



Mladí výtvarníci v čajovně... Čajovna u sv. Mikuláše v Lounech je známá nejen svým příjemným posezením, ale i pravidelnými výstavami různých umělců. Právě v těchto dnech zde vystavují mladí výtvarníci Kateřina Vykouková, Jan Petřížka a Martin Fejes z Klubu E. F. z Poděbravovy ulice. Téměř třicet vystavených děl tvoří obrazy a keramika.

Brána je hezká, do města se ale dostal téměř každý

■ Peněz na stavbu opevnění měly Louny v minulosti dost, pracovní síly dodaly vesnice

LOUNY (rt) - Zájemci o historické památky, kteří se v polovině září přijeli v rámci Dnů evropského dědictví podívat do Loun, se mohli poprvé podívat i do interiéru Zatecké brány. Kdo se chtěl dozvědět víc, na toho čekal odborný výklad ředitele lounského archivu Bohumíra Roedla.

■ Kdy si Lounští vůbec Zateckou bránu postavili?

„Bylo to v roce 1500, kdy se oproti původní středověké Lucemburské hradeb rozšířoval opevněný areál města. Brána byla součástí vnějšího opevnění. Středověká Zatecká brána stála už od 14. století zhruba osmdesát metrů vysoké.“

■ Sehrala Zatecká brána nějakou významnou obrannou úlohu v dějinách Loun?

„Bohužel - nebohuďnicki nikoli. Jeto v podstatě jen vnější dekorace, vitala návštěvníky. Byl na ní městský znak,

oslavny nápis a bohatá výzdoba se svatou Markétou, patronkou Loun. Míchodem, tradice vznikla v roce 1538, kdy se v předvečer svátku svaté Markéty dostal chrám svatého Mikuláše. Pokud jde o obranný význam Zatecké brány, měla by být otázka směřována na obranný schopnost lounských hradeb vůbec. Pokud je známo, tak v celé historii, snad s výjimkou husitských válek, kdy o tehdejšími děni nejsme dobře informováni, město Louny obléháno nebylo. Víme, že například za třicetileté války se do města dostal kdokoli a kdykoli bez odporu.“

■ Stavba městského opevnění musela být náročná. Kde se na takovou, dnešním slovem „inestiční akci“, sháněly peníze a najímali lidé?

„Finanční prostředky plynuly městu ve středověku zejména z toho, že panovník mu na určitou dobu odpustil placení berně. Tato privilegia mají Louny už od doby Jana Lucemburského a pokračují přes Karla IV. a jagellonské panovníky. Město mělo navíc pozemky a zařízení, které pronajímalo, z toho mu plynuly peníze. Pokud jde o dělníky, Louny měly v 15. století asi třicet poddanských vesnic, stavěli tedy poddani, kteří byli v poddanském poměru k Lounům. Takže finančních prostředků i lidských sil měly Louny dost.“

Za brazilskou divočinou do knihovny

LOUNY (it) - Nepějde o divočinu politickou, ale o divokárskou a drsnou divočinu brazilské Amazonie. Do sálku Městské knihovny v Lounech zavítá opět nejoblíbenější cestovatelka lounských posluchačů. Doc. RNDr. Alena Žakovská se opakovaně vydává do míst, kam mnoho bělochů nevstoupilo. I tentokrát se vydala po stopách profesora Harrera, který v roce 1966 navštívil kmen Xingú, jenž žije vzdálen od civilizace. Brazilská správa jen výměněně povoluje malé expedice do neporušené přírody. Harrer o tom psal v knize U jezera blaženosti. Aleně Žakovské se podařilo navázat důvěrnější kontakt se svéráznými domorodci a pořídit řadu cenných fotografií. Přednáška proběhne v sálku Městské knihovny v úterý 5. října. Začátek je v 18 hodin.

Říjnový Cyklus koncertů pro dva klavíry ve Vrchlického divadle

LOUNY (jvn) - Protože Vrchlického divadlo v Lounech patří mezi málo institucí, které vlastní dvě kvalitní koncertní křídla zn. Petrof, přichystalo na tři říjnové pondělky pro všechny hudební „fajnsmekry“ Cyklus koncertů pro dva klavíry. Trojdílný cyklus bude zahájen 11. října, kdy pronese úvodní slovo klavírní virtuos, pan Arnošt Střížek: „Uspořádání takovýchto koncertů je pro naprostou většinu Kruhů přátel hudby v naší republice zcela nereálným projektem ze zcela prostého důvodu, že dva nebo více klavírů pohromadě mají pouze koncertní sály českých metropolí. A i kdyby některý KPH dvěma klavíry disponoval, těžko budou oba v takovém stavu, aby je bylo možno použít ke společné hře. I ve světovém měřítku jsou koncerty dvou nebo i více klavírů v oblasti vážné hudby zcela ojedinělou a řídkou událostí. Mohli bychom se s nimi setkat spíše ve sféře jazzu, jazzové im-

