

VLASTIVĚDNÝ SBORNÍK

čtvrtletník pro regionální dějiny severního Plzeňska

číslo 1 / 2014 / ročník XXIV



ADAM VHI
VND SEIN WEIB
SEINDAS I 730
JAHR GESTORBE
VND HABEN
DIESE STATVE
AUFRIEHT

STÁLÁ EXPOZICE

Historie Mariánské Týnice a mariánský kult

- nejnovější archeologické nálezy
- Santiniho stavba barokního objektu
- osudy po zrušení kláštera
- obnova a rekonstrukce na přelomu 20. a 21. století
- mariánské poutní místo (sochy, obrazy)

Raně středověké obydlí a archeologické nálezy severního Plzeňska Kultura a vzdělanost severního Plzeňska:

- veduty a vyobrazení sídel
- kaple jako liturgický prostor
- školní třída
- galerie světců
- oratoř a liturgické předměty
- umělecké vybavení prostředí společenských elit 19. století

Národopis severního Plzeňska:

- lidové zvyky
- náves s kaplí a včelařství
- selská jizba a komora
- stodola
- kovárna
- slévárna litiny

Města, spolky a řemesla severního Plzeňska:

- řemeslnické dílny a obchody
- kuchyně 30.– 40. let 20. století
- hostinec

Kostel Zvěstování Panny Marie:

- rekonstruovaná památka vrcholného baroka, obnovená kupole a interiér s freskovou výzdobou

VÝSTAVY

PETR BRANDL - restaurované obrazy - Zavraždění sv. Václava, Smrt sv. Isidora, Stětí sv. Barbory (kostel Zvěstování P. Marie - časově neomezeno)

KOČÁRKY

ze sbírky Miloslavy Šormové
5. 2.– 4. 5. 2014

**POUTNÍ MÍSTA SEVERNÍHO PLZEŇSKA /kostel/ (ve spolupráci se ZČM v Plzni)
29. 4.– 15. 6. 2014**

KERAMICKÉ INSPIRACE II
práce studentů střední školy v Horní Bříze
6. 5.– 22. 6. 2014

KONCERTY

58. sezóna 2013–2014
Začátek koncertů vždy od 19 hodin
19. března 2014
Jarmila Vlachová - akordeon
David Niederle - violoncello
16. dubna 2014
Zuzana Benešová - zpěv
Tomáš Sup - zpěv
Marie Erlebachová - klavír
4. června 2014
Belfiato Quintet - dechové kvinteto

ADRESA

Muzeum a galerie severního Plzeňska, Mariánská Týnice čp. 1
331 41 pošta Kralovice
Telefon a fax: 373 396 410
373 397 393
E-mail: info@marianskatynice.cz
www.marianskatynice.cz

právě v rukou držené první číslo Vlastivědného sborníku, čtvrtletníku pro regionální dějiny severního Plzeňska. Nemá být připomenutím, že jsme všichni zase o tři měsíce starší, že Vánoční čas a bilancování konce roku máme za sebou. S nadějí přece hledíme do nového času, který snad bude provoněn slunečními paprsky.

Letošní výstavní sezona již začala oproti zvyklostem dříve, protože chceme nabídnout ke shlédnutí širokému publiku přehlídku historických kočárek ze soukromé sbírky paní Miloslavy Šormové. Do muzejních prostor je proto možné zavítat od začátku února i o víkend. Výstava není jen možnou inspirací pro nastávající maminky, ale i potěšením všem, kteří se umějí ve vzpomínkách ohlédnout do prožitých časů. Je také příkladem, jak lze usilovným a cílevědomým snažením vybudovat kolekci ojedinělých exponátů v soukromých podmínkách.

Na poslední víkendovou, březnovou sobotu je připravena oblíbená jarní oživlá prohlídka muzea na téma „Z muzejního depozitáře – Hádej, co

to je”. Letošní sezona nabízí dále výstavu o poutních místech na severním Plzeňsku, keramických prací studentů Střední školy v Horní Bríze, obrazů krajin plzeňského malíře a pedagoga Václava Maliny, dále Galiny Egerové a sochařského díla Stanislava Hanzíka. U příležitosti životního jubilea bude v letních měsících v Mariánské Týnici bilancovat svoji tvorbu keramik a malíř Jan Eckert. Na podzim se dále připravuje výstava, připomínající smutné výročí začátku první světové války. Vedle výstav Vás zveme také na koncert, pořádané ve spolupráci se ZUŠ Kralovice nebo na tradiční dvánáctý ročník Májového dne uměleckých řemesel a divadla, který se letos bude konat 24. května 2014. O všech akcích aktuálně informujeme na webových stránkách.

Přejeme Vám pohodu při čtení následujících příspěvků a pokud si myslíte, že se chcete o nějaké poznatky či vzpomínky podělit s ostatními čtenáři, neváhejte a pošlete nám je do redakce. Mějte jen pěkné dny!

Vaše redakce

OTEVÍRACÍ HODINY V KNIHOVNĚ

Našim čtenářům a badatelům připomínáme, že v Muzeu a galerii severního Plzeňska v Mariánské Týnici je pro nejširší veřejnost přístupná knihovna s fondem 14 000 kusů knih, z nichž většina je určena k zapůjčení domů, zbytek k prezenčnímu studiu v muzeu. Třetina svazků je regionál-

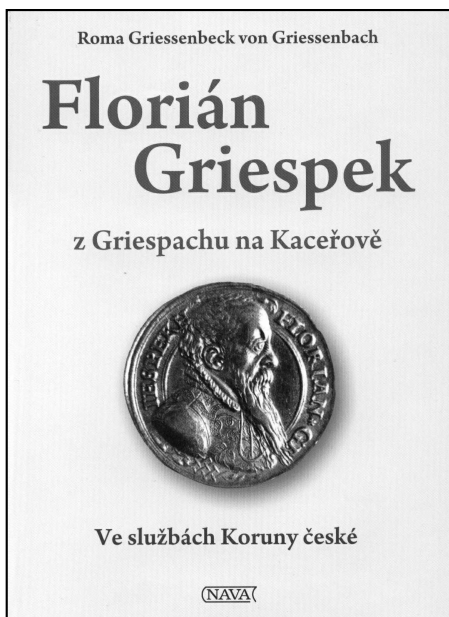
ního charakteru. Knihovna je otevřena v pondělí a středu od 8 do 15 hodin. Pokud chcete mít jistotu, můžete se předem telefonicky objednat na číslech 373 396 410 nebo 373 397 991. K dispozici je také veřejně přístupný internet.

■ Radovan Lovčič

Kniha o Floriánu Griespekovi

Český knižní trh obohatila v minulém roce monografie z pera baronky Romy Griessenbeck von Griessenbach. Publikace o 214 stranách nese název „Florián Griespek z Griespachu na Kaceřově. Ve službách Koruny české“. Vypráví příběh potomka šlechtického rodu Griessenbecků z Griessenbachu – rodu, který dosud stále žije na území dnešního Bavorska a k němuž náleží také autorka knihy.

Její vzdálený příbuzný, Florián Griessenbeck, v českých zemích později zkomolený na Griespeka, respektive Gryspeka, se ovšem nenarodil v Bavorsku, nýbrž v tyrolském Innsbrucku a již jako mladík vstoupil do služeb římského krále Karla V. Habsburského. Ten byl s jeho službami nadmíru spokojen a také proto jej později „přenechal“ svému bratru, českému králi Ferdinandu I. (vládl v letech 1526–1564), jenž hledal spolehlivého a důvěryhodného spolupracovníka. A ve Floriánovi jej skutečně našel. V Čechách pak započala závratná kariéra tohoto šlechtice, který se postupem času výrazně zapsal i do dějin Českého království. Jako Němec byl však zpočátku odmítán a přehlížen a jako katolík nebyl v převážně utrakvistických Čechách nikdy plně přijat místními rody. Přesto se v králových službách brzy naučil výborně česky a zřejmě choval i skryté sympatie k luteránství, nebo byl po celý život



Titul publikace

přinejmenším velmi tolerantním katolíkem. Udržoval přátelské vztahy s některými německými luterány, umožnil na svém panství působení luteránských kazatelů a jeho potomci později dokonce konvertovali k protestantismu. Zda k této konverzi nějakou měrou přispěl též poněkud rivalitní a občas vzájemně nepřátelský vztah mezi Griespeky a plaským cisterciáckým klášterem, lze pouze spekulovat.

Griespek působil mimo jiné jako Ferdinandův osobní sekretář, prokurátor České komory i jako tajný dvorský válečný rada. Za své věrné služby a dobře odváděnou práci byl panovníkem opakovaně odměňován

a získal do svého držení rozsáhlé pozemkové vlastnictví, které nadále udržoval a rozvíjel. To bylo spojeno mimo jiné s Kralovicemi na Plzeňsku; renesančním zámek Kaceřov (který dal Florián vybudovat jako své rodové sídlo); s Nečtinami; Rožmitálem; Kočovem u Tachova či Nelahozevství na Mělnicku. Přímo v Praze pak dostal od krále darem dům, jenž se nalézal na dohled od Pražského hradu a který dal přestavět v raně renesančním slohu do podoby reprezentativního paláce. Roku 1562 jej však na osobní přání panovníka prodal, přímo Ferdinandu I. – a ten jej následně předal českému arcibiskupovi Antonínu Brusovi z Mohelnice, aby i tímto krokem symbolicky pozdvihl roli katolické církve v zemi. Po smrti Ferdinanda I. (1564) sloužil Griespek věrně též českým králům Maxmiliánu I. (1564–1576) a Rudolfu II. (1576–1611). Zemřel roku 1588 v Nelahozevsi jako vážená postava v království, zakladatel české větve griespekovského rodu, šetrný a dobrý hospodář a také budovatel řady významných renesančních staveb.

Autorka však nekončí svoji knihu uzavřením Floriánova osudu. Pokouší se rovněž mapovat životní příběhy Floriánových potomků a vůbec další dějiny griespekovského rodu. Ten byl po prohraném stavovském povstání, v němž podporoval protestantskou stranu, těžce postižen majetkovými konfiskacemi. A jako rod zchudlý a v Čechách společensky málo významný, vyznávající opět „starou víru“, nakonec ve druhé polovině 17. století vymírá. Po přeslici však

jeho česká větev pokračuje dál. Jak upozorňuje autorka, pokrevně je český rod Griespeků spojen například s belgickou královskou rodinou.

