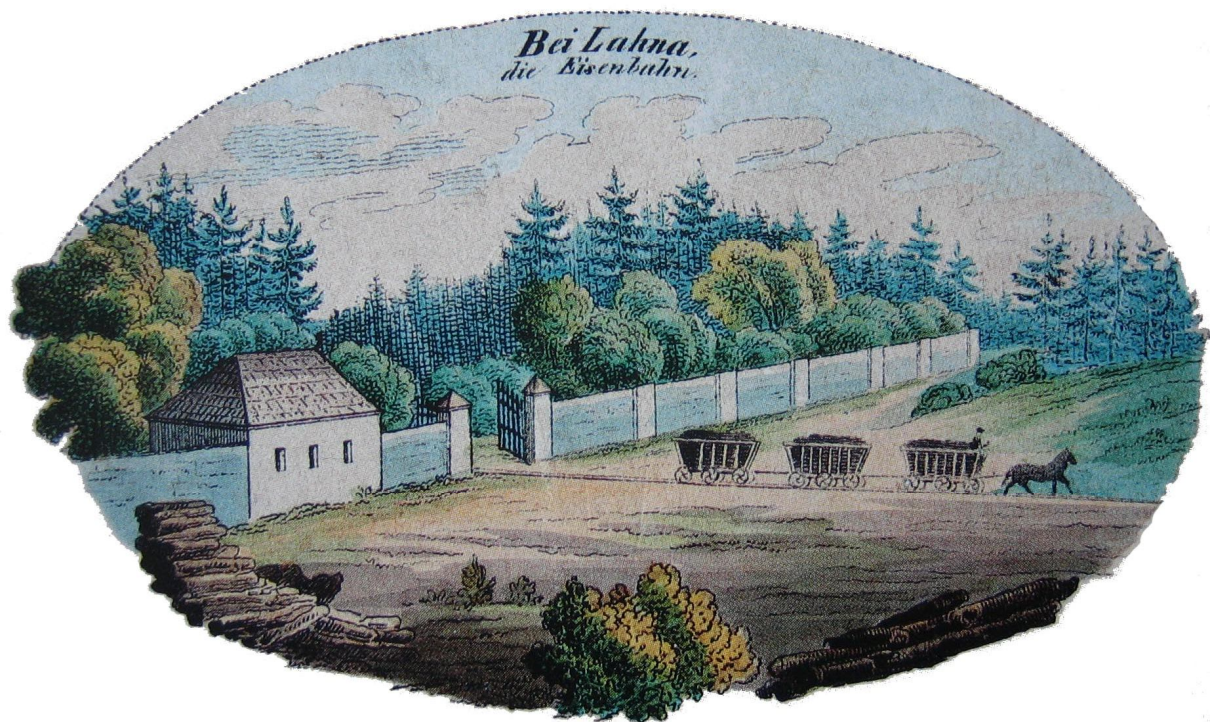


# Trasa Pražsko-lánské koněspřežky

Pavčina Kroupová



vedoucí práce: Doc. PhDr. Václav Matoušek, CSc.  
Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze  
bakalářská práce

Praha 2010



Děkuji Václavovi Matouškovi za příjemné a trpělivé vedení této práce.  
Děkuji své mamince, že na mě byla nejen během psaní této práce hodná a že mě v mnohém postrčila k něčemu zajímavému a novému.  
Děkuji Václavu Vodvářkovi, lánskému písmákovi a učitelskému, za milou a podnětnou korespondenci.  
Děkuji svým přátelům, že se mnou sdíleli mnohé slasti i strasti výprav do křivoklátských lesů i houští.

Poděkovat bych na tomto místě chtěla i pracovníkům Muzea T.G.M. v Rakovníku, jeho pobočky v Lánech, Železničního muzea v Lužné u Rakovníka, badatelny Technické knihovny v Praze a knihovníkům mnoha pražských knihoven.  
Takřka kamkoli jsem se při vypracovávání této práce obrátila, setkala jsem se s ochotou.

Za bezplatné poskytnutí mapových podkladů děkuji firmě SHOCart (turistické mapy dostupné z [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)) a Ústřednímu archivu zeměměřičství a katastru v Praze (naskenované Císařské otisky stabilního katastru na CD).

Děkuji také místním z Rynholce, že mě nenechali se ztratit, a strojvedoucímu v zastávce Rozdělov, že mi zastavil vlak, když jsem dobíhala.

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně, že jsem veškeré prameny citovala a že jsem ji nevyužila k získání jiného ani stejného titulu. Souhlasím s jejím eventuálním zveřejněním v tištěné nebo elektronické podobě.

V Praze dne 25.6. 2010

.....  
Pavčina Kroupová



## Obsah

1.	Úvod.....	7
1.1.	Proč bádát nad trasou Pražsko-lánské koněspřežky.....	7
1.2.	Interdisciplinární výzkum: krajina a historie.....	8
1.2.1.	Přístupy.....	8
1.2.2.	Dosavadní stav výzkumu.....	9
1.2.3.	Kartografické prameny.....	11
	Exkurz do historie zeměměřičství v Českých zemích.....	12
	Koněspřežka na mapách císařských otisků stabilního katastru.....	15
	Metoda přenesení trasy koněspřežky do současné turistické mapy.....	17
	Ortofotografické mapy.....	19
2.	Trasa Pražsko-lánské koněspřežky.....	20
2.1.	Historie stavby koněspřežky.....	20
2.1.1.	Prvotní idea: z Prahy do křivoklátského panství podél Berounky.....	20
2.1.2.	Sdružení šlechticů: postavit železnou dráhu z Prahy do Plzně.....	21
2.1.3.	Finanční a provozní potíže.....	25
2.1.4.	Koněspřežka v rukou knížete Fürstenberka.....	27
2.1.5.	Konec koněspřežky: éra uhlí a parního stroje.....	29
2.2.	Jak koněspřežka vypadala: technický popis dráhy.....	31
2.2.1.	Železniční spodek: náspy, zářezy.....	31
2.2.2.	Železniční svršek: koleje.....	33
2.3.	Trasa Pražsko-lánské koněspřežky a její pozůstatky v terénu.....	36
2.3.1.	Pila Brejl – Lány.....	36
2.3.2.	Lány - Rynholec – Stochov.....	43
2.3.3.	Stochov – Kačice – Kamenné Žehrovice.....	46
2.3.4.	Kladno, Rozdělov – Kladno.....	50
2.3.5.	Kladno – Malé Přítočno – Pavlov – Jeneč.....	53
2.3.6.	Koněspřežka v dnešní Praze.....	54
2.4.	Nálezy z trasy koněspřežky.....	55
3.	Závěr.....	56
4.	Literatura.....	57



# 1. Úvod

## 1.1. Proč bádát nad trasou Pražsko-lánské koněspřežky

Pražsko-lánská koněspřežka se zrodila v době formanských vozů a voroplavby, v době, kdy se teprve ustavovala pravidelná doprava osob v poštovních dostavnících a kdy se z popudu státu dokončovala základní síť říšských dlážděných - neboli jak se tehdy po francouzském vzoru říkalo šoseovaných - silnic.

Pražsko-lánská koněspřežka ale také vznikla v době, kdy se právě v českých zemích objevila první desítka parních strojů (Štěpán 1958: 17) a začala se rozvíjet průmyslová revoluce (Jakubec - Jindra 2007: 155). Ačkoli využití koňské železnice bylo značným technickým zlepšením, nešlo ještě o revoluci v dopravě, kterou přineslo až využití parních lokomotiv.

Až parostrojem poháněná doprava byla kvalitativně odlišná od všech předchozích forem dopravy: byla rychlá, spolehlivá, umožňovala masovou přepravu na libovolné vzdálenosti, a to nezávisle na povětrnostních podmínkách (Hlavačka 1990: 18). Zpětně i sama železnice stimulovala vývoj průmyslu tím, že odebírala ve velkém hutní výrobky a uhlí pro svůj vlastní provoz.

O výhodách a vztazích průmyslové revoluce a parostrojní železnice již bylo napsáno mnohé, ale koněspřežkám se zatím věnuje spíše okrajová pozornost.

Přitom i koněspřežná železnice může být při zkoumání počátků průmyslové revoluce zajímavá, a to zejména jako jedna z prvních nových podnikatelských zkušeností v oblasti akumulace kapitálu a organizace takto rozsáhlého projektu.

Postavit její trať je totiž také velmi nákladné<sup>1</sup>, organizačně obtížné a zejména šlo o technickou novinku<sup>2</sup> a z pohledu současníků tedy riskantní podnik.

Až do padesátých let 19. století to v našich zemích byla právě pouze šlechta, kdo byl schopen akumulovat dostatečné množství kapitálu pro průmyslové podnikání. Obchodní a bankovní kapitál se projevil až v druhé polovině 19. století (Efmertová 1998: 225).

Na železnici, i když pouze koňskou, však jeden šlechtic nestačil, a proto byla pro stavbu dráhy, která měla vést z Prahy do Plzně vytvořena akciová společnost, ve které se šlechticů pro novátorský železniční projekt sdružilo více.

Plánovaný podnik však neuspěl, ekonomicky zkrachoval a koleje skončily ani ne v půli původně zamýšlené trasy. A právě ona navržená trasa byla největším kamenem úrazu - doprava byla pouze jednosměrná a vlaky tedy z poloviny nevyužité.

Jednotliví šlechtici zřejmě nepochopili, že zisk mohou mít přímo z případných úspěchů akciové společnosti, a že by tedy bylo vhodné volit trasu koněspřežky co nejefektivnější, co se dopravy týče.

Namísto toho volili trasu tak, aby k ní měli pokud možno dobrý přístup všichni akcionáři. Prospěch ze železničního projektu chápali jednoduše jako prospěch pro svá jednotlivá panství

---

<sup>1</sup> Hlavačka uvádí: "Za kapitál vložený do nejmodernějšího hutního a železářského podniku bylo tedy možno postavit jen asi 23 kilometrů koněspřežné železnice a vybavit do všech detailů přibližně 10 kilometrů parostrojní železnice." (Hlavačka 1990: 19)

<sup>2</sup> Různých typů kolejí včetně dřevěných bylo pro kratší vzdálenosti užíváno už dříve zejména v dolech, nešlo tedy o úplně novou myšlenku. Použití kolejí na delší vzdálenosti na povrchu však za technickou novinku označit můžeme.

a představovali si, že jim železnice jako jednotlivcům pomůže k lepšímu odbytu produktů vlastního velkostatku v Praze.

Zcela opominuli možnost, že by koněspřežka mohla jejich panství minout, ale že by z ní i tak mohli mít peněžní zisky. Taková úvaha by zřejmě ještě o několik desetiletí předběhla svoji dobu.

Stavbu Pražsko-lánské koněspřežky tedy můžeme chápat jako neúspěšný podnikatelský záměr šlechty v počátcích průmyslové revoluce.

Koněspřežky tedy byly školou nových podnikatelů ohledně financí a plánování, ale i školou českých inženýrů a stavitelů, kteří se zde naučili nejen mnohým technickým záležitostem, ale i organizaci práce - je nutné si uvědomit, že stavba dlouhá několik desítek kilometrů dlouhé trati zaměstnala na tu dobu nevídané množství pracovníků.

Právě na trasu, která vedla k neúspěchu celého projektu koněspřežky, jsem se ve své bakalářské práci zaměřila.

## **1.2. Interdisciplinární výzkum: krajina a historie**

### **1.2.1. Přístupy**

V této kapitole bych ráda objasnila způsob, jakým jsem ve své práci postupovala.

Nejprve jsem našla trasu Pražsko-lánské koněspřežky na dobových mapách, konkrétně v Císařských otiscích stabilního katastru (v daných územích mapováno v letech 1840 - 1841).

Způsob, jakým byly tyto mapy vyhotoveny, a tudíž i jejich případnou srovnatelnost s dnešními mapami rozeberu dále v samostatné kapitole, nicméně již nyní mohu prozradit, že jsem je srovnatelnými s dnešním mapováním shledala.

Na základě toho jsem pak v počítači připravila několik soulepů jednotlivých mapových listů stabilního katastru a na tyto soulepy jsem "položila" digitální vrstvu současné turistické mapy. Po jistých úpravách, jejichž detaily rozebírám také v samostatné kapitole, jsem přenesla trasu koněspřežky do současných turistických map tak, aby podle nich bylo možné hledat zbytky drážního tělesa v terénu.

V tuto chvíli jsem nahlédla do online volně dostupných ortofotografických map (na [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)) a posoudila jsem, ve kterých úsecích má smysl provést terénní výzkum.

Podle ortofotografických map v kombinaci již hotovými turistickými mapami s trasou bývalé koněspřežky jsem usoudila, že části trasy, kde se dnes nachází pole, či zástavba, je zbytečné procházet<sup>3</sup>.

K dohledávání trasy koněspřežky bylo ještě nutno, abych měla jasnější představu, jak konkrétně by zbytky koněspřežky měly vypadat, a proto jsem ještě před zahájením prospekce reliktní trasy koněspřežky v terénu vyhledala i různé historické spisy o stavbě této dráhy.

Do míst, kde podle mého úsudku byla možnost pozůstatky trasy najít, jsem se vydala na pěší terénní výzkum. V krajině jsem za pomoci GPS navigace srovnávala svoji pozici s pozicí bývalé koněspřežky v mapě a tímto způsobem jsem mnohé části trasy našla a posléze i zdokumentovala.

Tento způsob práce má blízko k metodám historické geografie, či poněkud vzdáleněji k metodám nedestruktivní archeologie.

---

<sup>3</sup> Firma Geodis, která všechny tyto ortofotografické mapy poskytuje, bohužel nedovoluje jejich bezplatné užití v jakýchkoli pracech.

## 1.2.2. Dosavadní stav výzkumu

O Pražsko-lánské koněspřežce pojednávají dvě monografie. První z nich je útlá knížka *Pražsko-lánská koňská železnice* Františka Švarce vydaná Okresním muzeem Rakovník v roce 1998. O nedávno zesnulém autorovi vím od pracovnice rakovnického muzea pouze to, že byl vášnivým návštěvníkem archivů a milovníkem místní rakovnické historie, o které také napsal mnohé články. O jeho lásce k archivům a pečlivé práci s archiváliemi svědčí i publikace o koněspřežce, ve které čerpá z mnoha dobových archiválií, jež často i v plném znění překládá do češtiny a cituje je.

Švarcova kniha o koněspřežce je cenná pro množství informací, které autor načerpal z archivních materiálů a chronologicky uspořádal tak, aby byl sestaven celý její příběh.

Druhá monografie o Pražsko-lánské koněspřežce *Koleje do křivoklátských lesů* Václava Vodvářky, která ještě vydána nebyla a je přístupná jen online v elektronické podobě, tento příběh ještě o něco překračuje. Tento spis je celkově čtivější, snad i proto, že příběh koněspřežky zasazuje do širších historických souvislostí a že tak úzkostlivě nelpí na všech detailech historie stavby. Vodvářka ale detailem nepohrdá a umí z historie koněspřežky vybrat mnohé zajímavosti, které čerpá i z rodinných kronik a jiných neobvyklých místních dějepisných materiálů. Zdá se, že v těch se autor několika jiných již

vydaných knížek o historii Lán a okolí orientuje velmi dobře.



Obrázek 1: Koněspřežka na dobové kresbě (převzato z Polák 2005)

O koněspřežce dále pojednává poměrně velké množství článků v časopisech jako je *Železničář*, *Dějiny vědy a techniky*, *Věda a život*, *Věstník Národního technického muzea*, *Hutník*, *Ročenka státních a soukromých drah* aj. Mezi autory těchto článků se často opakovala jména Aloise Nechleby, Františka Psoty, Jana Hondla a Josefa Honsa.

Alois Nechleba byl na přelomu 19. a 20. století lesním radou na Křivoklátě, ostatní se věnovali historii techniky, zvláště pak historii železnic. Všechny tyto autory jmenuje Hlavačka, když kriticky hledí na počátky českého dějepisného bádání o dopravě - až do 50. let dvacátého století totiž tento obor nebyl ustanoven a nevěnoval se mu žádný profesionál. Dějiny dopravy až do padesátých let tedy byly sestavovány prací nadšenců spíše než historiků, nebyla vytvářena rozsáhlejší díla, nýbrž právě pouze časopisecká pojednání (Hlavačka 1990: 11).

Použila jsem několik článků, které se věnovaly obecně historii stavby Pražsko-lánské koněspřežky (Hondl 1929, Psota 1951, Nechleba 1895, Šimůnek 1990 aj.), ale i takové, které se specializovaly na železniční svršek (Nechleba 1919, Hons 1985, Hons 1957) či dokonce na vznik železničního názvosloví v 19. století (Hons 1946).

K uvedení do problematiky průmyslové revoluce jsem využila knížku *Dějiny hospodářství českých zemí* autorského kolektivu pod vedením Ivana Jakubce a Zdeňka Jindry a publikaci Marcely C. Efmertové *České země v letech 1848 – 1918*.

K zorientování v dějinách dopravy mi pomohla nejvíce publikace Milana Hlavačky *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, dále přímo železnicí se zabývající knížky Mojžíry Krejčíříka *Po stopách našich železnic* a Miloslava Štěpána *Přehledné dějiny československých železnic 1824 - 1948*. K bližšímu seznámení se s dopravou v době před koněspřežkou mi výtečně posloužila útlá, leč velmi čtivá Hlavačkovo knížka *Cestování v éře dostavníku*.

Co se týče studia starých kartografických pramenů, základním pramenem mi byly zejména publikace Evy Semotanové, kterou v současné době můžeme pokládat za autoritu v tomto oboru. Čerpám zejména z její výpravné publikace *Mapy Čech, Moravy a Slezska v zrcadle staletí* a z knížky *Historická geografie českých zemí*.

Pro podrobnější technické informace o průběhu katastrálního mapování jsem sáhla po knížce autorské dvojice Boguszak - Císař: *Vývoj mapového zobrazení území československé socialistické republiky, III. díl: Mapování a měření českých zemí od poloviny 18. století do počátku 20. století*.

Pro inspiraci jsem také vyhledala dostupné informace o koněspřežce z Českých Budějovic do Lince. Zde jsem ke svému překvapení zjistila, že je tato dráha v literatuře prorazila mnohem více, než její středočeská sestřička.

Důvodů bude hned několik a hned prvním bude to, že českobudějovická koněspřežka byla narozdíl od koněspřežky z Prahy do Lán projektem úspěšným. Prosperovala nejprve obchodem se solí a později i osobní dopravou. Druhý důvod ale bude neméně důležitý. Koněspřežka totiž z Českých Budějovic vedla na jih až na dnešní území Rakouska, kde z historické železniční kuriozity udělali turistickou atrakci. V městečku Kerschbaumu nedaleko za hranicemi v bývalé stanici vzniklo železniční muzeum a provozují zde půlkilometrovou koněspřežnou dráhu. Muzeum má pěkné internetové stránky i s informacemi o historii a současném stavu zbytků koněspřežky na rakouské straně<sup>4</sup>.

A v Rakousku se zřejmě inspirovali i naši badatelé. Již v roce 1968 vyšla o českobudějovické koněspřežce pěkná souhrnná publikace Miloše Svobody *Začalo to koněspřežkou*.

V nedávné době se vedení města České Budějovice rozhodlo, že by také mohlo koněspřežku využít jako turistické lákadlo a kromě plánu na obnovu části koněspřežné trati pro turisty v centru města vzniklo o dráze hned několik pěkných publikací, které často vznikají i v německojazyčné verzi. V naprosté většině z nich figuruje mezi jmény autorů Ivo Hajn. Ten se koněspřežce věnoval již v roce 2003, kdy se podílel na archeologickém výzkumu přepražní stanice Bujanov (Hajn - Chvojka - Majer 2004).

Hajn dále napsal o koněspřežce samostatnou knížku *Die Pferdeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden* (2006, česky snad již 2004), společně Johannem Brunerem spolupracoval na dvojjazyčném česko-německém *Lexikonu koněspřežních železnic/ Lexikon der Pferdeisenbahnen* (2007), společně s Ludmilou Kučerovou pak napsal knížku *Historií a krajem koněspřežky* (2008), která je také z druhé strany psána v němčině.

Kromě těchto publikací vyšla o českobudějovické koněspřežce turistická brožurka, která stručně shrnuje její historii, památky koněspřežky, muzea a dává mnohé tipy na výlety i cyklovýlety za její trasou.

Všechny tyto nedávné publikace byly financovány z různých dotačních programů EU, či přímo města České Budějovice.

---

<sup>4</sup> Stránky muzea <http://gemeinde.rainbach-mkr.at/pfeiba/mainframe.htm>, relikty koněspřežky na rakouské straně <http://gemeinde.rainbach-mkr.at/pferdeisenbahn/baurelikte.htm>.

O českobudějovické koněspřežce také odvysílala ČT2 přinejmenším dva krátké pořady, které je dnes možno shlédnout online na serveru YouTube. Jeden z nich nesl název *Koněspřežka jede!* a byl vyroben v roce 2009, druhý bohužel v online podobě postrádá titulky, takže jej nejsem schopna blíže identifikovat. (Plné odkazy na oba snímky jsou v seznamu použitých zdrojů na konci práce.)

Ačkoli některé z uvedených titulů ve své práci vysloveně necituji, všechny tyto zdroje mě silně při psaní ovlivnily, nejvýrazněji však literatura i online zdroje vztahující se ke koněspřežce z Českých Budějovic, která mi ukázala, že široký okruh lidí může mít o historii železnice (turistický) zájem, bude-li pro ně určitým způsobem zhmotněna a zviditelněna. Zde jsem si uvědomila, že Pražsko-lánská koněspřežka na své zviditelnění teprve čeká a že zviditelněvat nelze bez toho, abychom věděli, kudy že vlastně koněspřežka přesně vedla.

### 1.2.3. Kartografické prameny

Zabývat se starými mapami<sup>5</sup> v souvislosti s koněspřežkou může být zajímavé přinejmenším ze dvou důvodů. Prvním je samozřejmě to, že na některých z nich můžeme najít zakreslenou trasu, kudy koněspřežná železnice vedla. Koněspřežka z Prahy do Lán byla dostavěna ve své konečné délce krátce před významným katastrálním mapováním celých Čech, takže máme o její trase podrobné záznamy. Tomuto se budu podrobněji věnovat dále.

