

9. ARCHEOLOGICKÝ A HISTORICKÝ VÝZKUM KONĚSPŘEŽNÉ DRÁHY V JIŽNÍCH ČECHÁCH

Ondřej Chvojka - Petr Menšík

9.1. Koněspřežná dráha v jižních Čechách

Stavba koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince byla zahájena v roce 1825. V letech 1825-1826 byl vystavěn úsek České Budějovice - Leopoldschlag a v následujícím roce byla zavedena zkušební přeprava. Pravidelný provoz do Kerschbaumu probíhal od roku 1829, úsek do Lince byl dokončen v roce 1832 (*Svoboda 1968; Hajn 1996; 2004, 13-34*). Původně se nepočítalo s přepravou osob a dráha byla provozována s využitím upravených nákladních vozů. Již v roce 1834 však byly postaveny první vozy sloužící k přepravě osob. Následovalo prodloužení trati do Gmundenu, na jaře roku 1835 byly položeny kolejnice na most přes Dunaj mezi Urfahr a Lincem. Došlo tak k propojení dvou železnic České Budějovice - Urfahr a Linec - Gmunden. V roce 1836 byl zahájen provoz po celé trati, roku 1842 byla železnice prodloužena do samotného Gmundenu (celkem 197 km) a výchozí bod železnice se nacházel u samotného Traunského jezera (*Hajn 2004, 33-34*). Po několika desetiletích došlo po polovině 19. století k ukončení provozu koněspřežné dráhy v souvislosti s přestavbou na parní provoz. Dne 15. prosince 1872 byla zastavena doprava na posledním úseku koněspřežné železnice mezi Lincem a Lestem (*Hajn 2004, 35-38*).

Podél trati České Budějovice - Linec se nalézalo původně 46, později 52 strážních domků, 5 přepražních stanic, 6 mezistanic a 14 výhyben. Většina staveb byla zpočátku vybudována ze dřeva, (kúlňy na zboží, dílny, stáje, strážní domky, přepražací stanice). Postupně však měly být budovy vystavěny z kamene (*Hajn 2004, 39-40*).

9.2. Archeologické výzkumy koněspřežné dráhy

V posledních dvou desetiletích proběhlo v jihočeském regionu několik záchranných archeologických výzkumů zaměřených na památky spojené s koněspřežnou dráhou (obr. 46). Kromě jediného však zatím nebyly podrobněji publikovány (*Hajn - Chvojka - Majer 2004*). Níže prezentovaný přehled terénních výzkumů ukazuje možnosti archeologie pro poznání počátků železnice na našem území.

Bujanov

Objekt přeprahací stanice v Bujanově (obr. 47) byl postaven jako novostavba, na rozdíl od druhé takové stavby na našem území v Holkově, kde byla pro potřeby železnice částečně adaptována budova původního hostince (viz dále). V Bujanově se jednalo o dřevěnou stavbu, jejíž výstavba započala v roce 1826. S největší pravděpodobností byla původní budova situována jižněji od současné staniční stavby a nebyla zřejmě patrová. Stanice původně nesla název Suchenthal (Suchdol). K vystavění zděné stanice došlo následně v roce 1837. Budova se skládala z kovárny, obytné místnosti pro tovaryše, bytů pro dva drážní strážníky a hostince s kuchyní. V prvním patře se nacházel byt pro cestmistra (tři místnosti s kuchyní), příležitostný pokoj pro drážního komisaře a dva malé pokoje pro hostinské. K přeprahací stanici patřily také stáje pro 44 koní, jejichž klenby nesly sloupy (dnes zbořené). Dodnes dochovaný přístavek na jižní straně staniční budovy představoval kovárnu s přilehlou místností pro pomocníky. Stejný přístavek se však původně nacházel i na severní straně a byl v něm byt pro hlídače dráhy. K oběma přístavkům byla přistavěna zmiňovaná stáj. Na základě archeologického výzkumu v roce 2003 byla existence stáji na jižní straně potvrzena a byl učiněn závěr, že objekt stanice se stájem ve své původní podobě připomínal jiné staniční budovy v Engelhofu nebo Lestu na rakouské straně. Původnímu účelu stanice sloužila až do roku 1870, kdy byl zastaven provoz na české části trati. V roce 1890 zde byla zřízena škola a ke konci 19. století došlo také k stržení stáji (*Hajn 2004*, 51–55; *Hajn - Chvojka - Majer 2004*).