Baronka Griessenbeck von Griessenbach dále rozebírá literární a dramatické přesahy života Griespeků, kteří se stali inspirací pro některé české i rakouské spisovatele a scénáristy (Byť je pravdou, že nezná, či neuvádí, všechna díla s tématem spojená, např. divadelní hru „Gryspekové“ kralovického autora Bohuše Strusky). Zmiňuje v té souvislosti smyšlenou pověst, podle níž se celá rodina Griespeků společně otrávil na Kaceřově poté, co upadla v nemilost habsburského rodu. Právě tento motiv oslovoval spisovatele, kteří neřešili skutečné historické pozadí, asi nejvíce.

Autorka se věnuje blíže i griespekovským mumiiím uloženým v kralovické hrobce a reflektuje též dosavadní provedené výzkumy zabývající se otázkou, komu konkrétně náležely uložené ostatky. Závěr knihy má pak spíše subjektivní podobu, kdy Roma Griessenbeck von Griessenbach zaznamenává své postřehy z osobních cest po Čechách, kde postupně navštěvovala bývalá „griespekovská panství“ a obeznamovala se na nich se stavem tamních památek z již řečené doby.

Knihy má, jak jsem již uvedl, místy subjektivní ráz daný příbuzenstvím mezi autorkou a hlavní postavou, o níž se píše v textu. Český historik by občas mohl s některými pasážemi polemizovat, zvolit o něco kritičtější postoj či například více akcentovat statistická data. Přesto je třeba říci,

že pisatelka knihy odvedla velkou práci a významně přispěla také ke zmapování dějin severního Plzeňska. Bylo by záslužné, kdyby se jednou dočkali stejné pozornosti i další dosud opomíjené šlechtické rody v našem kraji a našli se historici, kteří by jim věnovali tolik času a prostoru jako Roma Griessenbeck von Griessenbach českým Griespekům. Prohloubilo by se tím poznání některých málo známých stránek naší minulosti.

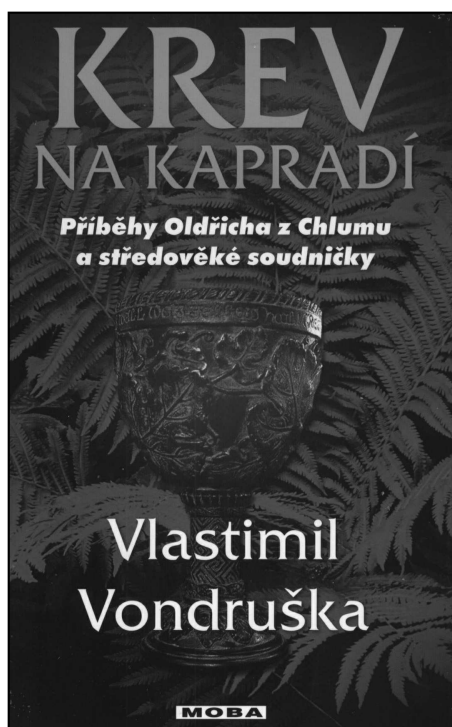
Pochválit je třeba také plzeňské nakladatelství Nava, které vydává mimo jiné historickou a vlastivědnou literaturu věnovanou Plzeňskému kraji. Ke knize o Floriánu Griespeko-

vi přistoupilo s respektem a vydalo ji ve velmi reprezentativní podobě a v překladu zkušené germanistky Jany Hrbotické. Na druhé straně nelze pominout, že kvalitní vizuální stránce by více prospěla bedlivější redakce – nejenom sjednocení některých dvojích tvarů objevujících se na různých místech textu (např. Mikuláš Herman versus Herman), ale především pečlivější redakční čtení, které mohlo odstranit zbytečně velké množství překlepů, poněkud kontrastujících s velmi solidní grafikou úpravou, množstvím plnobarevných vyobrazení i kvalitním křidovým papírem použitým pro tisk knihy.

Krev na kapradí

Jméno Vlastimila Vondrušky je na českém knižním trhu již dlouhá léta dobře zavedeným pojmem. Dr. Vondruška je znám jako autor řady detektivních románů a povídek z doby českého středověku i raného novověku. V posledních letech se zviditelnil také svými knihami o životě v jednotlivých středověkých staletích a monumentálními románovými díly věnovanými Vratislavu I., historicky prvému českému králi, a dále posledním Přemyslovcům.

Ve svých historických detektivkách vícekrát připomněl i místa spojená se severním Plzeňskem. Jeho román „Adventní kletba“, který jsem anotoval před devíti roky pro Vlastivědný sborník, se dokonce z velké části odehrává na hradě Krašov. V roce 2013 vydalo brněnské nakladatelství Moba dr. Vondruškoví další z jeho čtivě psaných knih – soubor povídek



Titul publikace

nazvaný „Krev na kapradí.“ V první části knihy, v níž dal autor průchod své fantazii, vystupuje jeho oblíbený hrdina, zemský sudí Ota z Chlumu, případně Otovi přátelé a pomocníci. Ve druhé části publikace se pak pro změnu vyskytuje deset středověkých soudniček, které byly inspirovány skutečnými událostmi. Některé z nich přitom provázejí poměrně nečekané pointy. Několik soudniček bylo situováno rovněž do našeho blízkého okolí – např. do Plzně či Rakovníka. V pořadí osmá soudnička, pojmenovaná „Utržený knoflík“, se dokonce odehrává přímo v našem okrese – v Manětíně a zejména v jejímu přilehlé vesničce Brdo.

Zajímalo mě, nakolik výše zmiňovaný příběh odráží dobovou realitu a z jakých konkrétních pramenů

autor při svém psaní čerpal. Zcela upřímně mi odpověděl, že motiv, který ještě literárně dotvořil a upravil, nalezl zcela jinde – a to ve východních Čechách. Ale protože má vřelý vztah k Manětínsku, kam zajížděl jako student na archeologické průzkumy, úmyslně umístil děj soudničky právě sem.

Zda se v budoucnu některý z dosud nenapsaných románů Vlastimila Vondrušky bude znovu odehrávat na severu Plzeňska, podobně jako „Adventní kletba“ či některé dílčí povídky, nelze tipovat předem. Přesto jsem si neodpustil autora k tomuto kroku přátelsky a opakovaně pobídnout. Ostatně věřím, že by takovou věc vřele uvítalo i nemálo místních patriotů.

POZVÁNKA NA VÝSTAVU KOČÁRKŮ

■ Jana Dienstpierová

První letošní výstavou v Muzeu a galerii severního Plzeňska v Mariánské Týnici je prezentace sbírky historických kočárků a kolíbek paní Miloslavy Šormové. Počátky kolekce paní Šormové sahají do druhé poloviny 80. let, kdy získávala předměty na burzách nebo v podnicích bývalých sběrných surovin. Nikdy nechodila po půdách a po lidech sama. Hodně o své zálibě povídala, a tak se to rozkřiklo a lidé pak za ní chodili sami. S manželem vraky nebo torza kočárků opravuje. Pro rady chodí v místě svého bydliště do muzea v Roztokách u Prahy. Současně sbírá také dětský textil. Celá kolekce kočárků

paní Šormové čítá 160 kusů různých druhů. V České republice z ní již uspořádala 36 výstav. Po té letošní, v Mariánské Týnici, ji návštěvníci dále uvidí v Soběslavi a také v Klášteřci nad Ohří.

Nejstarším dětským kočárkem je košatina z vrbového proutí a s loukotovými koly (původní plátěná bouda se bohužel nedochovala). Byl vyroben kolem roku 1880. Nejstarší kočárek na panenky, kterým říkáme loutkové, však původní střechu má a pochází ze stejného období – z konce 19. století. Typickým znakem těchto výrobků jsou prolomené bočnice kočárků. Zajímavé jsou ale

například i kočárky skládací, které vyráběla firma Hico-Hirsch & Co. z Trnovan u Teplic, které se od začátku minulého století vyvážely čtyři desítky let do celého světa.

Většina kolíbek, vystavených v muzeu Mariánské Týnici, byla vyrobena z měkkého dřeva. K vidění jsou zde i ukázky křtících oblečků pro děti. Výstava, která mimořádně zahájila letošní sezonu o dva měsíce dříve, potrvá do 4. května 2014.



OHEŇ - DOBRÝ SLUHA ALE ZLÝ PÁN

■ Irena Bukačová

Jak čelili naši předkové v Kralovicích požáru? První zmínka o požáru v Kralovicích je z privilegia Zikmundova (1437), které reaguje na prosbu měšťanů o obnovení „pohořelých privilegií“. Zpola dřevěné město, se slamenými střechami, s otevřeným ohněm v černých kuchyních, s provozy hrncíren a kováren, se světly loučí v dřevěných chalupách, plných hořlavého materiálu, slámy, lnu, krmiva a obilí, s dřevěnými, hlinou omazanými komíny, bylo snadnou kořistí plamenů. Není proto divu, že vrchnost i měšťané vytvořili celou řadu nařízení, jak požárům předcházet či jak eliminovat jejich rozsah. Ještě než byl vyhlášen ohňový patent Marie Terezie (1751) a nařízení Josefa II. o zákazu dřevěných staveb, muselo se každé město i vesnice spolehnout na své síly v boji s ohněm. Jeho neúspěšnost dokládají četné spáleništní vrstvy v archeologických výzkumech města stejně jako ohořelé trámy bouraných domů

či vypálená mazanina, již byly izolovány dřevěné stěny domů.

První protipožární opatření najdeme v gryspekovské instrukci z roku 1588, které má preventivní charakter. „Stran ohně“ stanovuje, aby rychtáři a konšelé každé čtyři týdny kontrolovali, jak se u koho topí a vyzývá k opatrnosti předcházením požárům, „aby se světlem nechodil žádný do chléva, do stodol a do komor, zvláště pak s loučí bez lucerny“. K rychlé reakci na vypuknuvší požár měli být rychtář a konšelé připraveni tak, že „před rukami vždy pohotově jakožto žebříky a háků několik v domě rychtáře aneb některého konšela s vědomostí vši obce míti mají“, a protože si nebyla vrchnost jista splněním svého nařízení, pohrozila sankcemi vůči úřadu, který by to nebyl zabezpečil.