Druhým důvodem, proč se při studiu koněspřežky zajímat o staré mapy, je, že lze takto zjistit, jaké mapové podklady a informace o terénu měli k dispozici její stavitelé.

Toto je velmi zajímavé zejména proto, že mapování českých zemí na začátku devatenáctého prodlálo velký skok kupředu, takže se mapy před koněspřežkou výrazně liší od těch po koněspřežce.

---

<sup>5</sup> Vědomě užívám termín „stará mapa“ místo jinak hojně užívaného termínu „historická mapa“, který je však podle Evy Semotanové používán mylně jako synonymum pro starou mapu: historická mapa je totiž něco jiného. „<historická mapa> Znáročuje výsledky historického výzkumu moderními kartografickými prostředky na podkladě obecné zeměpisného a jiného kartografického díla, převážně soudobého. Historická mapa může být zároveň mapou starou a naopak stará mapa mapou historickou pouze v případě, že se jedná o mapu s dějepisným obsahem, vytvořenou v minulosti.“ (Semotanová 2001: 14)



## Exkurz do historie zeměměřičství v Českých zemích

Významný rozvoj zeměměřičství můžeme v Čechách hledat už v 16. a 17. století, kdy se u nás poprvé objevují tištěné mapy a zeměměřiči již používají přesnější zeměměřičské přístroje (teodolit, mensula).

Podstatná část map byla tvořena s jasným účelem, některé byly přílohou k zápisům do desek zemských, některé mapovaly jednotlivá panství, jiné sloužily pro správní a hospodářské účely velkostatků. Málokterá mapa tedy zaznamenávala větší území.

To se změnilo až v osmnáctém století, kdy si Habsburkové uvědomili potřebu zmapovat svá území pro vojenské účely. V roce 1720 tak na objednávku vznikla Müllerova mapa Čech v měřítku 1:132 000. Zaznamenává jednotlivé obce, vodstvo i komunikace. Reliéf terénu je však velmi schématický. Müller zde ještě používá tzv. kopečkovou metodu<sup>6</sup>, která byla až do konce 18. století nejrozšířenějším zobrazením reliéfu: tam, kde se terén vlní, kreslí jednoduše zakreslil kopeček. Jde tedy o informaci o povaze terénu (kopeček v místech kopcovitého terénu), nikoli o zjednodušené zakreslení jednotlivých kopců.

Značky jednotlivých sídel se lišily podle toho, zda sídlo bylo městem či vesnicí, zda bylo obeháno hradbami a dále podle toho, zda se v něm nacházel zámek, kostel či tržiště.



Obrázek 2: Zeměměřič (přejato z Boguszak - Císař 1961)



Obrázek 3: Ukázka Müllerovy mapy Čech z roku 1720 (vpravo vidíme opevněnou Prahu, uprostřed nahoře je zřetelná kopečková metoda), přístupné online z <http://oldmaps.geolab.cz>

Müllerovy mapy se zejména pro nedostatečné zobrazení reliéfu a charakteru sídel během třicetileté války ukázaly pro vojenské účely nedostačující. Vhodné nebylo ani měřítko, které sice může být použitelné pro přesun osob z jedné části země do jiné, ale rozhodně nemůže uspokojit taktické rozhodování před bitvou. Proto byla v roce 1763 založena oficiální rakouská vojenská kartografie, která dostala za úkol zmapovat celé území poněkud

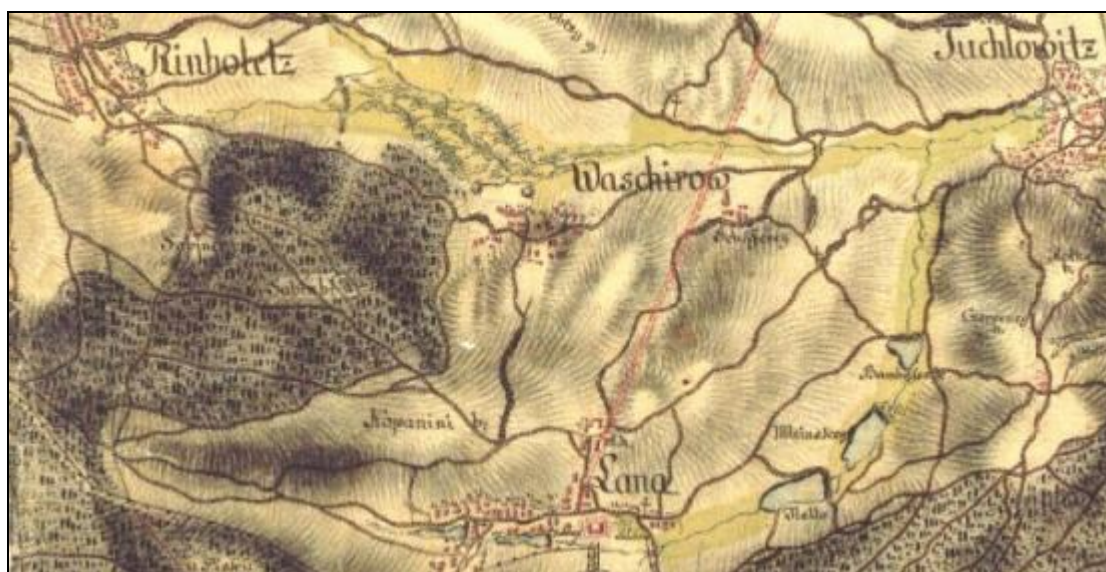
<sup>6</sup> V literatuře můžeme najít i označení pahorková metoda



podrobněji. Je třeba si uvědomit, že takto rozsáhlá práce, jakou mapování celé země bezpochyby je, vyžaduje koordinaci velkého množství odborně vyškolených osob, a na svou dobu to tedy byla velkolepá akce.

Ale ani ta se příliš nevydařila, protože byla provedena ve spěchu a snaze pracovat co nejlevněji – podstatným nedostatkem bylo, že nebyla vyměřena jednotná triangulační síť pro celé mapování, a tudíž jednotlivé mapové listy nenavazovaly a některé údaje na mapách byly značně nepřesné.

„Polohopisným podkladem byla Müllerova mapa Čech 1: 132 00 zvětšená do měřítka 1: 28 800, do níž pak důstojníci zakreslovali (ponejvíce při jízdě na koni) jen podle pouhého pozorování v terénu, tedy primitivním a nepřesným odhadem a la vue<sup>7</sup>, všechny předepsané polohopisné údaje a šrafami půdorysný obraz terénu.“ (Boguszak – Císař 1961: 11)



Obrázek 4: První vojenské mapování (1764 - 1767), okolí Lán

Tyto státní mapy ale byly určeny pro vojenské účely a nikoli pro šíření mezi obyvatelstvo.

Veřejnosti přístupné byly spíše mapy tvořené soukromníky a ti zaznamenávali zpravidla menší území. Poměrně kvalitní a pro ukázkou toho, co mohli mít stavitelé koněspřežky k dispozici, zajímavé jsou zejména mapy krajů z počátku 19. století. Jsou to hlavně Kreibichovy mapy krajů (Rakovnický kraj<sup>8</sup> 1821 či 1826) a Frenzova mapa (Rakovnický kraj 1806)<sup>9</sup>.

Právě na těchto mapách můžeme ilustrovat podstatnou proměnu v mapování reliéfu, která proběhla v našich krajích proběhla počátkem devatenáctého století.

Rozvoj měřicích přístrojů a zároveň rostoucí nároky uživatelů map vyústily v nahrazení kopečkové metody v přesnější techniky zakreslování terénu. V druhé polovině 18. století byl už terén znázorňován různým šrafováním a stínováním (viz obr. 4: První vojenské mapování).

Po roce 1799 zavedl Johann Georg Lehmann metodu šrafování sklonu podle zásady „čím příkřejší, tím tmavší“. Tento způsob kresby terénu je dodnes označován jako Lehmannovy (sklonové) šrafy. Svým směrem určovaly směr svahu (možno si představit jednotlivé čárky jako trasy, kudy by z kopce stékala voda), svoji tloušťkou pak jeho strmost.

<sup>7</sup> Z francouzštiny *od oka*

<sup>8</sup> Rakovnický kraj tehdy začínal již za hradbami staré Prahy, tj. celá koněspřežka včetně konečné „pražské“ stanice, která byla těsně za Bruskou branou v Dejvicích, se nacházela v Rakovnickém kraji.

<sup>9</sup> Všechny tyto tři mapy jsou online přístupné z <http://archivnimapy.cuzk.cz>, Mapová sbírka I.





Obrázek 5: Frenzova mapa Rakovníckého kraje (1806), dostupná online z <http://archivnimapy.cz/kz>, Mapová sbírka 1. Výřez Praha-Lány. Reliéf je na mapě zaznamenán stále ještě kopečkovou (pahorkovou) metodou.



Obrázek 6: Kreibichova mapa Rakovníckého kraje (1821), dostupná online z <http://archivnimapy.cz/kz>, Mapová sbírka 1. Výřez Praha-Lány. Reliéf je na mapě zaznamenán již šrafováním.

Právě zaznamenání reliéfu krajiny bylo pro stavbu koněspřežné železnice velmi podstatné. Jak popíši dále, trasa Pražsko-lánské koněspřežky byla pečlivě vyprojektována s ohledem na

to, aby stoupání či klesání bylo zcela minimální. Při přenesení trasy do současných map je toto krásně vidět, neboť koněspřežka vede takřka vždy rovnoběžně s vrstevnicemi, často i za cenu značného prodloužení trasy.

## Koněspřežka na mapách císařských otisků stabilního katastru

V letech 1824 až 1843 proběhlo na celém českém území první katastrální mapování založené přísně na zeměměřičském základě. Zeměměřičská komise konečně počátkem devatenáctého století po mnohých neúspěšných pokusech z minulosti<sup>10</sup> prosadila, že si vyhotovení katastrálních map vyžádá triangulaci<sup>11</sup> celého Rakouska-Uherska.

Nejprve byly astronomicky zaměřeny čtyři hlavní základny pro nově budovanou trigonometrickou síť, na ně byla v letech 1824 - 1825 navázána zeměměřičským měřením tzv. *velká síť*, která zaznamenala trigonometrické body se stranou trojúhelníků asi 30 km. Tato síť byla postupně zmenšena až do té míry, že nejmenší trojúhelníky měly stranu 9 – 5 km dlouhou (znamenalo to, že v ní byly zaznamenány takřka všechny kostelní věže i další přirozeně vysoké a zdáli viditelné body). Nejpodrobnější síť pak vznikla grafickou triangulací na měřičském stole.

Nutno říci, že pro potřeby katastrálního mapování nebylo vytvoření trigonometrické sítě celého Rakouska-Uherska vůbec nutné. Ze struktury katastrálního členění na jednotlivé katastry totiž vyplývá, že stačilo zaměřit síť v každém katastru zvlášť – mapy jednotlivých katastrů by mohly být stejně přesné, pouze by na sebe nenavazovaly. Což pro potřeby katastru není nutné. Zeměměřičská komise si ale zřejmě již byla vědoma, že se tato mravenčí práce na svou dobu megalomanského rozsahu do budoucna vyplatí. A zeměměřiči měli pravdu. Trigonometricky zaměřené mapy Stabilního katastru se staly podkladem pro další mapování monarchie, včetně 2. vojenského tzv. Františkova mapování.<sup>12</sup>

Samotné mapování terénu prováděli zeměměřiči po jednotlivých katastrech ve spolupráci s místními lidmi. Nejprve spolu se starostou ověřili pochůzkou hranici katastru, poté za konzultací s majiteli vykolíkovali hranice jednotlivých pozemků. Ty pak ve dvojicích měřili stejně, jako můžeme zeměměřiče potkat i dnes: inženýr s teodolitem, pomocník figurant s tyčkou. Kde nebylo z jednoho bodu do druhého vidět, tam měřili za pomoci busoly (o zaměření Stabilního katastru viz Boguszak – Císař 1961).

Tímto způsobem vznikly mapy natolik přesné, že je lze bez většího zkreslení „položít“ na dnešní mapy, a přitom natolik podrobné, že zaznamenávají i jednotlivé budovy (měřítko 1:2880)

Šťastná náhoda dala, že toto mapování proběhlo těsně poté, co byla koněspřežka dostavěna ve své maximální délce z Prahy až do lánského polesí, a že je tedy na těchto mapách zaznamenána ve své původní trase a plné kráse.

---

<sup>10</sup> Myšlenka všeobecného mapování se v českých zemích objevovala už od 16. století ve spojitosti s neustálým šířením při výpočtu daně z půdy (Boguszak - Císař 1961)

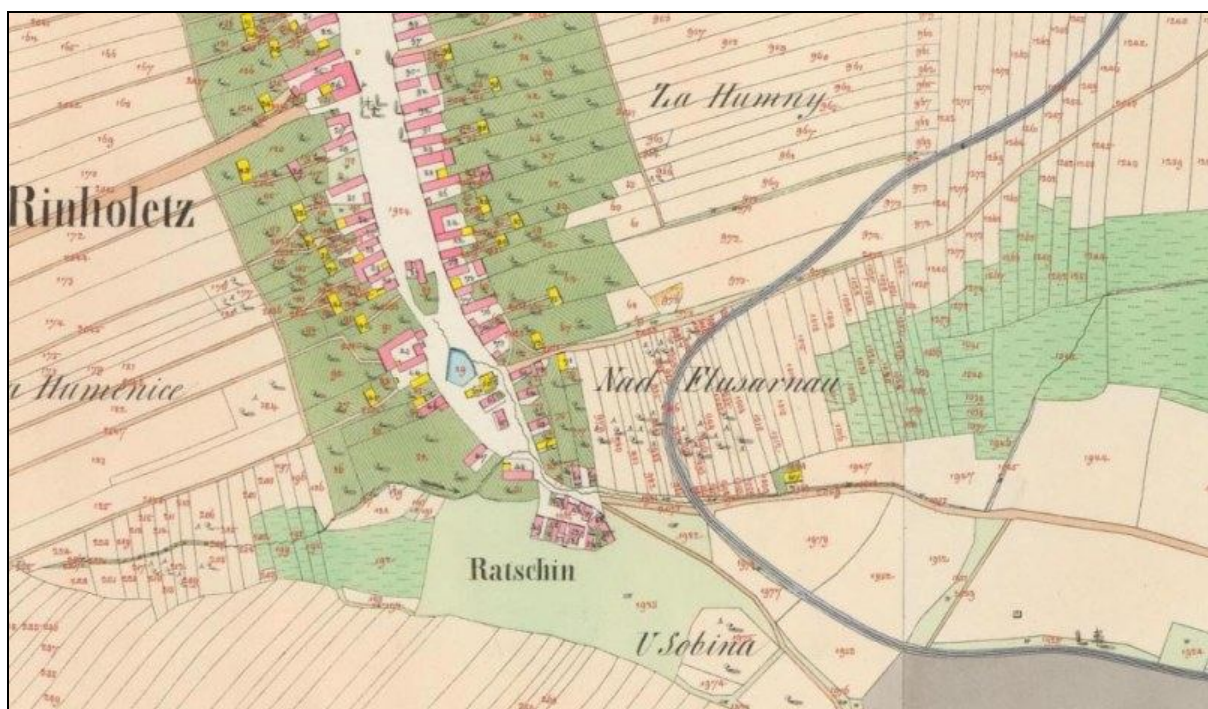
<sup>11</sup> Triangulace je dodnes užívaná zeměměřičská metoda, kterou v 17. století prosadil nizozemský matematik Willebrord Snell van Roijen, zvaný Snellius. (Semotanová 2001) Je založená na znalosti trojúhelníka – stačí znát vzdálenost dvou bodů trojúhelníka a úhly u těchto bodů, abychom byli schopni určit přesnou polohu bodu třetího. Úhly se zaměřují pomocí teodolitu.

<sup>12</sup> Mapy 2. vojenského mapování jsou v současnosti přístupné na známém portálu <http://mapy.cz>, pod označením „Historické 1836 – 52“.



Kolorované kopie originálních map z tohoto katastrálního mapování (tzv. císařské povinné otisky stabilního katastru) jsou dnes uloženy v Ústředním archivu zeměměřičství a katastru v Praze a také přístupné online pro prohlížení přes webový portál tohoto archivu<sup>13</sup>.

Pro badatelské účely včetně bakalářských a diplomových prací poskytuje ÚAZK mapové listy v digitální podobě na CD v omezeném množství zdarma.



Obrázek 7: Koněspřežka (modře) na soulepu map císařských otisků stabilního katastru (obec Rynholetz)

<sup>13</sup> <http://archivnimapy.cuzk.cz>

## Metoda přenesení trasy koněspřežky do současné turistické mapy

Jak jsme si řekli v předchozí podkapitole, na mapách císařských otisků stabilního katastru můžeme najít Pražsko-lánskou koněspřežku v její původní trase. Kdybychom se však podle těchto map vydali do terénu hledat koněspřežku, pak bychom pravděpodobně hledali velmi dlouho či bychom vůbec nenalezli. V krajině se za necelých dvě stě let mnohé změnilo, lidé postavili dálnice i mnohé silnice, sídla se několikanásobně rozrostla, mnohé plochy jsou nově zalesněny.

I proto je výhodné přenést si trasu ze starých map stabilního katastru na soudobou mapu, pro usnadnění orientace v terénu volím mapu turistickou<sup>14</sup>.

Přenesení koněspřežky do současné mapy má oproti jejímu ponechání v mapě stabilního katastru další výhodu – totiž vrstevnice. Teprve na nových mapách zřetelně vidíme pečlivost, jakou stavitelé Pražsko-lánské koněspřežky věnovali tomu, aby trasa neztrácela už jednu nabranou výšku, a jak důsledně tedy kopíruje vrstevnici.

Pro kladení různých map na sebe dnes používají kartografové metodu georeferencování v GIS<sup>15</sup>. Pro mé potřeby by ale tento způsob byl zbytečně složitý a práci s GISem, která by vyžadovala delší školení, mohu s dosažením uspokojivého výsledku nahradit srovnáváním map v grafických formátech. Práci s grafickým programem nahrává i to, že Ústřední archiv zeměměřičství a katastru badatelům poskytuje naskenované císařské otisky stabilního katastru v obrazovém formátu *jpg*.

Pro úpravu a srovnání starých a nových mapu použiji grafický program Adobe Photoshop, který umožňuje práci s tzv. *vrstvami*. Jeden obrazový soubor v Photoshopu může být tvořen vícero vrstvami, které si můžeme představit jako na sebe naskládané fólie s částmi obrazu. Kouzlo spočívá v tom, že můžeme volit míru průhlednosti jednotlivých vrstev (např. jednotlivých map).

Chceme-li na mapách císařských otisků stabilního katastru hledat trasu koněspřežky, musíme se nejprve vypořádat s tím, že mapy byly vyhotoveny po jednotlivých mapových listech.

Jeden tehdejší katastr měl průměrně asi pět mapových listů, některý více, jiný méně. První krok tedy spočívá v tom, že je tyto listy třeba „slepit“ tak, abychom získali delší úsek trati, který už stojí zato sledovat (zpravidla ale nejvýše do 10 km trasy<sup>16</sup>). Získáme takto někdy i mapu složenou z několika tehdejších katastrů (obr. 8)

V takovémto soulepu pak vytvoříme druhou průhlednou vrstvu, do které obkreslíme trasu koněspřežky. Celkově pak vidíme soulep map císařských otisků stabilního katastru a na něm zvýrazněnou trasu koněspřežky (obr. 9). Zcela jednoduše můžeme jednu nebo druhou vrstvu skrýt (viz obr. 10, kde zůstala jen vrstva s vytaženou trasou).

Ve třetím kroku přidáme do souboru vrstvu se současnou mapou, kterou nastavíme na poloprůhledno, abychom co nejpřesněji doladili její polohu na staré mapě (obr. 11). Orientujeme se především podle takových útvarů, které se od dob stabilního katastru nezměnily. Bývají to kostely, část zástavby vesnic, vodní plochy a některé cesty.

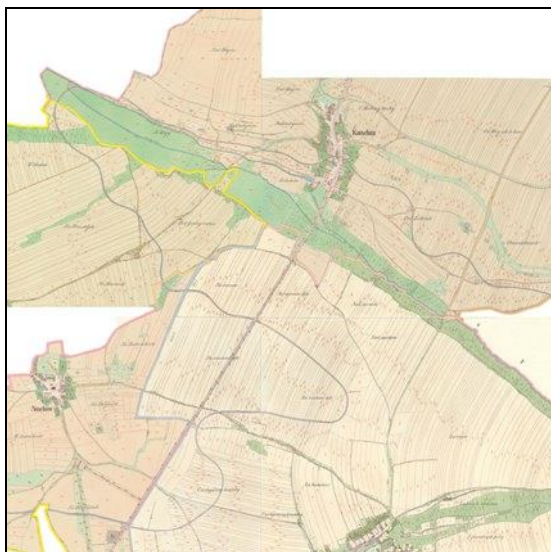
Ve finále je už jenom nastavíme vrstvy tak, aby bylo vidět to, co chceme – trasu koněspřežky vytaženou z císařských otisků a pod ní současnou mapu<sup>17</sup> (obr. 12).

<sup>14</sup> Používám turistickou mapu z [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), za svolení k jejímu užití děkuji firmě SHOCart

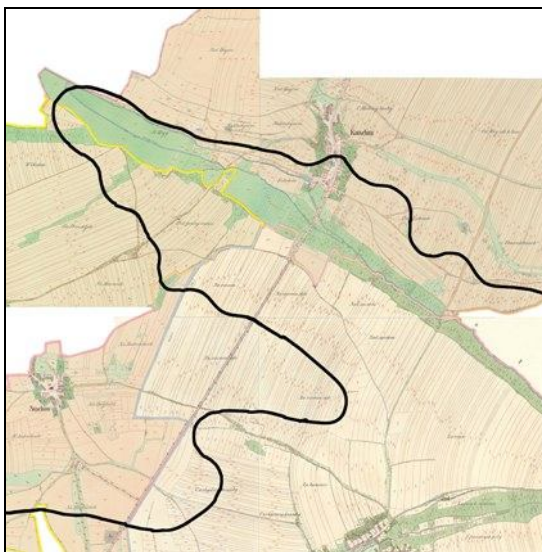
<sup>15</sup> Geografické informační systémy

<sup>16</sup> Toto omezení je dané zejména technickými možnostmi: pro potřeby tisku je vhodné, aby se jednotlivá mapka vešla bez výrazného zkreslení na jeden list formátu A4. Dalším technickým omezením je výkon mého domácího počítače, který by obraz většího rozměru zpracovával nepříjemně dlouho.