provizace či v produkcích nejručnějších úprav populárních skladeb a melodií, zde ovšem téměř vždy interpretované dvojicí pianistů, kteří se na tento žánr specializují. Ucho posluchačů nejprve potěší Arnošt Střížek a Martin Hájková, 18. října Duo Ardašev a celý cyklus tři koncertní uzavře 25. října Pražské klavírní duo. „To, že se v lounském divadle sešly dva kvalitní nástroje, a předsedkyni KPH, paní Haně Benešové, se podařilo zajistit tři dvojice českých interpretů, kterým čtyřruční hra na klavír nebo interpretace skladeb pro dva klavíry není neznámým pojmem, je proto báječné příležitosti seznámit se s oblastí hudební literatury, jež běžně z koncertního podla slyšet nemůžeme,“ zve Střížek na řídicí hrané skladby Mozartovy, Dvořákovy, Smetanovy, Brahmsovy, Milhaudovy, Rachmaninovy a jiných významných skladatelů. Začátky koncertů v 19:00 hodin.

Nevěženice + Brodec = Brodec

■ Jaká asi byla historie jedné z nejmenších obcí na Lounsku

Historie Brodce na Lounsku je bohatá na letopočty, končí čtyřky. Pro zajímavost: v roce 1454 obce koupil Jindřich Míčan z Klínšterce, roku 1524 Hynek Veselický z Veselice. V roce 1664 získala Brodec majitelka ctitelbého panství Margareta Blandina. Roku 1924 byl ze zámku a přílehlého dvora v rámci pozemkové reformy vytvořen zbytkový statek. Co ale víme o historii této vesnice, jedné z nejmenších v okrese? Ptáme se historika Jana Mareše:

■ Do jakého časového období zasádl vznik obce Brodec?

„Brodce jako naprostá většina ostatních vesnic má rozpor mezi nejstarší písemnou zmínkou a vlastním založením, vznikem vesnice. U Brodce vznikem vesnice nejsem jist. Zato ale znám přesně první, nejstarší zmínku. Pochází z roku 1282 z listiny, kterou vyšetřácký probošt Petr vyhlásil zboží náležející vyšetřácké kapitule. Mezi řadou statků je uvedena přímo vesnice Brodec s několika obyvateli.“

■ Obec Brodec je atypická, silnice jí v podstatě obchází, jakoby na

první pohled neměla ani přirozené centrum, třeba náves. Čím to je? Souvisí to nějak s její historií?

„Ano, velice úzce. Dnešní Brodec byl ještě do 17. století vlastně dvě vesnice. Typostupně srůstaly. Nejstarším osídlením v Brodci byla zřejmě poloha dnešního hospodářského dvora. Tam byla i malá tvrz a patrně v jejím okolí první usedlosti. Jsou dochována dvě jména: Brodec a Nevěženice. Bohužel, nelze se přesnosti určit, ke které z lokalit konkrétně z nich patří.“

■ Ví se, jak ke spojení obcí došlo?

„Je pravděpodobné, že to bylo postupným rozšiřováním zastavby v obou obcích. Ostatní sídelní změny jsou poměrně časté, zanikání názvů obcí nemusejí znamenat jejich fyzické zpuštění, ale právě podobné sloučení.“

■ Na Lounsku patřila řada obcí rodu Schwarzenbergů, byl to i případ Brodce?

„Ano. Historie Brodce je od 17. století spojena s panstvím Citolity. To koncem 18. století koupil pražský Schwarzenbergovců. V Brodci byl schwarzenberský hospodářský dvůr a mlýn. Byla to jedna z mnoha obcí ve vlastnictví tohoto rodu na Lounsku.“

■ Brodec patří k nejmenším obcím na Lounsku. Co se o Brodci uchovalo v archívech?