Výčet pohořelých domů po třicetileté válce a seznam spálenišť, z nichž neplynul vrchnosti po desetiletí žádný užitek, svědčí o ohnivě zkáze,

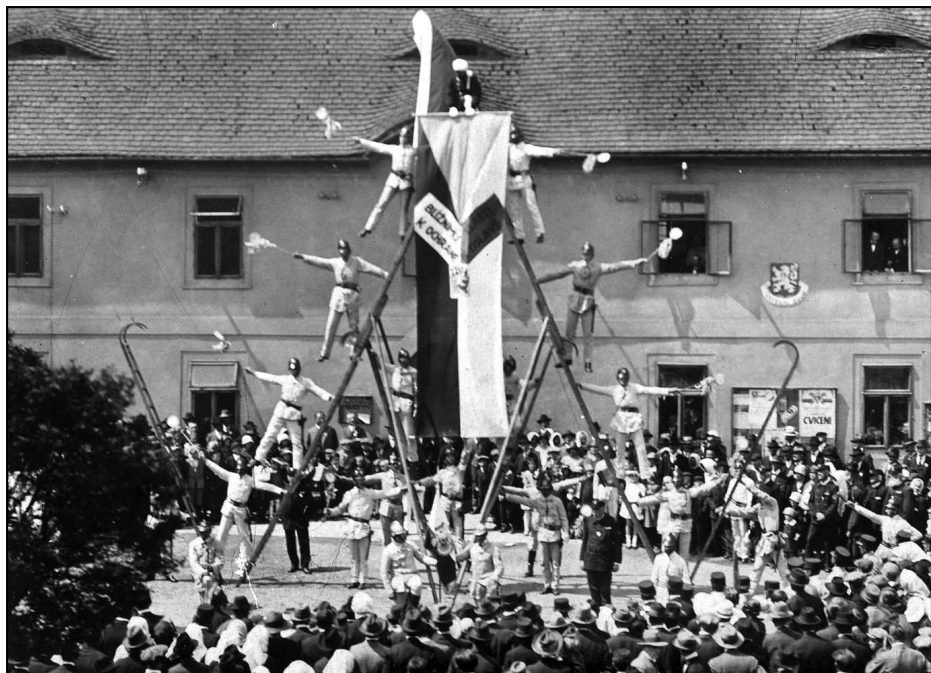
zčásti zaviněné vojskem, které Kralovicemi několikrát táhlo. V roce 1687 bylo nařízeno, aby každý majitel domu měl před svým domem kád s vodou a žebřík a dal si do pořádku komín. V létě 1689 bylo stanoveno, aby „v příčině ohně“ dvanáct osob v noci pozor dávalo a ve dne pak na věži tři byli. Mlynář také udělal pro obec dlouhé žebříky a háky proti ohni. Kralovické komíny čistil koncem 17. století plzeňský kominík a dostával tři kr. od komína každého čtvrt roku. Také noví sousedé se přijímali do města pod podmínkou, že se zaopatří hákem a žebříkem k hašení ohně. Za nedbalost, že někdo způsobil požár, i jen za to, že chytly saze v komíně, stihlo provinilce vězení.

Koncem 18. století si sami měšťané stanovili pravidla, jak se chovat při „vyšlém ohni“ a úkolem radnice bylo soustředění protipožárního nářadí. V roce 1788 byla stanovena obecními staršími pravidla při hašení ohně, která dávají nahlédnout do praktické stránky svépomocného zásahu při vypuknutí požáru ve městě. Organizace na principu jakési občanské či sousedské spolupráce předpokládala, že pomůcky k hašení ohně jsou uloženy na radnici. Při „vyšlém ohni“ byli stanoveni dva „komisaři nad žebříky a háky“, které „jsou nyní na rathause pohotově zavěšený“. Další žebříky se měly přinést k ohni z obecního dvora a bylo stanoveno jmenovitě dvacet tři mužů, kteří je měli ihned vzít a k ohni odnést. Byli stanoveni též „komisaři nad trháním střech“ a vyjmenování měšťané, kteří jsou ihned povinni „se sekyra-

ma a motykama“ jít k ohni. Ti měli zabezpečit odstraňování hořících došek, které byly zdrojem šíření požáru, jenž snadno po slaměných střechách přeskakoval.

Dále byli stanoveni „komisaři při smykách, na kterých se kadečky vynachází a ve kterých se voda z rybníka vozit bude“ a pak seznam mužů, kteří jsou ustanoveni „k nalejvání vody z rybníka do kadeček“, pak jsou komisaři nad těmi, kteří mají „oheň vodou ulejšvat“ a dlouhý seznam těch, kteří mají oheň vodou hasit, včetně mlynářů. Pak byli také komisaři „nad zdejšíma podruhama“, protože všichni podruzi „při vyšlém ohni rychle, každý se svou sekyrou na místo k ohni musí přijít“, a pokud by tak neučinili, měli být vyhnáni z města. Ti, kteří mají potah, jsou povinni vozit vodu z rybníka. Ten, kdo první kadečku k ohni přiveze, dostane dva zl. na smyku, druhý třicet kr., a kdo by se hašení neúčastnil, zaplatí čtyři zl. pokuty a čtrnáct dní arestu. Přestože byla tato opatření, město mnohokrát katastrofálně vyhořelo. Největší požár postihl město v roce 1845 a ten znamenal i konec jeho starobylého vzhledu, protože vedl ke zkáze dominant–radniční věže a patrového zámku s věží.

K protipožárním opatřením patřila také služba „mrakařů“ a ponocných, kteří byli asi nejkurioznějšími zaměstnáními kralovických měšťanů. Zvonění proti mrakům bylo starým zvykem, snad i magickým ochranným rituálem, který měl zabránit úderu blesku šířením zvuku zvonů. Důvěra v jeho účinnost byla patrná v Kralovicích v četných ustanove-



Kralovice, hasičské cvičení, kolem roku 1925.

ních. Tak například v roce 1690 byl ustanoven Ondřej Tongres, aby dával ve dne i v noci pozor na mraky a v případě nebezpečí byl povinen svolat „pulsanty“, aby zvonili, za což dostával odměnu dva věrtely obilí ročně, a protože tento úkol byl důležitý zvláště v létě, kdy hrozily letní bouře, dostával letní přídavek. Tuto službu vykonával ještě roku 1698. V roce 1709 byl ustanoven k pozorování mračen Vojtěch Trop a k zvonění měl v pohotovosti deset lidí. Zda skutečně rozuměli meteorologii a mohli posoudit zkázonosnost bouřkových mračen či blížící se krupobití, nevíme. Ke zvonění proti mrakům volilo se ročně 12 mužů z obce a každé jaro byl zvolen jeden člověk k pozorování mračen až do doby Jose-

fa II., který roku 1788 tento zvyk zakázal jako škodlivou pověru. Čistě noční dozor nad městem vykonávali ponocní. V roce 1753 byl ustanoven „od vzácného magistrátu za ponocného Václav Vašmucius“, kterého povinností kromě sledování nebezpečí ohně „bylo každou noc na již vystavených místech, buď skrze zpěv Pána Boha vychvalovat a neb na troubu vytrubovat a přitom kdyby budoucně nějaké křiky neb handle nočního času se vyskytly, takové ihned přerhovat a následovně před počestným ouřadem purkmistrovským náležitou zprávu činit.“

Soustředění protipožárního vybavení u radnice platilo ještě počátkem 20. století, kdy vedle v průjezdu, jímž se vcházelo do dvora, stály kůlny na

vozy, vědra a kožené korbele na hašení ohně, než byl tento prostor zastavěn novostavbou obecního domu čp. 38.

Ani všechna opatření nezabránila opakujícím se požárům. V městských knihách je v druhé polovině 18. století doloženo pět požárů. Dne 10. května 1754 mezi druhou a třetí vyšel oheň u Jana Seltnera a shořelo dvacet čtyři domů a osmnáct stodol, 1. března 1769 vyšel oheň u Petra Šimona mezi Augustinem Kalinou a domem Jurkovským a shořelo třicet osm domů, sedm domů bylo poškozeno a shořelo dvanáct stodol. O dva roky později 24. ledna 1771 začalo hořet ráno u purkmistra Jana Papištoka a shořelo 9 domů a jedna stodola a 22. února v 9 hodin večer začalo hořet v Zámecké hospodě a z komína šlehaly plameny dva sáhy vysoké. V roce 1782, dne 6. září v poledne začalo hořet a požár strávil sedmdesát čtyři domů a čtyřicet sedm stodol i s úrodou. Po celých Čechách byly podniknuty pro kralovické pohořelé sbírky a výtěžek 205 zl. byl rozdělen po dvou zlatých mezi pohořelé.

O posledním katastrofálním požáru z roku 1845 je již zachována řada písemných svědectví shořelo 103 domů na náměstí a 51 stodol, Hallerova kronika poznamenává, že zničil jeho starý ráz a znamenal konec baroka ve městě. Většina stavení ve městě byla kryta došky nebo šindelem, což usnadňovalo ohni jeho zhoubný postup. Podle tradice požár vypukl na horním konci města „za zámek“, kde jakýsi neopatrný člověk podkuřoval nemocného koně

a svítlna mu upadla do slámy a v mžiku bylo celé stavení v plamenech. Prudký vítr přenášel oheň ze stavení na stavení a za zámek stálo deset domů v plamenech. Oheň z radnice přeskočil na „nové město“ zachvátil obecní nárožní hostinec. V půl hodině hořely sto tři domy, stodoly plné obilí, masné krámy i hasičská kůlna se třemi stříkačkami. Shořelo všechno, hospodářské stroje, nářadí, nábytek, peřiny, šatstvo i peníze. Na staré radnici v krásné věži umístěné hodiny odbily pět a pak se věž zřítla. Ulice hořely jako ohnivá brána po obou stranách, kupodivu však o život přišel jen jeden měšťan. Město bylo zpustošené a okolí se snažilo kralovickým měšťanům pomoci.