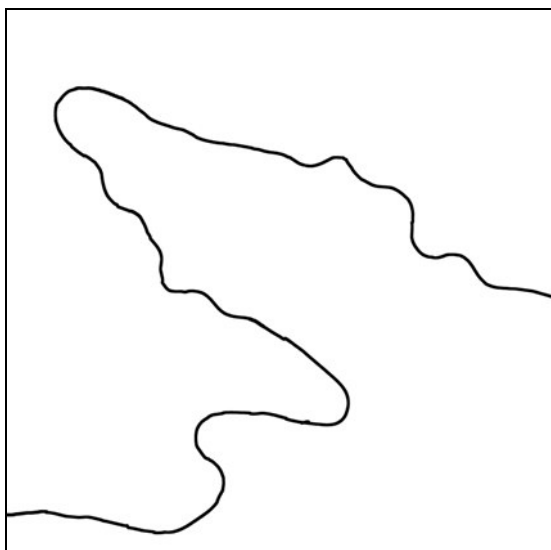
<sup>17</sup> Všechny mnou vytvořené plánky v této práci mají jednotné měřítko a navazují na sebe.



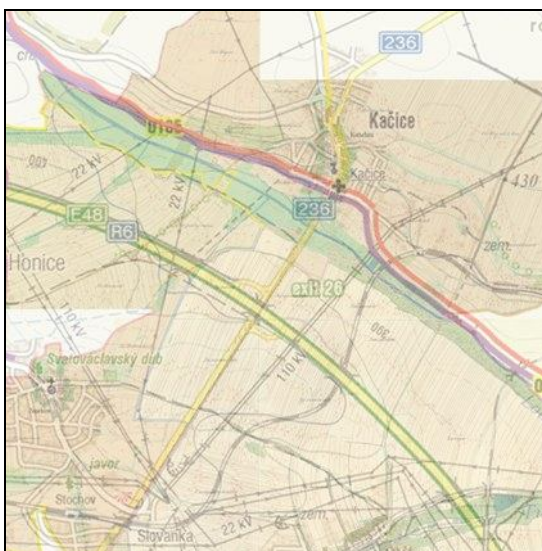
Obr. 8: Krok 1: Soulep map stabilního katastru



Obr. 9: Krok 2: Soulep s vytaženou trasou koněspřežky



Obr. 10: Samotná trasa koněspřežky



Obr. 11: Krok 3: Stará a nová mapa v poloprůhledné verzi



Obr. 12: Krok 4: Dnešní mapa s trasou koňky



## Ortofotografické mapy

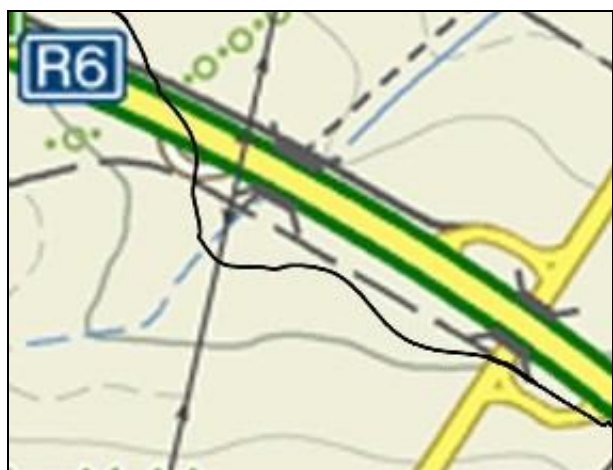
Termínem ortofotografické mapy označujeme kolmou fotografii terénu pořízenou z velké výšky (z letadla či družice). Na internetu je dostupné trojí ortofotografické mapování území současné České republiky – dvojí najdeme na portálu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) pod označením „Fotomapa“ (mapování z let 2002-2003 a 2006-2008), další pak na [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com) pod označením „satelitní“<sup>18</sup>.

Tyto mapy se dají použít metodou tzv. letecké archeologie, která nám umožní sledovat trasu koněspřežky i tam, kde by to z různých důvodů jinak nebylo možné. Pravděpodobně nejčastější takovými plochami budou pole, na kterých z běžné lidské perspektivy žádné pozůstatky bývalé trasy nemůžeme najít.

Letecká archeologie využívá toho, že z výšky vidíme i to, co bychom ze země vidět nemohli. Průkopník české letecké archeologie Martin Gojda toto trefně přirovnává k mravenci lezoucímu po orientálním koberci, který také nemůže ocenit jeho zdobné ornamenty (Gojda 1997). V případě letecké archeologie může výzkumník z letadla či leteckých snímků odhalit ze země neobjevitelné podpovrchové relikty na základě různých příznaků (Kuna a kol. 2004)

*Vegetační příznaky* spočívají v tom, že vegetace v místě reliktu nabývá jiného odstínu či výšky než vegetace okolní, neboť se zde jinak drží voda či živiny. Výrazná je zejména v monokulturních porostech, pole je tedy ideální. *Půdní příznaky* (nebo též vyprahlostní příznaky) spočívají v jiném odstínu půdy v místě reliktu, který je způsoben jinou rychlostí vysychání. *Srážkové příznaky* vznikají odlišným setrváváním srážek v místě reliktu, často jde o projev jiné teplotní kapacity materiálu v místě reliktu (např. různá rychlost odtávání sněhu zvýrazní podpovrchový objekt).

Ortofotografické snímky jsem chtěla využít k doložení trasy tam, kde to není možné pochůzkou v terénu, nicméně firma Geodis, která je vytvořila, nesouhlasí s jejich užitím zdarma. Proto jsem ortofotografické mapy využívala pouze pro vlastní potřeby a jejich další výřezy, krom tohoto ukázkového, jsem do této práce nevkládala.



Obrázek 13: Trasa koněspřežky (výřez mezi obcemi Kačice a Sochov)



Obrázek 14: Trasa koněspřežky na výřezu ortofotomapy ([www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), mapování 2002-2003) je v poli znatelná dvěma oblouky jižně od dálnice

<sup>18</sup> Všechny tyto ortofotomapy mapy vytvořila firma GEODIS BRNO, spol. s r.o.

## 2. Trasa Pražsko-lánské koněspřežky

### 2.1. Historie stavby koněspřežky

#### 2.1.1. Prvotní idea: z Prahy do křivoklátského panství podél Berounky

První nápad na stavbu železnice od Prahy na západ se objevil na fürstenberském křivoklátském panství už začátkem devatenáctého století. Bohatě zalesněný kraj poskytoval velké množství kvalitního topného i stavebního dříví, které však v dané době ještě nebylo dobře možné dopravit na větší vzdálenost ke spotřebitelům.

Část dřeva tedy křivoklátské panství samo zpracovávalo na dřevěné uhlí, které se dále využívalo v místních železárnách. Velkým odběratelem dřeva byla Praha, kam se dřevo plavilo po řece Berounce a Vltavě. Plavba dřeva byla krom zdlouhavé vozby po silnici dosud jedinou možnou cestou, jak dříví do Prahy dopravit, ale nebyla zdaleka ideální – více než desetina dřeva se cestou ztratila, byla rozkradena, či se potopila (Psota 1950: 106).

Fürstenberský knížecí rada František Nittinger byl však úředník otevřený novým možnostem techniky, a proto není divu, že konzultoval možnost nových způsobů dopravy s Františkem Josefem rytířem Gerstnerem, který už od konce 18. století vykonával dozor nad technický zařízením fürstenberského železářského podnikání. Společně došli k závěru, že nejvhodnějším dopravním prostředkem pro dopravu dřeva z křivoklátského panství do Prahy, by byla koněspřežná železnice podél řeky Berounky.

František Josef rytíř Gerstner byl ten, kdo již v roce 1807 navrhl první veřejnou železniční trať na českém území, koněspřežku z Českých Budějovic do Lince<sup>19</sup>.

V letech 1811 – 1812 proběhlo vyměřování možné trasy koněspřežky podél Berounky, na které ale nenavázala žádná další akce v podobě stavby. Možná to bylo tím, že panství dočasně spravoval pouze knížecí poručník, lankrabě Jáchym Egon z Fürstenberka.

---

<sup>19</sup> Koněspřežka z Českých Budějovic do Lince se zrodila z myšlenky na propojení Vltavy a Dunaje. Původní idea byla spojit tyto dva toky průplavem – první doložený nápad na tento počín se objevil už za Karla IV., později jej předložil ještě Albrecht z Valdštejna a dále se myšlenkou zabývali technici v 17. i 18. století (známý je tzv. Vogemontův archivně dochovaný návrh). Koncem 18. století se pak mezi Vltavou a Dunajem začal stavět Schwarzenberský kanál, určený k plavení dřeva (Hons 1975).

Roku 1807 byla založena Česká hydrotechnická privátní společnost, která měla najít nejvhodnější propojení Vltavy s Dunajem a v jejím čele co se týče technické stránky věci stanul právě František Josef rytíř Gerstner. Ten společně s pomocníky procestoval kraj, kudy mělo navrhované dílo vést, vyměřil převýšení (vychytrale se vyhnul zdlouhavé nivelaci, když nadmořskou výšku měřil podle změn barometrického tlaku) a s ohledem na mnohé aspekty rozhodl, že by bylo výhodnější v těchto místech toky propojit železnicí. Porovnával přitom tři možnosti: dopravu silniční, železniční, či stavbu průplavu. U všech počítal s náklady na stavbu i na provoz, s potřebnou tažnou silou, rozdíly tření kol na různých terénech i s časem potřebným na zdolání trasy (Kroupa 1983).

Gerstnerův návrh na zřízení koněspřežné železnice však zůstal dlouho „ležet v šuplíku“. Až když byla roku 1821 mezi polabskými státy uzavřena dohoda o volné plavbě na Labi, daly se věci do pohybu. Rakouská vláda byla vyzvána ke splavnění Labe a Vltavy a k jejich propojení s Dunajem. Logicky sáhla po již velmi dobře propočítaném projektu, jehož realizace se ujal Gerstnerův syn František Antonín a později stavitel Matyáš Schönerer (Hlavačka 1996).

Stavba byla vedena tak, aby vlak nikdy neztrácel již jednou nabytou výšku. Toto pravidlo vedlo k nutnosti stavět četné zářezy a násypy, které byly zpevňovány zdmí stavěnými „nasucho“. Právě tyto stavby českobudějovickou koněspřežku značně prodražily.

Provoz byl zahájen roku 1832 po celé délce trati a jezdilo se zde ještě dlouhou dobu ještě v éře parního stroje. Základním přepravovaným zbožím byla sůl z Rakouska, později se přidala i osobní doprava (Svoboda 1968).

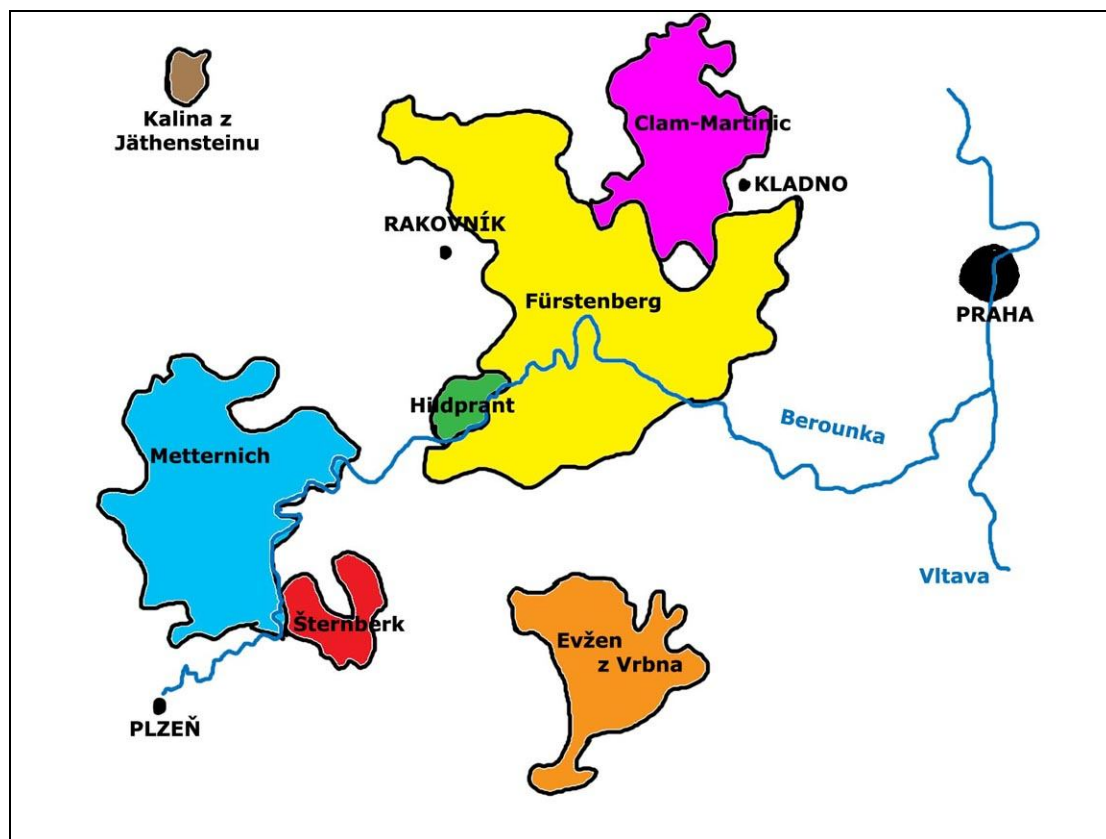


Když v roce 1817 křivoklátské panství převzal čerstvě zletilý Karl Egon II. Fürstenberg, obrátil se dvorní rada Nittinger s opakovaným návrhem stavby koňské železnice přímo na něj. Trasa měla vést podél řeky Vltavy a Berounky až k Roztokám u Křivoklátu, tak aby se co nejvíce omezilo jakékoli stoupání trati. Karl Egon II. se rozhodl, že k takto velkému projektu bude třeba přizvat další společníky, čímž Nittingera pověřil.

### 2.1.2. Sdružení šlechticů: postavit železnou dráhu z Prahy do Plzně

Zájem o spoluúčast na stavbě koněspřežky projevil větší množství osob. Bylo ale třeba trasu přizpůsobit tak, aby z ní měli prospěch všechny zainteresované strany, a proto byla roku 1825 vytvořena přípravná skupina, která měla teprve všechny ekonomické a technické náležitosti ještě projednat. Byli v ní:

JUDr. Kalina z Jäthensteinu<sup>20</sup> (majitel kaštického panství), kníže Karl Egon II. Fürstenberg (křivoklátské panství, zastupován Antonínem Janem Oppeltem, hospodářským radou, či Františkem Nittingerem, dvorním radou), hrabě Karel Clam-Martinič (smečenské panství), hrabě Kašpar ze Šternberka (radnické panství), baron Hildprant (slabecké panství), Evžen z Vrbna (hořovické a jinecké panství), František Josef rytíř Gerstner (polytechnik), Hynek Kleinwächter (obchodník), a později se v roce 1827 přidal i dvorní a státní kancléř kníže Václav Lothar Kliment Metternich, poté co zakoupil panství Plasy<sup>21</sup>.



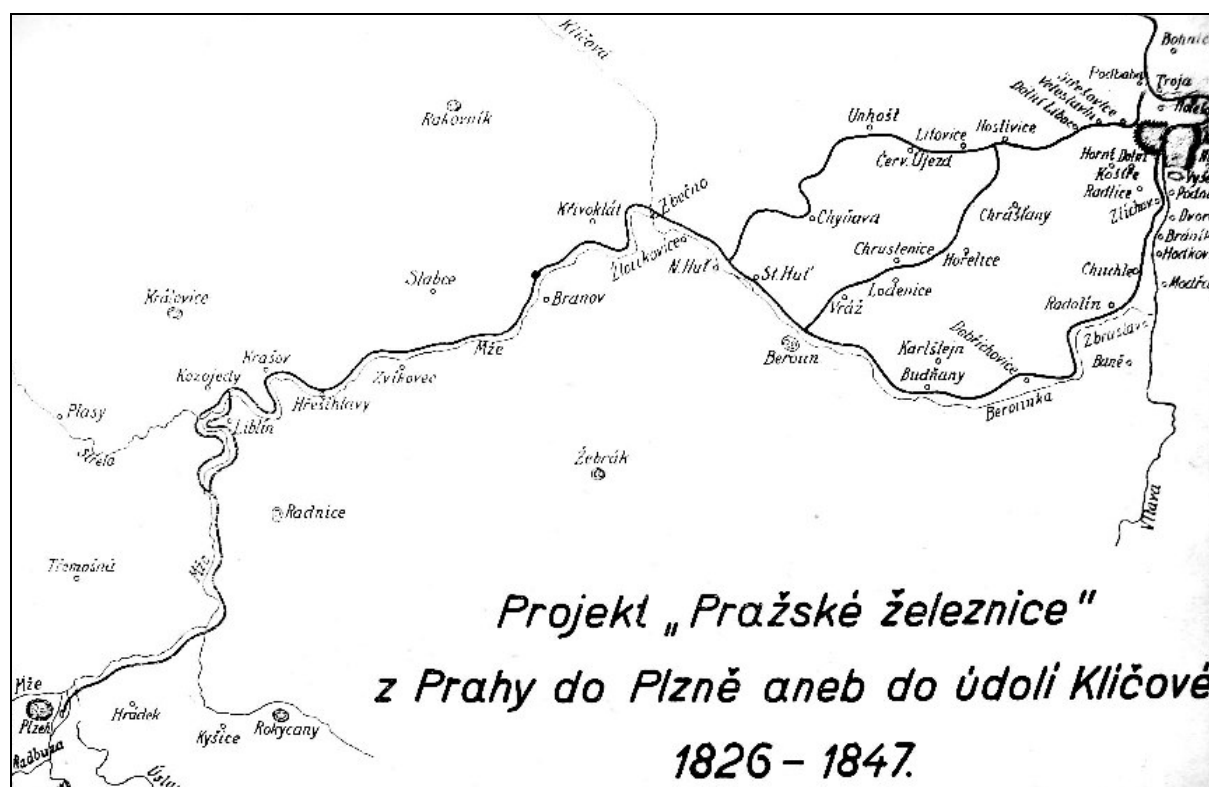
Obrázek 15: Panství zainteresovaných šlechticů (vykresleno podle mapy *Karte des landtäfflichen Grossgrund-Besitzes im Königreiche Böhmen nach der ehem. Domanial-Umgrenzung*, nedatováno, cca 1870, Archiv Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního v Praze)

<sup>20</sup> Švarc uvádí Matiaš Kalina z Jäthensteinu, kdežto Vodvářka tohoto šlechtice pojmenoval František Kalina z Jäthensteinu. Spor nejsem schopna rozsoudit.

<sup>21</sup> Vodvářka mezi členy spolku uvádí navíc ještě svobodného pana Antonína z Hochbergu (Vodvářka 2008: 25), toto jméno však nefiguruje na žádném z dalších seznamů členů spolku (Švarc 1998: 9, Hondl 1929: 934). Účast Antonína z Hochbergu pokládám za poměrně nepravděpodobnou, neboť jeho pozemky ležely severovýchodně od Prahy, a tudíž nevidím důvod, proč by měl mít na koněspřežné železnici opačným směrem od Prahy zájem.

Právě Metternichovy osobní zájmy na stavbě koněspřežné dráhy jí otevřely dveře pro státní povolení. Podle Vodvářky bylo všeobecně známo, že konzervativní státní kancléř Metternich vidí v železnicích státní nebezpečí, neboť se po nich rychle může přepravovat nepřítel. Takto ale kancléř odhadl, že by dráha mohla jeho nově nabyté panství výrazně zhodnotit, neboť by se konečně dostalo širokého odbytu místnímu dřevu a litině.

V dubnu roku 1826 podali k dvorní kanceláři ve Vídni hrabě Kašpar ze Šternberka s hrabětem Evženem Vrbnou žádost o udělení privilegia na stavbu „dráhy dřevěné a železné“ z Prahy do Plzně. Dvorní kancléř zatím privilegium neudělila, nicméně projevila svůj předběžný souhlas s tím, že privilegium udělí, budou-li přípravné práce na dráze úspěšné (šlo zejména o posouzení rentability, technického provedení aj.). Dne 30. července 1827 pak konečně bylo privilegium ke stavbě uděleno<sup>22</sup> (Hondl 1929).



Obrázek 16: Plánek projektu koněspřežky přiložený k žádosti o privilegium - skica podle originálních map v archivním materiálu rakouského železničního archivu ve Vídni, fascikl Pražsko-Plzeňská železnice; přejato z článku Jana Hondla v Ročence státních a soukromých drah 1929. Reálné trasa vedla nejsevernější cestou od Prahy podle tohoto plánu přibližně k Unhošti, dále však pokračovala severozápadním směrem na „Vejhybku“ (dnešní železniční stanice Kladno) a dále k Lánům, kde trasa také končila. Dále měla podél potoka Klíčavy pokračovat k Berounce a podél jejího toku pokračovat až do Plzně.

František Nittinger za společnost pro stavbu dráhy však toto privilegium vyzvedl ve dvorské kanceláři až téměř o rok později 2. května 1828. Tímto zpožděním se okamžitě projevil první problém: privilegium stanovilo, že do roka od vydání privilegia musí být postavena minimálně jedna míle (tj. asi 7,5 km) dráhy a do pěti let celá trasa, jinak mělo být privilegium považováno „za nevydané, případně za zrušené“ (podle Vodvářka 2008: 16). Rok od vydání

<sup>22</sup> Plně znění překladu privilegia do češtiny uvádí Hondl (1929), Vodvářka (2008) i Švarc (1998). Privilegium má 12 článků, preambuli a závěr. Upravuje dobu trvání privilegia na 50 let, povinnosti společnosti (případně stanovy akciové společnosti dání ke schválení, pokusit se vždy nejprve o dobrovolné vykoupení potřebných pozemků, nenarušit stávající silnice a toky). Zajímavé je, že ve dvou bodech výslovně upozorňuje na to, že je nutné řídit se podle stávajících zákonů.

privilegia měl vypršet 30. července 1828 a společnost tak měla necelé tři měsíce na to, aby postavila první míli, navíc v době letních měsíců, kdy je většina obyvatelstva zaměstnána zemědělskými pracemi. Jeho Veličenstvo císař František II. však uznal, že termín nelze za současné situace splnit, a milostivě oba termíny přesunul tak, aby se počítaly až od data reálného předání privilegia Františku Nittingerovi. Jak se ukázalo později, pětiletý termín na dokončení celé trasy se ani tak nepovedlo dodržet<sup>23</sup>, neboť se spolek finančně vyčerpal natolik, že dráha skončila přibližně v polovině své plánované délky nedaleko za obcí Lány.

