

DĚDICTVÍ BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY V KRALUPECH NAD VLTAVOU

Ivan Minář

Trať Buštěhradské dráhy z Kladna do Kralup z let 1855–1856 byla první uhelnou dráhou v Čechách. Úsekem 20,5 km spojovala kladenské doly se severní státní dráhou a Vltavou. Její stavbu realizovaly firmy Lanna a Bratři Kleinové. V Kralupech se z první etapy výstavby dochovala trojice objektů. Nejstarším a památkově nejcenějším je objekt dílen s vodárnou z roku 1855 od inženýra Josefa Chvály, dostavovaný a rozšiřovaný sto let až do délky 187 m. Do 90. let 20. století zde bylo lokomotivní depo, dnes je velká část objektu opuštěná a předpokládá se jeho konverze na muzejní objekt. V roce 1856 byla proti dílnám postavena výpravní budova čp. 34. Tento patrový objekt byl několikrát modernizován, takže zcela ztratil památkovou hodnotu. Půl kilometru od nádraží se dochoval 100 m dlouhý úsek vlečky k bývalému vltavskému břehu kombinující násep a kamenný viadukt. V jeho koncovém objektu z 60. let 19. století byla umístěna čerpací stanice vodárny a po určitou dobu zde fungoval rotační výklopník na uhlí. Na bývalé vlečce dnes stojí rodinné domky čp. 71 a 73. Dochované objekty jsou unikátními doklady distribuce černého uhlí z kladensko-buštěhradského revíru a nejstaršími památkami svého druhu v Čechách.

Klíčová slova: Buštěhradská dráha – Kladno – Kralupy nad Vltavou – Bratři Kleinové – firma Lanna – Josef Chvála – vodárna – lokomotivní depo – viadukt – kladensko-buštěhradský revír – hornictví – vlaky – technické památky

The Buštěhrad Railway Heritage in Kralupy nad Vltavou

Running between Kladno and Kralupy, the Buštěhrad Railway from 1855–1856 was the first railway to transport coal in Bohemia. The 20.5 km section connected the Kladno mines with the Northern State Railway and the Vltava. It was constructed by the Lanna and the Klein Brothers companies. Three buildings have survived from the first stage of construction, the oldest being the workshops with waterworks from 1855 designed by Engineer Josef Chvála that were constructed and expanded over one hundred years, eventually reaching 187 metres. It was a locomotive depot until the 1990s. Today, a large part of the building is desolate, and the plan is to convert it into a museum. In 1856, a dispatch office building no. 34 was built opposite the workshops. This multi-storeyed structure was modernised several times without regard for its historical value. A 100 m long siding, originally running towards the Vltava bank that was a combination of an earthwork and a stone viaduct remains half a kilometre from the station. Situated at its end, the building from the 1860s included the waterworks pumping station, and for some time also a rotating coal tippler. Family houses nos. 71 and 73 were built on the site of the former siding. The preserved buildings provide unique evidence of black coal distribution from the Kladno-Buštěhrad district and are the oldest monuments of their kind in the Czech Republic.

Keywords: Buštěhrad Railway – Kladno – Kralupy nad Vltavou – Klein Brothers – Lanna Company – Josef Chvála – waterworks – locomotive depot – viaduct – Kladno-Buštěhrad district – mining – trains – technical monuments

doi.org/10.56112/psc.2022.1.03

Dvě století důlního podnikání v buštěhradsko-kladenském uhelném revíru výrazně ovlivnila podobu krajiny i řady sídel v jeho blízkém a vzdálenějším okolí. Vedle samotného Kladna prošly jednou z nejvýraznějších změn v důsledku těžby a distribuce uhlí též 15 km vzdálené Kralupy nad Vltavou v nynějším mělnickém okrese. Na počátku 19. století se jednalo o vesničku při vltavském brodu s necelými třiceti domy. Shodou okolností a právě díky Buštěhradské dráze se však z tohoto poklidného místa stal během jednoho století významný dopravní uzel, průmyslové centrum, povýšené následně na město a posléze i správní středisko politického okresu.

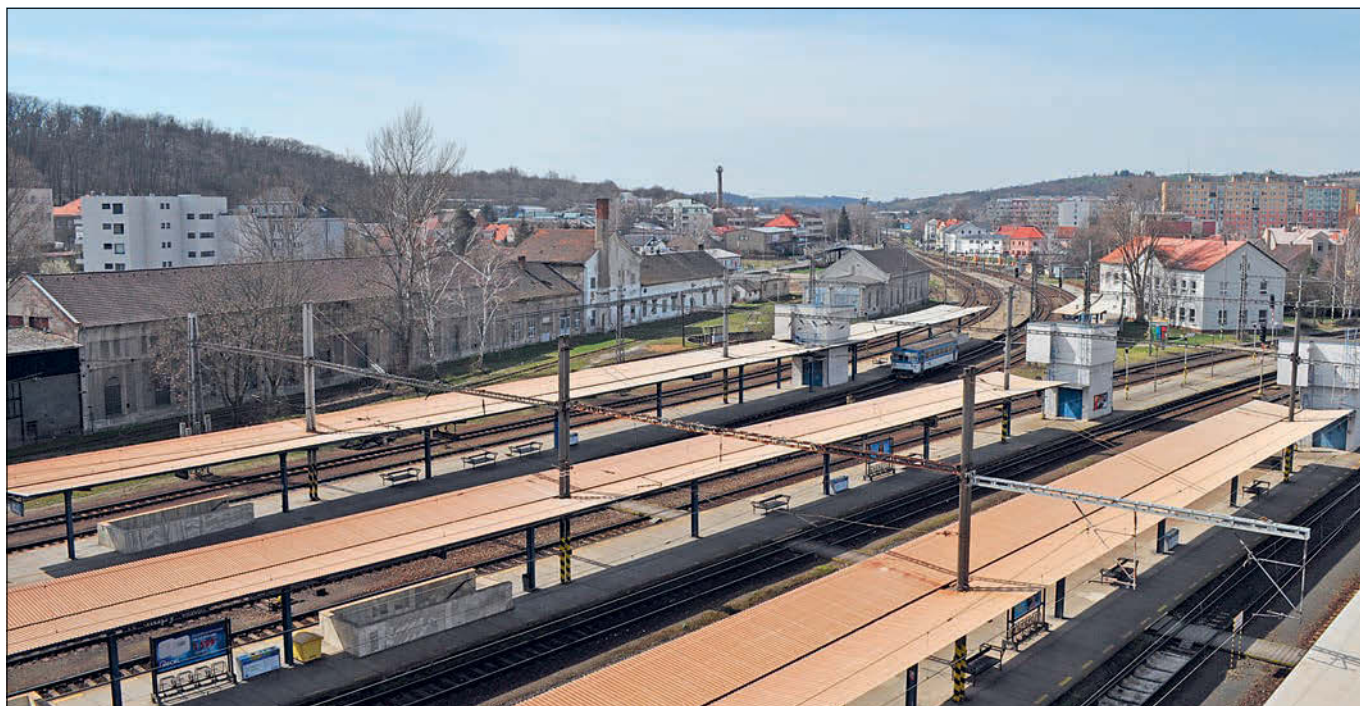
Prvním železničním spojením mezi kladenskými doly a Prahou, jakožto významným odbytištěm černého uhlí, byla od roku 1830 koněspřežná dráha mezi stanicí Wejhybka (dnes Kladno) a Bruska (dnes Praha-Dejvice). Uhlí se tehdy převáželo od dolů koňskými povozy¹⁾ ke stanicí dráhy, tam se v bednách překládalo do vagonů a pokračovalo až k severnímu předpolí pražského barokního opevnění. V místech jižně od dnešní stanice Praha-Dejvice se nacházely uhelné sklady, odkud se uhlí dále rozváželo koňskými povozy po celém městě. Pro usnadnění cesty od nového nádraží k tehdy jedinému mostu přes Vltavu²⁾ nechal v roce 1831 vybudovat místodržící Karel hrabě Chotek serpentinu z Letné na Klárov, nazývanou dnes Chotkova silnice. Narůstající poptávka po nové komoditě,³⁾ obtížnost její distribuce do pravobřežní části města a zároveň otevírání nových dolů na Kladně ve 40. letech 19. století tak vedly horní podnikatele k hledání jiných cest k dopravování uhlí do hlavního města.

Řešení přinesla nově budovaná Severní státní dráha, která do Prahy dorazila roku 1845 a pokračovala výstavbou tzv.

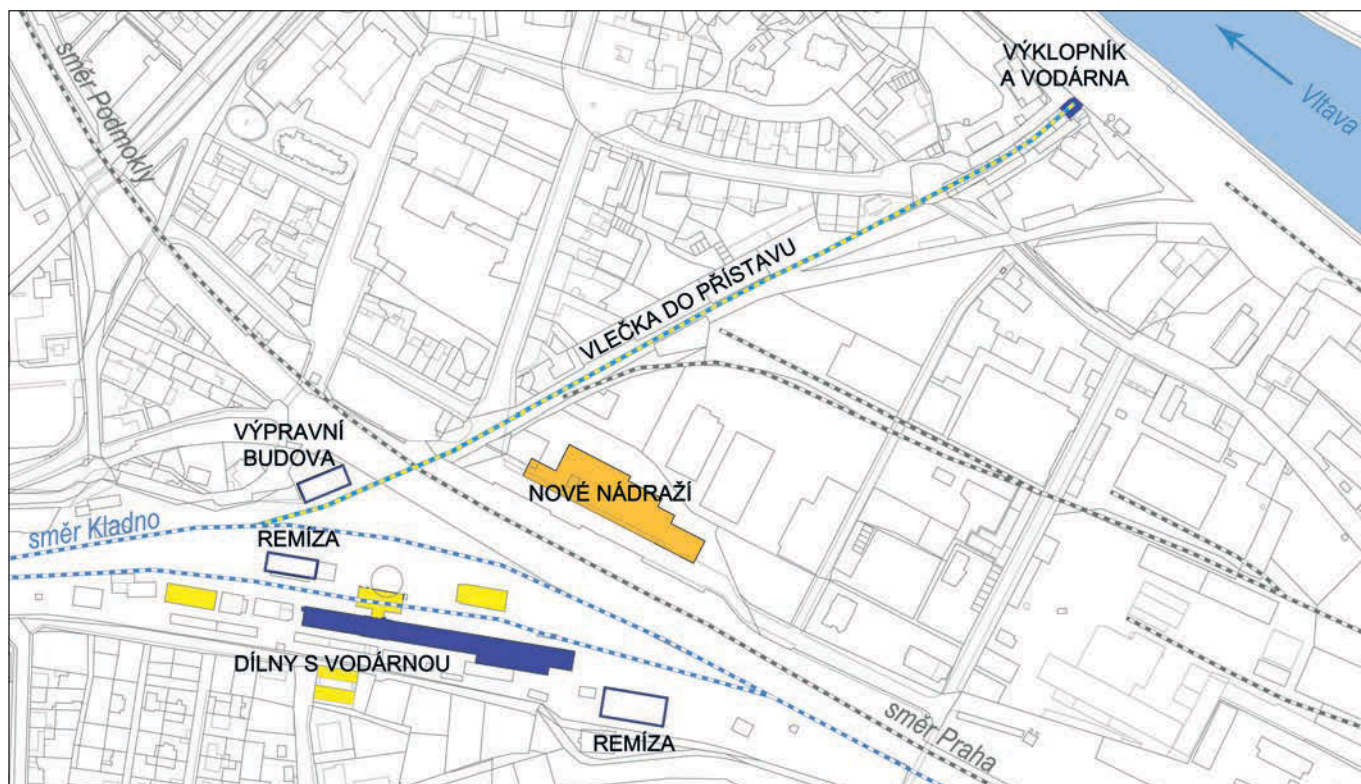
Podmokelské trati podél Vltavy na Děčín a do Saska. Již o rok později získal provozovatel koněspřežky Karel Egon kníže z Fürstenbergu předběžné povolení ke stavbě odbočné trati k buštěhradským dolům.⁴⁾ Usiloval též o úpravu dráhy na parní trakci a její napojení na Podmokelskou trať v Bubenči, za právě budovaným Negrelliho viaduktem. Souhlas vídeňských úřadů se však zdržel kvůli revolučním událostem roku 1848. Do věci vstoupilo Kladenské kamenouhelné těžářstvo v čele s Vojtěchem Lannou a bratry Kleinovými. Jejich záměrem bylo vybudování nové parní trati z Kladna do Kralup nad Vltavou, kde by se dalo nejen připojit na trať severní dráhy, ale doly by zde získaly i přístup k řece.⁵⁾ Rok poté, co byla 1851 zprovozněna Podmokelská trať, je tak založena akciová Buštěhradská železniční společnost (BEB). Mezi její zakladatele patří i Lanna a Kleinové, jejichž stavební firmy současně budují trať státní severní dráhy, podnikají v těžbě uhlí a jako členové Kladenského železářského těžářstva stojí i za vznikem železáren na Kladně. Členem společnosti se stává i kníže Fürstenberg, jehož koněspřežná dráha mezi Bruskou a Lány je v roce 1853 Buštěhradskou dráhou převzata.⁶⁾