Ještě 12. 9. 1850 vydal podkrajský úřad nařízení: „aby se zde vynacházející zbořeništěta vystavit nechaly, náměstí a ulice zřídily a masný krámy zřídily, pak u domů vydláždily“. A majitelům zbořenišť určen termín dokončení staveb pod hrozbou exekuce do 1. 5. 1851. Ještě 2. 3. 1851 se ve městě nacházejí hromady kamenní, mnoho domů je neomítnuto a ve městě jsou některé domy zbořeniště.

Časté požáry měly značný vliv na proměny městské architektury, na modernizaci domů i umístění hospodářských budov mimo centrum podél cest, kde ještě ve 20. století stávaly řady stodol na konci parcel, oddělené zelení od městských hořlavých domů, aby alespoň obilí a krmné se v případě požáru města zachránilo či naopak, kdyby stodoly chytly, zůstane město uchráněno.

■ Václav Jirsa

V roce 2013 uplynulo 50 let od zveřejnění článku o dráze Plzeň-Manětín-Nečtiny v plzeňském listu ROZVOJ, č. 50 ze dne 21. prosince 1963. Článek tehdy napsal manětínský kronikář Jindřich Nacházal (J.N.). Nazval jej „Z městského archivu v Manětíně“. Jeho další dvě pokračování pak vyšly v lednu 1964. Tenkrát se v Manětíně mezi lidmi dost o dráze hovořilo. Do kroniky J. N. částečně popsal historii dráhy až v roce 1966. Jak se J.N. dostal k dokumentům, které ve svém článku citoval? Prý to bylo už v roce 1961, když se v Kralovicích začalo s přestavbou radnice na internát zemědělské školy a mezi sutí ze střechy se našla část spisů z bývalého Manětínského „Oberamtu“ (okresního úřadu). A právě mezi těmito starými zaprá-

šenými listinami byl i svazek protokolů a zápisů, jednajících o projektu železniční dráhy Plzeň-Manětín-Toužim. Zápis v kronice je na čtyřech a půl rukopisných stranách. (Kronika Manětína, díl 1950–1967, listy 206–210).¹

Možná byl také nadpis našeho článku mohl být „O dráze Plzeň-Manětín-Nečtiny“ nebo jen „Dráha Plzeň-Manětín“, jak čas od času projekt o přípravě této dráhy v tisku nazvali různí autoři. Dosud poslední obsáhlý příspěvek k tomuto tématu publikoval Mgr. Jiří Fák.²

Později, ještě na semináři o „Průmyslovém podnikání v západních Čechách v 19. století a v 1. polovině 20. století“, konaném ve dnech 27. 5.–28. 5. 1998 v Mariánské Týnici, F. Raišl přednesl příspěvek věnova-



Pohlednice „Pozdrav z Manětína“

ný historii železniční dopravy, v němž m. j. také připomněl nerealizovaný projekt dráhy Plzeň–Manětín.

Popis přípravy stavby dráhy vylíčil rada bývalého okresního výboru v Manětíně J. Choura v roce 1923. Napsal článek podle dobových úředních záznamů. J. Choura byl přímým účastníkem některých jednání o dráze po 1. světové válce. Jeho článek, v redakčním přepisu s názvem „Dějiny dráhy Plzeňsko–Manětínské“, otiskly Vlastivědné listy, předchůdce současného Vlastivědného sborníku, v roce 1982: „Před dvěma léty, v roce 1921, slavil okres manětínský neveselé jubileum padesátiletého bezúspěšného usilování o dráhu z Plzně do Manětína. Již od let 1870–71 zaměštnával tento podnik železniční mysl zástupců okresu manětínského i čelnějších jeho obcí, chvílemi přiblížil se takřka na dosah ruky, ale hned zase unikl do nedohledna. Nejblíže byl v roce 1872, kdy započato bylo již v Manětíně se stavbou c. k. dráhy. Leč povodeň a státní krach zničily slibný podnik v zárodku. Od té doby voláno bylo obyvatelstvem té širé plochy, prostírající se mezi drahami Plzeň - Cheb, Plzeň - Duchcov a Žlutice - Bečov a postrádající dosud dobrodiní jaké každá dráha poskytuje, čím dále tím více po dráze, až v letech devadesátých vynořil se opět projekt dráhy Plzeň - Manětín - Toužim.

Dne 1. února 1897 ustavilo se první družstvo pro stavbu dráhy z Plzně do Manětína, přes Nečtiny a Novou Sázavu do Toužimi. Družstvo to tvořili: Jan hrabě Lažanský z Manětína

jako předseda, JUDr. Václav Peták, měšťanosta v Plzni, jako místopředseda, Richard Svátek, okr. starosta v Plzni, Jan Wiederer, obecní starosta v Toužimi a Josef Heinz, okresní starosta v Manětíně, jako členové. Družstvo dalo vypracovat předběžný projekt dráhy a předložilo jej r. 1898 ministerstvu železnic se žádostí o povolení předběžných prací technických.

Ministerstvo železnic žádanou koncesi udělilo a hned nato vypracován byl projekt povšechný, který podroben byl revizi trati a staniční komisi dle nařízení ministerstva železnic ve Vídni z roku 1899.

V roce 1900 ministerstvo železnic, nečiníc námitek proti projektu, doporučilo, aby zatím vystavěna dráha z Plzně do Manětína a aby bylo upuštěno od trati Manětín–Toužim. Návrh byl projednán podrobně na schůzi účastníků dráhy dne 14. října 1900 v Plzni a byl přijat již i z toho důvodu, že pro dráhu z Manětína do Toužimi, územím německým probíhající, povolání činitelé němečtí nijakých příprav nevykonali, ač si dráhy přáli. Ani v době pozdější, kdy pro stavbu trati z Plzně do Manětína sebrán byl celý obnos na soukromé interesenty připadající, i zemská garancie byla dosažena, neměli němečtí sousedé ještě ani družstva utvořeného a od soukromých zájemníků neměli ničeho, mimo nepatrného příspěvku od Nečtin v obnose 10.000 K.

Když němečtí občané viděli, že neprorazí se svým požadavkem, aby dráha z Plzně přes Manětín do Toužimi najednou se stavěla, snažili se o to, aby alespoň trať do Nečtin se

prodloužila, čemuž nebylo možno vyhovět, poněvadž neměli nic připraveno (projekt aj.) a stavbu nebylo možno zdržovat, až projekty z Manětína do Nečtin si opatří.

Politická pochozí komise projektované trati předsevzatá na podzim roku 1908 měla výsledek naprosto příznivý a zemským sněmem království českého subvence patnácti procentní povolena. Již před tím bylo soukromými zájemníky rovněž patnácti procenty stavebního nákladu upsáno, scházela jen subvence státní ve výši sedmdesáti procent nákladu stavebního. Na to již 31. července 1909 předložilo družstvo žádost se všemi projekty a doklady se žádostí o garancii sedmdesáti procent nákladu stavebního. Ministerstvo války i ministerstvo veřejných prací neměly námitek proti projektu, bude-li opatřena úhrada stavebního nákladu.

Taková byla situace v roce 1910 a přece ke stavbě nedošlo. Ukázalo se opětně, kam až dovedla jít závislost rakouské vlády vůči sebevzáznějším potřebám českého poplatnictva a jak několik malých obcí zněmčených, i když neměly pravdu, platilo u vlád rakouských více než okres manětínský i s plzeňským, ba i než celá delegace česká, která podnik náš podporovala. Němečtí občané z okresu manětínského vydali heslo, že dráha bude stavěna buďto najednou z Plzně přes Manětín až do Nečtin, anebo že nebude stavěna vůbec. Toto heslo podařilo se jim pohříchu uskutečnit za pomoci nacionálních poslanců německých na nesmírnou škodu německé jako české oblasti

okresu manětínského. Na zakročení těchto německých poslanců vláda rakouská s pověstným ministrem železnic Förestrem na všechny intervence zástupců družstva pro postavení dráhy a zástupců okresů Plzeň a Manětín i českých klubů poslanců na říšské radě ve prospěch naší dráhy odpovídala soustavně zamítavě po celá čtyři léta 1909 až 1913.

V roce 1914 konečně po více marných pokusech podařilo se docílit dohody mezi českými a německými zájemníky o dráhu Plzeňsko–Manětínskou v tom, že Němci budou podporovat stavbu železné dráhy z Plzně do Manětína a české družstvo plzeňsko–manětínské bude zase je podporovat při budování další trati železniční z Manětína do Nečtin, případně dále do Toužimi, až budou s přípravnými pracemi hotovi.