K další úpravě privilegia došlo ještě 17. září 1828, kdy spolek dostal povolení stavět dráhu na kamenném, nikoli jen původně plánovaném dřevěném podkladu (původní privilegium bylo vypsáno na dráhu „dřevěnou a železnou“). Kamenný podklad měl mít delší trvání, nežli dřevěné pražce, které by bylo třeba v několikaletých cyklech obměňovat, a dvorní kancelář se k tomu vyjádřila ve smyslu, že „*státní správě může být vcelku lhostejné, z jakého materiálu budou zhotoveny pražce, jen když bude dbáno platných policejních předpisů*“ (Vodvářka 2008: 19)

Záhy také členové *Soukromé společnosti v Čechách ke zřízení dřevěné a železné dráhy z Prahy do Plzně* přišli na to, že bude vhodné současný spolek přeměnit na akciovou společnost, a proto museli podle prvního bodu uděleného privilegia předložit nejprve plánované stanovy ke schválení dvorské kanceláři. Zde byly stanovy schváleny a tímto oficiálně vznikla dne 1. května 1829 *C.k. privilegovaná Pražská železniční společnost*.

Ředitelství společnosti tvořili členové již stávající společnosti pro výstavbu dráhy, kteří se ale museli stát jejími akcionáři.

Podle stanov akciové společnosti, které podrobněji rozebírá Švarc (1998: 24-25), mělo ředitelství právo jednat za společnost ve většině praktických záležitostí kolem stavby i provozu dráhy. Jednou ročně se pak konalo generální shromáždění (valná hromada), na němž ředitelství předkládalo ke schválení zprávu o stavu podniku a roční účetní uzávěrku a kde akcionáři mohli podávat své eventuální návrhy. Rozhodovalo se většinou hlasů, které byly mezi akcionáře rozděleny podle počtu držení akcií, kdy každá akcie dávala právě jeden hlas (maximum možných hlasů bylo však omezeno na 20).

Akciová společnost měla po zahájení dopravy a získání čistých výnosů vyplácet akcionářům dividendy – k tomu však zřejmě pro finanční kolaps celého podniku nikdy nedošlo...

Nepředbíhejme ale událostem.

Ještě než byla akciová společnost schválena dvorským úřadem (který se ostatně dle všeho velkou rychlostí zpracovávání dokumentů nevyznačoval), začala ještě společnost pro stavbu dráhy se samotnými pracemi. Podle Vodvářky se zpočátku zdálo, že vše půjde hladce. Zvolená trasa byla vybrána s ohledem na to, aby se nevyskytovaly složitější terénní překážky<sup>24</sup>, které by bylo nutno překonávat. Ani výkup pozemků prý zřejmě nebyl nákladný, neboť ve dvacátých letech 19. století se za ně nikde neplatily vysoké ceny (Vodvářka 2008:21).

---

<sup>23</sup> Nutno říci, že tyto termíny v privilegiu měly své opodstatnění – privilegium totiž dává stavitelům výhradní právo na stavbu dráhy ve schváleném směru, a kdyby zde dráha do určité doby postavena nebyla, pak je logické, že by toto privilegium mělo být zrušeno, a možnost postavit trať by mohl dostat někdo jiný.

<sup>24</sup> Právě pro problematický terén u Tetína, kde by bylo nutno nákladně a obtížně lámat skály, byla nakonec zavrhnuta původní varianta trati podél Berounky.

Stavivo a materiál také prý bylo možno pořídit lacino, mnohé dokonce dodávali sami členové akciové společnosti, či se užíval materiál z blízkého okolí stavby – litinové kolejnice z fürstenberských hutí v Novém Jáchymově a šternberských železáren v Darové na Radnicku, pískovec na kamenný podklad pod koleje z lomů u Kamenných Žehrovců a Doks, později z lomů v okolí Prahy, v některých úsecích pak místo pískovcového podkladu místní dřevo křivoklátského fürstenberského panství. Vozy pro převoz kamene a případně uhlí vyráběly hořovické železářny Evžena z Vrbny, vozy pro dopravu palivového dříví fürstenberské železářny a železářny svobodného pána Antonína z Hochberga. I mzdy pro dělníky byly podle Vodvářky všeobecně dost nízké.

Co se týče prací, bylo rozhodnuto použít tzv. anglický způsob provádění prací, který již Gerstner úspěšně použil při stavbě budějovicko-linecké dráhy. Tento způsob spočívá ve vyhlášení výběrového řízení (resp. dražby) jednotlivých prací pro řemeslníky z okolí konkrétního místa, kde je třeba práci vykonat. Mělo by se tak ušetřit na ubytování a dietách pro řemeslníky, ale i stimulací co největší konkurence mezi řemeslníky dosáhnout co nejlepší kvality, největší rychlosti a zároveň nejnižší požadované ceny odvedené práce.

Ne vždy se ale kýženého efektu dosáhlo. Švarc na základě archivních materiálů popisuje dražbu prací u vsi Kačice následujícím způsobem: „Dražbu řídila pod vedení guberniálního rady Gerstnera čtyřčlenná komise (...). Komise se v 9 hodin ráno dne 29. září odebrala do Kačice a odtud na staveniště u Kačického potoka. K dražbě se však dostavili zájemci jen z okolních vesnic, kteří se hodili pouze jako nádeníci a k stavbě kamenné hráze. Zedníků bylo mezi nimi jen několik, podnikatelé nepřišli.“ (Švarc 1998: 20)

Skutečná nouze o pracovní síly však přicházela až s obdobím žní, kdy měla většina obyvatelstva plné ruce zemědělských prací<sup>25</sup>. S tímto však ředitelství společnosti počítalo a počátky stavby vypadaly nadějně.

První hotový úsek od Prahy z nádraží Bruska (dnešní Dejvické nádraží) do Vejhybky (dnešní nádraží Kladno) o celkové délce 25 km byl pro zkušební provoz otevřen 21. března 1830.

Půl roku na to, v říjnu 1830 dospěla dalšími zhruba 27

## Náwěstj.

Uby se co neyrychlegi dohotowil kus zakládané nowé železnokolegny silnice mezi Prahau a Plznj od wese nice Kačice z gedné strany ku Praze, z druhé k Láhně — licitatorně na aukol pronagmau se k tomu schopným a uznalým podnikatelům některé práce, jakož: Wykopáwanj a prokopáwanj; nawáženj země a postrannj příkopy; lámánj a přiwáženj tesaného a stawitelnjho kamene we wětššich i menššich oddělenjch; jakož i stawěnj několika mostů a průtoků (kanalů); pak gednotliwé kusy silnice pod zwláštnjm dohlženjm, kontrollau a řízenjm ustanowených Inženýrů.

K tomu tedy 29. zářj letos we wsi Kačici na panstwí Smečenském u Slaného bude se provozowati licitace, k njžto schopnj podnikatelowé se zwau s tjm doloženjm, že na wůli magj, obširněgšj w tom určítosti nahljdnauti u gednatelstwí w Praze, we wodičkowé ulici w N. 709, nebo u pána polnohospodárského rady Ohsenbaura na kanceláti we Smečně, nebo u stawitelstwých Inženýrů we wsi Kačici, kterjžto - dle swé powinnosti - wšseličkě wyswětlenj w tom dáwagj.

W Praze 14. zářj 1828.

Ředitelstwí c. k. priv. společnosti železnokolegny silnice.

Obrázek 17: Vyhlášení dražby prací v Kačici, plakátek měl druhý sloupec v německém jazyce (xerokopie původní archiválie v archivu Muzea TGM - Rakovník, pozůstalost Františka Švarce)

<sup>25</sup> Ještě v polovině 19. století bylo v Čechách 64% zemědělského obyvatelstva (Jakubec – Jindra 2007: 159) V době žní však na polích tradičně pomáhali i ti, kteří se po zbytek roku věnovali jiným činnostem.

kilometry trat' až do Lán. Vodvářka uvádí, že ačkoli se v literatuře jako datum zahájení provozu na úseku Vejhybka – Lány běžně uvádí 25. října 1830, první transport dříví z křivoklátských lesů po koněspřežce do Prahy dorazil až 21. července 1831 a první pravidelný spoj vyjel až 17. října 1831 (Vodvářka 2008: 27). Teprve toto poslední datum Vodvářka považuje za skutečné zahájení provozu a myslím, že mu v tomto můžeme přitakat. Tyto dva úseky tedy byly zprovozněny vcelku rychle a v neustálé snaze o laciné provedení. Již v průběhu stavby se však začalo ukazovat, že práce kvapná, málo platná, a také že ne vždy se nejlevnější řešení v konečném důsledku finančně vyplatí. Již v době, kdy se stavěl třetí úsek dráhy z Lán k hájovně Píň, se projevil značný nedostatek financí a poté, co k hájovně uprostřed křivoklátských lesů dráha 11. dubna 1833 dospěla, byla stavba na čas úplně zastavena. Podívejme se tedy v další kapitole, kde že se problémy s financemi vzaly.

### 2.1.3. Finanční a provozní potíže

Akciová společnost se od zahájení prací snažila o co nejúspornější stavbu, jako by ředitelství doufalo, že dostane za málo peněz hodně muziky. Ukázalo se ale, že takto lze dostat jen falešnou písničku, rytmu kulhavého, která namísto tří bude mít jen jednu sloku.

Navržené vozy byly veliké a poměrně hřmotné, aby se na ně mohlo hodně naložit. Byly tedy velmi těžké již samy o sobě, natož pak i s nákladem. Velká hmotnost vozů vedla k praskání litinových kol, ale i často i litinových kolejnic.

Železniční svršek trpěl i z jiných důvodů. Během prací se brzy přišlo na to, že lomy v okolí Kamenných Žehrovců jednoduše nemohou stíhat dodávat pískovec, který byl určen jako podklad pod koleje, v takovém tempu, jaké by si stavba vyžadovala. Navíc bylo poměrně složité kámen dovážet na delší vzdálenosti, a proto se začal používat i méně kvalitní kámen z lomů v okolí Prahy (Střešovice, Hostivice, Horoměřice aj.). Ten se však často drotil, což opět podpořilo lámavost již tak křehkých a přetěžovaných litinových kolejnic.

Ale i tento méně kvalitní kámen bylo třeba nejprve otesat do příslušného tvaru, což stále ještě stavbu zdržovalo, a proto byly v některých úsecích (zvláště u Prahy a v křivoklátských lesích) pro urychlení stavby místo plánovaných kamenných podkladů pokládány podélné dřevěné pražce. U nich se již v době jejich pokládky počítalo s tím, že budou postupně obměněny za podklad kamenný – nyní však bylo potřeba dráhu zprovoznit co nejdříve, aby se z jejího zisku mohly opravovat již rozpadající se úseky a aby bylo možné pokračovat ve stavbě dále směrem na Plzeň.

Kdyby ale toto byly všechny problémy! Dobře technicky vyřešené nebylo ani ukotvení kolejnic ke kamennému (či dřevěnému) podkladu, dubové kolíky určené k tomuto účelu praskaly a kolejnice se často vyvracely.

Snaha o úspornost vedla k tomu, že byla trasa projektována tak, že se úzkostlivě držela vrstevnice, aby nebylo nutno stavět příliš mnoho náspů či prokopávat zářezy<sup>26</sup>. To trasu značně prodloužilo<sup>27</sup> a také notně zvlnilo. Některé oblouky byly tak ostré, že bylo třeba navrhnout do té doby nepřilíš vídanou mechaniku otočných kol.

<sup>26</sup> Pro povoz s animálním potahem je výhodné, když je dráha co nejrovnější, protože na rozdíl od mechanického pohonu, není možné „přeřadit“ na jiný převod – kuň má stále stejnou sílu. Na koněspřežce z Českých Budějovic do Lince, zejména pak na její české straně, kterou stavěl Gerstnerův syn František Antonín, bylo nivelity tratě dosaženo četnými stavbami náspů či zářezů. Ty však celý projekt značně prodražily, což nakonec vyústilo v odchod F. A. Gerstnera a dostavbu rakouského úseku trati pod vedením inženýra Matyáše Schönnera.

Právě drahým stavbám se chtěli stavitelé koněspřežky z Prahy do Lán vyhnout, a proto zvolili druhou možnost a co nejúzkostlivěji se při volbě trasy drželi vrstevnice, což dobře uvidíme při přenesení trasy do současných map. (Tehdejší mapy ještě vrstevnice neměly, tudíž je vyjádření „drželi se vrstevnice“ poněkud anachronické.)

<sup>27</sup> Zatímco vzdušnou čarou je to z Brusky do Lán 32 km, trasa koněspřežky měla v tomto úseku o celých 20 km více.



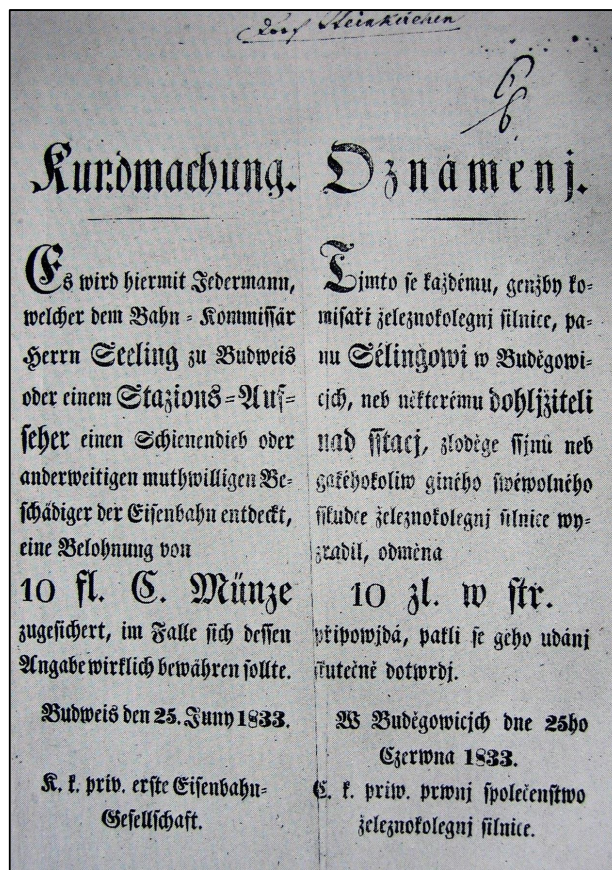
To vše vedlo k nákladným opravám, ale zároveň ztěžovalo i stavbu samotnou, neboť se počítalo s tím, že se po dráze bude dopravovat kámen na stavbu úseků vzdálenějších od lomů.

Nepříliš šťastně vypadala i situace samotného pohonu – totiž koní. Pro úsek z Brusky do Lán bylo rozhodnuto používat najaté kočí i s vlastními koňmi z okolních vesnic, aby se ušetřilo za stavbu stájí, koupi koní a koneckonců i za potřebnou péči a píci pro zvířata. Vesničané ale mohli po dráze jezdit jen v době mimo sezónní zemědělské práce, a když zjistili, že je provoz železnice často pro poruchy na dráze přerušen, vozy vykolejují, a že pak musejí i s koňmi čekat a složitě si vyjednávat se správou drah, aby vůbec dostali nějakou finanční náhradu či částečnou mzdu, ztráceli o práci na dráze zájem docela.

Nejen špatné technické plány ale mařily projekt. Lidé z okolí často ze stavby rozkrádali kolejnice, dřevo i kamenné kvádry, které byly cenným materiálem na stavbách, svévolně dráhu ničili či ji používali pro své povozy<sup>28</sup>, trakaře či lehčí osobní vozy. Alespoň tak si dne 18. července 1832 písemně stěžovalo u zemského gubernia ředitelství společnosti pro stavbu koněspřežky. Žádalo při tom, aby proti tomuto poškozování byly nařízeny zvláštní pokuty, neboť současné zákony se zdály být nedostatečné (Švarc 1998: 50-51). Akciová společnost přitom chtěla, aby pokuty připadly jí, aby z nich bylo možno škodu napravit, a v případě nedobytnosti pokuty aby bylo navrženo, že by viník mohl dlužnou částku na dráze odpracovat.

K tomu však nedošlo, protože žádost na guberniu ležela celých sedm let a v roce 1840 byla vyřízena prohlášením, že situace již zřejmě není aktuální.

Problém s vandalismem na železnici to nebyl ojedinělý, obdobné potíže řešilo v té samé době i vedení koněspřežky z Českých Budějovic do Lince, které vydalo následující dvojjazyčně psanou vyhlášku: „*Tímto se každému, jenž komisaři železnokolejní silnice, panu Selingovi v Budějovicích, neb některému dohlížiteli nad štací, zloděje šijnů<sup>29</sup> neb jakéhokoliv jiného svévolného škůdce železnokolejní silnice vyzradil, odměna 10. zl. v stř. připovídá, pakliže se jeho udání skutečně dotvrdí. V Budějovicích dne 25ho června 1833 C.k. priv. první společenstvo železnokolejní silnice.*“ (Štěpán 1958: obr.12 )



Obrázek 18: Vyhláška o udávání vandalů na českobudějovické koněspřežce (převzato z Štěpán 1958)

<sup>28</sup> Povozy – alespoň ty anglické – mívaly rozchod kol, cca 1,2m (Vodvářka 2008: 3). Nikdo se zřejmě nepokoušel jezdit přímo po kolejích, dráha byla zajímavá už jenom jako cesta – byla kvalitně zpevněná, dlážděná a rovná.

<sup>29</sup> Slova štače a šijny pocházejí z němčiny následujícím způsobem: die Station, čti štacion, počestněně štače, znamená zastávka, stanice, malé nádraží; die Schiene (čti šine), počestněně šina, znamená kolejnice. Počátky železnic v českých zemích byly spojeny s nedostatkem české terminologie, která se tedy přejímala z němčiny. Ve čtyřicátých letech se teprve začala ustavovat česká železniční terminologie, a to jak v časopisecké rozpravě jazykozpytů ve vlastneckém časopise Květy, tak ve specializované železniční literatuře. Více k tématu viz článek Josefa Honse o počátcích českého železničního názvosloví (Hons 1946).

Nutnost neustálých oprav a fakt, že železnice nebyla po dlouhé časové úseky provozuschopná, vedly k úplnému finančnímu vyčerpání akciové společnosti v roce 1833, kdy byla trať dostavěna až k hájovně Píňě několik kilometrů za Lány.

V tomto roce navíc v květnu končila pětiletá lhůta, která byla stanovena na zhotovení celé trasy až do Plzně. Císař František však dovolil lhůtu ještě o dalších pět let prodloužit tak, že koleje měly do Plzně vést nejpozději do roku 1838 (Vodvářka 2008: 35).

Že to s pokračováním stavby nebude valné, v roce 1833 možná vytušil původem francouzský inženýr Joachim Barrande, jenž měl za úkol vyměřování trasy podél Berounky. U dráhy podal výpověď a začal se věnovat studiu českého siluru, k němuž jej přivedl objev trilobitů u Skryjí v údolí Berounky, kde prováděl měřičské práce pro plánovanou trasu koněspřežky<sup>30</sup>.

Roku 1833 tedy generální shromáždění schválilo, že je nutno buďto vydat další akcie, jejichž výtěžek by šel na rekonstrukci dráhy a její pokračování až do Plzně, a nebo celou dosavadní trať prodat alespoň za cenu odpovídající dosavadním nákladům. Akcionáři chtěli dráhu buďto ve vlastní režii zachránit a provozovat, či alespoň smazat svoji ztrátu a dát od projektu ruce pryč.

#### 2.1.4. Koněspřežka v rukou knížete Fürstenberka

Varianta vydání nových akcií padla, neboť zklamaní akcionáři již nebyli ochotni investovat do projektu další obnos, a tak se přistoupilo k druhé možnosti. Inzerát, uveřejněný v únoru roku 1834 v listě Prager Zeitung vyhlášoval prodej dráhy v úseku od Brusky až ke knížecí Lánské oboře s veškerým příslušenstvím. Na vyhlášenou dražbu dne 18. března 1834 se však nedostavil ani jediný zájemce a až po necelých dvou týdnech poté přišla na ředitelství akciové společnosti nabídka pražského obchodníka se dřevem Antona Theodora Schimanna, který by dráhu odkoupil za 30 000 zl. k. m.<sup>31</sup> Schimann však požadoval dlouhé termíny splátek, a proto jeho nabídka nebyla přijata.

Nakonec se ke koupi dráhy odhodlal největší akcionář, kníže Karel Egon II. Fürstenberk, který měl ostatně na jejím provozování v současném úseku největší zájem, neboť končila v jeho lesích, odkud se mohlo do Prahy vyvážet velké množství dříví<sup>32</sup>.

V říjnu 1834 ředitelství akciové společnosti vyhlásilo, že jestli se do měsíce nenajde kupec s vyšší nabídkou, tak koněspřežku získá kníže Fürstenberk. Nikdo se nepřihlásil a od listopadu tedy celá dráha včetně příslušenství a všech práv a povinností ukotvených v privilegii přešla na něj.

Dále již nepotřebná akciová *C.k. priv. Pražská železniční společnost* byla rozpuštěna.

Fürstenberk podřídil provoz dráhy inspektoru svého panství, dvornímu radovi Františku Nittingerovi, který byl ostatně do projektu zasvěcen již od samého jeho počátku.

Již v roce 1835 se ale na scéně opět objevuje pražský obchodník Schimann, kterému Fürstenberk dává koněspřežku do dlouhodobého pronájmu se všemi stávajícími povinnostmi – zejména pak s tou, že je třeba dráhu dostavět do roku 1838 až do Plzně. Schimann se také smluvně zavázal, že bude koněspřežkou dopravovat určité množství dřeva ročně do Prahy.