Uhelná trať Kladno – Kralupy

Výstavba trati byla zahájena ještě před udělením koncese. Trať překonávala výškový rozdíl 175 m a celou cestu z Kladna do Kralup mírně klesala.⁷⁾ Železniční svršek a navazující propustky budovali Kleinové podle projektů inženýra Josefa Kresse, pozemní dopravní stavby obstaral Lanna podle návrhů inženýra Josefa Chvály.⁸⁾ V listopadu 1855 tak byl zprovozněn



Obr. 1: Kralupy nad Vltavou (okres Mělník), pohled na bývalou stanici Buštěhradské dráhy od východu z nové nádražní budovy. Vlevo objekt dílen s vodárnou (1855), uprostřed remíza (1900), vedle ní trať na Kladno a vpravo bývalá výpravní budova (1856); stav 2021 (všechny snímky I. Minář, není-li uvedeno jinak).



Obr. 2: Kralupy nad Vltavou, bývalá stanice BEB, celková situace s památkovým hodnocením. **Legenda:** modrá – památkově hodnotné; modrý rám – historicky hodnotné; žlutá – zaniklé; oranžová – ostatní; modrá trať – BEB (zákres P. Maren 2017, aktualizace I. Minář 2022, mapový podklad ČÚZK).

první úsek Kladno (Staré Kladno) – Kralupy nad Vltavou o délce 20,5 km. Dílenské zázemí trati s vodárnou a výtopy bylo umístěno v Kralupech. Na koncové stanici v Kladně (přímo u dolu Václav a Vojtěšské huti) byla pouze výpravní budova a výtopy. Pro převoz uhlí zakoupila BEB čtyři polotendrové parní lokomotivy od Wilhelma Engertha z Vídně (měly názvy Kladno, Kralupy, Buštěhrad, Zbraslav)⁹⁾ a 40 vozů na uhlí od

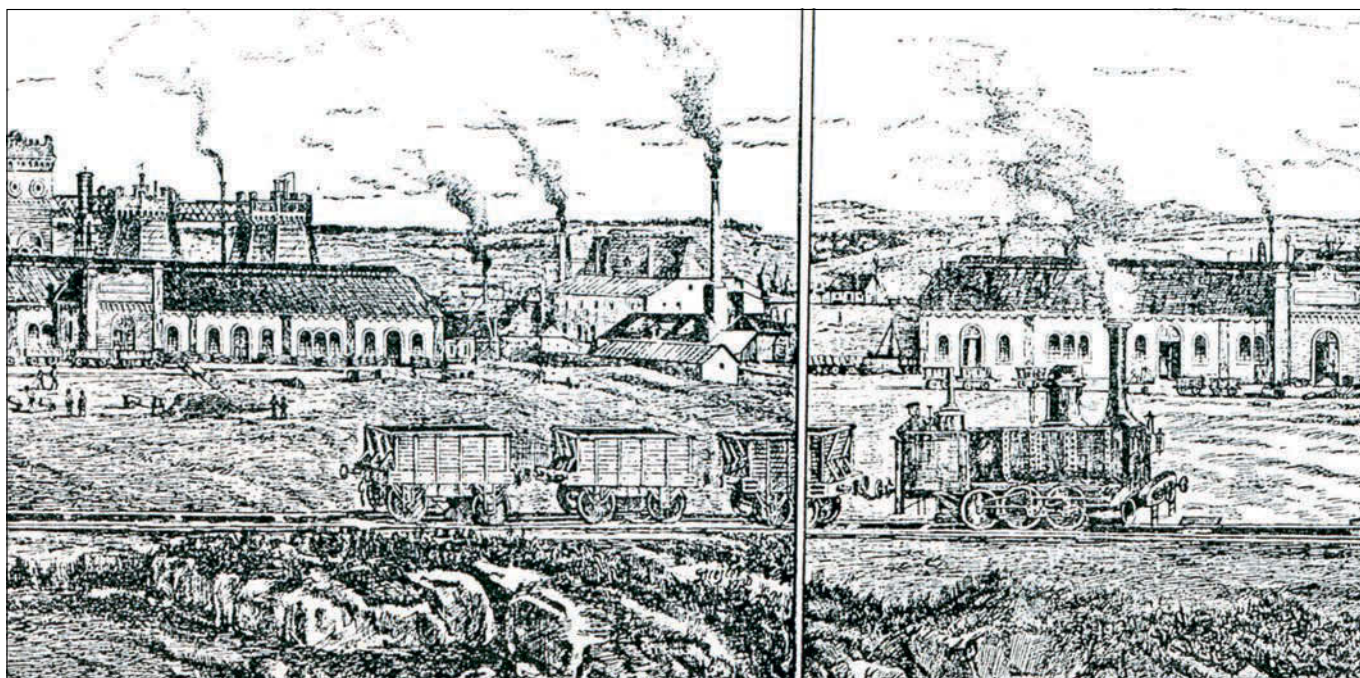
Františka Rinhoffera na Smíchově.¹⁰⁾ Dalších 140 vozů na uhlí si zakoupila společnost Státní dráhy (StEG), která podle smlouvy prováděla odvoz uhlí po vlastní trati. Buštěhradská dráha tak zajišťovala pouze odvoz uhlí z dolů do stanice v Kralupech. Vlastní vozy využívalo BEB jen pro zavážení uhlí k Vltavě, kam byla již v roce 1856 vybudována vlečka s úrovnovým křížením přes trať severní dráhy.¹¹⁾

V Kralupech v té době stály pouze venkovské usedlosti, nebyla zde stanice a severní dráha překračovala velkou část katastru po vysokém kamenném viaduktu s devíti oblouky a mohutným náspem. Buštěhradská dráha zde postavila hned několik staveb, které se svou velikostí i umístěním na železničním svršku musely ihned stát místními dominantami. Jako první zde byly postaveny dílny s vodárenskou věží a dvouodní výtupnou při jižní straně kolejíště. Současně zde vyrostla i dvojice přízemních domků pro zaměstnance BEB s čp. 27 a 32 v prostoru jižně od dílen podél dnešní Poděbradovy ulice.¹²⁾ Sem se také obracela zdobená jižní fasáda dílen, neboť do těchto míst ústila historická cesta od Prahy, která zde překračovala trať. Vedle dalších provozních a obytných budov došlo následně i ke stavbě společné staniční budovy pro StEG i BEB. Patrový výstavný objekt čp. 34 od ing. Chvály, se střídě dekorovanou neoklasicistní fasádou, byl umístěn u křížení obou

tratí na západním okraji kolejíště. Průčelím se obracel k jiho-východu a z obou stran se k němu přicházelo přes koleje. Natočení budovy navíc reagovalo na již zmíněnou vlečku k Vltavě, která zpočátku představovala pro BEB stejně atraktivní vyhlídky na odbyt uhlí jako severní dráha.

Překladiště uhlí v Kralupech

Vývoz uhlí po Labi do Saska nahradil pozvolna během 19. století dosavadní vývoz dříví, jehož předním importérem z hlubockého panství byl loďmistr Vojtěch Lanna. Podmínky k tomuto druhu podnikání se zjednodušily v roce 1821 zrušením řady celních úřadů mezi Mělníkem a Hamburkem. Nositelem záměru BEB na vývoz kladenského uhlí po řece byl sám Lanna, který byl zároveň hlavním akcionářem a ře-



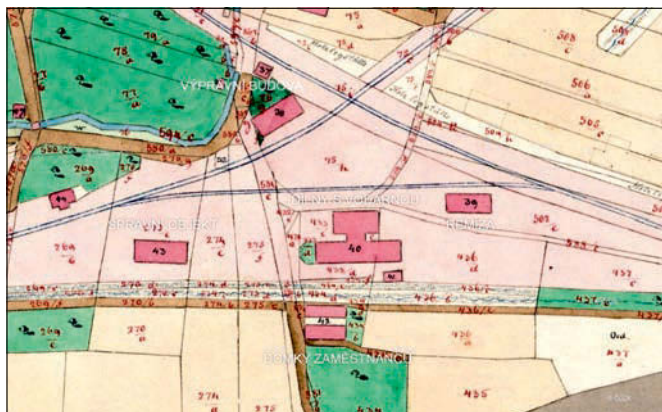
Obr. 3: Kladno, pohled na Vojtěšskou huť od jihu, rytina Hugo Ulmanna z roku 1860. Sesazená dvojice výřezů veduty zachycuje tendrovou lokomotivu AUGEDZ s vagony na rudu typu E. Vlevo vysoké pece (1856–1860) a uprostřed důl Václav (1847), za kterým byla koncová stanice Buštěhradské dráhy (1855) (převzato z T. Žákavec, Lanna. Praha 1936).



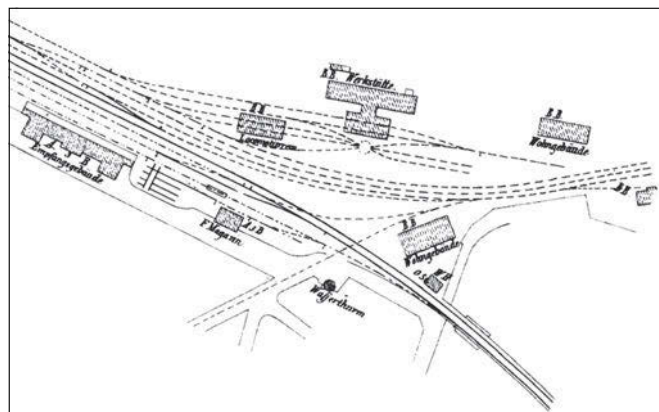
Obr. 4: Polotendrová parní lokomotiva BEB 1.103 Kladno z roku 1855 ve sbírce NTM v Praze je nejstarší dochovanou lokomotivou na území České republiky. Buštěhradské dráhy ji spolu s dalšími třemi zakoupily ve Vídni a až do počátku 20. století jezdila na trati BEB mezi Kladnem a Kralupy. V roce 1921 byla věnována technickému muzeu, kde se stala první lokomotivou v jeho sbírkách, stav 2022.