Okres Manětín se při tom zavázal, že dá poměrně stejný příspěvek na oddíl železnice z Manětína do Nečtin, jaký upsal na trať plzeňsko–manětínskou. K této dohodě vedlo i vědomí, že nelze s tím se spokojit, aby dráha projektovaná na delší dobu měla končiti v Manětíně. Úkol dráhy naší je daleko větší, totiž aby se docílilo přímého spojení Plzně a Manětína s Karlovými Vary, dále uhelnou pánví Falknovskou i se Saskem, takže podnik zmíněný byl by později jedním z nejdůležitějších a pokud lokálních drah se týče, stal by se jedním z nejvýnosnějších. U ministerstva železnic ministrem Förestrem byli jsme přijati i s českými poslanci dosti nemilostivě a všechny důvody uváděné námi ve prospěch

dráhy byly provázeny odmítavými gesty ministrovými s dodatkem, že stát nemůže stavěti lokálních drah, které jej finančně zatěžují. Teprve když vystoupili z pozadí němečtí poslanci, dříve ministrem asi nepozorovaní, a prohlásili, že se s Čechy dohodli a rozhodně si přejí, aby rychle byla vystavěna dráha Plzeňsko–Manětínská, proti níž donedávna ještě protestovali, udivený ministr Förster náhle obrátil a prohlásil, že za takových poměrů proti dráze není, a dal souhlas nám s drahou jít na ministerského předsedu, kde již věc snadno a rychle byla projednána a schválena k naší úplné spokojenosti. Radostně jsme chvátili domů s vědomím, že vezeme v kapse manětínskou dráhu. To bylo na jaře 1914 a za dva měsíce na to vypukla světová válka a dráha naše byla opětně na léta pohřbena.^{4/3}

K našemu tématu jsem vyhledal také další dobové příspěvky od starých učitelů ze severního Plzeňska, kteří patřili k představitelům místního kulturního a spolkového života, a bývali dopisovateli různých novin. Jejich články se často týkaly aktuálních událostí z jejich doby. Nejstarší z učitelů–učitel, historik a spisovatel Jan Dyk (1860–1926) v roce 1886 o projektu dráhy píše: „Doprava v politickém okrese kralovickém, pokud se tkne železnic, stojí posud na stupni nízkém. Když se roku 1872 počala stavět dráha Plzeňsko–Březenská, tu myslelo se, že stane se tepnou obchodního spojení okresu našeho. Bohužel se tyto naděje jen na mále splnily a nyní možno směle tvrdit, že tato dráha jen skrovnou měrou pro-

spívá četným živnostníkům i obchodníkům našim. Proto toužebně očekávají chvíle, kdy dojde ke stavbě železnice příčné, tj. oné z Rakovníka do Čisté, Kožlan, Kralovic, Mladotic, Manětína a Karlových Varů vedoucí. Teprve uskutečněním této dráhy možno nadít se rozvoje řemesel, průmyslu i obchodu v obou těchto okresech a teprve potom doufat lze, že obyvatelstvo každým rokem ubývat nebude...“^{4/4}

Učitel, spisovatel a novinář František Olejník napsal v roce 1914: „...Životním zájmem celého Manětínska je projektovaná lokální dráha Plzeň–Manětín–Nečtiny. Všechno obyvatelstvo manětínského okresu s horečnou netrpělivostí čeká kýžené zprávy z Vídně, že státní garancie je povolena a stavba zaručena. Že tak daleko přípravné práce pro realizování dráhy Plzeň–Manětín–Nečtiny pokročily, o to má velkou zásluhu královské město Plzeň a jeho vysoce vážený a zasloužilý purkmistr p. Dr. Václav Peták...“

Lokální dráha Plzeň–Manětín–Nečtiny vinouti se bude v délce 46 km podél hranic okresu touškovského a pak probíhat bude okresem manětínským. Jména stanic poslouží nám k úsudku o národnostní povaze kraje, jímž dráha půjde. Jsou to: Bolevec, Ledce, Příšov–Kotíkov, Nebřem, Vseruby, Nekmír, Bělá, Litě–Špankov, Hvozdo, Manětín a Nečtiny..... Dráha tato měla by pro Manětínsko cenu nesmírnou. Ona by otevřela Manětínsku nový svět a spojila by Manětín s Plzní, což–kdo rozumělo by důležitý význam. Autobusové spojení ještě dlouho neexistovalo.

Jezdili tehdy pouze formani s koňskými potahy.

Vyskytly se vážné hlasy - i ve veřejném tisku - že mělo být na Manětínsku usilováno o prodloužení lokální trati z Rakovníka přes Mladotice na Manětín a odtud na Karlovy Vary. Dobře, že k tomu nešťastnému řešení nedošlo. Takto projektovaná trať byla by protínala jen severní část Manětínska, nenalezla by v této krajině žádné podpory od soukromých interesentů a stála by – pro nepříznivý terén – právě tolik, jako nyníější daleko výhodnější projekt...“¹⁵

Několik let po 1. světové válce přišla otázka stavba dráhy Plzeň–Manětín–Nečtiny znova na přetřes. Václav Široký, učitel a správce lidové školy hospodářské v Dolní Bělé, tenkrát k tomu napsal burčující článek: „Autobus nebo dráha na Manětínsku? Poslední články novinářské, kterými byla tlumočena žádost obyvatelstva okresu manětínského o vystavění dráhy a kterými dle pravdy osvětleny byly poměry na Manětínsku, nezmohly ničeho a neměly dosud žádného pozitivního výsledku. Naděje obyvatelstva v šťastnější budoucnost Manětínska byly zklamány. Místo dráhy hodlá se zavést autobus. Totiž na kabát, který volá po důkladném vyspravení, přišije se zatím lesklý, drahý knoflík. Tím se nic nezkazí, a pořád ještě zbývá naděje, že bude kabát uveden do slušného stavu. Tedy autobus je to, co má nahradit dráhu, k jejímuž realizování chybělo skoro jen přikývnout. Ovšem, Manětínsko je na daleké periférii Plzně, která nemá vypuštění paprsku ve směru na Manětínsko

zapotřebné a naléhavé. A aby ukojeno bylo volání celého okresu po spojení s Plzní, zavedeno má být spojení autobusové. Tím hospodářské, kulturní, sociální, národnostní ohledy, poměry a potřeby okresu jsou zachráněny a celému okresu ve všech směrech bude pomozeno!“

V Americe sice skoro každý občan má svůj motorový vehikl, ale u nás jediný autobus spasí celý okres, jako by šlo hlavně a pouze o osobní dopravu riskantní i nákladnou. Bylo sice už řečeno, že na Manětínsku jsme chudí a živořící pouze, ale je uvedeno ve známost, že půda je mimořádně bohatá. Je zapotřebí dráhy, aby bohatství přírodní bylo využito ve prospěch lepší existence obyvatelstva celé oblasti a tedy celé jedné části republiky. Není náš okres z většiny zemědělský, ale spíš odkázán na mzdy. Dělnictvo každý den v nepohodě trmácí se za prací kolik hodin cesty, a kdyby dráhy bylo, mělo by výdělek v domácích, dnes ztichlých továrnách. Každému, jen trochu citlivému člověku, je líto těchto mužů práce, kteří za mrazivých temných jiter se světly v křehoucích rukou, plahočí se do díla na vzdálená místa. Také ti jsou k politování, kteří na celý týden odloučení jsou od svých rodin pro zaměstnání v Plzni, v Nýranech a jinde, a tak žijí svůj život měsíce, léta až po ten okamžik, kdy stávají se práce neschopní. Ti nemají naléztí soucitu, těm nelze pomoci? Těm všem má pomoci autobus? Pro ty není myšlen. Pro koho tedy? Nezaměstnaní shromáždění na táboru v Plzni volali: Stavte dráhu Plzeň–Manětín. Ale hlas tento zapadl hluše,



Firma Josefa Václavíka, soukromého dopravce z Manětína.

výkřik tento byl pouze světélkem mušky.

Upisovací akce na Manětínsku provedená, které zúčastnily se obce jako celek a občané po řadě, ba i chudí dělníci nabízeli peněžité příspěvky, neměla ohlasu jinde. Plzeňsko a město Plzeň nepodaly ruky pomocné otevřené a poměrně, vzhledem k zámožnosti jejich, vydané. Ano, plzeňský okres je jako hvězda, utvořená z linií železničních. A kolik je tam nádraží a zastávek? Pohlédněte na mapu a pozorujte státní silnice na Plzeňsku. Manětínský okres má v jihovýchodním koutu jedinou stanici Kaznějov, a přes severozápadní cíp vede kousek erární silnice dva kilometry dlouhý. To je všechna státní komunikace. Prázdný autobus nejezdil by po dobrých silnicích, ale ruinoval by okresní chatrné silnice. Trať autobusová má vésti z Manětína přes Dražň, Lozu, Tlucnou, Nekmír, Příšov, Ledce, Záluží do Plzně.

Je to cesta velikou oklikou o častém strmém i dlouhém stoupání a náhlých zatáčkách.

Nezaměstnaným se vyplácejí podpory v nezaměstnanosti, ale nezaměstnaní nechtějí být prostě podporováni, a chtějí se zbavit pocitu lidí beroucích almužnu, ale chtějí čestně mzdu si zasloužit. Nad to nicnedělání u zdravého člověka je trestem a zahálka je počátek nepravosti. A rezoluce nezaměstnaných v Plzni měla na 1. bodu „Stavba dráhy Plzeň–Manětín.“ Jak daleko jsme od doby Karla IV.? Přes půl tisíciletí. A to je pouze pohádka o stavění hladové zdi? Ne, v Praze stojí podnes hladová zeď jako memento. Co učinil Karel IV., když chtěl dát svým lidem chleba. Tedy nevyplácel podporu v nezaměstnanosti, ani nezařídil jídelny pro nezaměstnané, ale dal lidem práci.

Při stavbě dráhy naleznou živobyť přímo i nepřímou pracovníci všeho

druhu–zedníci, povozníci, kameníci, tesaři, zámečníci, kováři, klempíři, továrny, sklárny, truhláři, natěrači, malíři, živnostníci, obchodníci. A výstavbou dráhy nastane nový život: „zašlé“ továrny budou zase otevřeny zdejšímu dělnictvu, založeny budou podniky nové, a dojde k uplatnění nerostné a přírodní bohatství. Dráha tato tepna života, přinese povznesení drímajícímu, zapadlému, neznámému a čekajícímu okresu našemu. Znamená i odstranění tříště národnostní a posílení žilvu českého.