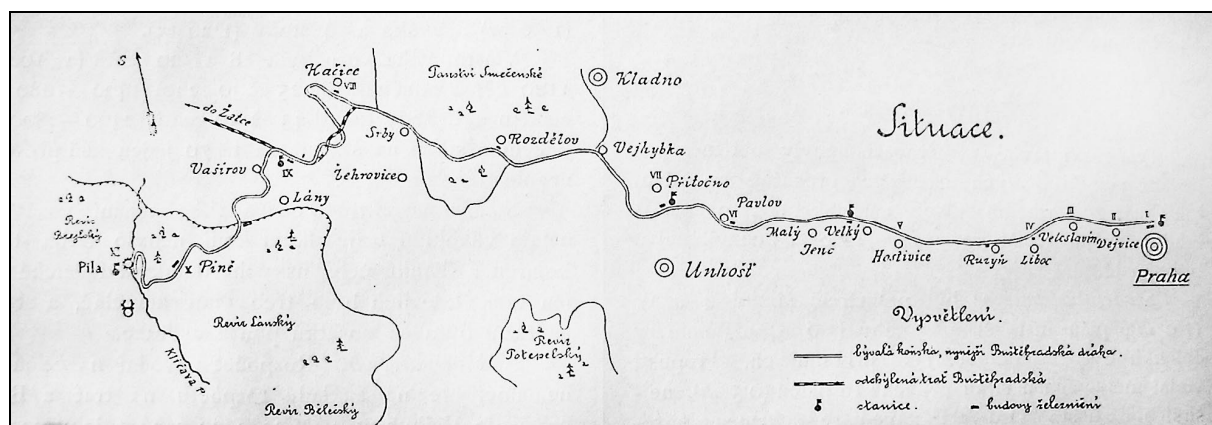
<sup>30</sup> Joachim Barrande meškal ve vyhnanství s Bourbony v Čechách jako vychovatel. Zde se seznámil s Františkem Nittingerem, který jej pro vyměřování trasy získal. (Psota 1949: 75)

<sup>31</sup> Zlatých konvenční měny

<sup>32</sup> Křivoklátské lesy vždy poskytovaly dostatek kvalitního listnatého stavebního dříví, ale i dřevo na otop.

V souvislosti s plánovanou výstavbou dvoru Amálie byl v tuto chvíli plánován výsek cca 400 ha až dvoustletých bučin, a toto dřevo bylo potřeba zpracovat či odprodat. Právě to možná nakonec Fürstenberka ke koupi koněspřežky přesvědčilo.

Zpočátku se zdálo, že se Schimannovi podaří koněspřežku vzkřísit. Během tří let zvládl zprovoznit celou trať z původně žalostného stavu, ve kterém ji přebíral (provozoschopná byla v roce 1835 jen asi pětina trasy mezi Bruskou a Píněmi), obnovil vozový park, pořídil koně pro provoz v lesní části trati za Lány a trať zde prodloužil z Píní až k dolní pile na Brejli. Dále se však již koněspřežka nikdy nedostala. I podnikavý a původně kapitálem dobře zajištěný obchodník Schimann se na koněspřežce finančně vyčerpal, a proto společně s Fürstenberkem požádali císaře pána o zproštění povinnosti dovést železnici až do Plzně. Tomu císař Ferdinand V. svolil dekretem ze dne 29. června 1839 a koněspřežka tedy definitivně skončila v údolí potoka Klíčavy u dolní brejlské pily, kde bylo hlavní skladiště fürstenberského dřeva a kde se tvořilo malé na svou dobu pokrokové lesní průmyslově agrární centrum<sup>33</sup>.



Obrázek 19: Plánek celé trasy koněspřežky z Prahy až k pile na Brejli (převzato z Nechleba 1895)

Obchody s přepravovaným dřívím však nebyly dostatečně rentabilní a Schimann ještě v téže roce usoudil, že nezvládne ani samotný provoz trati, a proto se s knížetem Fürstenberkem dohodl na zrušení nájmu a smlouvy o dovozu dřeva. Koněspřežka se k 1. lednu 1840 vrátila zpět do režie křivoklátského panství.

<sup>33</sup> V mapě stabilního katastru, katastr Ruda, najdeme v oblasti Brejle následující stavení: továrna na olovnatý cukr, horní a dolní pila, stáj pro telata, varna na potaš, cihelna, dva mlýny, dům nadlesního, dům hajného, ovčín.



### 2.1.5. Konec koněspřežky: éra uhlí a parního stroje

V následujících několika letech se po koněspřežce i nadále přepravovalo dřevo. Kromě vagónů naložených dřevem se však do Prahy postupně začínalo vozit uhlí z kladenské pánve. Kníže Fürstenberk správně pochopil význam právě se rychle rozvíjející spotřeby uhlí, která souvisela první fází průmyslové revoluce v Čechách, a chtěl se vyhoupnout na vlnu, která by pozdvihla prosperitu jeho koňské dráhy. Snažil se proto smlouvami s majiteli dolů získat monopol na dovoz a prodej uhlí z okolí Buštěhradu.

Zpočátku se uhlí dováželo ke stanici Vejhybka (dnešní nádraží Kladno) jak to jenom šlo po polních cestách. V roce 1845 nechal kníže Fürstenberk vybudovat k buštěhradským dolům z Vejhybky řádnou silnici, ale i tak se ukázalo, že dvojitý překládání uhlí zbytečně přidělává práci a provoz zdržuje, a proto kníže požádal o privilegium na stavbu odbočné trati k buštěhradským dolům. O rok později Fürstenberk toto privilegium dostal.

Dvorní rada Ebert pak v roce 1847 navrhoval odbočku dotáhnout co nejrychleji až do Kralup nad Vltavou dříve, než se této příležitosti chopí někdo jiný a přebere tak knížeti Fürstenberkovi uhlí, které se stalo vysoce žádanou komoditou. K realizaci tohoto návrhu však ještě nedošlo.

Praha se mezitím ukázala jako nenasytný jedlík kladenského uhlí, možná i proto, že Fürstenberk nechal pro transport uhlí vcelku nízké tarify a uhlí tedy nebylo příliš drahé. V důsledku toho stoupla poptávka po uhlí nejen ze strany pražských průmyslníků, ale i ze strany domácností, které doposud topily převážně pouze dřívím.

Koněspřežka nestíhala pražský hlad po uhlí uspokojovat, a proto se kníže rozhodl úzkorozchodnou koněspřežku přestavět na normálněrozchodnou dráhu pro parostrojem poháněné vlaky. Dvorní rada Egon Ebert tedy za Fürstenberka požádal u dvorní kanceláře ve Vídni o povolení k přestavbě, než však stihl dodat detailní plány, přišel revoluční rok 1848 a dvorní kancelář měla jiné starosti nežli o koníky a parní stroje.

Věc se dala do pohybu opět až v roce 1850, kdy se neblahá tři roky stará předtucha dvorního rady Eberta splnila. Společnost *Kladenského kamenouhelného těžířstva* v čele s Vojtěchem Lannou a bratry Kleinovými přišla s konkurenčním návrhem vybudovat z buštěhradských dolů parostrojní železnici zcela novou, a to údolím Zákolanského potoka do Kralup nad Vltavou, kde by se napojila na státní dráhu z Prahy do Drážďan a zároveň na řeku Vltavu.

Stáli tu tedy proti sobě z jihu kníže Fürstenberk a ze severu podnikatelé nové éry, oba protivníci s úmyslem získat místní monopol v průmyslovém uhelném podnikání a dopravě na kladensku.

Na straně Fürstenberka ale stála císařská byrokracie, která ovládala nezbytná razítka k povolení stavby, a zelenou tedy dostal projekt přestavby koněspřežky na parostroj.

Nicméně vítězství to nebylo úplné a vůbec ne sladké. Fürstenberk dostal privilegium, ale jen s obtížemi sháněl finance na potřebnou stavbu. Brzy se ukázalo, že bez společníků to nepůjde, a když se ani zamýšlená akciová společnost pro přestavbu nesešla v dostatečné solventnosti, musel se kníže vrátit zpátky právě ke společnosti Vojtěcha Lanny a bratrů Kleinových.

Po delších dohodách se zástupci knížete shodli s těžaři na tom, že od přestavby koněspřežky ustoupí, že se Fürstenberk vzdá privilegia na dráhu k Buštěhradu, zato že se ale stane největším podílníkem pro zamýšlený projekt dráhy do Kralup nad Vltavou.

A tak se také stalo – dne 25. října 1853 vzniká společnost Buštěhradské železnice, jejímž největším akcionářem se stává Fürstenberk, který tímto předává koněspřežku do majetku společnosti, dalšími akcionáři jsou bratři Kleinové, Vojtěch Lanna, Václav Novotný, J.B. Riedl, C.A. Fiedler sen. i C.A. Fiedler jun., J.V. Bayer, Friedrich Zdeckauer a Antonin Richter

(Švarc 1998: 81). Se stavbou se začíná ihned a postupuje tak rychle, že je celá hotova a odzkoušena ještě předtím, než vůbec stihne dvorní kancelář vystavit koncesi k její stavbě<sup>34</sup>.

Hotové stavby ani koncese se však nedožil hlavní podílník společnosti – kníže Karel Egon Fürstenberk zemřel 22. října 1854 a jeho místo zaujal kníže Maxmilián Egon I. z Fürstenberka. Provoz mezi Kladnem a Kralupy byl pro nákladní dopravu zahájen v zimě a pro dopravu osobní v létě roku 1856 a osobní dopravy se o pět let později dočkala i koněspřežka, jejíž trasa byla proto obohacena o několik dalších zastávek (např. Rynholec, Pavlov).

V roce 1863 rozhodla *Buštěhradská železniční společnost*, že by si přestavbu na parostroj konečně zasloužila i koněspřežka alespoň v úseku mezi Prahou a Kladnem, a ještě téhož roku v listopadu byl na zrekonstruovaném úseku zahájen provoz s parními lokomotivami.

Při přestavbě ale nebylo pro novou dráhu užito vždy staré a příliš klikaté těleso koněspřežky, nýbrž bylo v mnohých úsecích stavěno těleso zcela nové, díky čemuž dnes můžeme v lesích najít nevyužité reliky staré koňské dráhy.

Další úvahy o převodu další části koněspřežky na parostroj a prodloužení dráhy dále na západ byly přerušeny prusko-rakouskou válkou v létě 1866, kdy byl železniční provoz zcela zastaven a mnohé části drážního tělesa i poškozeny.

Po válce a rozdělení říše na Rakousko a Uhersko se konečně na čas vyjasnily a ustálily politické poměry ve střední Evropě a nastal „*krátkodobý, ale velmi intenzivní hospodářský rozmach, který se po prusko-francouzské válce proměnil ve skutečnou zakladatelskou horečku*“ (Hlavačka 1990: 102). To se výrazně projevilo právě při budování železnic, které stát podporoval nejen morálně, ale v této době i finančně.

Roku 1867 císař František Josef I. uděluje *Buštěhradské železniční společnosti* novou koncesi, která nahrazuje předchozí privilegia z let 1827 a 1855 a která výslovně povoluje provozování již vybudovaných parostrojních tratí Dejvice – Kladno, Kladno – Kralupy nad Vltavou a Hostivice – Smíchov i zbývajícího úseku koněspřežky z Kladna (Vejhybky) k pile Brejl. Dále se povoluje přestavět tuto koněspřežku na parostroj a připojit staré trati na nově vznikající dráhy odbočkami v Lužné a Krupé. Zároveň se připojuje povinnost spojit Dejvické nádraží s nádražím Bubny (Státní dráha Praha – Drážďany).

Koněspřežka tedy byla v letech 1868 – 1869 přestavěna i ve své druhé části na železnici běžného rozchodu a to až do Rynholce. Dále plánovaná lokomotivní dráha pokračovala na západ a poslední úsek koněspřežky z Rynholce přes Lány až k dolní pile Brejl zůstal nedotčen a fungoval nadále v nezměněné podobě. Intenzita dopravy byla však stále nižší a nižší, až byl provoz k 1. září 1873 zastaven docela.

Tím se historie koněspřežky uzavírá.

Pozůstatky koněspřežky<sup>35</sup>, tam kde její těleso nebylo využito pro dráhu parostrojní, jsou i dnes v terénu patrné a železniční spodek lidé na několika místech užívají jako pohodlnou a rovnou cestu, stejně jako ji neoprávněně a ke zlosti stavitelů užívali už před necelými dvěma stoletími.

Jinde je dráha zarostlá a schovaná v lesích a slouží už leda tak pro pobavení hrstky drážních archeologů a jiných nadšenců do historických železnic.

Pojďme se tedy v následujících kapitolách nejprve podívat, jak koněspřežka vypadala, abychom věděli, co můžeme hledat. Pak společně projdeme bývalou trasu, abychom zdokumentovali, co vůbec dnes ještě můžeme najít...

---

<sup>34</sup> Koncese nese datum 20. listopad 1855. Vodvářka (2008: 68) se pozastavuje nad neobvyklým postupem, kdy byla dráha budovaná „načerno“ ještě před samotným schválením – vysvětluje jej zákulisními praktikami ve vysokých úřadech, které dbaly na osobní pokladnu excisaře Ferdinanda Dobrotivého, který vlastnil několik uhelných dolů na buštěhradsku.

<sup>35</sup> Železniční svršek posledního úseku Rynholec – Brejl byl snesen šest let po ukončení provozu (1879), v terénu se zachoval pouze železniční spodek.

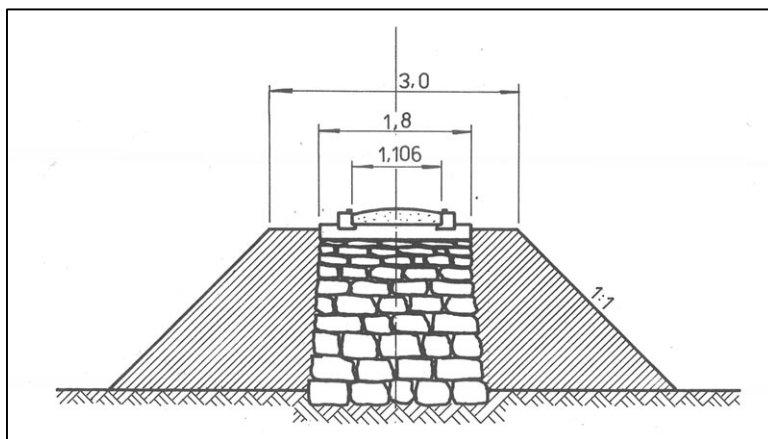
## 2.2. Jak koněspřežka vypadala: technický popis dráhy

Každou železniční stavbu dělíme na železniční spodek a železniční svršek. Do železničního spodku počítáme veškeré stavby, které bylo nutno vystavět před pokládkou kolejnic, do železničního svršku pak kolejnice samotné a případně jejich upevňovací mechanismus.

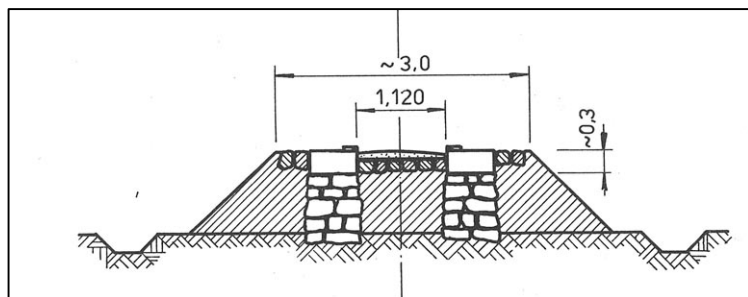
### 2.2.1. Železniční spodek: náspy, zářezy

Jak jsem již uvedla v kapitole o historii Pražsko-lánské koněspřežky, stavbu koněspřežky provázela snaha stavět co nejlaciněji a nejrychleji. To znamenalo zejména co největší omezování nejnákladnějších staveb – totiž násypů a zářezů. Trasa byla vedena tak, že úzkostlivě sleduje vrstevnici, ale přesto se alespoň v některých úsecích stavitelé stavbám železničního spodku nemohli vyhnout. Násypy či zářezy tak vyrovnávaly nerovnosti terénu tak, aby samotná dráha co nejméně klesala či stoupala<sup>36</sup>.

Projektant trasy František Josef rytíř Gerstner už při své první stavbě koněspřežky z Českých Budějovic do Lince nechtěl při stavbě spoléhat na pouhé navržení zeminy do požadované výše. Počítal totiž s tím, že takovýto násyp by se časem příliš rychle sesedal, čímž by mohlo dojít k poškození kolejového svršku, či hůře k celkovému zborcení násypu.



Obrázek 20: Průřez násypem českobudějovické koněspřežky s jednou širokou zdí stavěnou nasucho (přejato z Krejčířík 1991: 22)



Obrázek 21: Průřez násypem Pražsko-lánské koněspřežky (přejato z Krejčířík 1991: 29)

*myšlenka se brzo ukázala jako zcestná. Nasucho postavené zdi z lomového kamene působily v tělese dráhy jako podélné trativody, které sváděly srážkovou vodu k patě zemního tělesa. Vlhkost zeminy v základu zdi se postupně zvyšovala a následky se dostavily v podobě sedání a borcení zdi. To vedlo k deformacím kolejového roštu.*“ (Krejčířík 1991: 22)

Již na českobudějovické koněspřežce tedy nechával uvnitř násypu stavět tzv. zed' nasucho (zed' poskládaná z lomaného kamene neslepovaná žádnou maltou či jiným pojivem). Nejprve se stavěly dvě takovéto zdi rovnoběžně vedle sebe, každá pod jednou kolejnicí. Jak to ale komentuje ve své knížce Mojmir Krejčířík: „Zdánlivě dobrá

<sup>36</sup> Co nejmenší sklon trati, nebo alespoň sklon dlouhodobě co nejvyrovnanější, byl nutný z důvodu animálního koňského pohonu vlaků. Zatímco v případě mechanického stroje je možno při změně sklonu přeredit na jiný převod, s koněm nic podobného udělat nejde. Kolik koní je do vlakové soupravy již jednou zapřaženo, tolik síly bude po celou cestu – zapřahání většího počtu koní kvůli krátkému úseku stoupání by bylo neohospodárné a snaha požadovat po nebohém zvířeti „nadkoňský výkon“ pravděpodobně marná a zvířatům škodlivá.

Gerstner se však tenkrát bohužel zmýlil, když usoudil, že vodu vede zemina mezi těmito zdmi, a namísto dvou úzkých nasucho stavěných zdí nechal později v náspech na českobudějovické koněspřežce stavět jednu širokou zeď (o šířce od koleje ke koleji). Problémy s vodou se pak samozřejmě projeví ještě silněji.

Na Pražsko-lánské koněspřežce se tedy stavěly násypy opět s dvěma zdmi a prostor mezi nimi a po stranách se vysypával zeminou. I zde se, i přes neblahé zkušenosti z českobudějovické koněspřežky, násypy zpočátku vysypávaly zeminou pouze do sklonu 1:1<sup>37</sup> (45°). Až obchodník Schimann, který měl dráhu v pronájmu v letech 1835 – 1839, tento sklon při celkové rekonstrukci trati zmírnil na 1:1,25 (39°).

S obdobnými úhly byly stavěny i zářezy dráhy.

Celý povrch drážního tělesa, jak mezi kolejemi, tak po stranách, byl vyštětován<sup>38</sup>, prostor mezi kolejnicemi, kudy běželi koně, byl navíc posypán šterkem.

Na koněspřežných drahách nebyly a také vůbec ani nemohly být příčné pražce, tak jak je známe z dnešních železnic, ty by totiž znemožňovaly chůzi koně. Místo toho byly pražce podélné. Přimo pod kolejnicí ležely otesané pískovcové kvádry o tloušťce přibližně 30 cm, šířce 60 – 70 cm a délce kolem 1,2m (Krejčířík 1991: 29). Věřilo se, že kamenný podklad bude trvanlivější než podklad dřevěný, ale přesto se na některých úsecích<sup>39</sup> z důvodu úspor času i financí pokládaly místo těchto pískovcových kvádrů nejprve tesané dřevěné pražce<sup>40</sup>.



Obrázek 23: Zářez koněspřežky severně od Lán za silnicí v oblasti Kopanina (foto duben 2010)



Obrázek 22: Znatelný násep mezi údolím Klíčavy a hájovnou Píň (červen 2010)

Každá stavba se kromě samotné užitečnosti pro železnici musela vyrovnat ještě s jedním důležitým problémem, kterým byla voda. Do zářezů logicky voda stékala a držela se v nich. Násypy, které byly stavěny zejména kvůli drobným údolíčkům, samozřejmě v těchto údolíčkách zamezovaly odtoku vody.

<sup>37</sup> Sklony se v této době uváděly jako poměry odvěsen pravoúhlého trojúhelníka. Převod na dnes častěji používané vyjádření sklonu v úhlu (stupních) je možný za pomoci funkce arcustangens. Pro snazší orientaci uvádím vždy vyjádření sklonu obojím způsobem, úhly zaokrouhluji na celé jednotky.

<sup>38</sup> Štetování je způsob pokládání kamenné dlažby, užívaný v této době zejména pro silnice.

<sup>39</sup> Dřevěné pražce byly položeny nejprve na úseku poblíž Prahy, později v lesních oblastech za Lány.

<sup>40</sup> Alois Nechleba ve svém článku z roku 1919 v Technickém obzoru říká, že dřevěné pražce, které byly použity v Lánské oboře, nejsou ani po 70 letech v zemi zcela ztrouchnivělé, poněvadž byly z mastných (loučovitých) starých borovic a byly zakonzervovány ve stále vlhké půdě stinného lesa.



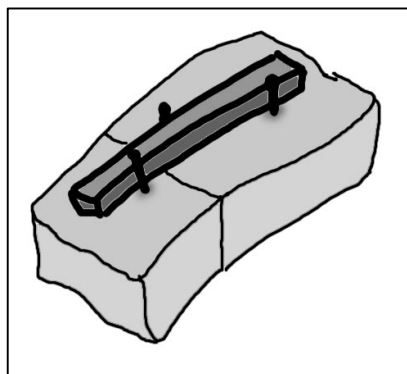
Vyrovňávání se s všudypřítomnou a dráze nepříjemnou vodou můžeme vidět takřka všude – i v zářezech je zpravidla po stranách stále ještě znatelný kanálek, který sloužil k odtoku vody. U náspů se pak setkáváme s klasickými drážními propustky, které umožňovaly odtok vody pod drážním tělesem. Menší byly pouze kamenné, větší pak s cihlovou klenbou<sup>41</sup>.

