannových a vročením 1908 ve štítě.³⁸ Současní majitelé plánují postupně v areálu zřídit kulturní centrum s možností ubytování.

Kladno neboli Vejhybka

Výpravní budova železniční stanice Kladno reprezentuje z typologického hlediska výpravnu 4. třídy BEB navrženou Josefem Chválou, v roce 1890 citlivě rozšířenou přístavbou restaurace.

■ Poznámky

37 Například v srpnu 1908 Národní listy upozorňují, že zvláštní vlaky z Prahy dopravily do Žatce, Trnovan a Měcholup za jeden den 2 200 česáčů chmele. Viz Denní zprávy. Na česání chmele..., *Národní listy* 48, 1908, č. 227, s. 3.

38 Podrobnější popis je dostupný zde: Sušárna chmele, *Národní památkový ústav. Památkový katalog*, rejst. č. ÚSKP 106887, <https://pamatkovykatalog.cz/susarna-chmele-18065585>, vyhledáno 19. 4. 2024.



8



9

Obr. 8. Trnovany, výpravní budova 3. třídy BEB postavená podle typového projektu inženýra Josefa Chvály, pohled od dráhy. Foto: Alena Borovcová, 2024.

Obr. 9. Trnovany, sušárna chmele. Foto: Alena Borovcová, 2024.

Obr. 10. Kladno (původně stanice Vejhybka), výpravní budova 4. třídy, pohled z ulice. Foto: Ivan Minář, 2024.

V hierarchii jejich hodnot zastává významné místo hodnota historická.

Stanice, která se do roku 1892 jmenovala Vejhybka (tento název se jako místní označení užívá dodnes), byla původně součástí koněspřežné dráhy Praha–Lány. Svou lokací je svědkem nejstarší historie železniční dopravy v České republice. Mapy stabilního katastru dokládají její polohu na samotě, hluboko v lesích, jižně od vsi Kročehlavy. Do stanice Vejhybka se vozilo první kladenské uhlí na povozech a odsud pokračovalo po železnici do Prahy. Teprve další rozvoj dolování, hutní výroby a navazující obytné zástavby podnítil urbanizaci města Kladna do té míry, že dnes oblouk trati se stanicí Kladno vytváří jižní hranici městské zástavby Kročehlav. Plánovaná budoucí výstavba celé nové čtvrti jižním směrem od kolejí má potenciál vtáhnout nádraží z dnešní periferie do nově vznikajícího městského centra.

Počátkem roku 2024 byl podán návrh na prohlášení výpravní budovy stanice Kladno kulturní památkou. V té době již viditelně, ovšem bez oficiálního demoličního výměru, začalo postupné snášení částí stavby odstraněním přístřešku neseného litinovými sloupy podél drážní strany. Železniční stanice, která se má



10

stát moderním terminálem rychlodráhy Praha–Kladno, měla být dle původního návrhu v dochované podobě opravena. V současné době prosazuje Správa železnic a zastupitelé města demolici výpravní a stavbu moderního proskleného objektu. Zjednodušený pohled, nedocnění kvality stavby, které často vede k bezmyšlenkovité likvidaci, svědčí o neúctě k dílu a historickému odkazu našich předchůdců. Památková ochrana by neměla být motivována jen legislativním rámcem, ale i společenským vědomím historické kontinuity. Někteří představitelé města si bohužel nejsou vědomi hodnot této významné historické lokality.

Žatec a železnice

Město Žatec bylo významným železničním uzlem, kde se střetávaly tratě dvou železničních společností, Buštěhradské a Plzeňsko-březenenské dráhy. Jejich samostatné stanice s vlastním provozním zázemím byly kolejově propojené. Přepravu cestujících zajišťovalo pro obě dráhy nádraží BEB.

Železniční tratě jsou Žatcem vedeny podél levého břehu řeky Ohře, která je odděluje od jižně položeného historického městského jádra. Z Nerudova náměstí ústí paprskovitě severozápadním směrem ke stanici Žatec-západ ulice Nákladní, směrem severovýchodním k hlavnímu



11

nádraží Žatec ulice Pod střelnicí a Rooseveltova třída. Kolem obou stanic se během urbanistického vývoje poslední třetiny 19. století koncentroval veškerý průmysl. V blízkosti západního nádraží byl postaven Společenský pivovar (zvaný Dreherův) a skladiště chmele. U nádraží BEB cukrovar, šroubárna a cementárna.³⁹