Z úst poslanců a senátorů župy plzeňské vysvívalo vždy, že záleží na příslušných činitelích, aby otázka stavby dráhy Plzeň–Manětín stala se skutkem. Místní odbor NJP v Dolní Bělé, který je vedoucím činitelem v kulturním ohledu jedné obce Manětínska, vzal si za úkol pracovat tak, aby ke stavbě došlo. Zamýšlený autobus znamená získat málo, nebo dokonce nic, ale dráha všechno. Námitky, že snad dráha by se nevyplácela, byly vyvráceny dřívějšími články. Ti všichni z tisíců přespočetných zaměstnanců u dráhy dosazení budou na nová místa a nebudou vedeni jako přespočetní. Voláme znovu: „Neodkládejte stavbu dráhy!“⁶

V lednu a v únoru roku 1930 napsal: „Jak naléhavá je stavba dráhy Plzeň–Manětín, toho důkazem jsou plně obsazené autobusy, které zavedla od prosince minulého roku. (1929) správa pošt a již ani pět spojů denně do Plzně a zpět nepostačuje, neboť všechny tyto spoje jsou tak přeplněny, že musí být připojeny k rannímu

a odpolednímu vždy ještě jeden vůz. Poněvadž i tyto dva vozy jsou vždy přeplněny, je ještě mnoho těch, kteří jezdí buď na kole nebo po dráze, ačkoliv musí jít leckdy daleko pěšky na nejbližší stanici. To je nezvratným důkazem, že by dráha ve zdejší kraji byla aktivní, přinesla by užitek i po stránce využití přírodního bohatství a doprava nákladní i osobní byla by plně zaměstnána. Doufáme, že se ještě dnešní generace dočká této nutně pro rozvoj tohoto krásného kraje stavby dráhy Plzeň–Manětín a že tak bude konečně splněno dlouholeté usilování těch činitelů, kteří již dávno spí svůj věčný sen ať doma na hřbitově sv. Barbory nebo na světovém bojišti po všech světa koncích. Kéž by tento důležitý podnik byl už co nejdříve realizován.“⁷

A co pro manětínskou kroniku vybral a okomentoval J. Nacházel ze starých dokumentů? „...Dne 14. prosince 1899 byl u purkmistrovského úřadu královského hlavního města Plzeň sepsán protokol, jehož vynesením c. k. ministra železnic z 20. září 1899 nařízena přehlídka trati a komise staniční o generálním projektu pro místní dráhu z Plzně do Manětína, Nečtin, Nová Sázava (Bezvěrov) do Toužimi.“ (pozn. upravil V. J.)

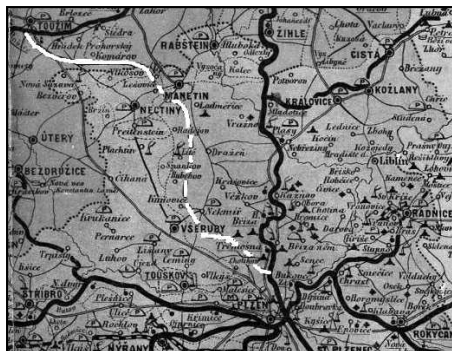
Projekt dráhy byl zhruba hotov a trať vytýčena a měly se vyznačit případné změny v trase a zpřesnit rozmístění jednotlivých železničních stanic a nádraží. Zatím byla celková délka projektu 46 km a trať měla po opuštění Plzně, podél hranic touškovského okresu dál probíhat manětínským okresem. Vyjmenovány byly tyto stanice: Bolevec-Ledce, Příšov-

Kotíkov (Chotíkov), Nebřem (Nevřeň), Všeruby, Nekmír, Bělá (Dolní), Lité, Špankov, Hvozdo, Manětín, Nečtiny. Hned první den byly podány námitky a požadavky, které by prodloužily trať nejméně o polovinu, jak píše J.N. Všude, kam některé obce chtěly trať směřovat, byl samý kaolin a technické hlíny. První kolo jednání bylo plné sporů a vlastního přání každé přilehlé obce a místních továrníků a velkostatkářů. Druhé jednání bylo následujícího dne, 15. prosince 1899 v Manětíně. Dostavili se také zmocněnci c. k. okresního hejtmanství z Kralovic, dále z hejtmanství ze Žlutic, Karlových Varů a Stríbra. Přítomní starostové manětínských obcí byli v požadavcích jednotni jako vždy, když se jednalo o pomoc tomuto opuštěnému a zastrčenému kraji. Byly tu zastoupeny obce: Doubravice Česká, Štichovice, Horobělá (Horní Bělá), Český Najštat (Dolní Bělá), Litý, Dražeň, Ladměrice (Vladměrice), Hvozdo (Hvozď), Pláň (Pláně), Hodovíz a další. Starostové těchto obcí nejenže s celým projektem souhlasili, ale navrhovali dále, že trať by měla být prodloužena až do Karlových Varů a hlavně, aby se stavbou bylo započato co nejdříve. S nimi souhlasili i starostové poněmčených obcí Nová Doubravice a Preitenštejna.“

Zde, podle J.N., nebylo takových sporů mezi obcemi jako předchozího dne. Tentokrát převládaly spory a připomínky soukromých firem a velkostatkářů. Spory podnikatelů byly nejen o to, kudy se mají koleje příští dráhy položit, ale také byly spory o jména stanic. Dlouhé jsou

písemné spory v názorech a protesty mezi obcí Bezvěrov a majitelem sklárny Eduardem Kavalírem v Nové Sázavě (Bezvěrov) jen o jméno železniční stanice. V tomto případě hrála také důležitou úlohu otázka národnostní. Zatím co Bezvěrovský starosta trvá houževnatě na německém názvu Bernklau - Neu Sasava, trvá Kavalír výhradně na českém Nová Sázava. Kavalír má k tomu své důvody: „...jak poštovní úřad tak i četnická stanice se tak jmenuje, naopak při názvu Bernklau by nastávaly omyly v zásilkách, jelikož také v Německu je místo zvané Bernklau.“

J. N. píše, že tehdy zřejmě hrabě Jan Lažanský z Bukové, majitel manětínského panství, nehrál „otevřenou hru“. Jako člen okresního a městského zastupitelstva manětínského plně, se vším souhlasil a také se pod petici města Manětína podepsal, a to česky. Týž dnem je však datován odeslaný německý přípis, v němž „jeho urozená hraběcí milost“ poukazuje, že železnice by měla snad význam pro několik bezvýznamných obcí, jichž je to přáním, ale jeho by navrhovaný projekt postihl ze všech nejvíce. Trať by totiž vedla přes jeho pozemky. Naproti tomu však současně uvádí, že pokud by k uskutečnění opravdu došlo, a kaolinová ložiska se berou jako hospodářský důvod ke změně trati, musí být vzat v úvahu i jeho finanční zájem. Z jeho lesů se vyváží dříví do Saska, a proto je třeba položit železniční stanici co nejbližší k lesovně Libenov a nikoliv k Bažantnici, to je někde mezi obce Dražeň a Hvozď.



Výřez ze „Železniční a silniční mapy Království českého“ /1907/. Projektovaná dráha vyznačena bílou linkou.

Také navrhuje, že pro něho by stačila dráha z Manětína do Toužimi a dále na Karlovy Vary, směrem na Plzeň nemá pro něho hospodářský význam a cesta do Saska by se přes Plzeň prodloužila.

Průštího roku, tedy v roce 1900, došly městskému úřadu v Manětíně od c. k. místodržitelství v Praze opisy třech podání ve věci projektované dráhy. Opisy jsou datovány 8. března 1900 a podepsány císařským radou, ředitelem pomocného úřadu místodržitelství. V prvním je požadavek Zemského výboru království Českého v Praze o vyšetření obchodního a národohospodářského významu dráhy a zjištění finančních nákladů na celou stavbu. Jelikož se v tisku vyskytly vážné hlasy o prodloužení dráhy Rakovník–Mladotice na Karlovy Vary místo navrhované nové dráhy z Plzně. Zemský výbor zavrhuje tuto snahu a trvá na původním vedení dráhy z Plzně přes Manětín. Z úsporných důvodů se navrhuje, že by mohla dráha odbočovat ze státní dráhy v Třemošné, kdyby k tomu ovšem dalo vysoké c. k. ministerstvo

železnic povolení. Druhý opis je podrobný rozbor „Zástupců uchazečů o koncesi“ a je podepsán purkmistrem Plzně a starostou okresu. Je to rozbor k jednotlivým připomínkám, zápisům, požadavkům a protokolům. Těchto zápisů je celkem 36 na 71 stránkách. Rozbor má také 36 bodů, prostě ke každému zápisu je vyznačen buď souhlas, nebo nesouhlas. Tak se vyvrací i názor Obchodní a živnostenské komory v Plzni, která požaduje, aby všem zájemcům bylo vyhověno. Je zajímavé, jak ostře se staví v zamítavém rozboru k přáním některých soukromých firem, např. úplně vyvrací názor fy. Fiedler; odmítavé stanovisko k telegrafickému protestu společnosti dráhy Rakovník–Bečov. Nekompromisně se staví za český název stanice Nová Sázava, jak to požaduje majitel sklárny Kavalír. Neschvaluje se návrh ministerstva železnic na dílčí stavbu dráhy Plzeň–Manětín nebo Manětín–Toužim, ale vyžaduje se schválení a souhlas hraběte Jana Lažanského v Manětíně, jinak že by se těžko opatřily finanční prostředky na stavbu dráhy. U těch změn v trase, kde je dán souhlas, je to jen za podmínek, že zvýšené náklady ponese zájemce.

Třetí opis byl protest obce Dražehy adresovaný „Veleoslavné komisi staniční“. Na tomto protestu je podepsáno 18 obcí okresu Manětínského. Jsou to velmi pěkné a věcně sestavené připomínky a rozborů ke všem zápisům, tak jako je tomu v předchozím rozboru. Nelze ovšem zjistit, kdo tento rozklad a protest sestavoval. Požadavky „Jeho osvícenosti pana hraběte“ jsou jednoznačně vyvráče-

ny tím, že on má dostatek prostředků, potahů z blízkých jeho dvorů, které mohou po dobrých cestách dopravit dříví z jeho lesů na stanici k Bažantnici.

Ještě jednou byla otázka stavby dráhy oživena. Podle J.N. se o tom zachoval zápis z listopadu 1921 v jedné ze starých manětínských kronik. Poněvadž se v zápise mluví částečně o finančních nákladech, cituje jej J.N. doslovně: „V roce 1921 měla být konečně rozřešena otázka stavby dráhy Plzeň-Manětín, o jejíž uskutečnění usiloval nejenom náš okres, ale i okres Plzeňský. Z celkového nákladu určeno okresu manětínskému příspěvi kvotou 4 000 000 Kč. Město Manětín upsalo k tomu účelu 300 000 Kč. Poněvadž obce, jež by neležely přímo na projektované trati nebo nejsou v její bezprostřední blízkosti, ničeho neupisují a osobní úpisy jsou nepatrné, jeví se stavba dráhy opět ohrožená....“

Počátkem ledna 1923 zapsal ještě kronikář ve staré kronice města, že s politováním byla vzata okresním zastupitelstvem zpráva na vědomí, že očekávaná a dávno již vyměřená železnice z Plzně do Manětína nedojde uskutečnění. Je tomu jednak pro nedostatek upsaného kapitálu a hlavně pro nechuf ministerstva železnic ke stavbě lokálních drah, které jsou zpravidla pasivní. V roce 1922 byla rozpočtena stavba na 32 000 000 Kč. Z toho by býval hradil stát 26 milionů Kč, zbývajících pak 12 mil. Kč by bylo připadlo k úhradě okresu manětínskému a plzeňskému.