„Ústřední archiv má zajímavé prameny statistické povahy. Například soupis poddanských podlévků roku 1651, z doby po velké a ničivé třicetileté válce. Tam najdeme kompletní seznam

všech obyvatel Brodce včetně majitele. Když tam nahlédneme, najdeme u Brodce pana Františka Emanuela Hilbranda z Ottenhausenu s manželkou, rajtknechtem čili pacholkem od koní, se služkami, kuchaři, pohánky a dalším služebnictvem. Zanimavé je sledující jednotlivé lidi z Brodce.“

■ Co ona tvrz v Brodci? Víme něco o historii tohoto sídla?

„Nevíme o tom, že by setam odehrála nějaká dramata v podobě krvavých bojů, že by tam došlo k nějakým historickým činům či zločinům. Je zřejmé, že tvrz sloužila jako panské sídlo od 16. století, i v 17. století je doloženo, že majitelé Brodce na ní sídlili. Nejednalo se ovesm o hrad, spíše jen o větší správním osídlením ohranzeným dvorem.“

■ Je v dějinách Brodce nějaká zajímavost?

„Perličkou může být už její samotný název Brodec. Ten napovídá důvod vzniku obce. Vesnice leží na Klášterském potoce a velice pravděpodobně vznikla na brodu přes tento potok.“

Připravil David Hertl

Jak se dráha dostala z Loun až na Podlesí

■ Stavba za osm milionů korun se stavěla půldruhého roku

Letos v září tomu bylo už sto let, co se rozjely vlaky po trati Louny - Rakovník. Na světe snad už je ohlášená publikace železničních historiků, kteří se této romantické trati věnují podrobně. My se vrátíme do let 1903 a 1904, kdy se trat stavěla, a připomeneme 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 Štydla „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, kdy si tak zajímavé čtení, jsou dnes už různé 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 vyráběný autobus Čechách (Laurin & Klement Voituretta) přišlo na svět v roce 1905 a že autobusy jsou věcí ještě

a naopak mít zastávku v Lhotě pod Džbánem, odkud měla pokračovat dál k Mutějovicím. Zřejmé však byla tato myšlenka finančně náročná - podle Štydla „pro velké prokopávký a náspýdla“. Kronika bývalé školy v Solopyskách uvádí: „Dle dřívějších projektů měla být vedena po stráni, a to jednak zohledně úspor, jednak aby bylo nádraží blíže Ročova. Ježto v posledních letech jevílo se časté sesouvání půdy, 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 to tam tak nebude, ztratilo ročovské zastupitelstvo o financování stavby zájem. Snad už v roce 1900 bylo

Štydla se starostové z Podlesí báli, že místo do Loun to bude do Postoloprt. Rozhodli se proto stavbu finančně podpořit, na tehdejší dobu velkou část



Železniční přejezd v Solopyskách v letech šedesátých.

kou půl milionu korun. „Zajisté výhody, jež v budoucnosti z toho vyplynou, obě tyto 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 trati „politická pochůzka, spojená s řízením vyvlastňovacím“. V únoru 1903 bylo provedeno zaměření trati, spojené s vykolikováním. Odstraňování zatlučených kůlů bylo vyhláskami, vyvážení písku, příněs zákazáno. Zároveň proběhlo vykoupení pozemků a v některých případech „nucené vyvlastnění“. Výběrové řízení na stavební firmu, která měla stavbu dráhy provést, skončilo v dubnu. Z dvaceti ucházejících se firm bylo jen tři české. Stavba části trati v lounském okrese byla zadána „Železničnímu podnikateli J. Kubického u Chocně.“

Během dubna 1903 se firma ujala práce a jednotlivé úseky tratě přiděluje mistrům. „V měsíci březnu začaly se odvažovat vrchní hlíny, humus, zaleskupených pozemků,“ poznamenal s kronikář obce Solopysky.

desítek tun, zážitek. Lze-li věřit zápisům, měla to být poprvé 25. dubna 1904 lokomotiva řady 311.4 „Labe“. Pak byl podél celé trati natežen telegraf a 29. srpna projel trať zvláštním vlakem z Loun do Rakovníka ministr železnic Jindřich rytíř Wittek. V Hřivcích se měl zapsat do pamětní knihy obce. A pak už to šlo ráz na ráz: 8. září byli po trati rozvezeni úředníci do stanice, 9. září hlídači do státních domků, 11. září začalo přejímání hotové stavby a 23. září skončila kolaudace. O den později byl zahájen provoz.