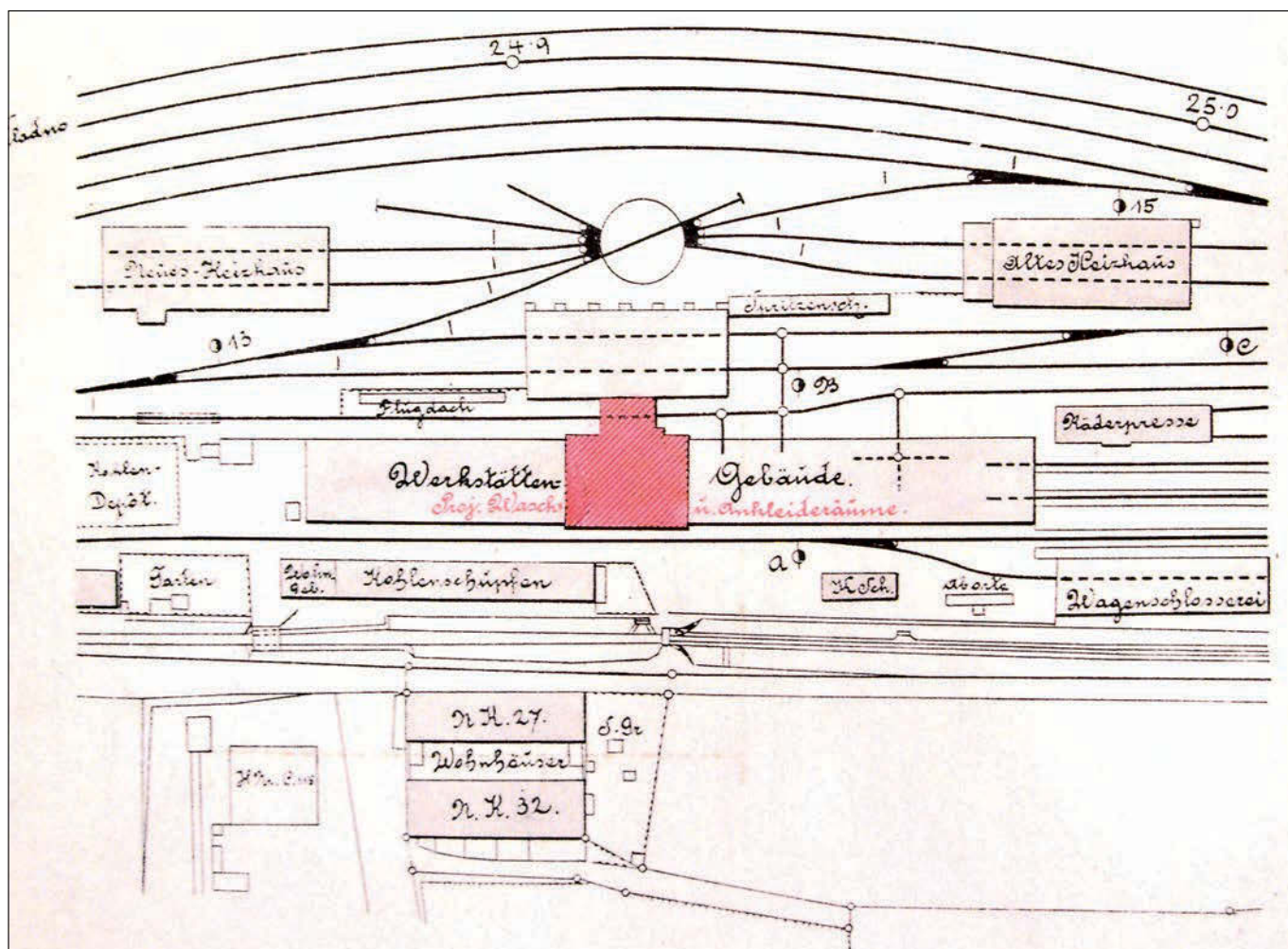
Obr. 5: Historický snímek srážky vlaků v Kralupech v roce 1910. Vlevo je vidět lokomotiva BEB, která přijížděla od vltavského přístavu, a v úrovňovém křížení tratí do ní narazil vlak státní dráhy, přijíždějící ze severu od Podmokel (převzato z J. Stupka, o. c. v pozn. 24).



Obr. 6: Kralupy nad Vltavou, stanice BEB po roce 1856 na reambulovaném výřezu mapy stabilního katastru č. 3194 (Ústřední archiv zeměměřictví a katastru © ČÚZK).



Obr. 7: Kralupy nad Vltavou, nádraží po roce 1870 na výřezu plánu ze staniční kroniky (archiv ČD, Kralupy).

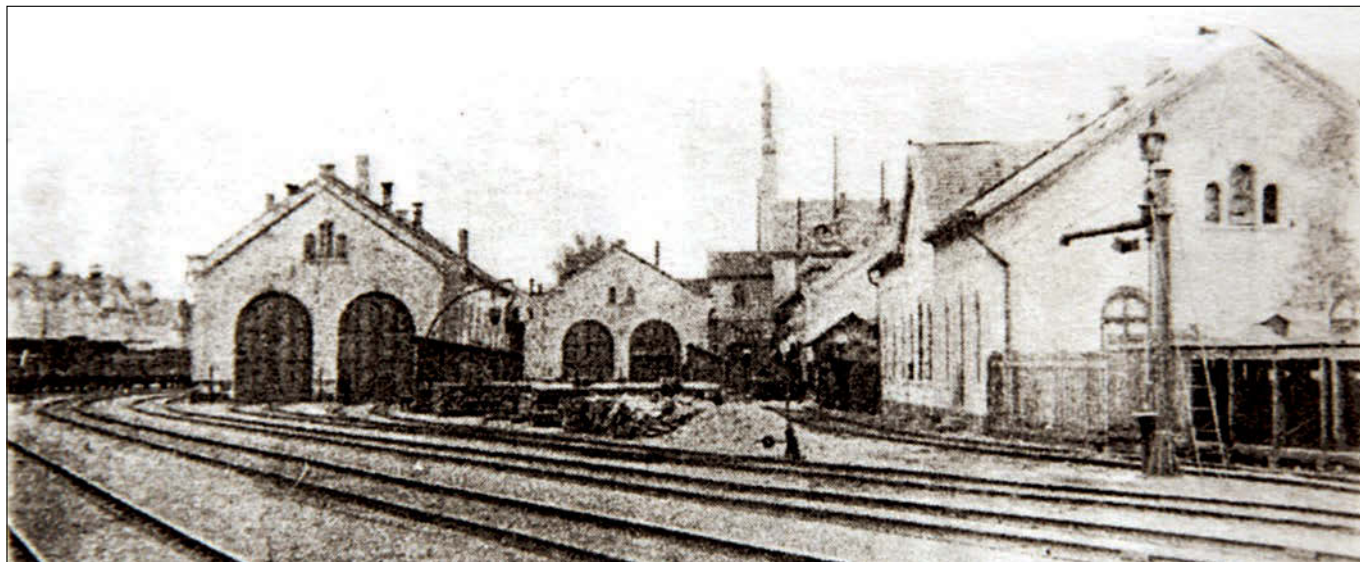


Obr. 8: Kralupy nad Vltavou, areál dílen BEB na plánu z roku 1904. Červeně je vyznačena vodárenská nástavba (Národní archiv, fond GI/R).

ditelem Pražské paroplavební společnosti (PSPP). O koncesi na nákladní paroplavbu mezi Kralupy a Hamburkem požádala PSPP již koncem roku 1855 a hned v následujícím roce nechal Lanna zřídit v Kralupech loděnici na stavbu vlečných dřevěných člunů, jakou dlouhodobě provozoval v Českých Budějovicích.¹³⁾ Loděnice byla vybudována na vltavském břehu severovýchodně od stanice BEB, bylo zde vyrobeno 24 lodí a poté byla zrušena. V březnu 1857 získala PSPP koncesi, ale kvůli problémům s vlečnými parníky se celý projekt zkomplikoval a vedení společnosti o něj ztratilo zájem. Lanna se ovšem jako loděmistr a zároveň akcionář Kladenského kamenouhelného

těžarstva i Pražské hutní společnosti záměru nevzdal. V roce 1858 zakoupil v Curychu vlastní parník nazvaný Kladno a s desítkou člunů začal vozit uhlí do Hamburku sám. Podnik skončil v roce 1863, kdy došlo v Německu k zavedení nových tarifů, zvýhodňujících dovoz uhlí z Vestfálska na úkor českého.¹⁴⁾

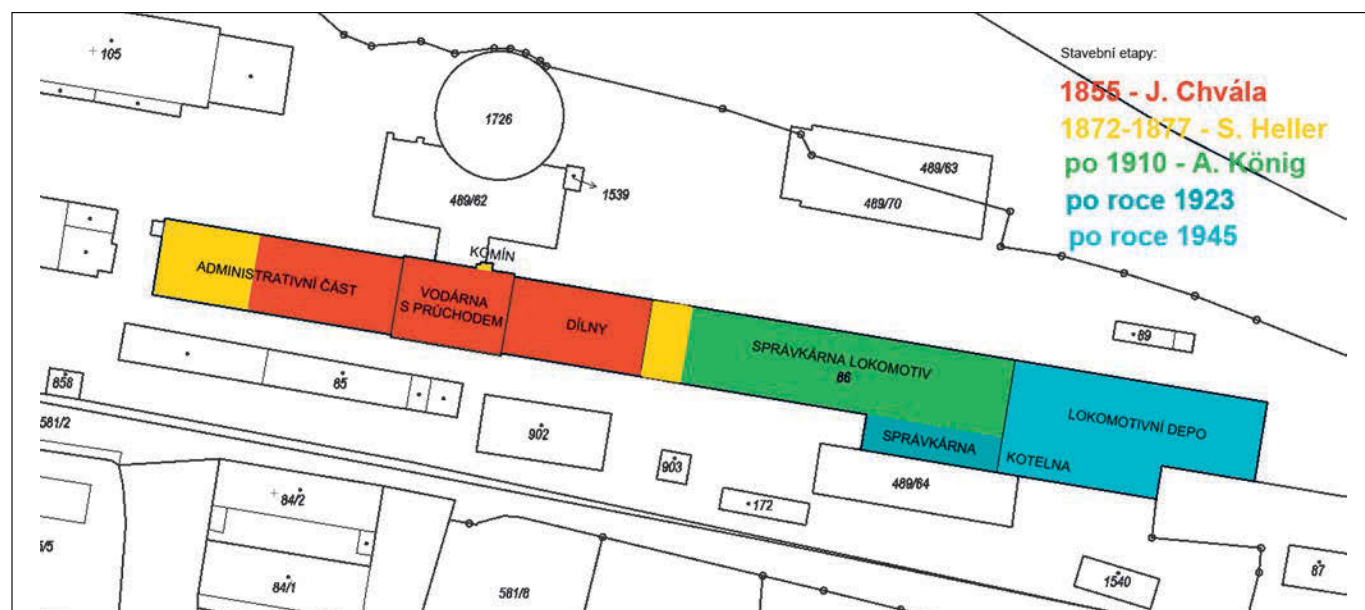
Přes nesplněná očekávání s vývozem uhlí do zahraničí fungovalo kralupské překladiště pro tuzemský trh po celou dobu existence BEB. Podle záznamů společnosti zde byl velký provoz a překládka uhlí do lodí probíhala v době splavnosti řeky takřka nepřetržitě. Přesnější podoba a fungování tohoto nejstaršího překladiště uhlí v Čechách¹⁵⁾ však není známá a je mož-



Obr. 9: Historický snímek dílen BEB v Kralupech kolem roku 1900, pohled od západu z trati na Kladno. Vlevo mladší remíza s vyššími vraty (1900), vpravo od ní zaniklá opravná lokomotiv se spojovacím krčkem do dílen s komínem (1855), zcela vpravo nedávno zbořený obytný dům BEB (sbírka P. Ovsenáka).



