



Jak se dráha dostala z Loun až na Podlesí

Stavba za osm milionů korun se stavěla půldruhého roku

V září 2004 tomu bylo sto let, co se rozjely vlaky po trati Louny – Rakovník. Na světě snad už někdy bude ohlášená publikace železničních historiků, kteří se této romantické trati věnují podrobně. My se vraťme do let 1903 a 1904, kdy se trať stavěla, a připomeňme některé peripetie kolem jejího vzniku.

Do světa? Pěšky nebo na koních

Snad nejvíc informací o trati z Loun do Rakovníka lze najít v článku Františka Štýdla „O stavbě dráhy z Rakovníka do Loun“, který v roce 1941 vyšel ve Vlastivědném sborníku okresu lounského. Bádání v kronikách obcí ležících „na trati“ přineslo jen hubené výsledky. A také staniční kroniky, kdysi tak zajímavé čtení, jsou dnes už různě poztráceny či rozkradeny. Pokusme se tedy z toho, co se dochovalo, sestavit obraz let 1903 a 1904 na Podlesí.

Dnešní představy o dopravě osob a zboží v minulosti jsou často velmi zkreslené. Nezapomeňme, že první sériově vyráběné auto v Čechách (Laurin & Klement Voituretta) přišlo na svět v roce 1905 a že autobusy jsou věci ještě pozdější. Od druhé poloviny 19. století obstarávala většinu dopravy železnice, a to ještě jen do míst, kam byla dovedena. Chtěl-li někdo z lounského Podlesí na vlak řekněme do Prahy, musel pěšky nebo koňmi taženým poštovním vozem či jiným vozem, pokud jej někdo svezl, na nádraží do Loun nebo do Milostína či Mutějovic. To už totiž existovala dráha z Prahy přes Kralupy na Most a z Prahy přes Buštěhrad dál na západ. O tom, že i Louny a Rakovník budou také spojeny vlastní trati, se rozhodlo až na samotném konci 19. století.

Kudy tudy na Rakovník?

Samotné trasování budoucí trati bylo podle všeho komplikovanou záležitostí. Podle Štýdla byla dráha poprvé vyměřována v říjnu 1899. Původně se uvažovalo, že poběží po (při pohledu od Loun do Podlesí) levé straně hřivického údolí. Trať tak měla být blíže Ročovu, zcela se vyhnout Domoušicím a naopak mít zastávku ve Lhotě pod Džbánem, odkud měla pokračovat dál k Mutějovicím. Zřejmě však byla tato myšlenka finančně náročná – podle Štýdla „pro veliké prokopávky a násypy“. Kronika bývalé školy v Solopyskách uvádí: „Dle dřívějších projektů měla býti vedena po stráni, a to jednak z ohledu úspor, jednak aby bylo nádraží blíže Ročova. Ježto v posledních letech jevílo se časté sesouvání půdy, a tak upuštěno od tohoto projektu.“ Obecní zastupitelstvo na Ročově se zpočátku snažilo trať prosadit na svahu blíže obci („V Akátech“) a stanice měla být v místech pod bývalým kaolinovým dolem („Pod Hlinkou“). Když se ukázalo, že tomu tak nebude, ztratilo ročovské zastupitelstvo o financování stavby zájem. Snad už v roce 1900 bylo rozhodnuto, že trať povede na protějším svahu údolí Domoušického potoka. Že ale ani v tom nebylo jasno, potvrzuje nedatovaná mapa „Okres lounský“, kde je trať až k Domoušicím vyznačena v dnešní trase. Místo mohutného oblouku, kterým je dnes trať přivedena k nádraží u Domoušic, je však na této mapě „Projektovaná dráha Rakovník – Louny“, jak se uvádí, vedena od silnice pod Domoušicemi rovně na západ, kolem samoty Chanov u Pnětluk a dál na západ, přičemž dokonce mívá i



Kounov! Václav Krupka v knížce „Lounsko“ zase psal o tom, že dráha povede hřivickým údolím, pak měla ale podle jeho verze dokonce vystoupat na Roviny.

Postavil to Kubíček

V květnu 1900 se v Lounech rozhodovalo, kde budou nádraží a kde jen zastávky. Zřejmě ještě ani v té době nebylo jasné, kam trať povede a podle Štýdla se starostové z Podlesí báli, že místo do Loun to bude do Postoloprť. Rozhodli se proto stavbu finančně podpořit, na tehdejší dobu velkou částkou půl milionu korun. „Zajisté výhody, jež v budoucnosti z toho vyplynou, oběť tuto vynahradí,“ sliboval si kronikář školy v Solopyskách. Sama obec Hřivice, která chtěla mít nádraží, pak dokonce dala na stavbu dalších dvacet tisíc korun, které si vypůjčila u banky. Pak nastaly těžké dva roky čekání a v červenci 1902 už procházela budoucí trať „politická pochůzka, spojená s řízením vyvlastňovacím“. V únoru 1903 bylo provedeno zaměření trati, spojené s vykolíkováním. Odstraňování zatlučených kůlů bylo vyhláškami, vyvěšenými po obcích, přísně zakázáno. Zároveň proběhlo vykoupení pozemků a v některých případech „nucené vyvlastnění“. Výběrové řízení na stavební firmu, která měla stavbu dráhy provést, skončilo v dubnu. Z dvanácti ucházejících se firem byly jen tři české. Stavba části trati v lounském okrese byla zadána Železničnímu podnikateli J. Kubíčkovu u Chocně. Během dubna 1903 se firma ujala práce a jednotlivé úseky tratě přidělila mistrům. „V měsíci březnu začaly se odvážeti vrchní hlíny, humus, ze zakoupených pozemků,“ poznamenal si kronikář obce Solopysky.