Žatec – Buštěhradské nádraží

Stanice BEB v Žatci byla sice v roce 1870 vybavena výpravní budovou 4. třídy Josefa Chvály, ale na rozdíl od ostatních realizací musel být její projekt přizpůsoben terénním podmínkám. Zasazením do vysokého náspu je stavba od dráhy jednopatrová a z uliční strany třípodlažní. Přednádraží tvořil zpočátku jen obdélný dvůr. S přístavbou restaurace připojené krčkem k východní straně budovy, a zejména traktu schodiště, se v letech 1901–1902 velkoryse rozšířil i přednádražní prostor do trojúhelníkového tvaru, který vymezují oblouk vlečky cukrovaru (1871) a Rooseveltova třída směřující kolmo ke krajní ose výpravní. Restauranční budova členěním fasády navázala na pásovou rustiku a arkaturu spodních podlaží výpravní, v patře drážní strany završily sdružená okna trojúhelné štíty. Připojený patrový schodišťový trakt na elipsovitém půdorysu, s termálním oknem nad vstupem a balustrádovou atikou, dodal budově na reprezentativnosti. V neobarokním interiéru nového předhalí vestibulu jeho autor inženýr Adolf Schreyer⁴⁰ pracoval se symetrií schodišťových ramen opatřených balustrádou zábradlí a využil

štukovou výzdobu mísící historizující prvky se secesními maskarony hlavic pilastrů.⁴¹ Památkově chráněnou výpravní budovu čeká celková obnova.

Na konci Rooseveltovy třídy stál naproti cukrovaru hotel s názvem Cukrovar (dnes bytový dům čp. 922) a vedle něj dodnes zachovaný drážní obytný dům čp. 804. Podle projektu z roku 1902 byl v blízkosti skladiště zboží v ulici Purkyněho postaven další služební obytný dům čp. 1065. Provozní zázemí s dílnami a výtopnami BEB umístila do Chomutova a Lužné u Rakovníka. V Žatci u východního zhlaví stanice stojí dodnes dochovaná vodárna s později přistavěnou (dnes snesenou) jednokolejovou výtopnou. Stanice sloužila vedle přepravy osob také nákladní dopravě. Západně od výpravní bylo postaveno skladiště zboží. U západního zhlaví stanice, kolem trojúhelníku tvořeného tratěmi do Chebu a do Plzně a silnicí do Postoloprta, se vedle cementárny postupně soustředilo několik skladišť (skladiště rafinerie cukru, dvě veřejná skladiště s točnami). V letech 1904–1905 zde byla postavena dvě nová skladiště obilí.⁴²

Cukrovar v Žatci

Společně se zahájením provozu Buštěhradské dráhy byl v blízkosti jejího nádraží v Žatci založen cukrovar Saazer Actien-Rübenzuckerfabrik, jehož přípravný výbor se sešel poprvé 27. března 1871. Stavby realizované stavitelem Markem z Prahy byly vybaveny strojním zařízením později sloučených firem Breitfeld & Evans

Obr. 11. Lužná u Rakovníka, výpravní budova, pohled od dráhy. Realizace projektu 4. třídy, která je výjimečná použitím kamenného, neomítaného zdiva. Foto: Eva Dvořáková, 2024.

a Daněk & Co. První řepná kampaň v letech 1871–1872 skončila výrazným schodkem, zato v dalších letech pod novým vedením cukrovarnického experta Arnošta Mika začal podnik prosperovat. Řepa byla dodávána z rozsáhlé oblasti Žatecka, z deseti filiálních vah na železničních tratích BEB a Plzeňsko-břeženské dráhy: Žabokliky, Kněžice, Kaštice, Vysoké Třebušice, Krásný Dvůr, Trnovany, Měcholupy, Krupá, Žatec a Hořetice. Cukrovar byl během svého provozu rozšiřován a technologie modernizována. Poslední kampaň proběhla v roce 1998 a o dva roky později cukrovar ukončil provoz.⁴³ Monumentální stavby s dominantou vodojemu ve středu areálu čekají na nové využití.

Plzeňsko-břeženská dráha zvaná Žatecká

O snaze vytvořit železniční spojení mezi Plzní, Karlovými Vary a Saskem svědčí množství předběžných koncesí vydaných v 60. letech 19. století různým seskupením průmyslníků, v nichž figurují také zástupci šlechty. Šlechta zřizovala na svých panstvích průmyslové podniky a stejně jako velkoobchodníci a bankéři investovala také do stavby železnic. Na konci 60. let se mezi projektovány směry objevuje i trať Plzeň–Březno (projekt Carla Schwarze a Američana E. Samsona) nebo Plzeň–Žatec (společnosti České západní dráhy). Předběžnou koncesi ke stavbě trati Plzeň–Žatec získalo 3. června 1869 také sdružení majitelů velkostatků a zástupců obcí (Anton von Starck, hrabě Černín, hrabě Lažanský ad.).