### 2.2.2. Železniční svršek: koleje

V počáteční éře železnic v Čechách ještě nebylo jasno, jaký typ kolejí se ukáže jako nejuvhodnější, a proto se s kolejovým svrškem nejprve i na Pražsko-lánské koněspřežce experimentovalo. Na dráhu bylo v různých úsecích a v fázích výstavby pokládáno několik typů kolejnic<sup>42</sup>.

Prvním typem byly zcela jednoduché tyčové kolejnice dlouhé 6 stop (1,9 m), vysoké  $1\frac{7}{8}$  palce (4,9 cm) a široké 1 palec (2,6 cm). Připevněny byly k podkladu dubovými kolíky, které se zatloukaly střídavě po stranách kolejnice vpravo a vlevo vždy jeden po přibližně  $1\frac{1}{2}$  stopy (0,5 m). Váha jednoho kusu kolejnice byla asi 10 kg<sup>43</sup>, unesl ji tedy snadno jeden dělník.

Podle Nechleby (1919) byly tyto rovné a nespojené tyče nevhodné pro použití v obloucích, a proto byly kladeny jen z počátku stavby poblíž Prahy.



Obrázek 24: Skica tyčové kolejnice upevněné jen hřeby po stranách

Dalším typem byly tyčové kolejnice s oušky. Oproti původním tyčovým bez oušek měly jen



Obrázek 25: Tyčové kolejnice s oušky (foto Jan Lisý, poskytl Muzeum TGM - Lány)

poloviční délku 3 stopy (95 cm) a kladly se naplocho. Kratší délka a také klínovitá návaznost jednotlivých kolejnic umožnila lepší napojení a klidnější jízdu v ostřejších obloucích.

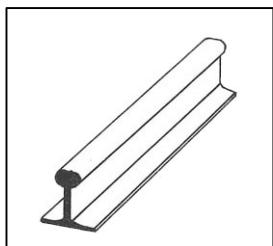
6 stop (16 cm) od každého konce kolejnice bylo na zevní straně ouško, kterým se probíjely hřeby a kolejnice se tak upevňovala k podkladu.

Oba dva typy kolejnic tyčových však byly vůči váze hmotných a plně naložených vozů příliš slabé, často se lámaly, a proto bylo přistoupeno k použití kolejnic dalšího typu.

<sup>41</sup> Dva propustky s cihlovou klenbou se zachovaly nedaleko od současné zastávky dráhy Kamenné Žehrovice směrem na západ. Mnoho malých již polorozbořených propustí a jednu velkou lze najít v úseku mezi údolím Klíčavy a hájovnou Pině, blíže je popíší dále.

<sup>42</sup> Hons (1957, 1985) jmenuje jen dva typy kolejnic – ploché kované a litinové širokopatní, zatímco Nechleba (1895, 1919) kolejnice užitá na Pražsko-lánské koněspřežce dělí na čtyři typy tak, že v plochých i širokopatních vždy rozlišuje ještě dvojí různé. Využijí tedy podrobnější popis Nechlebův.

<sup>43</sup> Nechleba (1895) uvádí 12,3 kg, zatímco Hons (1957, 1985) 10,6 kg.

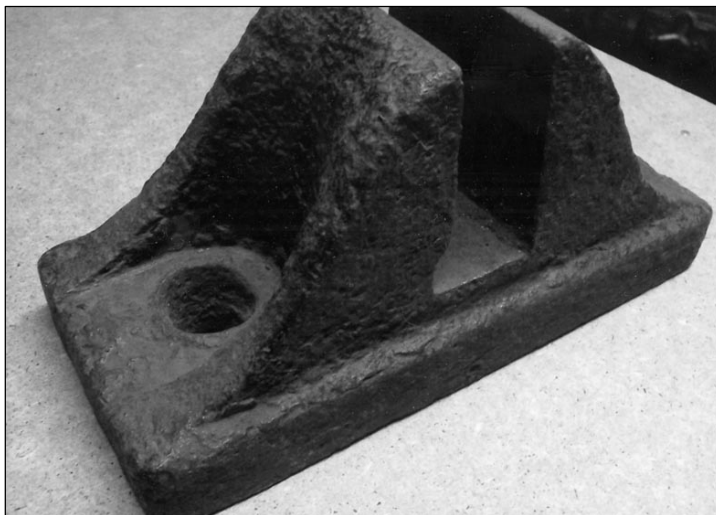


Obrázek 26: Tvar širokopatní kolejnice (převzato z Krejčířík 1991)

oušek na širokopatních kolejnicích tzv. stoličkami (chairs), které se pokládaly ve styku kolejnic a do nichž se kolejnice upevňovaly dřevěnými klíny.

Většina kolejnic byla vyrobena v křivoklátských fürstenberských železárnách v Nové Huti, malou část pak výměnou za akcie společnosti dodaly císařské komorní železářny ve Zbirohu (Hons 1985).

Čtvrtou modifikací kolejového svršku bylo nahrazení



Obrázek 27: Detail stoličky (foto Jan Lisý, poskytl Muzeum TGM - Lázně)



Obrázek 28: Zlomek širokopatní kolejnice s kamenným podkladem a stolička z Pražsko-lánské koněspřežky (převzato z Nechleba 1919)

Po ukončení provozu na koněspřežce si železniční svršek rozebrali obyvatelé přilehlých obcí a zužitkovali jej jako cenný stavební materiál (Vodvářka 2008: 114).

Koněspřežka měla rozchod kolejnic asi 1 metr, v literatuře se přesný údaj rozchází<sup>46</sup>. Trať

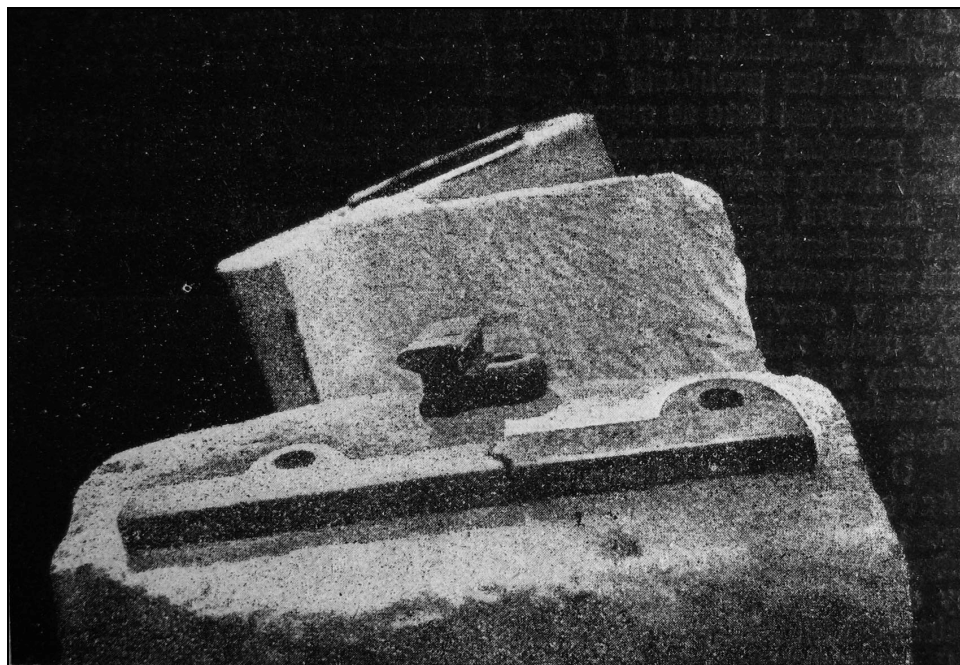
<sup>44</sup> Podle Charlese Blackera Vignolese (31.5. 1793 – 17.11. 1875), anglického železničního inženýra ([http://en.wikipedia.org/wiki/Charles\\_Blacker\\_Vignoles](http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Blacker_Vignoles)). Dnes se v češtině pro tento typ kolejnic používá převážně označení „šírokopatní“.

<sup>45</sup> Podle Nechleby byly vysoké 2 ½ palce (6,6 cm), podle Honsa 3 ½ palce (9,2 cm).

<sup>46</sup> Např. Hons uvádí v Hutníku v roce 1957 rozchod 1,2 metru, později v roce 1975 v samostatné knize Dějiny dopravy na území ČSSR zpřesňuje tento údaj na 1106 mm. Psota prý podle Vodvářky uvádí v článku Pozůstatky koněspřežky pražsko-lánské v terénu 3 stopy (tj. 948 mm). Honsův údaj 1106 by mohl být tím správným, neboť Krejčířík říká, že tento rozchod, který byl použit i na českobudějovické koněspřežce, byl standardním rozchodem tehdejších formanských vozů (Krejčířík 1991: 15). Na trati by tedy bylo možné užívat i tyto vozy jen s



byla po většině své délky jednokolejná, jen v úseku Kačice – Lány dvoukolejná. Kdybychom chtěli shlédnout některé součásti železničního svršku koněspřežky, pak můžeme zamířit do lánské pobočky Muzea T.G.M., kde mají kus kolejnice na pískovcovém podkladu. V Národním technickém muzeu v Praze, jehož rekonstrukce se právě chýlí ke konci, bychom pak měli najít kromě ukázek kolejnic i koňský chomout, bič a zvonek, které se dochovaly z dob koněspřežky (Ederer 1958: 95).



Obrázek 29: Napojení tyčových kolejnic s ouškou (převzato z Nechleba 1919)



Obrázek 30: Pískovcový podkladový kámen nesoucí stopy po původní tyčové kolejnici s ouškem i po stoličce pro kolejnici širokopatního tvorů, poblíž nádraží Stochov (foto Jan Lisý, poskytl Muzeum TGM – Lány)

---

upravenými koly. To je však jen domněnka a nepřesnosti v udávaném rozchodu není třeba pro naše potřeby brát zvlášť v zřetel, neboť při hledání trasy v terénu si vystačíme s přibližným údajem rozchodu kolejnic 1 metr a s vědomím, že tento rozchod je menší, než běžně užívaný parostrojní a dnešní, který je 1435 mm.

### **2.3. Trasa Pražsko-lánské koněspřežky a její pozůstatky v terénu**

Trasa Pražsko-lánské koněspřežky s ukončením provozu nezanikla docela. Ačkoli koně na dráze neřehtají již půldruhého století, krajina si dobře pamatuje, kudy jejich kopyta brázdila zemi.

V následujících podkapitolách bych vás ráda provedla tím, co z trasy bývalé koněspřežky zůstalo zachováno až do dnešních dnů.

Ke každému úseku připojuji mapu s černě vyznačenou trasou, kudy koněspřežka vedla. Tyto mapy jsem vytvořila počítačovým prolnutím katastrálního mapování z let 1840 a 1841 se současnou turistickou mapou<sup>47</sup>. Dobře je na nich vidět, jak se trasa úzkostlivě drží vrstevnice i za cenu značného prodloužení.

Všechny úseky, kde jsem podle mapy očekávala možné pozůstatky tělesa koněspřežky, jsem prošla a zdokumentovala. U částí bývalé trasy, které jsou dnes rozorány v polích, se pokouším její existenci doložit metodou letecké archeologie z volně dostupných fotografických map na internetu<sup>48</sup>, části vedoucí skrze dnešní zástavbu (zejména v Praze) ale pokládám za naprosto „ztracené“.

Virtuální prohlídku trasy začneme v křivoklátských lesích a budeme postupovat směrem ku Praze až k cílové stanici koněspřežky Bruska (dnešní nádraží Dejvice).

Trasu jsem rozdělila na jednotlivé úseky s ohledem na to, aby bylo možné každý jednotlivý úsek projít běžným turistickým tempem za jeden den, a zároveň jsem z technických důvodů při zpracování map respektovala hranice jednotlivých katastrů stabilního katastru. U zvláště pozoruhodných objektů uvádím pro snazší orientaci souřadnice GPS.

Případným zájemcům o projití trasy doporučuji naplánovat si výlet do zimní poloviny roku, kdy není těleso dráhy zarostlé bujnou vegetací.

#### **2.3.1. Pila Brejl – Lány**

První úsek koněspřežky, který projdeme, je pohodlně schůdným i sjízdným na kole a relativně zachovalým. Jeho turisticky nejatraktivnější část se nachází mezi bývalou dolní pilou Brejl a hájovnou Píně. Trasa se zde klikatí po úbočí kopce a poutníkovi skýtá značné množství stavebních památek k obdivování. Tento úplný konec dráhy byl postaven až jako poslední v letech 1835 – 1838 obchodníkem Antonínem Theodorem Schimannem, který měl celou koněspřežku v pronájmu od knížete Fürstenberka, a na kterého byla původně převedena povinnost dostavět dráhu až do Plzně. Schimanna však koněspřežka finančně vyčerpala, a tak se její koleje zastavily právě zde, v údolí potoka Klíčavy.

Další kus bývalé trasy mezi hájovnou Píně a Amerikou u Lán prochází Lánskou oborou, která bohužel není veřejnosti ani badatelům přístupná. Od obory dále směrem k Lánům však budeme koněspřežku opět sledovat.

V tomto úseku (a dále až ke dnešní železniční stanici Stochov) se koněspřežná doprava zachovala nejdéle, poslední vlak tažený koňmi zde projel v roce 1873. Trasa nebyla nikdy upravena pro parstrojný provoz. V roce 1879 byl snesen zbývající železniční svršek a od té doby slouží již jen jako cesta.

---

<sup>47</sup> Pro podrobnější popis vzniku těchto map viz kapitolu *Metoda přenesení trasy koněspřežky do současné turistické mapy* v úvodu práce

<sup>48</sup> Dvojí ortofotografické mapování ČR najdeme na portálu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), další pak na [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com). Obojí v Čechách provedla firma Geodis.





Mapa 1: Brejl – Lány. Číslo: 1 – dolní pila Brejl, 2 - přímý násep s propustí, 3 – zřejmě výhybna, násep, zborcená propust

Svoje putování zahájíme z Nového Strašecí či Rudy, odkud se po turistické trase vydáme směrem k Pilskému rybníku. Za Pilským rybníkem pokračujeme po zelené až k místu, kde ji trasa bývalé koněspřežky kříží. Najdeme jej snadno, neboť je značeno plechovými cedulkami Klubu českých turistů a bývalá dráha je zde dostatečně výrazná. Směrovka nás po koněspřežce posílá z turistické trasy doleva, tedy tím směrem, kterým vyjžděla naložená koňská spřežení směrem na Prahu.

Na druhou stranu těleso koněspřežky klesá do údolní nivy potoka. Zde se trasa podle map stabilního katastru ostrým obloukem obracela o 180° a podél levého břehu Klíčavy pokračovala několik set metrů až k dolní pile Brejl, kde definitivně končila.

Na silně podmačené louce žádné zbytky koněspřežky nenajdeme. Kdo by se chtěl podívat na místa, kde stávala dolní pila Brejl, tomu je nejlépe poradit, aby se vrátil na zelenou turistickou stezku a pokračoval po ní několik minut do údolí. V místech, kde turistickou cestu podtéká potok a kde se nachází rozcestí rozšířené v široké náměstíčko, se nacházelo stavení Brejlské pily. To v roce 1936 vyhořelo a již nikdy nebylo obnoveno (Vodvářka 2008: 41).

Zůstal zde v terénu patrný bývalý náhon s retenční nádrží a pilu zde dnes připomíná snad jen složená kulatina na rozcestí. Tady někde koněspřežka končila, nicméně tu není dnes vůbec zřetelná.

Vraťme se tedy do míst, kde koněspřežka křížuje zelenou turistickou trasu a vydejme se po jejím tělese směrem na jihovýchod. Dráha tu vedla v jednostranném asi 4 metry širokém zářezu po úbočí kopce – na mapě je vidět, že se klikatí ve shodě s vrstevnicemi tak, aby nikde příliš neklesala ani nestoupala. Při pozorném putování lze místy sledovat kamenné dláždění železniční pláň, drobné kamenné propustky pro odtok vody pod trasou, či nasucho stavěné zidky z lomového kamene v okrajích cesty.

První výraznou stavbu potkáváme ještě před prvním zákrutem<sup>49</sup>. Trasa zde byla kvůli překonání drobné rokle vedena po přímém náspu, který byl uprostřed vyztužen stěnami z lomového kamene, jejichž vrchní část je dnes erozí obnažena.

<sup>49</sup> Souřadnice N50 06.734 E13 52.552 . Měřeno přístrojem GPSmap 60CSx, při daném signálu přesnost s odchylkou 5 – 10m.

Viadukt je asi 20 metrů dlouhý, na vrchní pláni 3 metry široký a výška obnažené zdi je přibližně 1,5 metru. Jeho povrch je rovný a pevný a přibližně ve středu stavby se zachovala velká klenutá propust<sup>50</sup>. V okolí viaduktu byl zřejmě nedávno proveden výsek, což může vést k tomu, že bude nyní ničím nechráněná stavba rychleji podléhat zubu času.

Pokračujeme dále po lesní trase koněspřežky, která se zde z původního jednostranného úbočního mění v oboustranný zářez.

V druhém zákrutu v blízkosti velkého krmelce se trasa rozdvouje<sup>51</sup>. Vlevo vede cesta, která je dnes zřejmě užívána pro motorová vozidla, doprava přes menší rokli vede opět kamenný viadukt, v jehož středu se nacházela propust, dnes již částečně zborcená. Obě cesty se za zatáčkou opět spojují v jednu. Zde už má trasa charakter úplně běžné lesní cesty, která je občas užívána motorovými vozidly.

Posledních několik desítek metrů před silnicí vedoucí na Lány, se naše stezka odchyluje od trasy bývalé koněspřežky, která vede poněkud více vpravo zářezem lemovaným břízkami.

Za silnicí se trasa schovává do bohužel veřejnosti nepřístupné Lánské obory a my tedy musíme jít okolo. Než se vydáme po silnici směrem na Lány, můžeme se přes plot podívat na hájovnu Píň, kde bývala přepražní stanice se stájem, kovárnou, obydlím pro provozního inženýra a ratejnou pro kočí a lesní dělníky.

Po přibližně dvou a půl kilometrech odbočíme ze silnice po žluté turistické značce vpravo a po dalším půl kilometru ještě jednou vpravo směrem k oboře. V oblasti „Amerika“ se zde bývalá koněspřežka vynořuje z Lánské obory a pokračuje směrem na Staré Lány v dnešní podobě vyasfaltované cesty, která slouží obyvatelům Lán jako oblíbená trasa vycházek.

V Lánech se cesta pozvolna mění v běžnou ulici, na jejímž konci se na křižovatce s ulicí Lesní nachází budova bývalé zastávky koněspřežky. Nenápadný domeček v Lesní ulici číslo 10 je dnes obydlený a ničím svoji železniční minulost již nepřipomíná.

Trasa koněspřežky v Lánech pokračovala pod dnešní čtvrtí novostaveb, pak podél současného fotbalového hřiště a místy, kde by dnes musela překročit nedaleko kruhového objezdu hned dvě silnice.

Za nejnovější silnicí, která obchvacuje Lány ze severozápadu, a která ještě není značena na všech mapách, je koněspřežka opět dobře vidět. Mezi poli se zde nachází asi 3 - 7 metrů hluboký a na dně 5 metrů široký zářez její trasy, po stranách lemovaný stromy. Náletová vegetace bují i přímo v zářezu, kterým proto není příliš pohodlné procházet. Koněspřežka dále vedla rovně úbočím kopce opět směrem k Lánům. Dnes ji ale v této trase přetíná hluboký zářez nové silnice, kde koněspřežku opět ztratíme. Ulicí U Lipky můžeme trasu vyprovodit až k lánskému hřbitovu, kde končí jak naše první mapa, tak i možný celodenní výlet.

Přímo zde na zastávce Lány - U Hřbitova je možné nastoupit do autobusu ve směrech na Prahu, Kladno, Nové Strašecí i Rakovník.

---

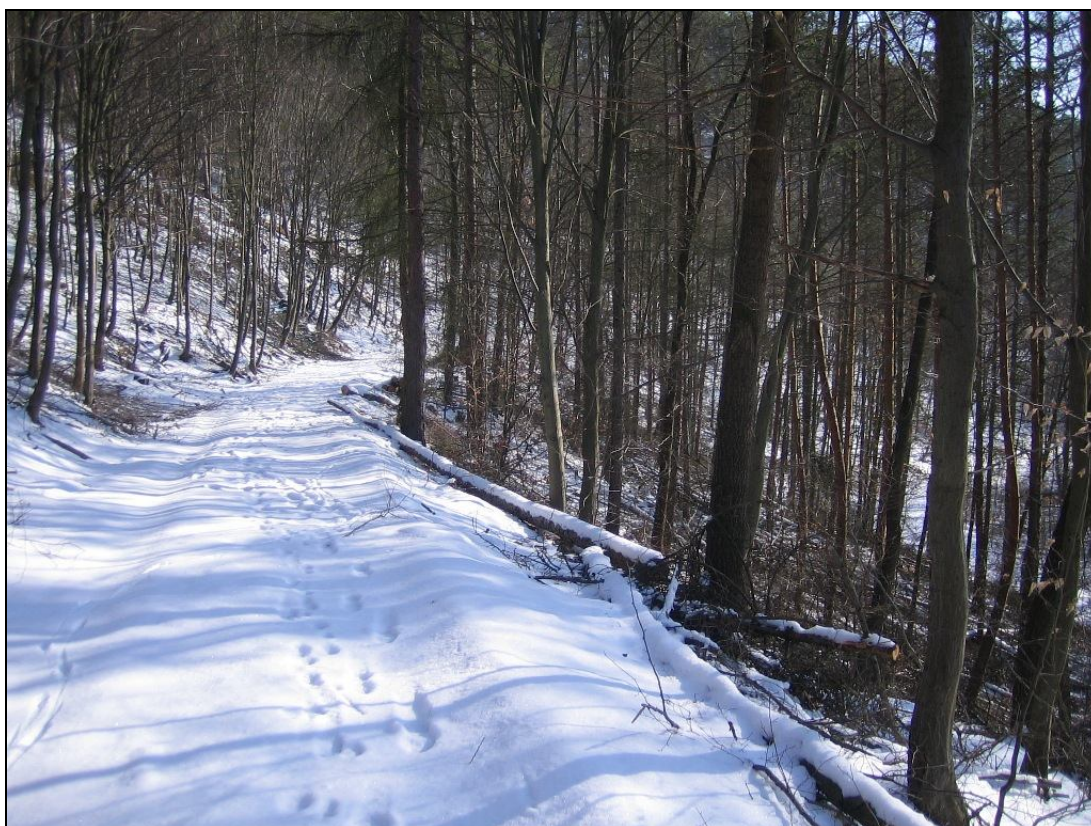
<sup>50</sup> Aby ji však člověk spatřil, musí se seškrabat po stěně náspu dolů. K smysluplnému vyfotografování by bohužel bylo nutno vlézt do dřevěné ohrady, která se pod náspem nachází, což jsem si netroufla. Takovou fotografii získal Jan Černý, viz fotografie „*Výsekané a obnažené traťové těleso s velkou propustí*“ na <http://www.jancerny.wbs.cz/Novostrasecko.html>.