Obr. 10: Týž pohled v současné době (2022).



Obr. 11: Kralupy nad Vltavou, bývalé dílny BEB. Popis funkčních částí objektu se schematickým vyznačením stavebních etap ve výřezu katastrální mapy (zakreslil I. Minář, 2022).



Obr. 12: Historický snímek Kralup z počátku 20. století zachycuje jižní štít vodárenské nástavby dílen ještě s obloučkovou římsou, stejnou jako měla výpravní budova (sbírka M. Navrátila).

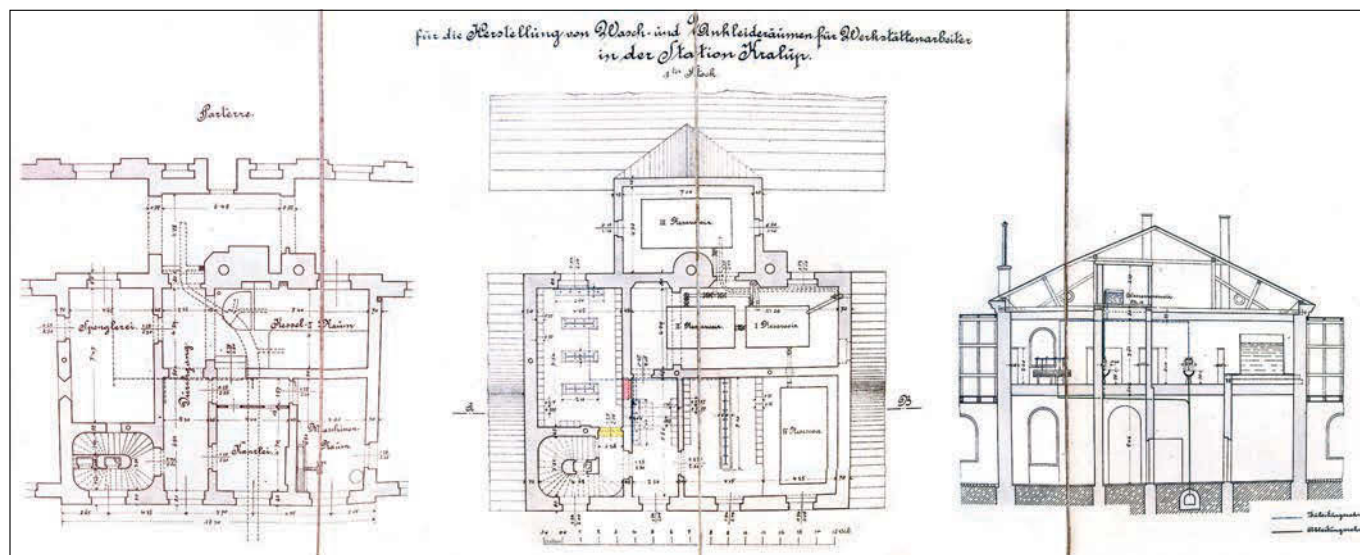


Obr. 13: Kralupy nad Vltavou, bývalé dílny BEB. Celkový pohled od jihozápadu na historickou část s částečně vybouranými zazdívkami obloukových oken, stav 2021.

né ji rekonstruovat podle tří dochovaných pramenů. Prvním je zmínka v ročenice BEB o otevření vlečky *Moldaufluss-Zweibahn* v červnu 1856 o délce 1,04 km.¹⁶⁾ Druhou je článek inženýra BEB Franze Šímy v odborném časopise z roku 1869, kde podrobně popsal (včetně nákresů a vyčíslení nákladů za 10 let provozu) zařízení k přesypávání uhlí z vagonů do lodí, vybudované v Kralupech v roce 1858.¹⁷⁾ Příložený nákres zachycuje rotační výklopník na konci slepé koleje, spočívající na trámové konstrukci nad říčním břehem. Třetím je pak mapa stabilního katastru reambulovaná do roku 1872, z níž je patrné, že první vlečka překonávala od trati k břehu vzdálenost zhruba 600 m a končila slepým úsekem kolmým k levému břehu Vltavy.

Vzhledem k délce vlečky a nutnosti čelního vysypání z vagonů se tak zdá nejpravděpodobnější následující varianta pře-

kládání. V úrovňovém křížení podmokelské dráhy byla vlečka jednokolejná a po zhruba 200 m se rozdvjovala a končila úvratí. Lokomotiva soupravu vtáhla do jedné z kolejí, na jejímž konci byl Šímov publikovaný výklopník a sama odcouvala úvratí do stanice, kde se na točně obrátila. Odpojené vagony byly po jednom vytahovány na konec koleje do výklopníku, uhlí zde bylo přesypáno do lodi a po vyprázdnění byly přes úvrať řazené na druhou kolej. Po vysypání celé soupravy přicouvala lokomotiva přes křížení a prázdné vagony odtáhla zpět na Kladno. Postup odpovídá i údajům z Šíмова článku, kde uvádí, že vysypání jednoho vagonu trvalo i s posunem 10 minut, což za příznivých podmínek umožňovalo vyložení až 60 vagonů za den. Nejasná je na celém procesu pouze výška kolejíště, která je na Šímově nákresu 3,2 m nad hladinou řeky.



Obr. 14: Plán na zřízení umyváren a šaten v patře dílen BEB v Kralupích z roku 1904. Na půdorysu patra uprostřed jsou zachyceny čtyři nádrže (Reservoir) na vltavskou vodu, z nichž jedna je umístěna v zaniklém spojovacím krčku (Národní archiv, fond GI/R).

V současné době, po kanalizaci Vltavy v roce 1902, jde však o výšku 6,5 m.¹⁸⁾ Řešením byl zřejmě přídavný skluzný žlab, chybějící v šimově nákresu, který umožňoval sypání uhlí z větší výšky bez jeho rozbití. Podoba výklopníku i jeho umístění se ještě před koncem 19. století změnily, neboť na konci vlečky se na mapě z roku 1877 již objevuje zděný objekt vodárny, na němž v roce 1890 vyrostl domek pro správce čerpadla (nynější dům čp. 71) a později přibýly i další vlečky východním směrem nazývané „k přístavu“. Změnil se i břeh řeky, který se po regulaci vzdálil o skoro 50 m od vodárny, následně zde zůstal záliv otevřený po proudu a po roce 1937 byl zavezen i ten. Vzhledem ke kontextu podnikatelských aktivit v Kralupích je tak možné, že první výklopník z roku 1858 měl opravdu dřevěnou podnož, nacházel se o něco níže a jeho výstavba souvisela se zrušenou loděnicí. Franz Šíma tak zřejmě publikoval tento v Čechách ojedinělý vynález v době, kdy už měla BEB postavený výklopník druhý, již se zděnou podnoží kryjící čerpadlo vodárny. Zaměříme se nyní na objekty, které se z nejstarší etapy buštěhradské dráhy dochovaly dodnes.

Dílny s vodárnou

Objekt bývalých dílen BEB je největší stavbou v širokém okolí. Nachází se na jižní straně trati, byl původně dvoukřídlý a jeho delší patrová část s vodárnou byla dlouhá jen 67 m. Díky řadě dostavb ve shodné architektonické formě se budova ještě ve vlastnictví BEB prodloužila na 144 m, přišla o severní křídlo správkárny a po zestátnění k ní v roce 1945 bylo přistavěno lokomotivní depo, čímž se rozrostla na úctyhodných 187 m.¹⁹⁾ Nejstarší část z roku 1855 byla první velkou realizací inženýra Josefa Chvály pro BEB a provedla ji stavební firma Vojtěcha Lanny, hned po dokončení dílen na nádraží severní dráhy v Praze a Negrelliho viaduktu. Následující přístavby projektovali ve shodném duchu Saturnin Heller v 70. letech a počátkem 20. století inženýr Antonín König, přednosta projektovní kanceláře BEB.²⁰⁾

Funkčně sestává historická budova ze tří částí: západní sloužila jako zázemí dílen (podobně i prostory v patře), v části pod vodárnou byla kotelná a zámečnická dílna, v navazujícím východním křídle byly dílny s kovárnou a na ně navazovala lokomotivní správkárna. Mladší východní přístavba s hrázděnou konstrukcí sloužila jako lokomotivní depo. Historický objekt je postaven ze smíšeného kamenocihelného zdiva. V nejstarší



Obr. 15: Kralupy nad Vltavou, bývalé dílny BEB. Pohled na jihovýchodní nároží správkárny s původním architektonickým členěním fasád, ukrytým pod mladší přístavbou, stav 2021.

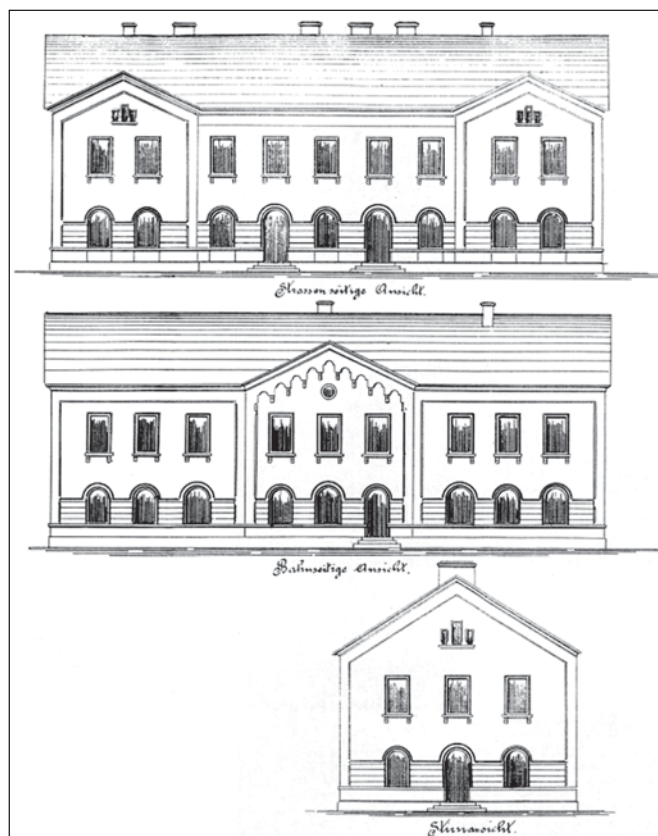
části je podíl kamene ve zdivu vyšší, východní dodatečně přistavěná správkárna má zdi téměř čistě cihlové. Celá budova je přízemní, halová, dodatečně rozčleněná jako podélný dvoutrakt se středovými sloupy. Patrová část s vodárnou tvoří střed nejstarší části. Stavbu kryjí nízké sedlové střechy s hřebenem v podélném směru a nad vodárnou v příčném směru. Fasády pravidelně člení vysoká půlkruhově završená okna v lisových rámech. Podélné průčelí patrové části je čtyřosé, boční křídla jsou šestiosá, západní přístavek je trojosý a převýšená východní přístavba správkárny je jedenáctiosá. Architektonické členění fasád se dochovalo především na jižní straně objektu, průčelí k trati bylo poznamenáno utilitárními úpravami.²¹⁾ Původní plány budovy se dosud nenašly, ale je znám projekt z roku 1904 na zřízení umyvárny a šaten v patře středního křídla. V plánu přízemí jsou patrné i původní funkce prostor v objektu, kde byly především zámečnické a strojírenské provozy, potřebné k údržbě parních lokomotiv a zázemí.