České Budějovice (Delvita)

První archeologický výzkum v trase koněspřežné dráhy provedl P. Zavřel v roce 1998 na stavbě obchodního domu Delvita v Českých Budějovicích (*Zavřel 2000*, 32), který se nacházel v bezprostředním sousedství dodnes stojící budovy koněspřežné stanice na Mánesově třídě. Na jediném místě poměrně rozsáhlé stavby byl zachycen fragment koněspřežky, a to v podobě zbytku podkladů pro dvojici kolejnic. Odkryvem bylo zachyceno větší množství železných zlomků souvisejících nepochybně s provozem koněspřežné dráhy.

Holkov

Archeologický výzkum v domě čp. 8 v Holkově realizovaný O. Chvojkou v roce 2009 byl vyvolán plánovanými výkopy inženýrských sítí a budoucí celkovou rekonstrukcí objektu. V místech dnešního Holkova vedla již nejpozději od druhé poloviny 13. století dálková komunikace spojující jižní Čechy a Horní Rakousy. Lze předpokládat, že již ve středověku byla tato stezka lemována zájezdními hostinci a dalšími ubytovacími zařízeními, která poskytovala pocestným potřebné zázemí. V Holkově jsou první zmínky o krčmě datované k létům 1640 a 1643, není z nich však bohužel zřejmé, týkají-li se námi zkoumaného prostoru. První jistá zpráva o zájezdním hostinci v místech dnešního čp. 8 v Holkově pochází až z roku 1756, kdy je dochována smlouva o pronájmu „hostince v Holkově u zemské silnice“. V letech 1774–1780 je několikrát zmíněn „hostinec zvaný Veselka u zemské silnice“. V polovině 20. let 19. století se tento hostinec stal součástí přeprahací stanice na koňspřežné dráze, jejíž provoz je bezpečně prokázán od září 1827. Původní hostinec měl vlastní stáje, které zpočátku sloužily také k ustájení koní zajišťujících přepravu po železnici. Stáje však byly kapacitně nedostačující a navíc sloužily také formanům. Proto byly naproti přes ulici okolo poloviny 19. století vystavěny stáje nové o kapacitě 40 koní. Zda u nich stály nějaké jiné hospodářské, případně řemeslnické stavby, není známé. Po ukončení provozu na dráze v roce 1870 sloužila budova čp. 8 v Holkově opět jako hostinec, ve 20. století pak sloužila především k rekreačním účelům (k tomu srov. *Benešová – Tejmar 1999, 7; Hajn 2004, 48–50*). V současné době dochází k opravám a renovaci celého objektu (obr. 48).

Před zahájením výkopových prací inženýrských sítí byly do dvou přízemních místností, do průjezdu a do exteriéru domu, položeny celkem čtyři zjišťovací sondy o celkové ploše 18,7 m² (obr. 49). Všechny další prostory v interiéru i v bezprostředním okolí domu byly podrobeny průzkumu a prozkoumány pomocí detektoru kovů.

Archeologický výzkum v prostoru domu v čp. 8 v Holkově přinesl několik zajímavých zjištění. Veškeré nálezy lze datovat do období raného až pozdního novověku, žádné starší artefakty nebyly výzkumem získány. Za nejstarší lze považovat exteriérovou vrstvu, která může pocházet ze 16.–17. století, a mohla předcházet výstavbě zájezdního hostince v barokním období. Archeologicky datovat zřízení hostince se nepodařilo, řada nálezů však dokládá intenzivní aktivity v tomto prostoru již od přelomu 17. a 18. století. Kromě početných zlomků keramických nádob a kachlů tomu odpovídá i několik nálezů mincí datovaných právě do tohoto období. Naprostá většina archeologických situací (vrstev, zahloubených objektů i zdí) i movitých nálezů pak ukazuje na početné aktivity v těchto místech v průběhu 18. a 19. století, kdy byl objekt patrně několikrát přestavován. Dokládají to zaničlé zdi 1 a 2/09, stejně jako přízdění jižní obvodové zdi v místnosti C (obr. 49).