Dne 21. dubna 1870⁴⁴ byla udělena definitivní koncese ke stavbě dráhy z Plzně do Března s odbočkami do Mostu a Duchcova, zavazující stavitele k pokračování hlavní trati na jih

■ Poznámky

39 Hana Hlušíčková (ed.) a kol., *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Díl IV*, Praha 2003, s. 244–247.

40 Krejčířík (pozn. 26), s. 249.

41 Národní archiv, fond Generální inspekce rakouských drah, k. 1306, Projekt für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Saaz, Prag 1900.

42 Ibidem, Bahnhof Saaz, Situationsplan, Prag 1904.

43 Srov. Karel Štěpánek – Vladimír Hrstka – Jaroslav Venclík, *100 let cukrovaru v Žatci*, Žatec 1971.

44 Společnost obdržela i další koncese. Povolení ke stavbě úseku Mladotice – Karlovy Vary – saská hranice – Johann Georgenstadt v roce 1880 propadlo. Viz Konta (pozn. 11), s. 516–517.



12



15



13



16



14

Obr. 12. Žatec, výpravní budova stanice BEB, pohled z přednádraží (vpravo přístavba restaurace), mezi lety 1908 a 1914. Zdroj: sbírka Mojmír Leštinský.

Obr. 13. Žatec, výpravní budova stanice BEB, pohled od dráhy, 1907. Zdroj: sbírka Romana Jeschkeho.

Obr. 14. Žatec, výpravní budova stanice BEB, pohled z přednádraží. Foto: Alena Borovcová, 2024.

Obr. 15. Žatec, interiér schodišťového traktu přistavěného ze strany přednádraží. Foto: Alena Borovcová, 2024.

Obr. 16. Žatec, interiér vestibulu. Dlažba vyrobená v Rakovnícké továrně na šamotové zboží, mozaikové desky a kamna je typická pro výpravní budovy Buštěhradské dráhy. Foto: Alena Borovcová, 2024.



17

Obr. 17. Žatec, vizualizace plánované obnovy výpravní budovy. Zdroj: Správa železnic.

do Železné Rudy a Bavorska. V čele konsorcia stál kníže Richard Metternich, majitel panství kláštera Plasy, jímž měla dráha procházet. Mezi členy dále patřili hrabě Jaromír Černín, Johann von Starck, hrabě Johann Lažanský, dr. Theodor Hassmann a Wilhelm Daniel. Stanovy akciové společnosti s názvem K. k. priv. Eisenbahn Pilsen–Priesen (Komotau), dále EPPK, byly schváleny 11. prosince 1872.

Stavbu tratí, která byla uváděna do provozu po úsecích, prováděla v letech 1871–1873 firma Vojtěcha Lanny mladšího. Hlavní trať se měla na BEB připojit v Březně. V úseku Žabokliky–Žatec muselo být kvůli nevhodným terénním podmínkám změněno trasování. Úsek Žabokliky–Žatec–Obrnice–Most–Duchcov měl být jen odbočkou, kterou by se dráha připojila k Ústeko-teplické dráze. Úsek Žabokliky–Březno byl však od začátku ztrátový, a tak bylo v roce 1879 rozhodnuto o jeho zrušení s podmínkou, že se dráha postará o přepravu cestujících přes Žatec. I přes zrušení spojení do Března zůstal dráze název Plzeňsko-březenská.⁴⁵

Hlavní trať EPPK tvoří linie Plzeň–Žabokliky–Obrnice–Duchcov (150,59 km) a Plzeň – Železná Ruda (97,45 km) s odbočkami Nové Sedlo – Žabokliky – Březno (do 1. června 1879 opuštěna) a Obrnice–Duchcov (6 km). Vedle toho EPPK provozovala trať k žateckému nádraží BEB (0,52 km).

Prvním červencem 1884 se zestátněná Plzeňsko-březenská dráha stala součástí sítě Císařsko-královských státních drah (kkStB).

Žatecké nákladní nádraží (stanice EPPK, dnes Žatec západ)