Objekt sloužil jako lokomotivní dílny až do 90. let 20. století. Východní depo je v provozu stále. Nepřetržitě užívání objektu po téměř 140 let bylo spojeno s jeho průběžnými přestavbami a přístavbami dle požadavků aktuální drážní techniky. Přes poškození bombardováním v březnu 1945 i značnou devastaci v posledních letech, kdy je západní část dílen volně

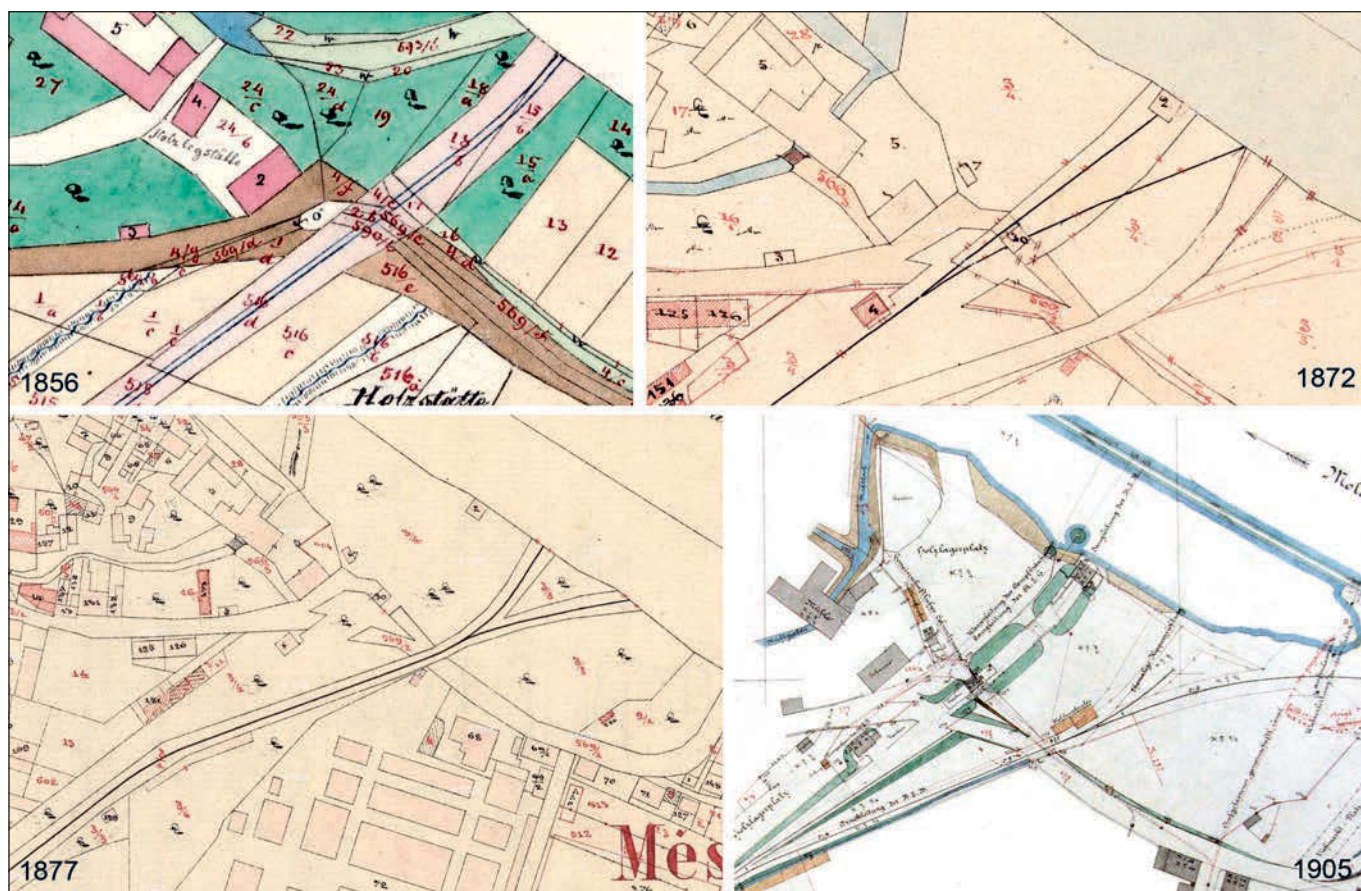
přístupná, si objekt zachoval vysokou autenticitu. Díky dochovaným historickým konstrukcím stavba představuje nejstarší dochované zázemí uhelné dráhy v Čechách a zároveň je unikátním dokladem stavebního fondu BEB v prvních letech její existence. Z těchto důvodů byl objekt v roce 2021 navržen středočeským pracovištěm NPÚ na památkovou ochranu a měl by být v budoucnu adaptován pro účely Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka, které již užívá jeho mladší část jako depo pro historické soupravy.

Výpravní budova

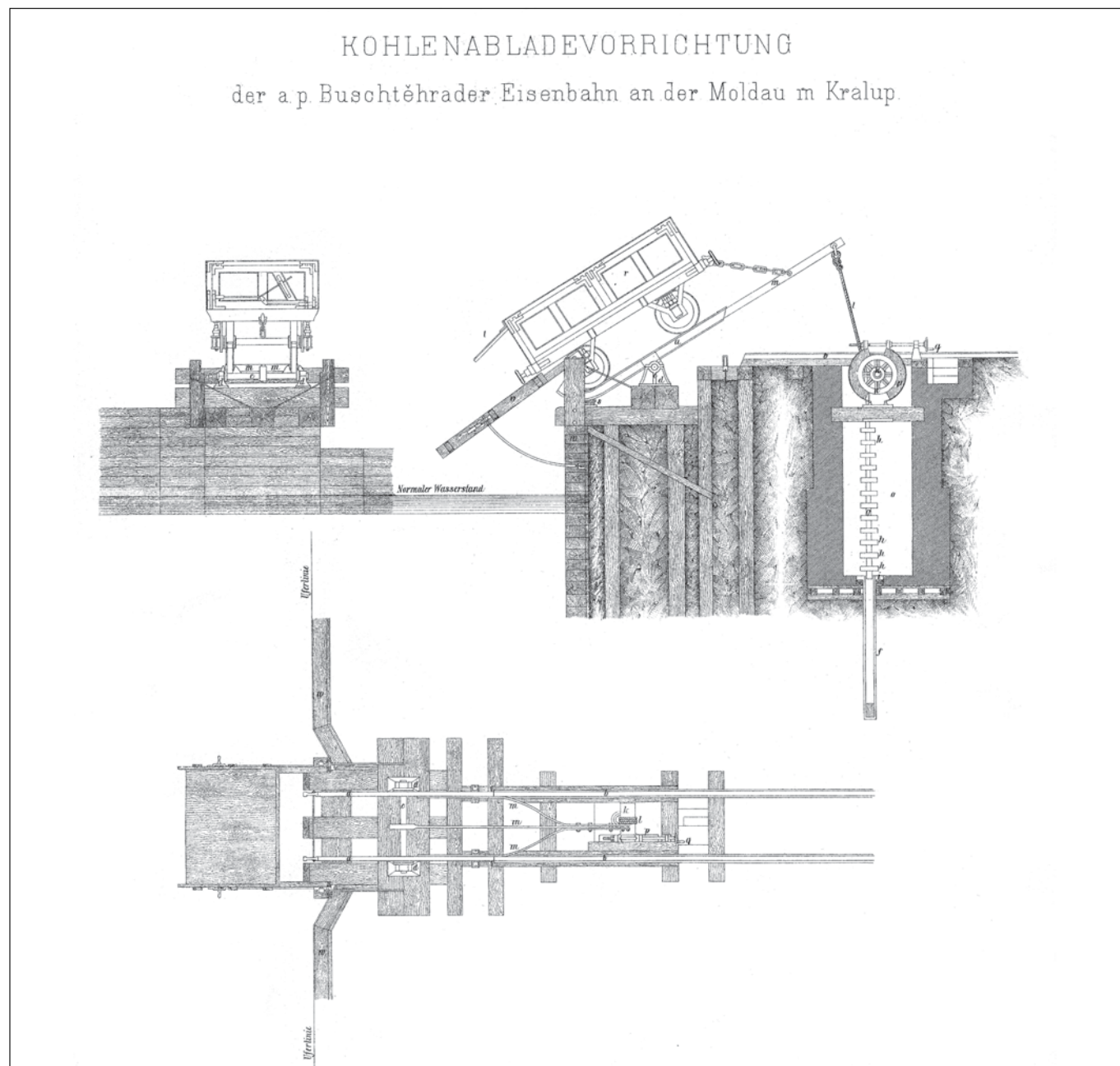
Obdélná patrová budova čp. 34 na severozápadní straně nádraží z roku 1856 vznikla o rok později než protější dílny a je rovněž dílem ing. Chvály.²²⁾ Jednalo se již o druhé místní nádraží, neboť původní stanice severní dráhy z roku 1851 byla umístěna severněji na katastru Lobče. Výpravní budova se v době výstavby nacházela na okraji tehdejší vsi a sloužila zároveň Buštěhradské i Státní dráze. Byla proto umístěna při styku obou tratí, po obou stranách měla nástupiště a před jejím jižním průčelím procházela vlečka na přístaviště zrušená v roce 1927. Budova byla jako jediná z dochovaných staveb BEB nepřetržitě užívána a udržována (správa železnic zde má zázemí a kanceláře). Po odstranění původního členění fasád a zrušení půlkruhově klenutých oken v přízemí však ztratila svou architektonickou hodnotu. Interiér byl rovněž opakovaně adaptován, takže kromě celkové hmoty představuje autentické prvky již jen vřetenové schodiště²³⁾ a původní Ránkův krov.