S existencí hospodářského zázemí (stájí či chléva) pak souvisí nejspíše kanálek (objekt 2/09), který vedl napříč dnešním průjezdem (obr. 50).

Jenín

Na katastru obce Jenín u Rybníka, cca 2,8 km jiho-jihovýchodně od viaduktu v obci Rybník a zhruba 300 m od současné státní hranice s Rakouskem, se nachází dobře dochovaný mostní pilíř (most byl v 50. letech 20. století stržen) a na něj navazující železniční násep koněspřežné dráhy, který začal být v roce 2011 rekonstruován (obr. 51). V této souvislosti zde proto téhož roku O. Chvojka provedl zjišťovací archeologický výzkum, který předcházel zahájení stavebních a rekonstrukčních prací. Celkem byly umístěny tři zjišťovací sondy do vlastního tělesa pilíře, čtvrtá sonda se pak nacházela při východním úpatí pilíře.

Archeologický výzkum přispěl ke zjištění konstrukčních prvků mostního pilíře i navazujícího tělesa náspu koněspřežní dráhy. Stavba byla provedena velmi precizně, přičemž nebyly zjištěny žádné doklady jejich dodatečných přestaveb či úprav. V sondě 3, situované ve vrcholové partii mostního pilíře, byla zachycena čelní kamenná zeď o šířce 0,6–0,8 m a její provázání s vyzděným podkladem pod koleje o šířce 1,8 m (lomový kámen na hlinu), který se podařilo zachytit do výšky max. 0,4 m nad tělesem náspu (obr. 52). Obě strany tohoto traťového základu byly obezděny lícovanými kameny pojenými hlinou, jádro podkladu bylo vyplněno šterkopisčitou sutí doplněnou většími kameny. Z hlediska movitých archeologických nálezů lze konstatovat, že v tomto prostoru nebyly zachyceny žádné starší aktivity. Ojedinelá keramika z železničního náspu svou datací odpovídá době výstavby tratě ve 20. letech 19. století.

Střítež (Kaplice – nádraží)

V prostoru plánované stavby železniční přeložky provedl v roce 2000 archeologický výzkum P. Zavřel. Ve třech příčných sondách byly zachyceny zbytky kolejiště koněspřežné dráhy. V jedné sondě celkem 3 kolejiště, v ostatních dvou sondách pouze jediné kolejiště. Ze všech tří sond pochází větší množství keramických i železných nálezů, které dle autora výzkumu souvisejí s provozem koněspřežné železnice (*Zavřel 2003*).

9.3. Závěr

Uvedených pět terénních archeologických výzkumů menšího rozsahu přineslo první poznatky o objektech souvisejících s provozem koněspřežné dráhy v jižních Čechách ve druhé a třetí třetině 19. století. Byly zjištěny informace o pozůstatcích kolejiště a konstrukčních prvcích mostního pilíře koněspřežky (České Budějovice, Jenín, Střítež). Samostatnou problematiku

poté představuje průzkum přeprahacích stanic (Bujanov, Holkov), u kterých byly prokázány několikanásobné přestavby objektů, které byly zřejmě vyvolány intenzivním provozem na trati. V zázemí stanic se také podařilo identifikovat pozůstatky stájí, sloužících k ustájení dopravních koní. Při výzkumech byly zjištěny archeologické nálezy zlomků keramiky a železných artefaktů z průběhu 19. století, které souvisely s provozem koněspřežná železnice. Další výzkumy mohou poskytnout další poznatky o způsobu výstavby a konstrukci koněspřežné dráhy, stejně jako o podobě přeprahacích stanic, jejich provozu a bezprostředním zázemí.