Podle J.N. tato zamítavá zpráva asi

přišla na článek zveřejněný v roce 1923 v listu „Obchodní komora“ č. 16, str. 306, který doslova zní: „Ministerstvo železnic se žádá o laskavé sdělení, zda by železniční zpráva započala ihned stavbu dráhy Plzeň-Manětín a pokračovala v ní do vyčerpání příspěvků složených zájemníky. Odůvodnění: Město Plzeň, okresní správní komise v Plzni a Manětíně a obce v okresu manětínském upsaly dosud 7 000 000 Kč. Do konce měsíce května mají interesované obce v okrese plzeňském a jednotliví interesenti v obou okresech podat zprávu o výši dalších příspěvků, takže jest naděje, že při eventuelním zvýšení příspěvků v okrese manětínském, možno počítat s celkovým příspěvkem 10 000 000 Kč na stavbu dráhy. Se stavbou dráhy by se mohlo ještě letos na podzim započít, když bude zaručeno, že přiměřený náklad na tuto stavbu bude do státního rozpočtu na rok 1924 zařazen. Dne 28. května 1923 se projednával ještě v městském zastupitelstvu v Manětíně návrh okresu kralovického na prodloužení dráhy z Mladotic do Manětína. Město Manětín bylo proti tomuto návrhu, poněvadž sobecké cíle města Kralovic byly velmi průhledné a proto bylo usneseno, ničeho neupsat, poněvadž by tím byla ohrožena akce stavby dráhy Plzeň-Manětín, se kterou se stále ještě počítalo.“ J.N. dodává: „To sice bylo krásně v novinách jako doplněk napsáno, ale bylo zapomenuto, že celý manětínský kraj podnes trpí tím, že tu železnice nebyla postavena. Není zaměstnání pro ženy, mimo les a státní statky a muži co nejsou v Jednotném

zemědělském družstvu, musí jezdit za prací do Kaznějova, Horní Břízy a do Plzně, skoro dvě hodiny cesty autobusem tam a stejnou dobu zpět. Brzo ráno odjíždí a večer se vrací...“

Stará kronika zaznamenala ještě jedno „vyměřování“ dráhy a nádraží, které se opravdu stalo. Bylo to „masopustní vyměřování“ o masopustním úterý těsně před první světovou válkou. V maškarním průvodu šlo také několik vymoděných „inženýrů“. Na svou práci, která je očekávala, byli také patřičně vybaveni, měli sebou trasírky a bedničku neurčitého tvaru - asi to měl být nivelační stroj a hlavně hodně křídý. Před každou manětínskou hospodou se maškarní průvod zastavil a „páni inženýři“ zahájili vyměřování a za úplatu nějakého piva, „vyměřili“ a „vyznačili“ jak nádraží, tak nádražní restauraci. A poněvadž tehdy bylo v Manětíně hodně hospod, tak se „vyměřování“ protáhlo a ve městě také bylo vyměřeno hodně nádražních budov... Našel se však nějaký dobrodinec, který měl proti tomuto vyměřování námítky a svůj protest oznámil okresnímu hejtmanství v Kralovicích. Pan okresní hejtman také neměl pro

nádraží pochopení a všem „P .T. inženýrům“ vyměřil jeden zlatý pokuty pro zesměšňování c. k. zeměměřičského úřadu.

Po druhé světové válce masopustní akce asi inspirovala manětínského kniháře pana Stanislava Kolenatého, který dal vytisknout serii pohlednic „Pozdrav z Manětína“. Pohlednice je zdařilou fotomontáží s pohledem na město, nádražní budovu s označením „Manětín“ a na kolejích stojícím osobním vlakem. Dnes jsou tyto pohlednice vzácností.

Co k historii „naší dráhy“ ještě dodat? Možná, že by dráha, která zůstala jen na papíře, dopadla stejně jako jiné lokální tratě, jejichž koleje dnes zarůstají trávou, keři a stromky a někde koleje už i chybí.

Hodně se změnilo - před časem autobusy z Manětína jezdily dokonce dvakrát denně až do Prahy, později již jen jednou, dnes už vůbec. Jízdenka stála tolik, co dnes do Plzně. Není již také přímé spojení do Karlových Varů. Ubylo autobusových spojů všemi směry. Ale zlepšily se silnice a přibýlo osobních aut, jezdí se rychleji, vzdálenosti se „zkracují“.

Poznámky:

[1] Kronika Manětín, díl 1950–1967, str. 206–209

[2] Mgr. J. Fák: Železniční projekt "Plzeň–Toužim. Vlastivědný sborník 1995, č. 3

[3] Vlastivědné listy v roce 1982

[4] Jan Dyk: Popis politického okresu Kralovického. Agrosience Chrašřany 2011, str. 51–52

[5] František Olejník: Manětínsko–Hvozdo u Manětína. Vlastní náklad 1914, str. 35

[6] Kralovický obzor, ročník XI, číslo 15, 2. května 1924

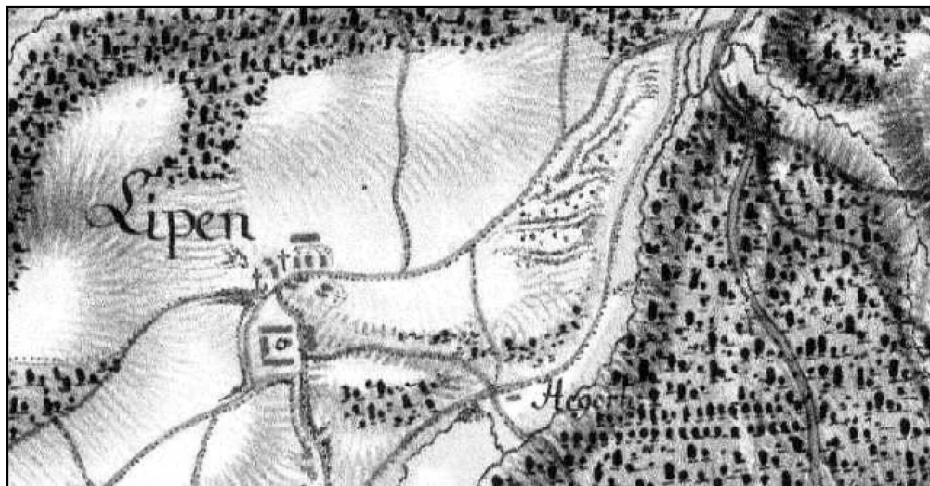
[7] Listy č. 1/1990 (s odkazem na Kralovický obzor)

Pod pojmem „manětínské lesy“ jsou pro účely této práce myšleny lesy bývalého manětínského panství jižně od Manětína, dnes především na katastrech Lipí, Radějov, Vladměřice, Hvozd a Lité. Západní hranici tvoří hranice katastrálních území, zatímco na východě jsou tyto lesy vymezeny zhruba silnicí z Dolní Bělé do Manětína přes Lité, Bažantnici, Hvozd a Vladměřice. Toto území je východní částí Přírodního parku Manětínská (vyhlášen roku 1978), rozkládajícího se na 8832,5 hektarech.¹⁾ Nejvyšším bodem pojednávaného území jsou vrchy Velká Myť a Lom s 658 a 657 m n. m. Území je budováno karbonskými arkózami, pískovci, slepenci, prachovci a jílovci.²⁾ Někdejší bukové bučiny zde nahradily smrkové a borové porosty.³⁾ Lesy jsou odvodňovány třemi

potoky–Malým, jehož dvě zdrojnice se stékají u Dolního Lipí a potokem Kačínou, stékajícím se u Švendova mlýna s Malým potokem; jižní část je odvodňována potokem Bělou⁴⁾ (vodní toky v průběhu let svá jména měnily). Rozsáhlé zalesněné území mimo zásobárny paliva a stavebního dříví plnilo v minulosti mnoho funkcí a bylo využíváno různými způsoby.

Zemědělské využití lesa

Postupující slovanská kolonizace krajiny zaplnila vesnicemi a polnostmi všechna vhodná volná místa a začala pronikat i do vyšších zalesněných poloh. Lesy pro novou vesnici byly vykáceny (ze získaného materiálu vystavěny příbytky a hospodářské objekty), pařezy vytrhány (někdy se většinou mladý porost vypaloval – žďáření) a získaná půda zorána.⁵⁾



Lipí s okolními lesy na I. vojenském mapování, 1764–1768

V roce 1169 panovník daroval zboží Manětín (mimo jiné i s Lipím), rozkládající se od nečtinských hranic až ke hranicím plaským, rytířskému řádu sv. Jana (johanitům). Již tehdy náležely k Manětínu okolní lesy; jmenovitě je uveden les Kozodře.⁶⁾ Vesnice Lipí, pojmenovaná podle výskytu lip, se tedy možná jako první „zakousla“ od severu do manětínských lesů.