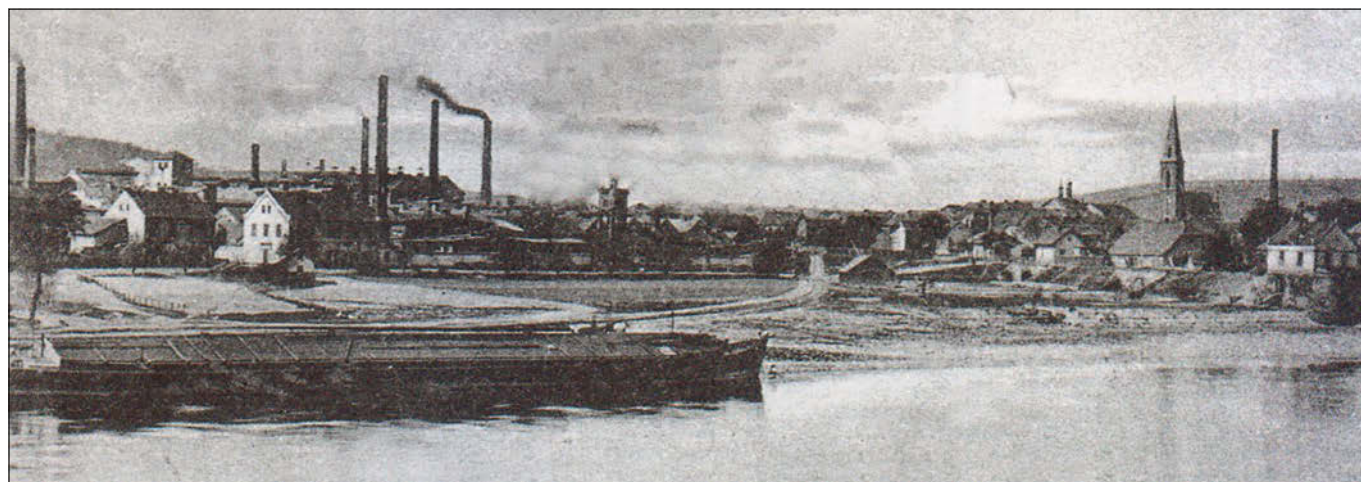
Obr. 16: Historické plány výpravní budovy BEB v Kralupech z roku 1855 od J. Chvály – severní, jižní a východní průčelí (převzato z M. Krejčířík, o. c. v pozn. 8).



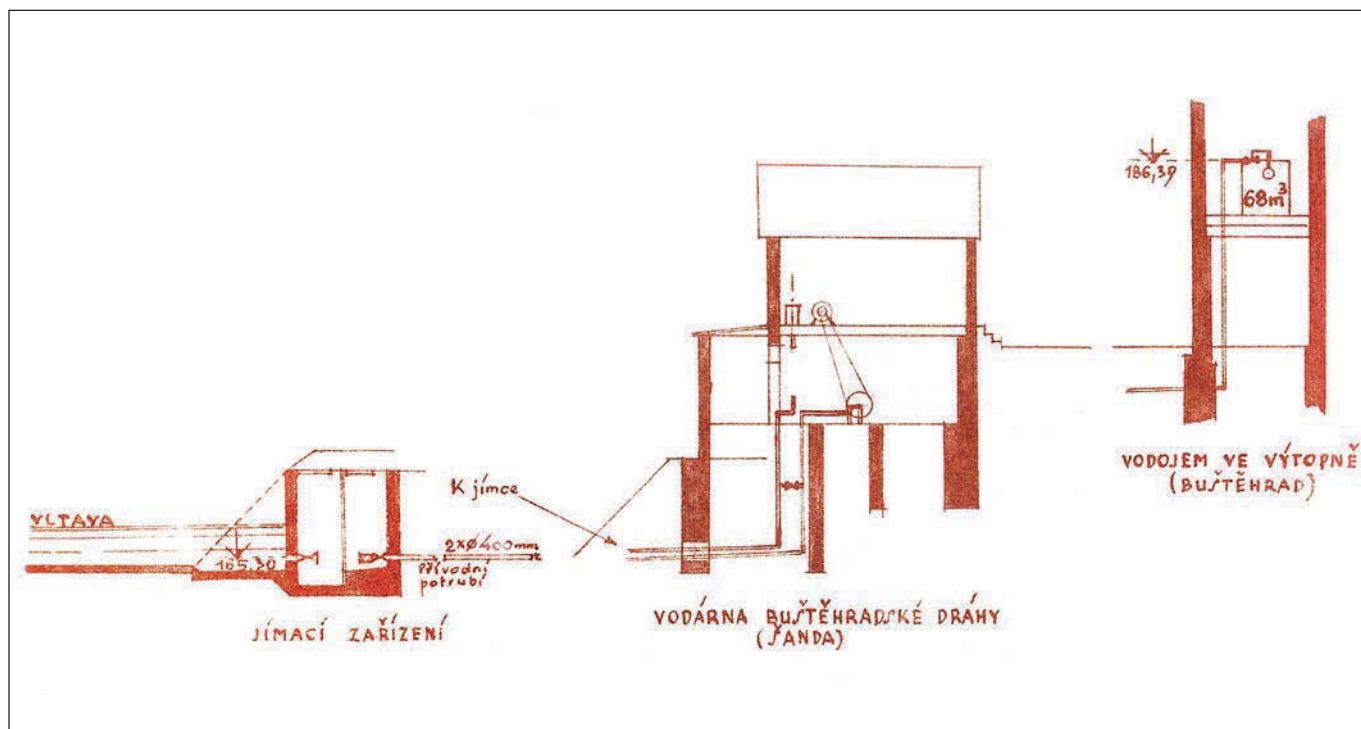
Obr. 17: Kralupy nad Vltavou, vltavská vlečka BEB zachycená na mapě stabilního katastru, katastrálních mapách evidenčních a plánu stanice. Na plánu k roku 1856 končí vlečka kolmo k břehu řeky, v roce 1872 je na konci již zděná vodárna (parc. 2) a u vodárny státních drah (parc. 4) odbočuje další vlečka. Na plánu 1877 již koleje k vodárně chybí a odbočují o 100 m dříve vpravo (Ústřední archiv zeměměřictví a katastru © ČÚZK). Na plánu z roku 1905 se již kolej vpravo zcela stáčí podél břehu (sbírka M. Navrátila).



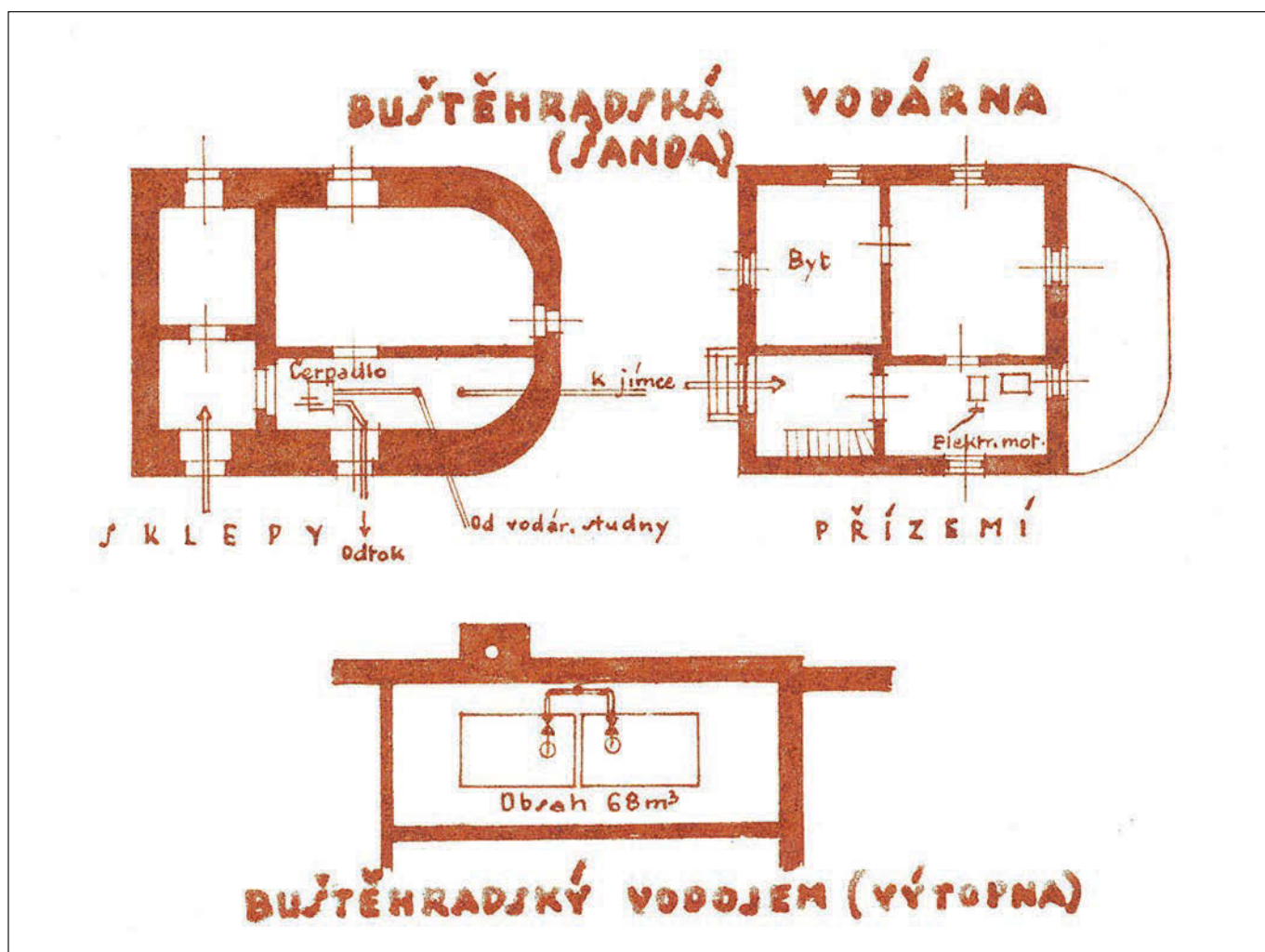
Obr. 18: Nákres rotačního výklopníku na uhlí z roku 1858 od inženýra BEB Franze Šímy. Výška kolejiště je na plánu 3,2 m nad hladinou řeky, šířka výklopníku 4 m (převzato z F. Schima, o. c. v pozn. 17.).



Obr. 19: Historický snímek kralupského přístaviště kolem roku 1900. Na levé straně kotví nákladní loď pro přepravu uhlí, v pravém okraji je bývalá vlečka končící již domkem vodárny z roku 1890. Ve střední části je špatně čitelná funkční vlečka, klesající k výklopníkům u břehu řeky (převzato z J. Štupka, o. c. v pozn. 24).



Obr. 20: Výřez z vodárenského pasportu z konce 30. let 20. století. Řez zachycuje navazující trojici objektů čerpajících vodu z Vltavy do nádrží v patře bývalých dílen BEB. V základech vodárny je na pravé straně vidět konstrukci připomínající zdvižový základ někdejšího výklopníku (sbírka M. Navrátila).



Obr. 21: Výřez z téhož pasportu zachycující půdorys vodárny po její elektrifikaci a část půdorysu dílen s nádržemi, viditelnými i na plánech z roku 1904 (sbírka M. Navrátila).



Obr. 22: Kralupy nad Vltavou, koncový pilíř vlečky k Vltavě s bývalou vodárnou BEB a domkem čp. 71, pohled od východu, stav 2022.



Obr. 23: Kralupy nad Vltavou, čelní strana pilíře se zazděným kamenným obloukem o rozměrech 330 x 380 cm. Na snímku je patrné začernění některých kamenných částí, stav 2022.



Obr. 24: Kralupy nad Vltavou, střední oblouk opuštěné vlečky k vodárně, stav 2021.