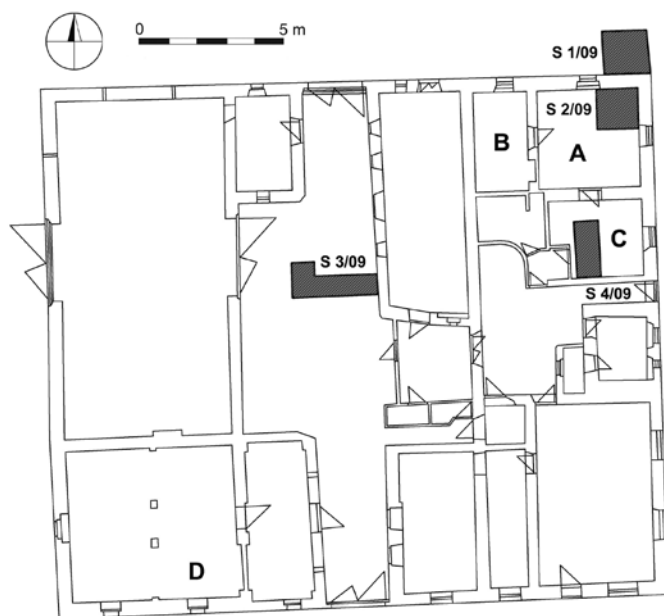
Obr. 46. Mapka koněspřežní dráhy s vyznačením zkoumaných ploch. Číslo lokalit odpovídají jejich soupisu v textu (podle Hajn 2004, 142).



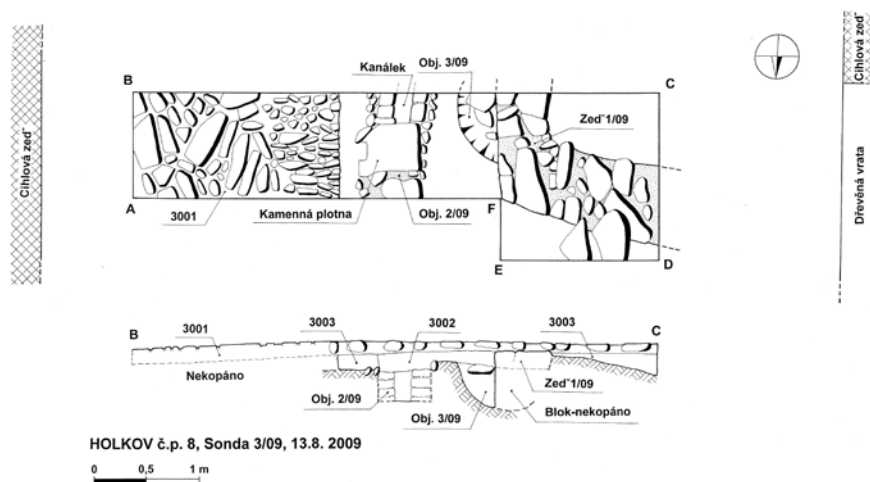
Obr. 47. Bujanov. Budova přeprahací stanice koněspřežní dráhy v roce 1925 (podle *Hajn - Chvojka - Majer 2004*, obr. 1).



Obr. 48. Holkov. Budova přeprahací stanice koněspřežní dráhy, stav v roce 2009. Pohled od jihovýchodu (foto O. Chvojka).



Obr. 49. Holkov. Schéma rozmístění sond archeologického výzkumu roku 2009 v půdorysném plánu budovy přeprahací stanice koněspřežní dráhy (kresba K. Vávra).



Obr. 50. Holkov. Půdorys a profil sondy 3/009 v průřezu budovy přeprahací stanice koněspřežní dráhy (kresba O. Chvojka a L. Bílý).



Obr. 51. Jenín. Celkový pohled na rekonstruovaný mostní pilíř koněspřežní dráhy. Pohled od severu (foto O. Chvojka, 2011).



Obr. 52. Jenín. Sonda 3/2011 s odkrytým zazděným podkladem pod koleje koněspřežní dráhy (foto O. Chvojka, 2011).