První se projel rytíř

Stavět se začalo 27. dubna 1903. „Na práci přicházelo mnoho dělníků z okolních obcí, ale ještě více z dalekých krajů. Ti bydleli společně v dřevěných chatách, které tvořily na některých místech malé vesničky; byly v nich též malé hostince – kantiny, kde bylo postaráno o výživu pracujících. Některé vesničky měly také svá zajímavá jména,“ napsal František Štýdl. Kronikář obce Solopysky dodává: „Zednické práce na mostech začaly v květnu.“ Po mnoha zemních pracích byly první koleje položeny v lednu 1904, ke konci února už byly koleje na celém úseku od Domoušic až do Loun. Celou trať již tehdy projížděly menší stroje, přivážející další a další stavební materiál. Štýdl detailně zaznamenává, kdy na nádraží v Hřivicích přijel jaký nákladní vlak s materiálem, nejčastěji kamenem. Není divu, pro obyvatele Podlesí musel být pohled na supící ocelový kolos, vážící několik desítek tun, zážitkem. Lze-li věřit zápisům, měla to být poprvé 25. dubna 1904 lokomotiva řady 311.4 „Labe“. Pak byl podél celé trati natažen telegraf a 29. srpna projel trať zvláštním vlakem z Loun do Rakovníka ministr železnic Jindřich rytíř Wittek. V Hřivicích se měl zapsat do pamětní knihy obce. A pak už to šlo ráz na ráz: 8. září byli po trati rozvezeni úředníci do stanic, 9. září hlídači do strážních domků, 11. září začalo přejímání hotové stavby a 23. září skončila kolaudace. O den později byl zahájen provoz.

Já a moje choť

Přestože c.k. úřady nedoporučovaly žádné oslavy, pro většinu obcí bylo zahájení provozu událostí. „Památný tento den označen všude dnem velice slavnostním, vzdor tomu, že obce správou dráhy vyzvány, aby se ode všech slavností upustilo. Na veškerých nádražích očekáván byl vlak věnci a kyticemi ozdobený zástupy obyvatelstva, kteréž radost a nadšení své jásosem projevovalo. Na některých stanicích zúčastnila se této slavnosti obecní zastupitelstva s duchovenstvem a školní mládeží; zvuky kapel hudebních pak nadšení to zvyšovaly,“ napsal kronikář školy v Solopyskách. Ve Hřivicích během několika hodin po

kolaudaci 23. září vyrostla slavobrána, která měla druhý den ráno přivítat první vlak. Děti musely 24. září přijít do školy brzy, už před šestou byly seřazeny a odvedeny na nádraží, kde se sešli také hasiči, obecní zastupitelstvo a další občané. František Štýdl dochoval zajímavou skutečnost: když první vlak vjížděl do hřivické stanice, hrála místní kapela Kde domov můj, když odjížděl, zahrála rakouskou hymnu Zachovej nám Hospodine... A zapsal také, že prvním vlakem jeli ze Hřivic tři muži a devět žen. Na stejnou událost vzpomíná i kronikář školy v Solopyskách: „Ráno před šestou hodinou přijel první vlak z Rakovníka do Solopysk. Použil jsem té příležitosti ku jízdě do Prahy, a tak byli jsme já a moje choť prvními osobami, jež ze Solopysk jely.“ Jiný časový údaj o zahájení provozu na trati udává překvapivě kronika obce Solopysky. Do té si kronikář zapsal: „V roce 1904 se dostavěla dráha Louny – Rakovník. Dne 1. října zahájena jízda, jel zábavní vlak, všude dělali uvítání hostů ve stanicích.“ Zpočátku jezdilo denně po trati šest osobních vlaků, tři z Loun na Rakovník a tři v opačném směru, vždy dva dopoledne a jeden odpoledne.

Konětopům se to prodražilo

Stavba dráhy přišla na osm milionů korun. Obce, které chtěly mít nádraží nebo zastávku, musely státu na stavbu významně přispět. Nádraží vznikla v Lounech – předměstí, Hřivicích, Solopyskách a Domoušicích, zastávky se jmenovaly Zeměchy – Jimlín a Opočno. Zastávka Konětopy vznikla až v roce 1905. Obce Konětopy a Pnětluky o zastávku zpočátku nežádaly, takže při stavbě dráhy postavena nebyla. Jako následná stavba se prodražila, přišla na 1.500 korun a po dlouhém dohadování nakonec Konětopy i Pnětluky zaplatily každý polovinu. Zajímavou informaci lze nalézt v knížce o dějinách Ročova od Karla Mareše. Ten od pamětníků zjistil, že po dokončení stavby neslo nádraží v Solopyskách nějaký čas název Solopysky – Ročov.

Délka trati Louny – Rakovník je 44,6 kilometru, na Lounsku je to 21 kilometrů. Jedním z původních záměrů jejího budování bylo dodávání uhlí ze severních do jižních Čech. Dodnes po trati projíždí rychlík Bezdrev z Mostu do Českých Budějovic. U Domoušic prochází trať dvěma serpentínami s velkým stoupáním a hezkými výhledy na Podlesí. Nadmořská výška stanic na Lounsku: Louny město 206 metrů, Louny předměstí 223 metrů, Zeměchy 239 metrů, Opočno 256 metrů, Touchovice 260 metrů, Hřivice 292 metrů, Konětopy 301 metrů, Solopysky 240 metrů, Domoušice 406 metrů, Mutějovice 452 metrů nad mořem.