Vlečka s vodárnou

Bývalá vlečka Buštěhradské dráhy k vltavskému břehu je dodnes čitelná v urbanismu města, neboť na koso přetínala blok mezi Žižkovou a Havlíčkovou ulicí a ještě do nedávna byla ohraničena zdmi z režných cihel se střídavě industriálním dekorem. Kupodivu se ale dodnes dochoval její koncový úsek o délce necelých 100 m, tvořený 9 m širokým náspem s dvojicí kamenných oblouků, na kterých stojí domky čp. 71 a 73. Násep ukončený zaobleným pilířem se směrem k řece mírně zvedá oproti klesajícímu terénu (při nájezdu z Havlíčkovy ulice je vysoký 3,8 m a římsa koncové stavby je 4,6 m nad zemí). Po srovnání map z 19. století je patrné, že koleje s rotačním výklopníkem byly v tomto místě jen v prvních letech provozu a brzy poté, co zde vyrostla vodárna, byly již postaveny další vlečky směřující doprava, do míst bývalé loděnice. Koncem 19. století tak již koleje na konec vlečky nevedly a v roce 1900 již stály na svršku tři domy, sloužící jako obydlí obsluhy vodárny.²⁴⁾

O fungování vodárny BEB máme informace až z pozdější doby, kdy její zařízení převzala státní dráha. Zdá se tak, že v první fázi provozu měla BEB vhodný přístup k vodě pouze v Kralupech, ač bylo doplňování možné i v Zákolanech (tzv. Lannova studánka) i v koncové výtopně na Starém Kladně. Hlavní rezervuáry s vytápěním v mrazech se však nacházely pouze v patrové nástavbě dílen. Na plánu dílen z roku 1904 jsou vidět celkem čtyři nádrže. Voda se do nich vedla potrubím z Vltavy, odkud byla čerpána v jímací nádrži u břehu vlevo před koncem vlečky. Samotné čerpadlo na parní a později elektrický pohon bylo umístěno v koncovém pilíři vlečky.²⁵⁾

Nejzajímavější částí dochovaného úseku vlečky je koncový pilíř se zazděným kamenným obloukem v čele. Jedná se o podsklepený přízemní objekt čtvercového půdorysu, jehož čelo je z pískovcových kvádrů a zbytek z lomového kamene a cihel. Pilíř slouží jako podnož rodinnému domku čp. 71, jehož jádro je z roku 1890. Navazující dvojice oblouků spojujících úseky náspu je klenuta rovněž z pískovce a vyzdívký jsou z lomového kamene. Jedná se o ojediněle dochovanou dopravní stavbu z 50. nebo 60. let 19. století od inženýra Josefa Kresse, která je podobná dnes již zaniklému viaduktu severní dráhy, budovanému též firmou bratří Kleinů.²⁶⁾ Stopy, po osazení někdejšího rotačního výklopníku na horním okraji, nemohly být kvůli zakrytí novostavbou domku nalezeny. Někdejší uhelný provoz tak naznačují již jen silně začerněné kamenné kvádry na severzopadním nároží, ukryté pod pozdější omítkou.

Závěr

Trať Buštěhradské dráhy z Kladna do Kralup z let 1855–1856 byla první uhelnou dráhou v Čechách. Její stavbu realizovaly firmy Lanna a Bratři Kleinové, dvě nejlepší tuzemské firmy na dopravní stavby své doby, které budovaly i severní státní dráhu mezi Olomoucí, Českou Třebovou, Prahou a Drážďanami. Staniční budovy a dílny v Kralupech projektoval absolvent pražské polytechniky a vídeňské akademie Josef Chvála (1826–1872) jakožto hlavní inženýr pozemních staveb BEB.²⁷⁾ Z celého mimořádného souboru historických objektů, vybudovaných jako zázemí nejstarší trati, dnes není chráněn žádný. Památkově chráněn byl původně hrázdný objekt nákladního nádraží Staré Kladno z roku 1872, demolovaný bez vědomí památkové péče v 80. letech,²⁸⁾ a rovněž Chválova stanice v Brandýsku čp. 342 z roku 1860, jejíž ochrana byla zrušena 1992 kvůli znehodnocující přestavbě. Soubor objektů tzv. lokomotivního depa (remízy pro lokomotivy) v Kralupech, zřízeného kolem bývalých dílen BEB, byl v roce 2008 opuštěn a odsouzen k pozvolné devastaci. Kolem roku 2020 pak byla zahájena demolice objektů na jižní straně kolejí a vyklízení samotné budovy dílen, která byla demolice ušetřena. Vzhledem k rozsahu demolice někdejšího průmyslového areálu²⁹⁾ při kralupském nádraží za poslední roky je tak zajímavé, že objekt dílen BEB paradoxně přežil zánik celé čtvrti, k jejímuž založení sám přispěl. NPÚ ÚOP středních Čech podalo na Ministerstvo kultury v roce 2021 návrh na památkovou ochranu dílen s vodárnou, ale další osud i zvažovaná konverze této mimořádné stavby pro muzejní účely jsou plně v rukou Českých drah. Jedná se o celorepublikový unikát a také o jednu z nejstarších staveb v Kralupech nad Vltavou, k jejichž rozvoji vedla právě činnost Buštěhradské dráhy.

Autor děkuje za rady a poskytnuté materiály pánům M. Navrátilovi, P. Ovsenákovi, Z. Hrdinovi a prof. M. Hlavačkovi.

*PhDr. Ivan Minář, Ph.D. (minar.ivan@npu.cz)
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště
středních Čech v Praze, Sabinova 373/5, Praha 3*

PRAMENY A LITERATURA

- M. Hlavačka 1990:* Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha.
- M. Hlavačka 2022:* Labské a vltavské dopravní podniky Adalberta Lanny, v tisku.
- J. Honzl 1929:* Výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice, in: Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky. Praha, s. 931–947.
- M. Krejčířík 2005:* Česká nádraží II. Litoměřice.
- M. Matěj 2017:* Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace. Ostrava.
- F. Schima 1869:* Kohlen-Abbladevorrichtung, Zeitschrift des österreichischen Ing. und Architekten-Vereins, Wien, s. 203.
- J. Stupka 2006:* Zmizelá tvář Kralup. Praha.
- M. Šorel a kol. 2005:* 150 let parostrojní železnice na Kladně. Praha.
- K. Zahrnhofer 2018:* Adalbert Lanna – tři generace podnikatelského úspěchu. České Budějovice.
- T. Žákavec 1936:* Lanna. Praha.
- V. Šimůnek 1994:* Úryvky z kroniky kralupské stanice. [https://web.archive.org/web/20070312035657/http://www.kralupsko.cz/cd/soubory/historie/kpyh1.htm] (vyhledáno 15. 2. 2022).
- M. Štěpán,* Vznik buštěhradské železnice 1955–1958, s. 46, rkp. (archiv NTM, sbírka rukopisů, sign. 1144).
- Výroční zprávy spol. BEB za rok 1869* (knihovna ČD, sign. E 991)

POZNÁMKY

- Náročnou cestu povozů usnadnilo až vybudování nové silnice z Kladna do Wejhybky v roce 1845, což umožnilo zvýšení množství dopraveného uhlí na desetinásobek. *M. Hlavačka*, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha 1990, s. 34.
- Další Most císaře Františka I. byl postaven až v letech 1839–1841 firmou Vojtěcha Lanny podle projektu inženýra Bedřicha Schnircha.
- Mezi lety 1843–1850 se množství uhlí přiváženého do Prahy zvýšilo z 2 056 tun na 37 828 tun.
- Datace použité v příspěvku vycházejí z údajů převzatých od M. Štěpána a M. Hlavačky. Mírně odlišné časové údaje uvádí *J. Honzl*, Výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice, in: Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky. Praha 1929, s. 931–947.
- Nositelům tohoto záměru byl především Vojtěch Lanna, který měl v té době takřka monopol na plavení dřeva a dalšího zboží po Vltavě.
- Vedle tratě s litinovými kolejemi na kamenných pražcích patřilo koněspřežné dráze i 260 vozů na uhlí, 16 vozů pracovních, 6 vozů osobních a 42 koní. *M. Štěpán*, Vznik buštěhradské železnice 1955–1958, s. 46, rkp. (archiv Národního technického muzea (dále jen NTM), sbírka rukopisů, sign. 1144).
- Horní část trati spojovala většinu tehdejších uhelných dolů východně od Kladna, za Brandýskem se vnořila do údolí Týneckého potoka a za Mozolínem byla vedena podél Zákolanského potoka.
- M. Krejčířík*, Česká nádraží II. Litoměřice 2005, s. 203.
- Lokomotiva Kladno je dnes ve sbírkách NTM v Praze a jedná se o nejstarší parní lokomotivu na území ČR.
- Jeden z vagonů (s mladší nástavbou) se dochoval ve sbírce muzea v Lužné u Rakovníka. Podrobnější soupis lokomotiv a uhelných vozů viz *M. Šorel a kol.*, 150 let parostrojní železnice na Kladně. Praha 2005, s. 25–49.
- V. Šimůnek*, Úryvky z kroniky kralupské stanice. 1994, https://web.archive.org/web/20070312035657/http://www.kralupsko.cz/cd/soubory/historie/kpyh1.htm (vyhledáno 15. 2. 2022).
- Podle indikační skici RAK164018400 je patrné, že domky byly postaveny až po dílnách. Podle dr. Racka z Městského muzea v Kralupech byl však domek čp. 27 postaven již před rokem 1850 pro dělníky bratrů Kleinových pracující na stavbě trati do Kladna. Sousední shodný domek čp. 32 vyrostl o něco později. Po zprovoznění trati zde bydleli zaměstnanci dílen BEB. Oba domky nazývané místními „kasárna“ byly zbořeny v roce 2019.
- Během 50. let 19. století Lannova loděnice v ČB vyráběla 200–400 lodí ročně. *K. Zahrnhofer*, Adalbert Lanna – tři generace podnikatelského úspěchu. České Budějovice 2018, s. 130.
- M. Hlavačka*, Labské a vltavské dopravní podniky Adalberta Lanny. 2022, v tisku.
- Další překladiště uhlí bylo vybudováno při ústí Bilyny do Labe v roce 1858. Dodnes se v ČR dochoval pouze jediný výklopník z roku 1939 na Baťově kanále u Sudoměřic v Jihomoravském kraji.
- Výroční zprávy spol. BEB za rok 1869* (knihovna Českých drah, sign. E 991)
- F. Schima*, Kohlen-Abbladevorrichtung, Zeitschrift des österreichischen Ing. und Architekten-Vereins. Wien 1869, s. 203.
- Uvedený rozdíl výšek by vyžadoval, aby vlečka klesla k řece ve sklonu kolem 3 %, což není podle odborníků na železniční techniku možné.
- Pro srovnání: dílny dnešního Masarykova nádraží z téže doby mají po všech přestavbách délku 150 m.
- M. Krejčířík*, o. c. v pozn. 8, s. 203.
- Podrobný popis objektu a stavební vývoj jednotlivých částí viz Kralupy nad Vltavou, okres Mělník, dílny Buštěhradské dráhy – návrh na prohlášení za kulturní památku ze dne 4. 7. 2021, čj. NPU-321/56540/2021.
- Shodný kralupské výpravní budovy byla na opačném konci trati o něco menší, rovněž patrová stavba se shodným členěním fasád od stejného autora – dnes Kladno, Dubská ulice čp. 846. *M. Matěj*, Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace. Ostrava 2017, s. 155.
- Shodné schodiště, běžné u Chválových realizací, se nachází i v kralupských dílnách a v někdejší staniční budově BEB v Brandýsku čp. 342.
- J. Stupka*, Zmizelá tvář Kralup. Praha 2006.
- V projektu nové vodárenské stanice z roku 1937 od Ing. Čeňka Pštrossa je uvedeno, že se zde nacházelo čerpadlo na pístový parní pohon v provozu již 50–70 let (poskytnuto P. Ovsenákem z bývalého archivu Českých drah (dále jen ČD) v Praze – Libni)
- V podobném duchu byl v Kralupech postaven i kamenný viadukt severní dráhy z let 1845–1850, který byl však v roce 1926 zbořen a nahrazen železobetonovým mostem. *J. Stupka*, o. c. v pozn. 24, s. 71.
- Mezi jeho realizace patří nádraží Praha-Dejvice, Kladno, Rakovník, Žatec a řada dalších.
- Nádražní budova se objevila v závěrečné scéně filmu Siréna (Karel Steklý, 1947).
- Řada objektů byla před zánikem dokumentována v rámci Inventarizace technických památek na území okresu Mělník (Eva Spárová, NPÚ ÚOP SČ v Praze, 2009).