<sup>51</sup> Souřadnice N50 06.505 E13 52.888 . Přístroj a odchylka viz výše.





*Obrázek 31: Pláň na místě dolní pily Brejl, na mapce označena číslem 1 (foto červen 2010)*

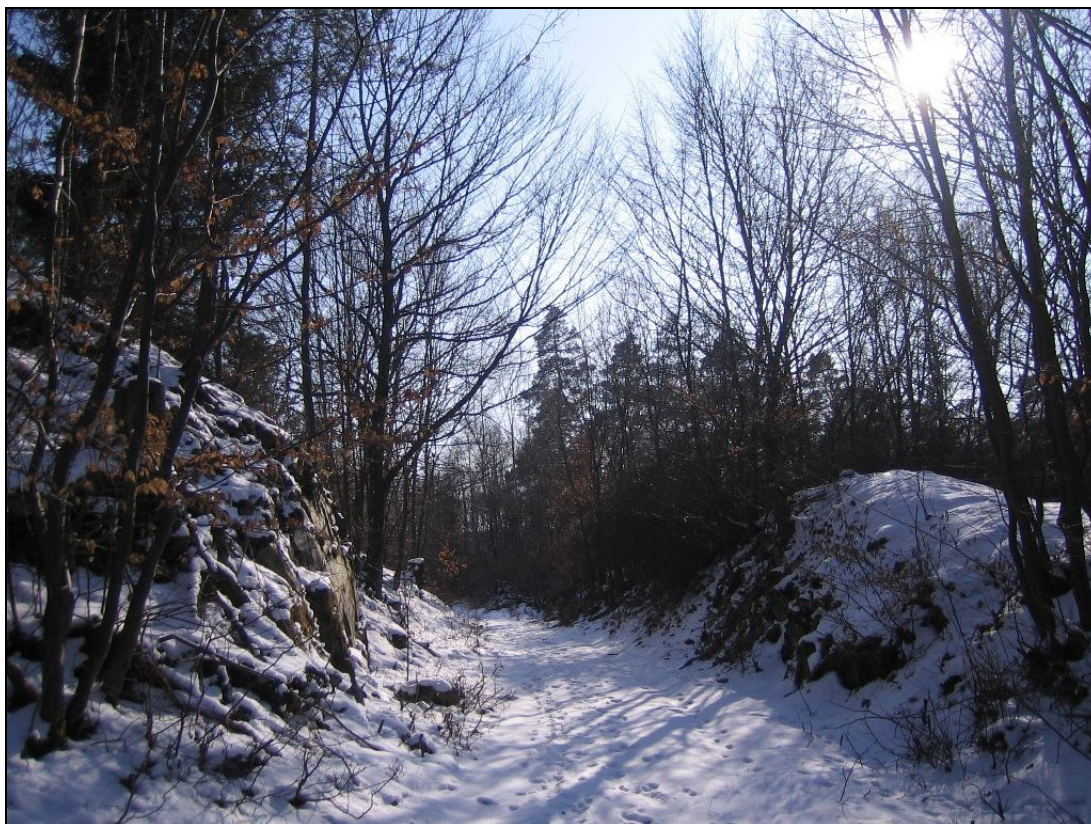


*Obrázek 32: Trasa koněspřežky se klikatí úbočím stráně (foto březen 2010)*





*Obrázek 33: Odkrytá zeď z lomového kamene v náspu, na mapě značeno číslem 2 (foto březen 2010)*



*Obrázek 34: Trasa místy přechází do oboustranného zářezu (foto březen 2010)*





Obrázek 35: Pohled na bývalou trasu koněspřežky skrz bránu Lánské obory v oblasti "Amerika" (foto červen 2010)



Obrázek 36: Dříve trasa koněspřežky, dnes vyasfaltovaná cesta ke Starým Lánům (foto červen 2010)





*Obrázek 37: Bývalá budova koněspřežky, ulice Lesní 10, Lány (foto duben 2010)*



*Obrázek 38: Záhyb trasy bývalé koněspřežky lze v oblasti kopanina snadno identifikovat podle vegetace (foto duben 2010)*

### 2.3.2. Lány - Rynholec – Stochov



Mapa 2: Lány - Rynholec – Stochov. Číslo 1 – Stará štace, dům č.p. 137 v Pražské ulici

Další putování zahájíme tam, kde jsme předchozí zakončili – u lánského hřbitova (na mapě je značen hvězdičkou s nápisem „hrob T.G.M.“). Trasa koněspřežky zde procházela místy, kde by dnes musela překročit silnici Stochov – Vašírov, a na Rynholec pokračovala podél zalesněného kopce. Dnes po bývalém tělese vede široká lesní cesta.

Na straně přivrácené směrem do polí se zachoval poměrně hluboký příkop, který sloužil k odvádění vody. Žádné další zajímavosti či stavební památky jsme v těchto místech neobjevili, případným výletníkům můžeme však doporučit vyšplhat se na kopec, kde se v terénu zachovaly dosud hlouběji neprozkoumané pozůstatky hradu Sobín z 15. století.

Trasa koněspřežky v Rynholci prochází podél skalek a ztrácí se v zástavbě. Dráha dále pokračovala v místech, kde se podle map i jiných popisů má nacházet fotbalové hřiště. V době naší návštěvy zde ale byla pouze zplanýrovaná bahňatá plocha, která budila dojem počínajícího staveniště.

V Rynholci se koněspřežka stáčela skrze dnešní zástavbu a zahrady prudce na severovýchod skrze ulice V Brance a Pražskou.

V Pražské ulici se můžeme podívat na dům číslo 137, který dříve sloužil jako jedna ze zastávek koněspřežky a který ve starých dokumentech najdeme pod názvem *Staré Štací*, *Stará štace*<sup>52</sup>.

Sloužila od roku 1861, kdy byla na koněspřežce zavedena i pravidelná doprava osob. Cesta z Prahy až sem do Rynholce trvala tři a půl hodiny a na vlakovou soupravu zde navazoval omnibus na Rakovník (Vodvářka 2008: 78).

Od *Staré štace* bývalá trasa kříží dnešní silnici číslo 606 a pokračuje skrze pole, kde ji můžeme matně sledovat na ortofotografické mapě, do areálu bývalého dolu Československé armády, dnes Navijárny Rynholec.

Koněspřežka se nám tedy na čas ztrácí, a tak můžeme Rynholec prohlásit za cílovou „štaci“ této krátké vycházky.

<sup>52</sup> Slovo štací či štace pochází z německého die Station (čti štacion) a znamená zastávka. V době koněspřežky ještě nebylo české železniční názvosloví rozvinuté a často se tedy přejímala slova z němčiny (viz. pozn. pod čarou č. 29 na str. 26)



Upozornit ještě musím na fakt, že v některých turistických mapách je bývalá trasa koněspřežky značena, nicméně značně nepřesně<sup>53</sup>. Drobné odchylky jsou oproti mým mapám znatelné už na západ od Lán, kudy ale stejně vede nová silnice a nic tudíž z koněspřežky najít nejde. Horší situace je právě zde v Rynholci, kde podle turistických map vedla koněspřežka od lesa již přímo k současné vlakové stanici Rynholec a úplně tak míjí budovu *Staré štace*.



Obrázek 39: Cesta podél lesa, pohled směrem na Lány (foto duben 2010)

---

<sup>53</sup> Konkrétně se vyjadřuji k turistické mapě z portálu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) (SHOCART) a k turistické mapě Klubu českých turistů 1: 50 000 č. 33 Křivoklátsko a Rakovnícko, 4. vydání 2009





*Obrázek 40: Stará štací v Rynholci, dnešní pohled zezadu z ulice Na Brance, dřívě zřejmě čelní strana nádraží.(foto duben 2010)*



*Obrázek 41: Zastávka Rynholec z Pražské ulice (foto duben 2010)*

### 2.3.3. Stochov – Kačice – Kamenné Žehrovice

Další část trasy Pražsko-lánské koněspřežky se za Stochovem klikatí v polích, překračuje dálnici E48 a krátce před Čelechovicemi se prudce stáčí na východ směrem na Kačice po dnešní červené turistické stezce, která je zároveň cyklostezkou. Zde jsem nepozorovala žádné pozůstatky dráhy, až na znatelné vlnky vegetačních příznaků v ortofotografických mapách na jih od dálnice (viz obr.č. 14 na str. 19). Podle Kollerova popisu pozůstatků dráhy z let 1940-41 tu překážející náspy koňky z polí rozvezli sedláci už v 70. letech 19. století (cituji z Vodvářka 2008: 26).



Mapa 3: Stochov - Kačice



Mapa 4: Srby - Kamenné Žehrovice. Čísla: 1 - podchod pod současnou trať, 2 - velká propust v lese, 3 - malá propust vedle cesty.



V Kačicích koněspřežka procházela dnešní zástavbou a opouštěla vesnici přibližně dnešní ulicí Na Farmě a pod nově postavenou fotovoltaickou elektrárnou vedla k současné železniční zastávce Kačice. Zde ale nesplynula se současnou trasou, nýbrž se bývalá koněspřežka poněkud vlní, neboť se důsledněji než současná železniční trať držela vrstevnice. V místech, kde současnou trať kříží elektrické vedení trasa pokračovala obloukem vlevo od ní (vysoký násep dnešní železnice zde lze projít podchodem, žádné pozůstatky koněspřežky jsem ale v sadu a poli za tratí neobjevila). Naopak dále, směrem na Srby, zůstal hluboký zářez koněspřežky zachován a využit novou normálněrozchodnou tratí donedávna používané vlečky dolu Nosek (Tuchlovice)<sup>54</sup>. Po vlečce se dá dojít až k vesnici Srby, kde doporučuji se z asi čtyřmetrového zářezu vyškřabat na běžnou cestu. Hluboký zářez koněspřežky ve vesnici je totiž v těchto místech poměrně dost zarostlý, v letních měsících zcela neprůchozí. Dnes tu zářez tvoří jen jakýsi příkop mezi zadní stranou zahrádek a současnou tratí, je hustě porostlý kopřivami a po opuštěných kolejích se tu procházejí místní slepice.

Opravdu zajímavá část této vycházky nás čeká za Srby, kde se trať bývalé koněspřežky odpojuje od současné trati poněkud doleva do lesa. Nejprve prochází soukromým oploceným pozemkem, ale dále už je přístupná. Zde je trasa nejprve zřetelná jako mírný zářez v terénu asi 75 cm hluboký, dále pak jako široká nezalesněná, nicméně ale nevyšlapaná a neproježděná cesta plná rostlinstva.

Postupně, jak okolní terén klesá, roste trasa koněspřežky ve vyšší a vyšší násep, aby koňmi tažené vlaky zbytečně neztrácely jednou již nabytou výšku. Násep je vysoký až tři metry a sklon jeho svahů je dnes větší než 45° (v dobách koněspřežky by řekli větší než 1:1).

Povrch náspu je rovný a pevný, lze po něm pohodlně přecházet, přestože i v náspu již dávno zakořenily a vyrostly stromy. Opravdu zajímavým zážitkem, trochu připomínajícím dlení v posedu, je oboustranný výhled do lesa, který nám pobyt na náspu nabízí.

V náspu se nachází velká zachovalá velká kamenná propust<sup>55</sup>. Celá kamenná propust je 2 metry široká a 2 metry vysoká, výška jejího oblouku včetně klenby je 1,3 m, cihlová klenba je tvořena cihlami a je široká 45 cm.

Propust je postavena z pískovce opracovaného v pěkné rovné kvádry.

Chceme-li sledovat koněspřežku dále, musíme přes koleje na opačnou stranu lesa. Terén zde tvoří drobný kopeček, do kterého je trasa bývalé koněspřežky zaříznutá až 2,5 metru hluboko. Přímo za současnou trať<sup>56</sup> jsem zde našla vyvrácený pískovcový kvádr, který byl jedním z kamenných podélných pražců koněspřežky a další předměty, které popíši dále v kapitole *Nálezy z trasy koněspřežky*.

Jak okolní terén opět klesá, zářez se zmenšuje, až mizí docela. Konešpřežka zde asi v polovině oblouku přechází v nevysoký, asi jen půl metru oproti ostatnímu terénu vyšší násep. V místě, kde se koněspřežka nejvíce přibližuje naučné Drvotovo stezce Povodí středního Kačáku s cyklostezkou, najdeme informační tabulku se stručnou historií koňské dráhy z Prahy do Lán<sup>57</sup>. Je to jediná informační tabulka pro turisty určená výhradně koněspřežce, nepočítáme-li směrovky KČT a mapku koněspřežky na náměstí v Lánech.

<sup>54</sup> Železničním nadšencům se zde nabízí i vyhlídková trasa po této zrušené vlečce, která se dále stáčí směrem k Tuchlovicím po vysokém náspu s rozhledem po krajině do obou stran. Kolejový svršek zatím nebyl snesen, místy však některá kolej chybí a zřejmě ji již někdo zpeněžil ve sběrně starého železa...

<sup>55</sup> Souřadnice propusti jsou N50 08.517 E14 01.847.

<sup>56</sup> Souřadnice místa jsou N50 08.459 E14 01.896.

<sup>57</sup> Tabulka je jedenáctým ze dvanácti zastavení této stezky a říká: „U této zastávky si v pozadí všimněte zbytků náspu koněspřežné železnice Praha – Lány, která byla druhou železnicí tohoto druhu po dráze Budějovice-Linec. Její stavbou se od roku 1825 zabývalo šlechtické kolegium, vlastní práce byly zahájeny 30.7. 1827 a provoz byl zahájen 14.9. 1830. Rozpočet na stavbu činil 35 ti. zlatých, ale skutečné náklady byly 225 tis. zlatých. Trasa v délce 60 km vedla z Prahy – Brusky v Dejvicích do Lán, později až k pile na Píni u potoka Klíčavy v křivoklátských lesích. Konešpřežka sloužila k dopravě dřeva, později i uhlí a železa, zvláště ze železáren knížete



V letních měsících je ale bohužel pro příliš bujnou vegetaci za tabulkou zřetelné pouze zelené křoví, nikoli však avizované těleso dráhy.

Odsud koněspřežka pokračovala zhruba přes dnešní železniční přejezd a lehce vlevo drobným obloukem podél cesty k současné železniční stanici Kamenné Žehrovice. Sejdeme-li zde na chvíli z cesty a jdeme asi dva metry podél ní, narazíme na malou, asi metr vysokou kamennou propust obdobné stavby, jako byla ta předchozí. Tato je však na lidem přístupnějším místě, a proto je na rozdíl od předchozí lesní propusti silně zanesena odpadky.

Zde jsem své putování zakončila a část trasy mezi železniční zastávkou Kamenné Žehrovice a silnicí Mrákavy – Kladno Rozdělov jsem nechala neprozkoumanou. Trasa se zde podle mapy částečně kryje se současnou železnicí a neočekávám tedy, že by zde bylo co k vidění.

Poslední malý kousek, který je ještě na mapce okolí Kamenných Žehrovic od silnice směrem na Kladno, jsem připojila k vycházce další, kladenské.



Obrázek 42: Zrušená vlečka k tuchlovickému dolu v zářezu bývalé koněspřežky (foto květen 2010)



Obrázek 43: Velká propust (foto květen 2010)

---

*Fürstenberka. Později se přidružila i doprava osob. Provoz přinášel řadu ekonomických i technických problémů, dráha několikrát změnila majitele a teprve přestavba na parní provoz v letech 1866 – 67 znamenala její rozvoj. Tato přestavba podstatně změnila a zkrátila trasu původní koněspřežky do dnešní podoby. “*





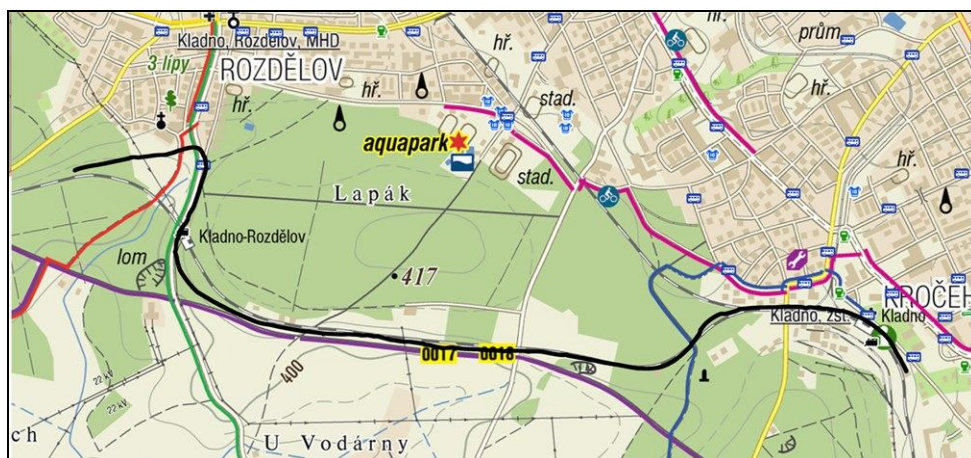
*Obrázek 44: Zhruba třímetrový zářez koněspřežky v lese u žst. Kamenné Žehrovice (foto květen 2010)*



*Obrázek 45: Malá propust u silnice k žst. Kamenné Žehrovice (foto květen 2010)*



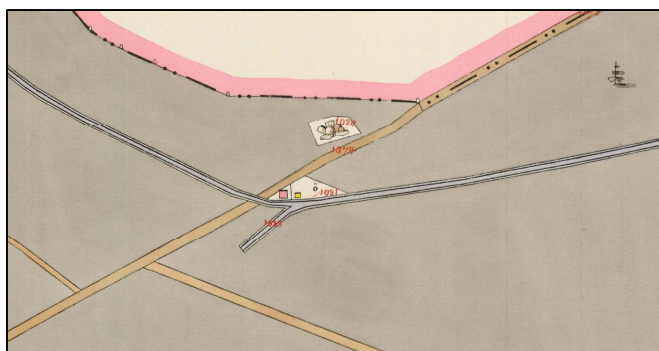
### 2.3.4. Kladno, Rozdělův – Kladno



Mapa 5: Kladno, Rozdělův – Kladno

Další část putování za koněspřečkou zahájíme na železniční stanici Kladno, Rozdělův a hned na začátku si uděláme malou odbočku zpátky směrem na Kamenné Žehrovice, kde jsme v minulé kapitole nechali jedno zajímavé místo neprobádané.

Od železniční stanice půjdeme směrem na Kladno po silnici, či po její pravé straně okrajem lesa, kudy koněspřežka vedla. Zhruba za současnou autobusovou zastávkou se dráha stáčela vlevo a vedla dále přes dnešní pole k lesu. Pěším možno doporučit, aby si nadešli kousek směrem do Kladna, po červené přes pole přešli až k tělesu současné železnice a teprve podél něj se dá po pěšině pokračovat do lesa. Koněspřežka se zde postupně přibližovala dnešní trati, ale její těleso jsem tu nenašla. V lese mineme bývalý strážní domek č.p. 51, který je dnes značně rozšířen a působí spíše dojmem ranče a za kterým se trasa koněspřežky již kryla se současnou železnicí, či alespoň vedla těsně vedle ní. Těsně před silnicí a dalším domkem přejdeme koleje a podíváme se do lesa na druhé straně. Z dráhy koněspřežky sem totiž odbočoval krátký a poměrně nízký násep se slepou kolejí. Asi 0,5 metru vysoký a v koruně 3 metry široký násep se dochoval dodnes, v okolí je vyvráceno několik pískovcových kvádrů, které byly položeny pod kolejem.



Obrázek 46: Odbočná trať na mapě stabilního katastru

Po obhlédnutí místa se vrátíme zpět do výchozí stanice Kladno, Rozdělův, a zamíříme po silnici směrem na jih. Koněspřežka tu vedla obloukem mezi silnicí a současnou železnicí, v tomto oblouku jsem však žádné pozůstatky nenašla. Nejvhodnější trasa tedy je po silnici a dále doleva po cyklistické stezce. Koněspřežka zde zřejmě vedla mezi současnou trasou železnice a cyklostezkou, kudy jdeme. Místy je zřetelný i její samostatný jednostranný zářez a ve svahu jsou tak nad sebou tři terasy – současná železnice, bývalá koněspřežka a cyklostezka.

Případným hledačům koněspřežky doporučuji návštěvu těchto míst mimo období bujné vegetace, ideálně zjara po opadnutí sněhů či na podzim.