V době zahájení provozu, v roce 1872, bylo dnešní nádraží Žatec západ pouze nákladní stanicí vybavenou vodárnou, skladištěm a nákladní rampou. Teprve po zestátnění EPPK, už podle normálí kkStB, byl se zvyšující se přepravou po železnici v roce 1890 schválen projekt stavby kruhové výtopy severně od plzeňského zhlaví (rotunda je dnes již snesena) a v km 201,1 trati Plzeň–Žatec postavena vodárna s parním pohonem čerpadel a čerpací stanicí u Libočan. S přelomem století se stavební fond stanice s přízemní výpravnou dále rozrůstal. Vedle výpravní byla postavena patrová obytná budova s bočními jednoosými rizality (podle projektu

i s vodárenskou nádrží a studnou v krajní ose) a objekt kruhové výtopy rozšířen na 10 stání. Pobočná výtopy⁴⁶ v Žatci podléhala mateřské výtopy v Chomutově. Zvyšoval se i počet jejich zaměstnanců a podél dnešní ulice Jana Herberna pro ně byly postaveny třípodlažní obytné domy a v roce 1908 kasárna pro jízdní personál. V roce 1903 zaústil do kolejiště svou vlečkovou kolej Dreherův pivovar a jihovýchodně od kolejiště bylo postaveno skladiště chmele.⁴⁷

Přínos železnice pro rozvoj Žatecka

S nástupem průmyslové revoluce a budováním moderních parostrojních pivovarů prudce stoupala u nás i ve světě poptávka po kvalitní

■ Poznámky

45 Robert Drozda, *Železná dráha v Plasích*, Plasy 2013, s. 12.

46 V roce 1953 se mění označení „výtopy“ na „lokomotivní depo“. Srov. Pavel Korbel, *Historie výtopy a lokomotivního depa v Žatci*, *Svět velké i malé železnice* 13, č. S3, 2014, s. 20.

47 Ibidem, s. 9–10.

přísadě do piv. Pro přepravu žádaného žateckého chmele⁴⁸ bylo železniční spojení nezbytností. I když vznik Buštěhradské dráhy souvisel zpočátku se snahou o přepravu uhlí, železniční spojení s Prahou a napojení na mezinárodní tratě podnítilo i nebyvalý rozmach pěstování chmele v žatecké oblasti a jeho následného zpracování.

Podstatná část chmelové produkce se v souvislosti s certifikací pravosti svázela ke zpracování právě do Žatce, kde se chmel sušil, kontroloval, konzervoval sířením, balil, známkoval a skladoval v nově vybudovaných skladech, které daly vzniknout unikátní urbánní struktuře Pražského předměstí. Odtud se ošetřený chmel svážel na povozech k nádraží, kde se nakládal na železniční vagóny, případně ještě krátce skladoval. (K rychlejšímu spojení mezi centrem města a nádražím bylo dokonce uvažováno o vybudování tramvajové trati, ale vzhledem k náročnému terénnímu reliéfu se záměr neuskutečnil.) Dráha sloužila do poloviny 20. století také přepravě řádově tisíců sezónních česáčů chmele, a to po celé žatecké oblasti.

Právě na přelomu 19. a 20. století tak město a okolí zaznamenalo nebyvalou prosperitu. Železniční spojení napomohlo ke vzniku celé řady dalších průmyslových odvětví. Vedle cukrovarnictví to byla i strojírenská výroba a pivovarnictví (areál Dreherova pivovaru byl vlečkou napojený na Plzeňsko-březenskou dráhu; dnes se pro něj chystá nové využití). I největší funkční sklad chmele v Evropě vybudovaný zde ve druhé polovině 20. století dosud trať využívá.

Buštěhradská dráha nejenže napomohla vývozu významné komodity, ale umožnila další související a dosud trvající obchodní a vzdělávací aktivity. Do Žatce mířila řada obchodníků s chmelem a zájem o jeho obchodování stále trvá. Se založením Výzkumného ústavu chmelářského ve 20. letech 20. století se začala psát historie odborného šlechtitelství chmelových odrůd a ústav je dodnes ve světě uznávaným špičkovým vzdělávacím pracovištěm.

Na závěr je nutno zmínit, že na trati bývalé BEB se nacházejí dvě významné muzejní instituce, které se soustřeďují na historii železniční dopravy: v Lužné u Rakovníka sídlí Muzeum Českých drah a v Chomutově, v objektech bývalé výtopny, je umístěn železniční depozitář Národního technického muzea.

■ Poznámky

48 Na základě Nařízení Komise č. 503/2007 ze dne 8. května 2007 bylo označení „žatecký chmel“ (PDO) zapsáno do Rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení.



18

Ing. arch. Eva DVOŘÁKOVÁ
dvorakova.eva@npu.cz
NPÚ, Generální ředitelství v Praze

Mgr. Alena BOROVCOVÁ, Ph.D.
borovcova.alena@npu.cz
Metodické centrum průmyslového dědictví,
NPÚ, ÚOP v Ostravě

Obr. 18. Žatec, areál cukrovaru, vlečka od hlavního nádraží v Žatci do cukrovaru, počátek 20. století. Foto: Josef Wara, nedatováno, sbírka Regionálního muzea K. A. Polánka v Žatci, inv. č. Fn0673.