Das Erbe der Buschtěhrader Eisenbahn in Kralupy nad Vltavou

Die Strecke der Buschtěhrader Eisenbahn zwischen Kladno und Kralupy nad Vltavou (Kralup [an der Moldau], Bez. Mělník) aus den Jahren 1855–1856 stellte die erste Kohlenbahn in Böhmen dar. Sie verband mit ihrer 20,5 km langen Strecke das Steinkohlenrevier in Kladno mit der Nördlichen Staatseisenbahn und auch mit dem Fluss Moldau. Den Bau führten die Firmen Lanna und Brüder Klein aus, die besten einheimischen Firmen ihrer Zeit, deren Namen mit der k. k. Nördlichen Staatseisenbahn zwischen Olomouc, Česká Třebová (Olmutz, Böhmisches Trübau), Prag und Dresden zusammenhängen. Der ersten Bauphase gehören noch drei Bauobjekte an; jedes von ihnen hatte sein eigenes Schicksal. Das älteste und aus dem Blickpunkt der Denkmalpflege wertvollste unter ihnen ist das Werkstätten- und Wasserstationsgebäude nach Projekt von Ing. Josef Chwala aus dem Jahr 1855, das im Laufe von hundert Jahren bis in die Länge von 187 m zugebaut und erweitert wurde. Bis 1990er Jahre befand sich darin das Bahnbetriebswerk, heute ist Großteil der Anlage stillgelegt und man setzt ihre Konversion zum Museum voraus. Man erbaute gegenüber den Werkstätten im Jahre 1856 das Abfertigungsgebäude Nr.-Konskr. 34. Der einstöckige Bau wurde mehrmals modernisiert, so dass sein Denkmalwert verloren ging. Ein halbes Kilometer vom Bahnhof entfernt ist der 100 m lange Streckenabschnitt in Kombination von Damm und Steinviadukt nach dem Anschlussgleis zum ehemaligen Moldauufer. In dem am Ende der Strecke stehenden Objekt aus den 1860er Jahren befanden sich die Pumpen der Wasserstation und für eine bestimmte Zeit wurde da auch eine Kohlenabladevorrichtung (Drehkipper) installiert. Heute ist die Strecke mit Häusern Nr.-Konskr. 71 und 73 bebaut. Die erhaltenen Bauten stellen rare Belege des Vertriebs der Steinkohle aus dem Revier von Kladno-Buštěhrad sowie die ältesten Denkmäler ihrer Art in Böhmen dar.

Abb. 1: Kralupy nad Vltavou (Kralup [a. d. Moldau], Bez. Mělník), ehemaliger Bahnhof der Buschtěhrader Eisenbahn (BEB), Blick von Osten aus dem neuen Stationsgebäude. Links das Werkstattegebäude mit Wasserstation (1855), in der Mitte die Remise (1900), daneben die Bahnstrecke nach Kladno und rechts das ehemalige Abfertigungsgebäude (1856); Zustand 2021 (alle Fotos I. Minář, falls nicht anders angegeben ist).

Abb. 2: Kralupy nad Vltavou, ehemalige BEB-Station, Gesamtplan mit Denkmalauswertung. Farbenerklärung: blau – Denkmalwert; blauer Saum – historischer Wert; gelb – verschwundene Objekte; orange – das Übrige; blaue Bahn – BEB (Zeichnung P. Maren 2017, Aktualisierung I. Minář 2022; Kartenunterlage ČÚZK [Tschechisches Amt für Geodäsie und Kataster] Prag).

Abb. 3: Kladno, Adalbert-Hütte, Ansicht von Süden, Stich von Hugo Ulmann, 1860. Das zusammengesetzte Paar von Ausschnitten der Abbildung zeigt die Tenderlokomotive AUGEZD mit Erzwagen vom Typ E. Links die Hochöfen (1856–1860), in der Mitte Wenzel-Schacht (1847), hinter dem die BEB-Endstation situiert war (1855 – übernommen aus T. Žákavec, Lanna, Praha 1936).

Abb. 4: BEB-Halbtenderlokomotive I.103 Kladno aus dem Jahr 1855, Sammlung des Technischen Nationalmuseums in Prag; die älteste erhaltene Lokomotive in Tschechien. Die BEB kaufte sie zusammen mit drei weiteren in Wien, sie war bis Anfang des 20. Jahrhunderts in Betrieb auf der Strecke Kladno-Kralupy. Die Lok wurde 1921 dem Technischen Museum gewidmet, in dessen Sammlungen sie die erste Lokomotive wurde, Zustand 2022.

Abb. 5: Kralupy nad Vltavou, Eisenbahnunfall, 1910, historisches Foto. Links die vom Moldauhafen ankommende BEB-Lokomotive, in die an der Gleiskreuzung der von Norden von Bodenbach fahrende Staatsbahnzug prallte (übernommen aus J. Stupka, s. Anm. 24).

Abb. 6: Kralupy nad Vltavou, BEB-Station nach 1856. Ausschnitt der reambulierten Karte des Stablen Katasters, Nr. 3194 (Zentralarchiv für Geodäsie und Kataster Prag, © ČÚZK).

Abb. 7: Kralupy nad Vltavou, Bahnhof nach 1870, Ausschnitt aus der Stationschronik (Archiv der Eisenbahngesellschaft České dráhy, Kralupy).

Abb. 8: Kralupy nad Vltavou, BEB-Werkstätten, Plan aus dem Jahre 1904. Rot – Wasserstationsaufbau (Nationalarchiv Prag, Archivgut GI/R).

Abb. 9: Kralupy nad Vltavou, BEB-Werkstätten, historische Aufnahme ca. 1900, Ansicht von Westen aus der Bahnstrecke nach Kladno zu.

Links die jüngere Remise mit höheren Toren (1900), rechts von ihr die verschwundene Lokomotivstandhaltungswerkstatt mit Verbindungshals zu den Werkstätten mit Schornstein (1855), ganz rechts das jüngst abgerissene BEB-Wohnhaus (Privatsammlung P. Ovsenák).

Abb. 10: Kralupy nad Vltavou, derselbe Blick wie Abb. 9, Zustand 2022.

Abb. 11: Kralupy nad Vltavou, ehemalige BEB-Werkstätten. Beschreibung der Funktionsteile des Objekts mit schematischem Baualterplan, Einzeichnung in den Ausschnitt der Katasterkarte (Zeichnung I. Minář, 2022).

Abb. 12: Kralupy nad Vltavou, historische Fotografie aus dem frühen 20. Jahrhundert. Der südliche Wasserstationsgiebel ist noch mit dem gleichen Bogengesims wie am Abfertigungsgebäude abgebildet (Privatsammlung M. Navrátil).

Abb. 13: Kralupy nad Vltavou, ehemalige BEB-Werkstätten. Gesamtansicht des historischen Teils mit z. T. entfernten Verblendungen der Rundbogenfenster von Südwesten, Zustand 2021.

Abb. 14: Plan für die Herstellung von Wasch- und Ankleideräumen für Werkstattearbeiter in der Station Kralupy: Parterre-ler Stock-Querschnitt, 1904. Im Grundriss vom Obergeschoss sind vier Reservoirs fürs Moldauwasser aufgenommen, eines von ihnen war im verschwundenen Verbindungshals eingebaut (Nationalarchiv Prag, Archivgut GI/R).

Abb. 15: Kralupy nad Vltavou, ehemalige BEB-Werkstätten. Südostecke des Reparaturgebäudes mit ursprünglicher architektonischer Fassadengliederung, die unter dem jüngeren Zubau verborgen ist, Zustand 2021.

Abb. 16: Ursprüngliche Baupläne des BEB-Abfertigungsgebäudes in Kralupy, J. Chwala, 1855 – Straßenseitige, Bahnseitige und Seitenansicht (übernommen aus M. Krejčíř, s. Anm. 8).

Abb. 17: Kralupy nad Vltavou, das Anschlussgleis in der Karte des Stablen Katasters, den Kataster-Evidenzkarten und dem Stationsplan. Zum Jahr 1856 ist das Gleis quer zum Ufer dargestellt, zum Jahr 1872 ist am Ende des Gleises schon die gemauerte Wasserpumpstation eingezeichnet (Parz. 2), und beim Staatsbahnwasserwerk (Parz. 4) biegt ein weiteres Anschlussgleis ab. Auf dem Plan 1877 fehlen schon die Gleise zur Pumpstation, sie biegen um 100 m früher nach rechts ab (Zentralarchiv für Geodäsie und Kataster Prag © ČÚZK). Auf dem Plan aus dem Jahr 1905 das Gleis rechts ist entlang des Ufers gebogen (Privatsammlung M. Navrátil).

Abb. 18: Kohlenabladevorrichtung der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn an der Moldau in Kralupy (Drehkipper) aus dem Jahr 1858 vom BEB-Ingenieur Franz Schima. Die Gleisanlage auf dem Plan ist 3,2 m über dem Flusswasserspiegel, die Kipperbreite beträgt 4 m (übernommen aus F. Schima, s. Zit. in Anm. 17).

Abb. 19: Kralupy nad Vltavou, Anlegeplatz, historische Aufnahme ca. 1900. An der linken Seite ein Kohlenschiff vor Anker, am linken Rand das ehemalige Anschlussgleis zum Wasserstationshaus aus dem Jahr 1890. In der mittleren Partie befindet sich das betriebene, wenig deutliche, zu den Kippern am Ufer sinkende Anschlussgleis (übernommen aus J. Stupka, s. Anm. 24).

Abb. 20: Ausschnitt der Wasserwerk-Bestandsaufnahme, Ende der 1930er Jahre. Der Schnitt nimmt drei anschließende Objekte zum Flusswasserpumpen in die Becken im Obergeschoss der ehemaligen BEB-Werkstätten auf. Im Fundament des Wasserwerks an der rechten Seite ist eine Konstruktion sichtbar, die an das Grundmauerwerk der Hebeeinrichtung der verschwundenen Kohlenabladevorrichtung erinnert (Privatsammlung M. Navrátil).

Abb. 21: Ausschnitt der Bestandsaufnahme des Wasserwerks (s. Abb. 20), Grundriss des Wasserwerks nach seiner Elektrifizierung und Teil des Werkstattegebäudes mit den auch auf den Plänen aus dem Jahr 1904 sichtbaren Wasserbecken (Privatsammlung M. Navrátil).

Abb. 22: Kralupy nad Vltavou, Endpfeiler des Anschlussgleises zur Moldau mit dem ehemaligen BEB-Wasserwerk und dem Haus Nr.-Konskr. 71, Ansicht von Osten, Zustand 2022.

Abb. 23: Kralupy nad Vltavou, Stirnseite des Pfeilers mit dem verblendenen Steinbogen (330 × 380 cm). Deutliche schwarze Färbung von einigen Steinteilen, Zustand 2022.

Abb. 24: Kralupy nad Vltavou, mittlerer Bogen des stillgelegten Anschlussgleises zum Wasserwerk, Zustand 2021.

(Übersetzung J. Noll)