Asi jako druhá vznikla v jižní části lesa vesnice Tis (Tisá), kterou odkázal bezdětný velmož Kojata svému služebníkovi Budivojovi roku 1227.⁷⁾ Také ona byla pojmenována po typickém porostu místa, kde byla založena. Od roku 1352 je v Tisu připomínán kostel sv. Jana Křtitele s farou a ves patřivala různým šlechticům, ale především ke hradu Bělé.⁸⁾ Možná jako třetí „ukrojila“ z lesů na východě svůj díl vesnice Hvozdu, o čemž nás informuje její jméno. Poprvé byla zlistiněna roku 1253 v predikátu vladyky Ubislava z Hvozdu, ale ve 14. století ji johanité připojili k manětínskému panství.⁹⁾

Patrně ještě v době pozdní kolonizace, někdy ve 14. století, byla uprostřed manětínských lesů vymýcena nebo vypálena plocha pro objekty a polnosti vesnice Radějova, pojmenované snad podle prvního osadníka. Nejstarší dochovaná zmínka o Radějovu manětínských johanitů je však až z roku 1483.¹⁰⁾

Johanité zřídili v Manětíně svoji komendu a pozvedli jej na město. Ve válkami zmítaném 15. století se johanitské manětínské panství dostalo do rukou šlechty. Regionální historická literatura uvádí, že za husitských či

poděbradských válek byly vsi Lipí, Radějov a Tis vypáleny. Ovšem při prodeji manětínského panství Švamberkům roku 1483 nejsou ve výčtu vsi označeny Lipí a Radějov jako pusté.¹⁾ Později, v 16. století, však ano. V „klidném“ 16. století již vesnice vypálením nezanikaly a je možné se domnívat, že roku 1483 stav vesnic v kupní smlouvě nebyl specifikován. Také o zániku vsi Tisu, který fyzicky přežil kostel sv. Jana, se dozvídáme až roku 1509, kdy je jmenován kostel a pusté poddanské dvory v Tisu.¹²⁾

Roku 1557 byly od manětínského panství odprodány pusté vsi Lipí a Radějov Zikmundovi Kfelíři ze Zakšova a ten pak roku 1584 prodal dvůr Lipí a pustinu Radějov Kryzeldě Švamberkové z Lobkovic.¹³⁾ Rytíř Zikmund tedy v pustém Lipí vystavěl poplužní dvůr a zdá se, že byl dokonce jeho sídlem—je uveden k roku 1589 (zřejmě omyl v dataci) jako Zikmund Kfelíř na Lipí.¹⁴⁾ Kryzelda připojila uvedené nemovitosti ke statku Osojno a pak roku 1587 prodala Osojno s příslušenstvím; mimo jiné se vsí celou Lipí s poplužním dvorem, ovčínem a dvěma mlýny pod vsí a také ves celou Radějov. Kryzelda tedy v letech 1584–1587 obnovila ves Lipí u vrchnostenského dvora, a také ves Radějov.¹⁵⁾ Zaniklý Tis obnoven nebyl, avšak přetrvával z něj kostel sv. Jana.

Za třicetileté války byl Radějov asi opět vypálen. V berní rule, soupisu majetku poddaných z roku 1654 (6 let po válce), je na manětínském panství hrabat Lažanských uvedena mimo jiné ves Radějov, kde bývalo 5 „pololánků“ (polovičních sedláků či cha-

lupníků), který byli „dokonce pustí“. Také Hvozd byl postižen – z 10 sel- ských usedlostí byly čtyři pusté. Ve Vladměřicích, kde bylo sedm sedlá- ků a „zahradník“ (s minimální výmě- rou pozemků), tedy 8 usedlostí, jich byla polovina pustá. Lipí dlouhou válku přestálo – byli tu tři chalupníci a tři zahradníci. Na bělském panství byly v Lítém ze tří usedlostí dvě pusté.¹⁶⁾ Ves Lité (zanikla v 15. stolec- tí, byla obnovena v 16. století) s po- plužním dvorem, mlýnem a lesem

nad Starými horami byla pak roku 1656/1657 přikoupena k manětínské- mu panství.¹⁷⁾

Vidíme, že Lipí, Radějov i Lité byly po svém obnovení v 16. století malý- mi vesničkami; v Lipí a v Lítém byla většina původní rozlohy vesnických pozemků připojena k vrchnosten- ským poplužním dvorům, Radějov byl patrně malou vískou odjakživa. Z poplužního dvora v Lipí zůstává dlouhá kamenná stáj.¹⁸⁾

pokračování příště

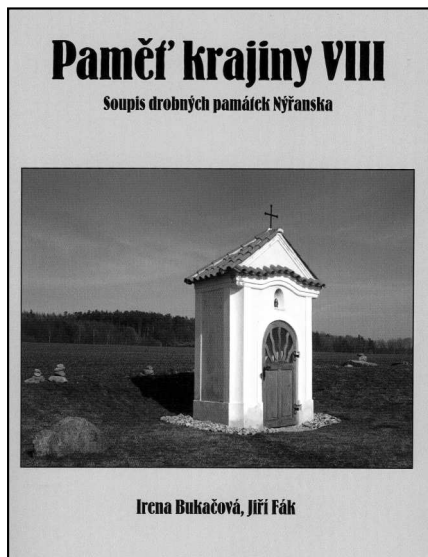
Poznámky:

- 1) Wikipedie, otevřená encyklopedie, Přírodní park Manětínská.
- 2) <http://www.turisturaj.cz/cil/PP12> - 10.11.2013.
- 3) Novotná, M.: Mikroregiony - Manětínsko. In: Dudák, V. (ed.): Plzeňsko - příroda, historie, život. Praha 2008, s. 239.
- 4) <http://www.mapy.cz>.
- 5) Viz např. <http://www.e-stredovek.cz/view.php?cislocianku=2008020006> - 10.11.2013.
- 6) Erben, K. J. (ed.): Regesta diplomatica nec mon epistolaria Bohemiae et Moraviae I. Praeae 1855, s. 143–144.
- 7) Erben, K. J. (ed.): Regesta diplomatica nec mon epistolaria Bohemiae et Moraviae I. Praeae 1855, s. 332–333.
- 8) Tomek, W. W. (ed.): Decimarum papalium čili Registra desátků papež- ských z diecezí pražské. Praha 1873, s. 86; Sedláček, A.: Místopisný slovník historický Království českého. Praha 1908, s. 887.
- 9) Profous, A.: Místní jména v Čechách, jejich vznik, původní význam a změny I. Praha 1947, s. 722.
- 10) Kočka, V.: Dějiny politického okresu Kralovického II. Soudní okres Manětínský. Kralovice 1932, s. 12–13.
- 11) Citace v pozn. 10, s. 43, 54, 58, 13.
- 12) Citace v pozn. 10, s. 58.
- 13) Citace v pozn. 10, s. 54.
- 14) Kolář, M.: Kfelír ze Zakšova. In: Ottův slovník naučný XIV. Praha 1899, s. 196.
- 15) Citace v pozn. 10, s. 44, 51.
- 16) Doskočil, K. (ed.): Berní rula 2 - popis Čech r. 1654 I. Praha 1953, s. 433, 425.
- 17) Citace v pozn. 10, s. 44–46; citace v pozn. 16, s. 433.
- 18) Bukačová, I. - Fák, J. - Foud, K.: Severní Plzeňsko II. Historicko-turistický průvodce č. 7. Domažlice 1997, s. 84.

OBSAH

Vážení čtenáři	2
Otevírací hodiny v knihovně	2
Recenze nových knižních titulů	3
<i>/Radovan Lovčí</i>	
Pozvánka na výstavu kočárek	6
<i>/Jana Dienstpieřová</i>	
Oheň - dobrý sluha ale zlý pán	7
<i>/Irena Bukačová</i>	
Železniční dráha Plzeň–Manětín–Toužim	11
<i>/Václav Jirsa</i>	
Z historie Manětínských lesů I	22
<i>/Petr Rožmberský</i>	

Publikace k prodeji



PAMĚŤ KRAJINY I - VIII

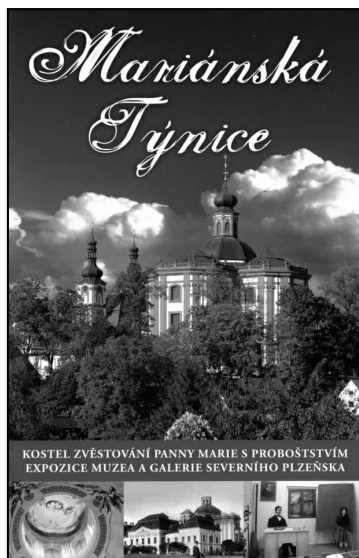
Již osmivazkové dílo (nejnověji Nýřansko) je věnováno drobným památkám vybraných regionů severního Plzeňska.

Je katalogem památek, které zanechaly generace předků žijící zde po staletí.

Texty Irena Bukačová, Jiří Fák
Fotografie Jiří Fák, Václav Podestát
Cena za každý díl 250 Kč

KOSTEL SV. PETRA A PAVLA V KRALOVICÍCH

Text: Irena Bukačová
Vydalo MaG v Mariánské Týnici
a Občanské sdružení Gryspek pro
záchranu kostela sv. Petra a Pavla
v Kralovicích ve spolupráci s Nadač-
ním fondem Mariánská Týnice
v roce 2010. Formát 145x209 mm
ISBN 978-80-87185-11-7
Cena 150 Kč



MARIÁNSKÁ TÝNICE

Text: Irena Bukačová a Jiří Fák
Nově vydaný průvodce popisuje
barokní areál z hlediska památkové-
ho i architektonického, v další části
přináší informace o nové expozici,
které byla udělena cena Gloria
musealis za rok 2011.

Cena 30 Kč

KAPLE S HVĚZDOU KAPLE JMÉNA PANNY MARIE V MLADOTICÍCH

Text: Irena Bukačová
Publikace vyšla za podpory Plzeň-
ského kraje ke 300. výročí vysvěcení
kaple Jména Panny Marie v Mlado-
ticích.

Formát 145x209 mm
ISBN: 978-80-87185-12-4
Cena 50 Kč

Další nabídka knih na:
www.marinaskatynice.cz

VLASTIVĚDNÝ SBORNÍK

- čtvrtletník pro regionální dějiny severního Plzeňska -

Vydává M&G v Mariánské Týnici. Redaktor Václav Podestát.

*Adresa redakce: Muzeum a galerie severního Plzeňska v Mariánské Týnici,
331 41 Kralovice, tel.: 373 396 410, e-mail: info@marianskatynice.cz, IČO: 368 563.*

Registrováno Ministerstvem kultury České republiky MK ČR E 12301.

Cena jednoho výtisku pro předplatitele 10,- Kč, roční předplatné 40,- Kč a poštovné.

Vychází 4x ročně. ISSN 1801-0032.