Cyklostezky se budeme držet až k rozcestí s modrou turistickou značkou, po které se dále vydáme směrem na Kladno. Trasa koněspřežky sice už dříve odbočuje více vpravo, ale není

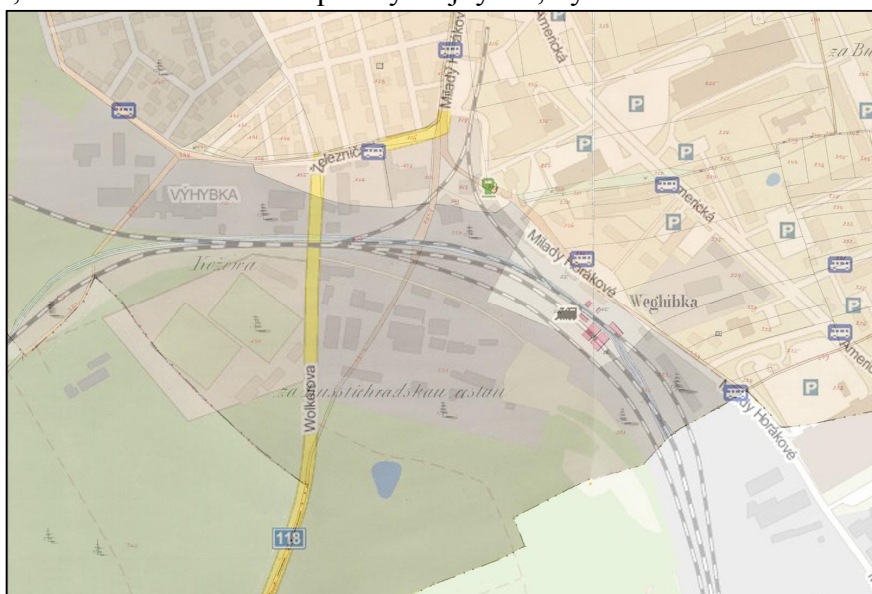


na ní moc k vidění, neb v těchto místech bylo jejího tělesa užito pro parostrojní a tedy i pro současnou dráhu.

Po modré turistické značce pokračujeme přes koleje, kde si uděláme ještě poslední koněspřežkovou zastávku. Její trasa se zde právě v místech modré značky na krátký úsek oddělovala od současné trati. Asi metr vysoký násep najdeme dvacet metrů za kolejemi, kde vpravo od modré turistické stezky vede cestička podél lesa. Když se po ní vydáme, po chvíli zjistíme, že stojíme přímo na hledaném náspu. Násep je však později zarostlý natolik, že nelze projít celý oblouk. Na železniční nádraží Kladno ale snadno doputujeme i po modré turistické. Železniční nádraží Kladno, neboli v dobách koněspřežky Vejhybka, byla důležitou zastávkou.

Úsek z Prahy až sem byl zprovozněn jako první z celé dráhy, a to už v říjnu roku 1830 (Vodvářka 2008: 27). Později se právě Vejhybka stala podstatnou kvůli uhelným dolům v okolí Buštěhradu, odkud se sem sváželo nejprve po silnicích a později po odbočné trati uhlí a vozilo do Prahy.

Zděné budovy bývalé zastávky Vejhybka se podle poloprůhledného překryvu současné mapy<sup>58</sup> a mapy stabilního katastru v detailu, který jsem vypracovala, nacházely v místech dnešního kolejiště. Tady, na vlakovém nádraží se pro tentokrát s koněspřežkou opět rozloučíme.



Obrázek 47: Překryv dnešní mapy a stabilního katastru. Růžově značené zděné budovy stanice Vejhybka se nacházejí v dnešním kolejišti.



Obrázek 48: Přes toto pole u Rozdělova vedla koněspřežka (foto červen 2010)

<sup>58</sup> Jako současnou mapu jsem použila „základní“ mapu z portálu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), vyrobilo PLANstudio



*Obrázek 49: Tři terasy: zcela vlevo těleso dnešní dráhy, uprostřed bývalá koněspřežka, vpravo cyklostezka (foto červen 2010)*



*Obrázek 50: Násep bývalé koněspřežky mezi Rozdělovem a Kročehlavy (foto červen 2010)*



### 2.3.5. Kladno – Malé Přítočno – Pavlov – Jeneč

V tomto a následujícím úseku již koněspřežku nelze sledovat v terénu.

Do této kapitoly jsem zařadila úsek, který takřka celý probíhá mezi poli a kde tedy části koněspřežky, které se odchylovaly od dnešní trati, byly již dávno rozorány. Bývalou trasu v těchto místech nelze sledovat ani na ortofoto mapách. Budeme se tedy při zdokumentování trasy muset opřít pouze o mapy stabilního katastru, resp. přenesení trasy koněspřežky z těchto map do map současných<sup>59</sup>.



Mapa 6: Kladno - Malé Přítočno - Pavlov



Mapa 7: Jeneč

<sup>59</sup> Mezi dvěma mapami, které v této kapitole prezentuji, část koněspřežky v oblasti U Nového dvora, Na Dolíku chybí. Konešpřežka zde vedla skrze mapový list č. 1 tehdejšího katastru Červený újezd, který se nezachoval.

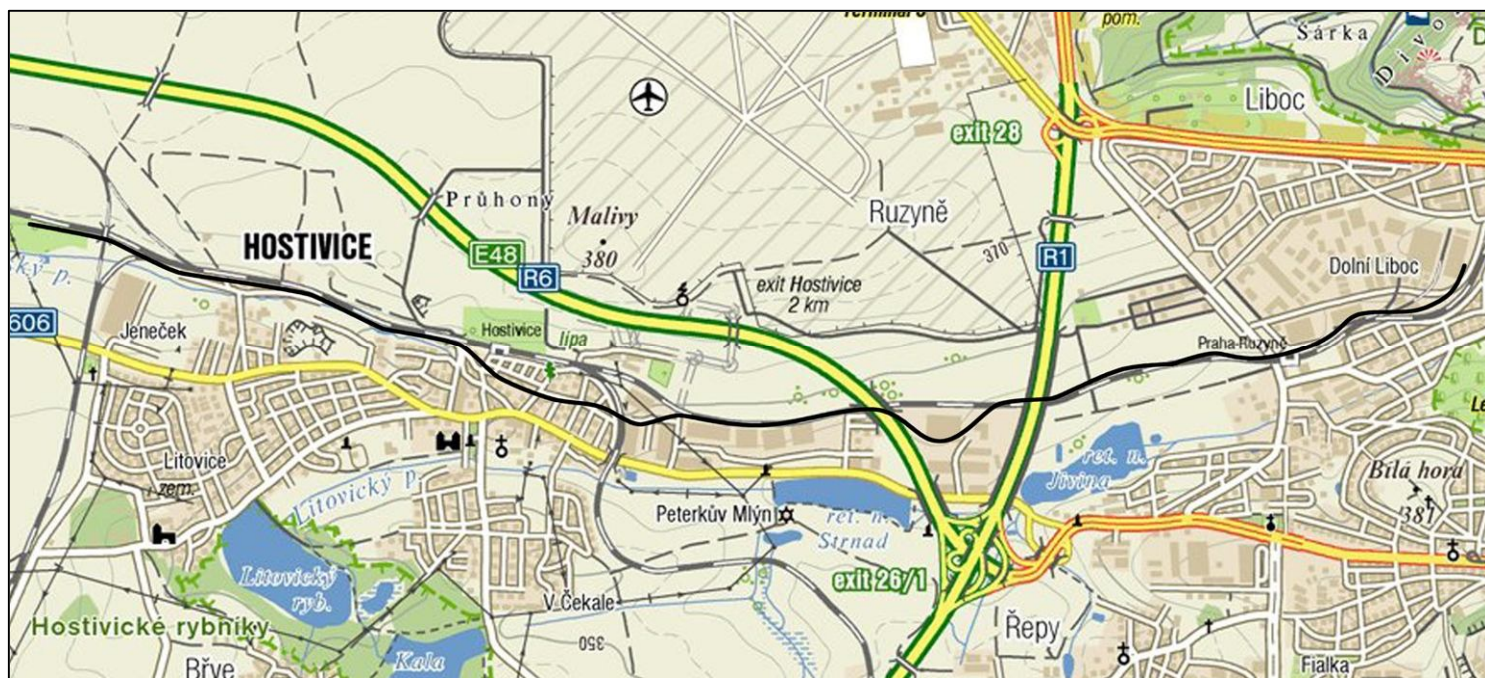


### 2.3.6. Koněspřežka v dnešní Praze

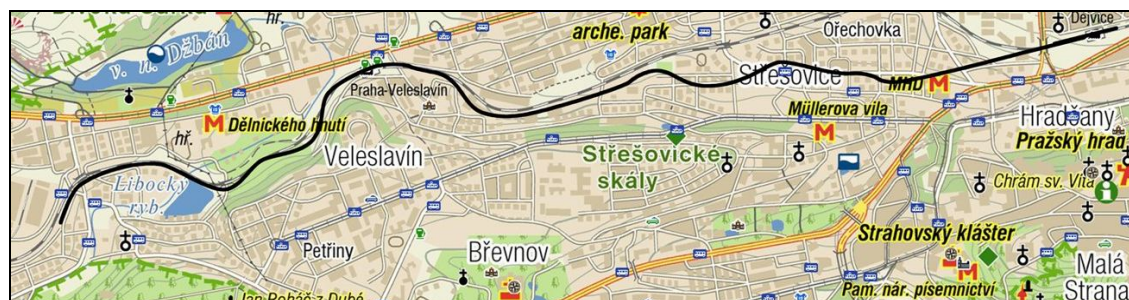
Koněspřežku nemůžeme příliš dobře sledovat v terénu ani na území Prahy, tentokrát ale proto, že bývalá trasa často prochází zástavbou, či je použita pro dnešní dráhu.

Od té se výrazněji odchyluje pouze v Hostivících ulicemi Žižkova, Tyršova a dále hostivickými logistickými objekty a dále za Veleslavínem přes Střešovice, Ořechovku a kolem muzea MHD přibližně ulicí Pod Hradbami na svoji konečnou, na Brusku, dnešní nádraží Praha, Dejvice. Zde žádné pozůstatky v terénu nenajdeme, a byly-li zde donedávna, současná ražba tunelu Blanka je smetla do podzemí navždy.

Jediným pamětníkem koněspřežných časů je tu tak zděná dnes dvoupodlažní, dříve jen přízemní, budova bývalé stanice Bruska, kterou najdeme několik desítek metrů přes koleje v pohledu z dnešního dejvického nástupiště vpravo.



Mapa 8: Hostivice - Ruzyně



Mapa 9: Veleslavín - Střešovice - Bruska (Dejvice)



## 2.4. Nálezy z trasy koněspřežky

Během terénních výzkumů jsem na trase koněspřežky našla několik artefaktů, jejichž původ se mi nepodařilo objasnit.

První nález pochází z trasy koněspřežky mezi údolím Klíčavy a hájovnou Píně<sup>60</sup>. Při ohledávání drobného propustku jsme zde s přáteli našli lehce pod povrchem země tři velké šrouby a rozpadlou plechovou tabulku.

Šrouby jsou dlouhé 42 cm, po obou stranách mají 5 cm závitů asi a matice, průměr šroubů je 2 cm. Na každém šroubu byla navlečena plechová destička 7 cm x 5 cm. Plechová tabulka je rozpadlá na několik kousků, po jejichž složení má přibližné rozměry 12 cm x 15 cm. V tabulce jsou vytlačena čísla 1 56.

Podle pracovníků Železničního muzea v Lužné u Rakovníka nemusí mít tento nález žádnou přímou souvislost s koněspřežkou, spíše jej odhadují na lesnické značení. Jinou hypotézu navrhuje Václav Vodvářka, lánský písmák a autor spisu *Koleje do křivoklátských lesů*, kterému plechový štítek připomíná spíše značení sloupů elektrického vedení. Jeho hypotézu podporuje fakt, že se takřka nad místem nálezu kříží dvojí elektrické vedení (dvůr Amálie - hájovna Píně a Pílská hájovna - brána u Kobyli hlavy).



Druhý nález pochází ze zářezu bývalé koněspřežky západně od současné železniční stanice Kamenné Žehrovice<sup>61</sup>.

Zde se poblíž zřejmě nedávno vykopané asi metr hluboké jámy povalovala kovová součástka ve tvaru U, ztrouchnivělé prkno a pískovcový kvádr.

Pískovcový kvádr o rozměrech 65 cm x 30 cm x 11 cm můžeme snad pokládat za jeden z kvádrů, které byly položeny pod kolejnicemi koněspřežné dráhy. Co se týče prkna a kovové součástky, budou zřejmě mladšího data, nicméně ani s pomocí pracovníků Železničního muzea v Lužné se mi nepodařilo objasnit, oč by mohlo jít.



<sup>60</sup> Souřadnice N50 06.519 E13 52.489

<sup>61</sup> Souřadnice N50 08.459 E14 01.896

### 3. Závěr

V této práci se mi podařilo nejprve přenést trasu koněspřežky z map stabilního katastru do turistických map současných, a poté i zdokumentovat, co z dráhy zbylo dodnes.

Nejlépe se dochovaly úseky v lesích, které nebyly použity pro těleso parostrojní dráhy a které zároveň neprekázely nové zástavbě či zemědělským činnostem v polích. Konkrétně se nic pozoruhodného nedochovalo v části mezi Kladnem a Prahou (neboli mezi bývalými stanicemi Vejhybka a Bruska).

Od Kladna můžeme sledovat těleso koněspřežky až k Rozdělovu, dále několik velmi zachovalých úseků i s propustmi najdeme mezi železniční stanicí Kamenné Žehrovice a obcí Srby. Další zachovalý úsek v podobě lesní cesty najdeme až mezi Rynholcem a Lány, dále pak trasu koněspřežky kopíruje současná asfaltová silnice mezi Lány a Lánskou oborou v oblasti Amerika. Nejhezčí, nejzachovalejší a zároveň nejschůdnější část bývalé koněspřežky pak vede za oborou od hájovny Píně do údolí potoka Klíčavy.

Těleso koněspřežky je nelépe znatelné v podzimních a časných jarních měsících, kdy není porostlé bujnou vegetací.

Většina pozůstatků trasy je ale výletníkům spíše ukrytá, a to z jednoduchého důvodu - relikty koněspřežky se nacházejí stranou turistických cest, nejsou příliš značené, obecné povědomí o trase koněspřežky upadá.

Výjimkou je poslední úsek koněspřežky, na který z údolí potoka Klíčavy navazuje zelená turistická trasa a cyklotrasa a kde na koněspřežku upozorňuje plechová směrovka Klubu českých turistů. Vydá-li se zde však po koněspřežce pěší turista, dojde po ní k poměrně rušné silnici, po které musí putovat nejméně 2,5 kilometru, míří-li k nejbližší autobusové zastávce.

Ostatní pozůstatky koněspřežky jsou skryté v lese, často v hustém houští, zapomenuté a chátrající.

Doufám, že by moje turistické mapy s přenesenou bývalou trasou koněspřežky mohly pomoci dalším turistům při vlastivědných výpravách za historií.

Staneme-li totiž na tělese bývalé koněspřežky, na náspu, který byl vystavěn bez moderních strojů rukama našich předků, sáhneme-li si na ručně otesávané kameny propustků, představíme-li si, jak tu proti nám zpoza zatáčky vyjíždí vlak tažený koněm, teprve pak opravdu doceníme sílu průmyslové revoluce, která nás - i po kolejích - donesla až do dnešní moderní doby.



## 4. Literatura

- BOGUSZAK, František – CÍSAŘ, Jan 1961: *Vývoj mapového zobrazení území československé socialistické republiky, III.díl: Mapování a měření českých zemí od poloviny 18. století do počátku 20. století*, Ústřední správa geodézie a kartografie
- BRUNNER, Johann - HAJN, Ivo 2007: *Lexikon koněspřežních železnic/ Lexikon der Pferdeisenbahnen*, Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, České Budějovice
- EDERER, Antonín 1958: *Půl století Národního technického muzea*, In: *Železničář* 8, str. 95
- EFMERTOVÁ, Marcela C. 1998: *České země v letech 1848 – 1918*, Libri, Praha
- GOJDA, Martin 1997: *Letecká archeologie v Čechách*, Archeologický ústav AV ČR ve spolupráci se Státním ústavem památkové péče v Praze
- GOJDA, Martin 1997: *Letecká archeologie v Čechách*, Archeologický ústav AV ČR, Praha
- HAJN, Ivo - CHVOJKA, Ondřej - MAJER, Antonín 2004: *Nové poznatky o přeprahací stanici koněspřežní dráhy v Bujanově, okr. Český Krumlov*, In: *Archeologické výzkumy v jižních Čechách*, č. 17, str. 267 – 278
- HAJN, Ivo - KUČEROVÁ, Ludmila 2008: *Historií a krajem koněspřežky*, Bazilika, České Budějovice
- HAJN, Ivo 2006: *Die Pferdeisenbahn Budweis - Linz - Gmunden*, Nakladatelství Bohumír Němec - Veduta, České Budějovice
- HLAVAČKA, Milan 1990: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Academia, Praha
- HLAVAČKA, Milan 1996: *Cestování v éře dostavníku. Všední den na střeoevropských cestách*, Argo, Praha
- HONDL, Jan 1929: *Cís. král. privil. Pražská koněspřežní železnice z Prahy do Lán (Původní projekt železnice z Prahy do Plzně z roku 1826). Výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice*, in: *Ročenka státních a soukromých drah ČSR pro rok 1929*, str. 933-947
- HONS, Josef 1957: *Účast našich železáren na budování nejstarších železnic u nás*, In: *Hutník* roč.7, č. 5, str. 170 – 173
- HONS, Josef 1946: *Z počátků českého železničního názvosloví před 100 lety*, In: *Věda a život* 12, str. 404-408
- HONS, Josef 1975: *Dějiny dopravy na území ČSSR*, Alfa, Bratislava
- HONS, Josef 1984: *Železniční svršek našich prvních drah*, In: *Dějiny vědy a techniky*, č.18, str. 10 - 24
- JAKUBEC, Ivan – JINDRA, Zdeněk 2007: *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*, Univerzita Karlova v Praze
- KREJČÍŘÍK, Mojmír 1991: *Po stopách našich železnic*, Nakladatelství dopravy a spojů, Praha
- KROUPA, Jan 1983: *Gerstnerovy úvahy k dopravnímu spojení Vltavy s Dunajem*, In: *Dějiny vědy a techniky*, č. 16, str. 129 - 151
- KUNA, Martin a kol. 2004: *Nedestruktivní archeologie: Teorie, metody a cíle*, Academia, Praha
- NECHLEBA, Alois 1895: *Železnice z Prahy do Lán a Píně*, In: *Zprávy spolku architektů a inženýrů v království českém*, roč. 29

- NECHLEBA, Alois 1919: *Železnice z Prahy do Lán a Píňě*, In: Časopis československých inženýrův a architektů. Technický obzor. Zprávy sdružených spolků československých inženýrův a architektů v Brně, Plzni a Praze, roč. 27, str. 107 – 109
- POLÁK, Milan 2005: *Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky*, Milpo, Praha
- PSOTA, František 1949: *Z historie první koňské železnice z Prahy do křivoklátských lesů*, In: Věstník Národního technického muzea, č. 30, str. 75 – 80
- PSOTA, František 1950: *Myšlenka splavnění Berounky a první projekt používání parního pohonu lodí na křivoklátsku*; In: Věstník Národního technického muzea č. 30, str. 106 – 114
- PSOTA, František 1951: *K dějinám koňské železnice na křivoklátsku a v Čechách vůbec*, In: Věstník Národního technického muzea, č. 32, str. 57 – 60
- PSOTA, František 1957: *Otázka prvenství českých železnic na kontinentě*, In: Svět techniky, roč. 8, č. 10, str. 629 – 633
- SEMOTANOVÁ, Eva 2001: *Mapy Čech, Moravy a Slezska v zrcadle staletí*, Libri, Praha
- SEMOTANOVÁ, Eva 2006: *Historická geografie Českých zemí*, Historický ústav AV ČR, Praha
- SVOBODA, Miloš 1968: *Začalo to koněspřežkou. Vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*, Nakladatelství dopravy a spojů, Praha
- ŠIMŮNEK, Vratislav 1990: *Koně na Buštěhradské dráze*, In: Železničář, č. 5, str. 72-73
- ŠTĚPÁN, Miloslav 1958: *Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1948*, Dopravní nakladatelství MD, Praha
- ŠTĚPÁN, Miloslav 1958: *Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1948*, Dopravní nakladatelství MD, Praha
- ŠVARC, František 1998: *Pražsko-lánská koňská železnice*, vydalo Okresní muzeum v Rakovníku, Rakovník
- VODVÁRKA, Václav 2008: *Koleje do křivoklátských lesů* [online dokument], cit. 25.3. 2010, dostupné z <http://jancerny.wbs.cz/Texty/Koleje.doc>
- VOKÁLKOVÁ, Veronika: *Po stopách koněspřežky* (turistická brožurka, nedatováno)

### **Webové stránky:**

[http://en.wikipedia.org/wiki/Charles\\_Blacker\\_Vignoles](http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Blacker_Vignoles) , citováno dne 13.6.2010

<http://www.jancerny.wbs.cz/Novostrasecko.html> , citováno dne 15.6.2010

<http://gemeinde.rainbach-mkr.at/pfeiba/mainframe.htm>, Muzeum koněspřežky Kerschbaum

<http://www.bujanov.cz/informace-o-obci/blizke-okoli/> , Muzeum koněspřežky Bujanov

[www.muzeumcb.cz/program/?ukaz=program&detail=9](http://www.muzeumcb.cz/program/?ukaz=program&detail=9) , Jihočeské muzeum České

Budějovice, provozovatel Muzea koněspřežky (pozor, web nakažen počítačovým virem – zjištěno 24.6. 2010)

### **Mapové podklady:**

- <http://archivnimapy.cuzk.cz>
- <http://mapy.cz> – turistické mapy, základní mapa.
- [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com) – ortofotografické mapy.
- Mapy Císařských otisků stabilního katastru, digitalizované mapové listy na CD, Ústřední archiv zeměměřičský a katastrální v Praze
- Karte des landtäflichen Grossgrund - Besitzes im Königreiche Böhmen nach der ehem. Domanial-Umgrenzung, nedatováno, cca 1870, Archiv Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního v Praze - Kobyliších, Sbíрка II, D-95, 586/51
- Turistická mapa Klubu českých turistů 1: 50 000 č. 33 Křivoklátsko a Rakovnícko, 4. vydání 2009

### **Další:**

- Pozůstalost Františka Švarce, archiv Muzea T.G.M. v Rakovníku
- Videá o koněspřežce České Budějovice – Linec:
  - Koněspřežka jede 2009 - ČT2
    1. část <http://www.youtube.com/watch?v=1gScBGPKp8w&feature=related>
    2. část <http://www.youtube.com/watch?v=HixIBajM1og&feature=related>
  - Koněspřežka Č.Budějovice-Kerschbaum--Linz  
<http://www.youtube.com/watch?v=MYwvnKU5CYYE>

Na titulní straně je vyobrazena veduta z tabla fürstenberských sídel, převzata z obálky knížky Pražsko-lánská koňská železnice, František Švarc 1998.