■ Já a moje choť

Přestože úřady nedoporučovaly žádné oslavy, pro většinu obcí bylo zahájení provozu událostí. „Paměťmi tento den označím všude téměř všechny vlastnostmi, vzrdor tomu, že obce správu dráhy vyvážly, aby se ode všech slavnost upustilo. Na veskeřích nádražích očekávan byl vlak věcí a kyticemi ozdobené zastupy obyvatelstva, které radost a nadšení své jasotem projevovale. Na některých stanicích zúčastni-



Nádraží v Domoušicích krátce po svém vzniku.

později. Od druhé poloviny 19. století obstarávala většinu dopravy železnice, a to ještě jen do míst, kam došla. Chtěl-li někdo z Podlesí na vlak (a řečme něme 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 existovala dráha 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 Štydla 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 Ročova, zcela vymešnou Domoušicím

rozhodnuto, že trať povede na protějším svahu údolí Domoušického potoka. Zele neanotováno bylo jasno, potvrzuje nedávovaná mapa „Okres lounský“, kde je trať až k Domoušicím vyznačena v dnešní trase. Misto mutohného 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 miji i Kounov! Václav Krupka v knižce „Lounsko“ zase psal o tom, že dráha povede hřivickým údolím, pak měla ale podle jeho verze dokonce vystopat na Roviny.

■ Postavili to Kubíček

V květnu 1900 se v Lounech rozhodlo, kde budou nádraží a kde jen zastávky. Zřejmé ještě ani v té době nebylo jasné, kam trať povede a podle

Stavět se začalo 27. dubna 1903. „Na práci přicházelo mnoho dělníků z okolních obcí, ale ještě více dělníků kraji. Ti bydleli společně v dřevěných chatkách, 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 Štydl. 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. Celoútrahý přejezd jízdy menší stroje, přivážející další a další stavební materiál. Štydl detailně zaznamenává, kdy na nádraží v Hřivcích přijel jaký nákladní vlak s materiálem, nejčastěji kamennem. Není divu, pro obyvatele Podlesí musel být pohled na supici oceľový kolos, zážitek několik

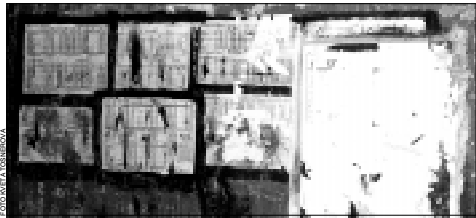


Týž přejezd o půl století později s historickým vlakem.

knovka do Solopysk. Použil jsem té příležitosti ku jízdě do Prahy, a tak byl jsem 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, jež zabavním vlakem, všude delší uviatí hodiny ve stanici.“ 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 stát na stavbu významně přispět. Nádraží vznikla v Lounech - předměstí, Hřivicích, Solopyskách a Domoušicích, zastávky se jmenovaly Zeměchy - Jimlína a Opocňo. Zastávka Konětopy vznikla až v roce 1905. Obce Konětopy a Pnětluky o zastávku zpočátku nezájaly, takže její 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 in-



Jízdní řády v čekárně v Konětopech v roce 2003.

la se této slavnosti obecní zastupitelstva s duchovenstvem a školní mládeží; zvuky kapel hudebních pak následně zvyšovaly,“ napsal kronikář školy v Solopyskách. Ve Hřivicích během několika hodin po kolaudaci 23. září vyrostla slavoobrána, která měla druhý den ráno přivítat první vlaky. Děti musely 24. září přijít do školy brzy, už před šestou byly seřazený a odvedeny na nádraží, kde se sešli také hasiči, obecní zastupitelstvo a další občane. František Štydl dochoval zajímavou skutečnost: když první vlak vježděl 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 Hřivíc tři muži a devět žen. Na stejnou událost vzpomíná i kronikář školy v Solopyskách: „Ráno před šestou hodinou přijel první vlak z Ra-

formaci lze nalézt v knižce 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 kilometru. Jedním z původních záměrů jejího budování byl dodávání uhlí ze severních do jižních Čech. Dnes po trati projíždí rychlík Bezdrev z Mostu do Českých Budějovic. U Domoušic zastává trať dvěma serpentinnami s velkým stoupáním a hezkými výhledy na Podlesí. Nadmořská výška stanice: Louny město 206 metrů, Louny předměstí 223 metrů, Zeměchy 239 metrů, Opocňo 256 metrů, Touchovice 260 metrů, Hřivice 292 metrů, Konětopy 301 metrů, Solopysky 240 metrů, Domoušice 406 metrů, Mutějovice 452 metrů nad mořem.

Připravil David Hertl